



BATTEMENT DE PLUMES - N° 9

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

Plumes ou pas, c'est parti pour l'ACRC avec un début 2019 prometteur en ce qui concerne les heures de vol, meilleur que 2018, année qui pourtant s'est achevée avec 2414 heures. D'autant qu'à fin juin, les statistiques montrent déjà 145 h de plus qu'à même date par rapport à l'année passée. Cependant, si l'optimisme règne, il convient néanmoins de rester prudent sachant qu'il y a encore six mois pour arriver au 31 décembre, même si nous n'avons jamais été aussi près de Noël et le prix du carburant ne baisse guère...

AG... POUR ASSEMBLEE GENERALE !..

Le dimanche 17 mars dernier s'est tenu l'assemblée générale annuelle. Pour ceux qui éventuellement n'auraient pu y assister (il y en avait, nous en avons vu !..), ci-dessous les principaux points abordés :

- 2414 heures de vol, soit 195 heures de plus qu'en 2107.
- 35 nouveaux inscrits à l'aéro-club.
- 114 vols découverte.
- Une affluence record pour la journée PORTES OUVERTES du 1^{er} septembre et 200 personnes avec plus de 80 voitures le lendemain 02 septembre lors de la journée CLUB PORSCHE.
- 4 candidats reçus pour l'examen du FCL 055 (qualification langue anglaise).
- Championnats de France monoplace de voltige à Chambley et open de France à Salon de Provence (Cf. Battement de Plumes N° 6).
- Coupe Nord des biplaces à Bernay et championnat de France idem à Châteauroux (Cf. Battement de Plumes N° 6).
- BIA 2018 : 27 jeunes provenant de 17 établissements scolaires et 22 reçus, soit 81.5 %.
- Après-midi de Bastien, ancien BIA et PPL du club, désormais pilote RAFALE sur le porte-avions Charles de Gaulle (cf. Battement de Plumes N°8).
- En partenariat avec AVIATION SANS FRONTIERE, les AILES DU SOURIRE animée par Denis Gautier ont assuré 14 journées au sein du club, soit 31 h 24 pour 63 vols qui ont permis à 65 enfants et 37 adultes affectés d'un handicap de leur faire découvrir la Terre vue du ciel.
- Vol du DR 500 au salon de Friedrichshafen et un vol vers la Corse.
- La refonte du site Internet de l'ACRC.
- 2018 verra aussi une année de bénévolat pour Brigitte et... les 30 années au club de Nicolas (pas étonnant qu'il connaisse le coin par cœur et en plus il y est né !) puis son mariage avec Béatrice (Cf. Battement de Plumes N°7).

Enfin, nous aurons une pensée pour Christian MENANT et KATTY, l'épouse de Michel, qui nous ont quittés.

CRAN NORMANDIE

Autrement dit, le Comité Régional Aéronautique Normandie auquel participa Wilbert, à l'issue de son AGO tenue le 16 mars 2019 à Deauville a récemment publié les principales informations 2018 concernant l'aviation légère, incluant le plan d'action de la FFA pour la sécurité (cf. ci-dessous). Sans entrer dans trop de détails, on peut néanmoins noter ce qui suit :

Sur les 116 accidents ayant entraîné des blessures et des décès, 47 ont concerné les aéro-clubs et 69 des appareils privés. Leur répartition s'énonce comme suit :

25 % en croisière, 3% sur les parkings, 6% au roulage, 19 % au décollage et 47 % à l'atterrissage.

En ce qui concerne les accident en croisière, on observe les habituelles imprudences dont les vols à très basse altitude mais également les risques pris avec les GO PRO (vidéos et même réseaux sociaux!..). Autrement dit, une occupation avec autre chose que le pilotage et l'observation de ce qui se passe à l'extérieur.

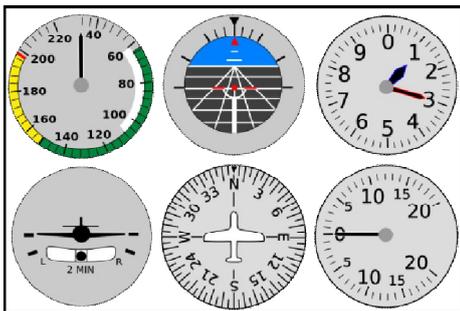
Les accidents lors du décollage sont généralement graves.



