



# BATTEMENT DE PLUMES - N° 12

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

### BON ANNIVERSAIRE !..

Bimestriel, BATTEMENT DE PLUMES nouveau a déjà deux ans. He oui !.. En effet, le premier numéro sortait en décembre/janvier 2017/2018 ce qui en fait 12 à ce jour et même 13 si l'on compte le numéro spécial DAKS OVER NORMANDY de juillet dernier. Toutefois, même en restant optimiste, cela ne garantit pas l'avenir de ce bulletin, pourtant semble-t-il, apprécié. En effet, votre rédacteur en chef préféré devant émigrer sous d'autres horizons, il sera de moins en moins disponible dans les mois qui viennent. Suivant cela, une relève serait évidemment la bienvenue...

Il y a donc ici un appel urgent à candidat(s) ou candidate(s). Personne n'étant par nature irremplaçable, sauf ceux qui sont persuadés de l'être et il y en a, il serait néanmoins dommage que BATTEMENT DE PLUMES s'arrête de voler faute de pilote. Alors, on continue ?.. Quitte ou double ?..



1

### SAISON BIA 2019

Samedi 07 décembre de l'an de grâce 2019 à 16 h 02 en le club house de l'ACRC, furent remis les diplômes aux jeunes récipiendaires ayant réussi l'examen du BIA dont à Maxence COSTA déjà âgé de 13 ans et demi !.. En réalité, lorsqu'il passa l'examen en mai 2019 il était en 5<sup>e</sup> ! L'ainé, Rudy CARON, né en octobre 1999, étudiait en faculté mais c'était pour lui une année de transition car depuis, à Toussus le Noble, il a intégré une école privée de formation comme pilote de ligne.

On observe que les élèves de la saison BIA 2019 furent assidus, tous ont effectué des vols à l'aéro-club et certains envisagent même de poursuivre. Sur 36, on note 29 reçus soit pas moins de 80.56 %, un bon résultat ! Si l'on en juge par les photographies prises lors de la remise des prix, il y eut beaucoup de monde pour cette petite cérémonie conviviale. Quant à l'année 2019-2020 elle se présente plutôt bien puisque à nouveau 36 élèves sont déjà inscrits. Comme déjà souligné dans un précédent BATTEMENT DE PLUMES, si cela continue, il faudra envisager d'agrandir la maison...



Nos quatre dévoués professeurs et la foule dans le club-house



Les récipiendaires



Remise de son diplôme à Maxence COSTA, tout timide...

## DES NOUVELLES DE NOTRE FUTURE STATION D'AVITAILLEMENT...

Suivant la lettre du 23 juillet 2019 émise par le Président de la CCI, Monsieur Michel COLLIN, donnant à l'ACRC l'autorisation de principe d'installer une station privative d'avitaillement en carburant pour ses avions, une réunion s'est tenue le 06 novembre dans le bureau de Madame Fanny MOLLIN, Chef d'escale déléguataire en présence de Monsieur Julien LEBARBANCHON, Chef de la SSLIA.

Il s'agissait pour l'ACRC d'exposer le principe et quelques détails d'installation mais également de faire le point concernant les exigences réglementaires et autres que pouvait entraîner cette nouvelle installation. De cette réunion, il fut donc conclu que l'ACRC adresserait à Mme. Fanny MOLLIN un document précis tenant compte de tous les détails nécessaires pour statuer dans les règles comme sur la faisabilité de cette opération (cf. photo.) ce qui fut fait le 25 novembre.

A l'heure où BATTEMENT PLUME est diffusé, nous restons en attente de nouvelles du service conformité avant transmission à la DSAC.

Espérons que les avis seront favorables afin dans un premier temps, de passer commande à la société retenue, à savoir : MAUL TANKS, société Allemande qui a déjà une solide expérience en la matière. Toutefois cela ne pourra manifestement pas se faire avant courant janvier 2020.

Sachant que le délai de livraison est de quatre mois, on peut estimer que cette station privative ne sera guère opérationnelle avant mai prochain.

Pour mémoire, elle se compose de deux cuves de 2 850 litres utiles chacune, double enveloppe.

## L'HISTOIRE DU DR 400/500 F-GTZC

Acquis le 05 juillet 2017 par l'ACRC auprès d'un particulier, il n'est pas sans intérêt de retracer l'histoire de cet avion réalisé par les CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES DE BOURGOGNE sous le numéro de série 22 et dont le carnet de vol porte la date du 17 novembre 1999. Egalement construit pour le marché étranger dont en particulier américain, l'appareil est équipé d'un moteur LYCOMING IO.360 A1B6 de 200 CV à injection ce qui lui autorise les performances suivantes :

Consommation : 40 à 45 litres/heures en AVGAS 100 LL

Vitesse moyenne: 125 à 130 kt (232 à 241 km/h).