Ils relèvent de divers facteurs tels que : masse maximale, température ambiante comme altitude, avion mal maîtrisé avec passagers et décollage au second régime, d'où certainement une attention particulière à porter lors d'utilisation de pistes en herbe, surtout avec terrain meuble, vent de travers mais également la pente dont l'influence sur la longueur de décollage est importante.

Quant aux accidents lors de l'atterrissage, on note une méconnaissance des caractéristiques de l'avion (1.3 de Vs minimum), l'absence de prise en compte de la température ambiante comme de l'altitude du terrain (cf. ci-dessus). A cela s'ajoute un entraînement insuffisant, problème récurrent en France dont fait largement partie le coût du carburant (AVGAS 100 LL et UL 91), lequel pour l'ACRC représente environ 40 % du prix de heure de vol ! Par conséquent, inutile de souligner la nécessité de voler suffisamment mais aussi de maintenir les compétences avec un instructeur, y compris incluant des passagers à bord.

S'ensuivent dans le document du CRAN quelques nom barbares, tels que DO pour Déclaration Obligatoire (vers la DGAC), CRESAG pour Compte Rendu d'Événement en Aviation Générale, REX FFA pour Retour d'Expérience de la FFA, OR pour Occurrence Reporting (Report d'Événements significatifs) etc. résumés sous forme de tableaux, il faut l'avouer, en première approche assez rébarbatifs avec renvois suivant les situations.



Quoi qu'il en soit, le souci de sécurité manifesté par ce dossier s'avère des plus importants et doit rester une préoccupation de chaque instant. En particulier, il apparaît qu'au moins en ce qui concerne les incidents de roulage comme de parking, soit tout de même par ordre en 2018, 6% + 3% = 9% !.. ceux-ci pourraient certainement disparaître totalement, sinon au moins en très grande majorité. Il en est de même pour les accidents en vol (25%) dont la traditionnelle très basse altitude, l'inattention mais désormais la distraction par des moyens modernes de communication (comme sur la route ?..) représentent la cause principale.

POLITIQUE DE SECURITE A L'AERO-CLUB REGIONAL DE CAEN

Le DTO (Declared Training Organisation... comme l'on dit en new Français) impose une politique de sécurité applicable à tous les membres pour tous types de vols, laquelle est basée sur la prévention et la maîtrise des risques. Voyons cela de plus près...

Engagement du Président

"La sécurité des vols est le principal facteur qui guide toute décision prise à l'Aéro-Club Régional de Caen. Je m'engage à favoriser au sein de l'aéro-club une culture de sécurité basée sur le retour d'expérience, non punitive et proactive. Je m'engage à ce que l'aéro-club respecte les réglementations et directives en vigueur. Des moyens suffisants seront alloués au correspondant sécurité afin d'assurer sa mission".



Correspondant sécurité

Un correspondant sécurité est nommé par le Président. Son rôle est de mettre en œuvre la politique de sécurité, animer et promouvoir auprès des membres cette culture de la sécurité, dialoguer avec la Fédération Française Aéronautique (FFA) pour rapporter et recevoir des informations concernant des événements de sécurité.

Analyse du risque

Nous utilisons deux outils fournis par la FFA.

- Aérodianogstic est mis en œuvre afin d'analyser les risques systémiques liés à l'organisation de l'aéro-club.
- REXFFA est utilisé afin que les membres puissent rapporter de manière anonyme une situation ayant un impact sur la sécurité.



Le correspondant sécurité est aussi l'interlocuteur privilégié des membres et des salariés de l'aéro-club pour recevoir des propositions d'amélioration de la sécurité des vols. Il a une obligation de confidentialité.

Une revue annuelle sera organisée par le correspondant sécurité. Elle aboutira à la définition d'un plan d'action.

Ce correspondant en assurera la promotion auprès des membres ainsi que des instructeurs en partenariat avec le responsable pédagogique. Lors de la revue annuelle, le plan d'action précédent sera évalué.

Le correspondant sécurité pourra demander en cours d'année une réunion exceptionnelle avec le Président si une modification du plan d'action apparaissait nécessaire ou si un événement amenait à prendre en compte un risque sous-évalué.

VOLTIGE 2019 ET AUTRES - DEMANDEZ LE PROGRAMME...

BIPLACES

- Amicale à BERNAY les 1^{er} et 02 juin prochains.
- Coupe Nord à Argentan mi-juillet.
- Coupe Sud fin juillet initialement prévue à Brioude (Départ. de la Loire) le lieu définitif n'est pas encore connu.
- Championnats de France à Châteroux-Villers mi-août.

MONOPLACES

- Simultanément avec l'amicale biplaces ci-dessus.
- Championnats de France début juillet à Ambérieu en Bugey (Départ. de l'Ain - Sur la BA 278).
- Open de France mi-septembre mais lieu encore non défini.
- Participation au meeting de Deauville le dimanche 21 juillet.

JOURNEES PORTES OUVERTES et AUTRE

- Prévues pour les 07 et 08 septembre prochains, les "*petites mains*" sont les bienvenues...
- En mai, reprise des cours d'anglais pour le FCL 055 et examen BIA... mais c'est déjà en cours !

RAID AERIEN SUR LES CHATEAUX DE LA LOIRE

Jean-Marie BOURGUIGNON

La navigation est prévue le 11 aout 2018, nous sommes trois pilotes : Christian Hallard, Wilfried Pierre et moi si bien qu'une triangulaire semble donc appropriée. A cette fin, nous avons réservé l'infatigable F-GUXB. Les prévisions météo s'annoncent excellentes sur la Loire, même si la couverture nuageuse reste dense en début de matinée aux abords de Caen.



Ce serait dommage de ne pas voir les Châteaux sous la lumière mais nous ne serons pas déçus. Nous revenons une semaine avant le grand jour pour nous retrouver à l'aéroclub et ainsi finaliser ce voyage, histoire de se coordonner.

Très bel avion ce DR 500 qui ne demande qu'à voler...

La répartition des branches étant arrêtée, Wilfried assurera la première, Christian la seconde et moi la dernière. Notre plan initial est Caen/Angers/Blois/Caen avec avitaillement à Blois. L'analyse des NOTAM révèle qu'une compétition de planeurs est prévue à Angers, il faudra donc ouvrir l'œil et la perte de temps à l'intégration et au départ peuvent être significatives, aussi, nous optons finalement pour Saumur. Ce sera alors une pause sandwich le midi car il n'y a pas de restaurant sur la plateforme (contrairement à Angers). Après avoir sorti la carte au 500 000^e en marge de Google Satellite, nous commençons à identifier les points remarquables de la branche Saumur/Blois. Il y a l'embarras du choix. De son côté, Christian finalisera son log et réalisera un travail de documentation précis qui nous sera bien utile, à savoir : un dossier papier contenant des photos de chacun des monuments que nous survolerons dans l'ordre chronologique de notre passage. Au programme : Saumur, Chinon, Abbaye de Fontevraud, Azay le Rideau, Langeais, Villandry, Amboise, Chenonceau, Cheverny et pour terminer Chambord ce qui représente un peu plus d'une heure à slalomer entre toutes ces merveilles.

Le moment du départ étant là, le plein de XB effectué, Wilfried est aux commandes avec direction Saumur où l'intégration sur cet aérodrome ne pose aucune difficulté et pas d'activité parachutage en cours. Lors de la pause repas, nous rencontrons un pilote d'ULM en escale comme nous, parti de la région parisienne le matin pour rejoindre femme et enfants à Biarritz. Joli programme ! Puis c'est au tour de Christian qui va œuvrer et assurer le spectacle. Le dossier photo nous aide à identifier les châteaux, nos points tournants, etc. ce qui nous permet de découvrir un peu partout des monuments bonus.

Le contournement de Tours est une formalité, le service de contrôle se révélant très coopératif. A l'annonce de chaque point de report, nous avons eu comme réponse "*Rappelez prochain château*". Nous ressentons bien le fait de ne pas œuvrer dans l'originalité !.. Arrivés à Blois, nous nous acquittons de la taxe d'atterrissage puis passons à la pompe histoire de refaire le plein. Pour la dernière étape, je m'installe à gauche et assurerai le retour sur Caen qui se fera sous un ciel totalement dégagé.

Ndlr : Quel patrimoine !.. Voilà une magnifique sortie. Les bords de Loire ne sont jamais qu'à environ 1 h 15 en DR 400 MAJOR et encore moins avec le DR 500. Elle ne coûte donc pas une fortune et c'est tellement riche d'enseignement.

Alors ? A vos plumes... Pardon... Au clavier pour rapporter à chacun d'autres vols qui sortent de la CTR et des plages du débarquement.



Les paris sont ouverts pour identifier ce château...



4

A droite, Chinon et ses murailles



Villandry et ses typiques jardins "à la française".



Château de Chenonceau (sur le Cher et non sur la Loire).



Ci-dessous : devinette...



Ci-dessus, à gauche : château de Cheverny (qui a inspiré Hergé pour créer Moulinsart)



L'incontournable château de Chambord... Une petite ville à lui tout seul.

LE PARCOURS D'UN PILOTE CIVIL PROFESSIONNEL...

Après le parcours de l'enseigne de vaisseau Bastien relaté dans BATTEMENT DE PLUMES N° 8 de mars-avril 2019, il est évidemment particulièrement judicieux de poursuivre ici avec celui de Thibault FONTENY. Deux jeunes particulièrement méritants qui ont démarré comme beaucoup en aéroclub via un simple baptême de l'Air puis le BIA. Une fois de plus, cela interpelle quant à l'importance de la convivialité, de l'accueil, de l'attention, etc. que chacun au sein des associations dont particulièrement pour les pilotes qualifiés baptême doivent porter à leurs passagers car l'éveil pour telle ou telle chose se concrétise souvent avec peu... Que l'on en juge...

Je m'appelle Thibault Fonteny, j'ai 27 ans et j'ai commencé à piloter à 16 ans suite à un baptême de l'air sur DR 400 à Chartres. A 17 ans je passais mon BIA comme meilleur candidat de la région Centre avant d'obtenir mon bac, PPL et licence de pilote planeur à 18 ans.

Après le lycée, souhaitant faire de l'aéronautique mon métier, d'autant plus avec un grand-père ancien pilote de l'aéronavale ainsi qu'une grande expérience du voyage aérien en famille pendant les vacances scolaires, grâce à l'aéroclub, je suis parti en Angleterre étudier initialement l'anglais général et aéronautique avant de rejoindre une école de pilotage anglaise pour y passer mon ATPL théorique. Ensuite, direction la Floride pour la partie pratique avec une licence européenne et américaine.

A l'issue de mes études et de retour en France, face à la crise économique j'ai commencé à travailler pour l'aéroclub de Chartres en échange d'heures de vol ce qui me permit de rapidement rejoindre l'équipe des pilotes baptêmes.



Lors de l'assemblée générale de 2014, je fus élu au CA avec un premier mandat de trois ans où mon objectif était de représenter les jeunes pilotes et de rendre l'aviation plus accessible aux moins de 21 ans, notamment avec la création de stages d'initiation de deux jours pour leur permettre de découvrir le pilotage avant inscription.

Puis, réélu en 2017 pour un deuxième mandat je me suis présenté pour devenir correspondant à la sécurité des vols dans le cadre du projet DTO/ATO de l'EASA. En parallèle, je passai également mon CAEA (Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique) permettant d'enseigner le BIA.

Du côté professionnel, j'ai travaillé comme guide et animateur pour le musée de l'air et de l'espace où je dirigeais les visites guidées sur les pionniers de l'aviation mais également le Concorde, le B 747 et l'atelier simulateur en français et en anglais.

En 2015, n'arrivant pas à me faire recruter comme PNT (Personnel Navigant Technique) j'ai décidé de devenir PNC (Personnel Navigant de Cabine) et d'intégrer une compagnie aérienne de manière à avoir un pied dans le milieu. J'ai ainsi pu commencer comme steward sur A 330 chez Air Caraïbes Atlantiques.

Cependant, n'ayant pas de place pour moi sur leur réseau régional équipé d'ATR, j'ai décidé de rejoindre l'année précédente ASL Airlines sur B 737. Suite à ma saison, je passai une qualification de type B 737 et postulai en interne ce qui me permit après quatre années et demi d'attente, d'enfin toucher aux commandes d'un avion de ligne.

En 2016, j'ai également décidé de devenir instructeur et de commencer à enseigner pour les clubs de Chartres et Dreux et d'être aujourd'hui FI CPL avec un objectif de devenir également FE.

Bref, sans entrer dans les détails, pour cause de sentiments très personnels qui ne se partagent pas... Je suis arrivé à Caen et ainsi à l'Aéro-Club Régional où j'exerce désormais comme instructeur sachant que mon point d'attache professionnel reste toutefois en région parisienne.

Pas mal... N'est-ce pas ? De quoi donner plein d'idées aux jeunes du BIA et autres brevetés ou en voie de l'être.

UN PETIT NOUVEAU AU SECRETARIAT

Brigitte ayant eu la fort mauvaise idée de prendre sa retraite, depuis le 12 février 2019 Thomas LEHOUELLEUR est ainsi arrivé parmi nous. Comme il n'est âgé que de 21 ans, cela lui laisse encore au moins 50 années d'activité au club, naturellement en supposant que l'âge de départ ne soit pas reculé d'ici là dans le sens de la perpétuité. Bref, affecté dès la naissance d'un handicap musculaire, Thomas sera l'hôte durant huit années de l'IEM (Institut d'Education Motrice) d'Hérouville Saint Clair.



Malgré cette difficulté, sa volonté de participer activement à différentes activités sociales lui sera d'un grand secours afin de prendre confiance et de s'affirmer dans la vie de tous les jours sur de nombreux aspects. A tel point qu'il souhaite désormais effectuer quelques vols d'initiation et suivant son ressenti, de passer son PPL. Bonne arrivé, bon travail et... bons vols !

Thomas Lehouelleur et Brigitte Moisson-Zeddami au secrétariat du club. Photo. JMT 24 juin 2019

UN PEU D'ATTENTION !..

... Ce qui ne coûte rien mais rapporte généralement gros... Au 23 juin dernier, près des deux tiers des casques radio étaient plus ou moins hors service, soit : câbles coupés, jacks arrachés sinon tordus, rivets de fixation à l'arceau présentant beaucoup de jeu, pannes électroniques diverses, etc. Il est clair que ce bilan n'est pas que le fruit du vieillissement du matériel mais avant tout le résultat du peu de soin que l'on peut constater. Pourtant, depuis bientôt une année, un rack adapté fut mis en place mais on trouve encore beaucoup de casques radio ici et là, les cordons enroulés autour des écouteurs ce qui sollicite anormalement la liaison câble/jacks avec le résultat prévisible.



Pour mémoire, ces matériels, bien évidemment totalement indispensables, coûtent entre 250 et 400 €... Remercions à nouveau Vincent Pesnel, lequel en récupérant diverses pièces détachées, a remis la plupart en service. Alors, un peu de soin ne fait jamais de mal...



OUI et OUI !..

NON et NON !.. Sgrogneugneu !

Si vous rencontrez des dysfonctionnements, des étiquettes sont à disposition sur l'une des étagères. Il suffit d'inscrire le défaut constaté puis de lier le fil de fer au matériel concerné. Ensuite, placer l'ensemble sur l'étagère du haut. Ainsi, il sera plus aisé d'identifier ceux hors service puis de porter remède dans les meilleurs délais. Par ailleurs, uniquement réservés à l'école, le CA a décidé de commander quelques casques EF 7 chez FACTEM (Bayeux) ce qui devrait éviter des difficultés. Raison de plus pour leur porter toute attention !..

REPORTAGE... VISITE CHEZ FACTEM A BAYEUX

Alain DULAC étant le Président de la SAS FACTEM mais également pilote à l'ACRC, il est évident qu'une visite de l'entreprise s'imposait...

C'est donc ce que nous avons fait le mercredi 03 juillet de l'an de grâce 2019, reçu par la charmante Sandra DABADIE RICCI, Chef de projet marketing.

Pour l'histoire, FACTEM fut créée en 2007 suite à la cession par SAGEM DEFENSE et SECURITE puis la société reprise en 2011 par son dirigeant actuel, Alain DULAC. En décembre 2018, l'investisseur régional Normandie Capital Investissement (NCI) entra alors au capital avec la volonté d'accompagner FACTEM dans son développement interne mais également externe.

L'entreprise est située au 32, route de Caen à Bayeux (en arrivant, à droite au second rond-point). Elle comporte également un établissement secondaire à Issy-les-Moulineaux, dans la banlieue Sud de Paris, chacun s'organisant comme suit :



Alain DULAC, Président de FACTEM. Photo JMT

- Bayeux regroupe la R&D (recherche, conception et développement), industrialisation, production, qualité ainsi que les services transverses.
- Issy les Moulineaux pour la direction financière et la direction commerciale (commerce, marketing et communication).

Pour un chiffre d'affaire de 8.40 M€ en 2018, l'entreprise s'organise autour de deux pôles d'activité principaux que sont l'acoustique pour 57 % et la détection industrielle pour 43 % ce qui représente environ 75 collaborateurs à ce jour organisés comme suit :

3 en assurance qualité, 7 en commerce marketing, 20 en recherche développement ce qui est très important pour une telle entreprise, 35 en production et 15 pour les activités transverses.



FACTEM est certifiée EN9100 (2012 - Norme Européenne en matière d'aviation et d'aérospatiale) et AQAP 2110 (2016 - Référentiel OTAN). En raison de ses activités aéronautiques, FACTEM a obtenu l'agrément PART 21 G (2015 - EASA) et PART 145 (OSAC signée en juin 2019). Ces différents agréments font de FACTEM un véritable acteur dans le domaine des accessoires aéronautiques. Par ailleurs, FACTEM fait partie de plusieurs clusters dont NAE (Normandie Aéro Espace) et le GIFAS (Groupement des Industriels Français de l'Aéronautique et du Spatial).

Vue partielle de l'atelier.

Ci-dessous : bobineuse cuivre. Photo. JMT.

Recherche et développement

En 2016, FACTEM a été retenu pour piloter un projet dans le cadre de Cleansky (vaste projet européen financé par Bruxelles et ayant pour vocation de développer les briques technologiques de l'aéronautique de demain). Le projet dirigé par FACTEM a pour vocation d'introduire la technologie de communication sans fil par la lumière, LiFi (Light Fidelity) dans le cockpit et à développer des moyens de communication sans fil, basés sur la lumière (casques, tablettes...) et non sur des radiofréquences, toujours susceptibles d'être perturbées. Cela entraîne un gain de masse provenant de l'inutilité partielle de câbles.

Une maquette d'un premier casque a été présentée au dernier salon du Bourget.

L'entreprise dispose également d'une salle anéchoïque permettant d'atteindre quasiment le zéro décibel afin d'étudier les bruits parasites des appareils acoustiques mais également à l'inverse, d'une chambre réverbérante équipée d'un mannequin appelé HATS (buste seulement, soit HeAd Torso Simulator) dans laquelle on mesure l'amortissement des bruits provoqués par diverses sources.



Salle anéchoïque, mannequin HATS
Graveuse laser. Photos. FACTEM et JMT



Fabrications

L'activité principale de l'usine est liée à l'acoustique et concerne :

- Les transducteurs (microphones, écouteurs et haut-parleurs).
- Les produits communicants (casques, combinés radio, micro-main, haut-parleurs), FACTEM ayant comme objectif de devenir le leader des accessoires électro-acoustiques.

Présenté au salon du Bourget en 2015, le casque EF7 destiné à un environnement bruyant (hélicoptères, aviation générale...) constituera le grand succès de départ en ce domaine, lequel se verra récompensé par plusieurs prix. Sur la lancée, FACTEM décide alors de développer un nouveau matériel sous forme d'un casque ETSO (European Technical Standard Order), léger et doté d'un important ANR (Active Noise Reduction) comme d'une acoustique irréprochable. L'accent est mis sur l'ergonomie et le confort de ce nouveau casque, l'objectif étant d'équiper les cockpits de l'aviation commerciale. C'est ainsi que naît le casque FL20. Présenté au salon du Bourget en 2017, il a été retenu par AIRBUS pour équiper les appareils suivants : A 320, A 340, A 350 et A 380. Les premières livraisons ont eu lieu début juillet et la prospection continue auprès des compagnies aériennes et des autres avionneurs (Boeing, ATR, etc.)

La seconde activité de FACTEM est liée aux détecteurs industriels et comporte deux lignes de produits. Les détecteurs électromécaniques qui sont utilisés sur les voies ferrées pour fermer et ouvrir les passages à niveaux, déclencher les annonces en gare ou compter les essieux dans les gares de triage.

Les détecteurs magnétiques qui servent à la détection de passage, de position, de fin de course pour des masses mobiles (grues, ponts roulants, portes d'écluses, ...).

L'avenir

Fort de tout cela, l'unité de Bayeux s'avère désormais petite et son agrandissement déjà dans les cartons... Confiant en l'avenir, Alain DULAC estime qu'elle devrait à terme pouvoir se projeter aux environs de 250 collaborateurs, en faisant ainsi un acteur incontournable dans le secteur de l'aéronautique et de la défense.



A gauche : banc de fatigue pour le casque FL20. Photo. JMT

L'entreprise a résolument pris le virage de l'usine 4.0 (robotisation, digitalisation, zéro papier,...) même si certaines tâches (montage en particulier) qui ne peuvent pas être automatisées restent réalisées manuellement par des opérateurs hautement qualifiés.

L'approvisionnement général reste essentiellement national dont régional, sinon local, comme les fabrications qui en sont issues. Quant aux collaborateurs, quel que soit leur niveau dans la société, c'est avec plaisir que nous avons pu constater leur attention et leur amabilité. Ceci montre que l'on peut encore en France disposer d'entreprises performantes, à taille humaine et dans lesquelles il apparaît que chacun reste conscient de son rôle pour en assurer la pérennité et le développement.



UN BATTEMENT DE PLUMES QUI NE LES PERD PAS...

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 - Courriel : jmtr1947@gmail.com

© ACRC-N° 9 - **Août-Septembre 2019** - Impression COPY CAEN - Ne pas jeter dans la nature.



PETITE ANNONCE



...En première approche, rien à voir avec l'aéronautique, encore que... mais néanmoins une petite annonce qui pourrait intéresser des jeunes et d'autres jeunes mais depuis plus longtemps...

Elena Sydorova est "accessoirement" Docteur ès sciences et techniques, Maître de Conférences au département Équipements et Technologies pétroliers et gaziers et Vice-Doyenne de la Faculté de Géologie, Génie des Mines et Génie pétrolier et gazier.



Responsable du Programme francophone de l'Université Polytechnique d'État du Sud de la Russie M. I. Platov à Novothcercassk, elle est également Rédactrice en Chef de la **TRES** excellente revue franco-russe de Donetsk : **METHODE** (En langue française - Accès gratuit - Voir le site internet).

Elle recherche des personnes ayant un bon niveau de français suivant ce qui suit :

"Actuellement nous travaillons selon trois axes principaux :

- **Formation d'ingénieurs francophones pour les étudiants étrangers**
Pour le moment nous avons un petit groupe d'étudiants en Génie pétrolier et gazier. Nous avons toujours besoin des enseignants en Sciences de l'Ingénieur avec un bon niveau de français. Nous planifions de proposer d'autres spécialités dans le cadre de ce projet.
- **Enseignement de la langue française**
L'objectif est de faire apprendre la langue française par nos étudiants et nos enseignants afin de l'utiliser dans les activités professionnelles, académiques et scientifiques.
- **Développement des relations académiques, scientifiques et culturelles avec des pays francophones**
- *A la fin de la dernière année nous avons signé des accords avec deux institutions françaises (INP Toulouse, ECL), l'ESIM (Tunisie) et au mois de mars nous avons eu une rencontre fructueuse avec la direction de l'HES SO Valais-Wallis (Suisse). Nous travaillons également avec l'Alliance française".*



9

Les postes sont à occuper à l'Université polytechnique d'Etat du Sud de la Russie M. I. Platov qui se trouve à Novotcherkassk (Nord-Est de Rostov sur le Don situé au bord de la mer d'Azov - Sud de la Russie - Voir sur la carte) pour des périodes et des conditions qui restent à déterminer.

Ils constituent certainement une opportunité pour de jeunes ingénieurs ou similaires désirant ouvrir leur champ de connaissance comme relationnel, y compris vraisemblablement à terme dans le domaine aéronautique. Sous réserve d'une organisation à mettre en place, les cours pourraient également avoir lieu par téléconférence.

L'Université polytechnique d'Etat du Sud de la Russie M. I. Platov est l'une des plus anciennes et des plus célèbres universités de Russie. Elle fut fondée en 1907 avec l'approbation de l'Empereur russe Nicolas II. Elle était le premier établissement d'enseignement supérieur au Sud de la Russie.

Cette université dispose d'un statut d'État. **Contact : Jean-Marc TRUCHET. Port. 06 12 45 20 28**

Pour mémoire : aux XVIII^e et XIX^e siècles, à la Cour de Russie et dans les milieux intellectuels comme largement ailleurs dans le pays, la langue française était la seconde langue, sinon parfois la première. Nombreux étaient les auteurs qui écrivaient dans les deux.

MERCİ DE PASSER CE MESSAGE AUX PERSONNES SUSCEPTIBLES D'ETRE INTERESSEES...