PA 3 axes - HSI (Association d'une centrale de cap et d'un CDI) - Deux altimètres.

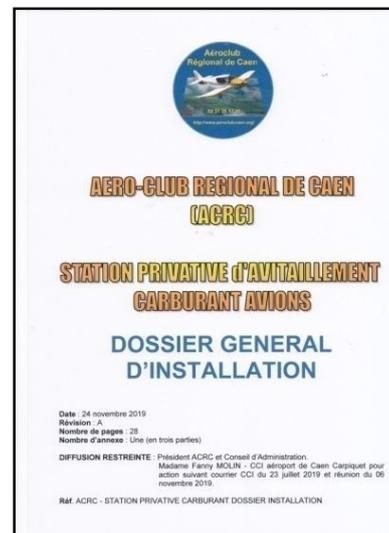
Appareil IFR - GPS 430 "WAAS" - VOR - ADF - DME. Transpondeur mode S



Lors de cette acquisition, après quelques soucis de mise au point dont une masse défailante qui se traduit par des difficultés de démarrage et des accessoires arrivés à bout de potentiel (ceinture...), l'appareil est aujourd'hui irréprochable. Pour un pilote de DR 400, qu'il soit de 120 ou de 160 CV, le passage au DR 500 reste sans difficulté particulière puisqu'il y retrouve à peu près la même ergonomie comme la facilité de pilotage. Quant à la gestion du pas variable, celle-ci est aisée. A ce propos, il serait d'ailleurs dommage que cet avion soit sous-utilisé à cause de cela.

Malgré un prix de l'heure de vol plus élevé que les autres DR du club, toutes proportions gardées et suivant les paramètres constructeur, le rapport entre la vitesse et le prix de l'heure de vol est peu différent compte tenu de la vitesse. A cela s'ajoute une autonomie et une masse utile supérieures pour le DR 500 (passagers et bagages) ce qui en fait un excellent avion de voyage, surtout à plusieurs pilotes avec en prime des sièges en cuir !

Bel appareil et réussi, motivé par des espérances de ventes aux USA, en 2002 le constructeur décide de tenter une campagne au long cours qui mérite d'être ici relatée, le tout en VFR... Of course !



Suivant son carnet de vol, le 18 juillet, aux mains de Maurice PERREARD, le DR 400/500 immatriculé F-GTZC décolle de Dijon DAROIS pour SOUTHEND, aéroport situé à 65 kilomètres à l'est de Londres près de la ville de Southend-on-Sea qu'il atteint 2 h 55 min.

Le même jour, Loïc DAVID atterrit à INVERNESS (aéroport d'Ecosse dans les Highlands) après 3 h 12 de navigation VFR ce qui fait tout de même 6 h 07 dans la même journée.

Dès le lendemain 19 juillet, Maurice PERREARD emporte l'avion et son équipage à VANGAR dans les îles Féroé, territoire danois autonome situé dans l'Atlantique Nord, soit 2 h 49 toujours en VFR.

Ne s'arrêtant pas en si bon chemin, dès le 20 suivant, Loïc DAVID reprend le volant pour REYKJAVIK en Island, soit cette fois 4 h 06 pour le transit.

Après manifestement juste un plein, Maurice PERREARD retourne aux commandes pour SONDERSTRÖN dans le centre du Groenland comptant 5 h 40 de navigation supplémentaire ce qui fait pas moins de 9 h 46 de vol dans la même journée... Tout de même !

Comme les choses semblent bien aller, dès le 21, autrement dit le lendemain, pour 3 h 55 de vol supplémentaires, Loïc DAVID emmène l'appareil et son équipage à destination de IQUALUIT dans le Nunavut au Canada ce qui n'est déjà pas à côté de Carpiquet...

Bref, continuons car le voyage n'est pas terminé, à tel point que ce même jour Maurice PERREARD reprend les commandes pour GRANDE RIVIERE, toujours au Canada, soit 5 h 22 de vol.

Heureusement que la nuit l'équipage peut se reposer sachant que cela doit être relatif car le jour suivant F-GTZC atterrit après 5 h 31 à SAULT Sainte MARIE dans le Michigan, cette fois aux USA.

Sans s'arrêter, le 23 juillet après un saut de puce de 2 h 05, Maurice PERREARD atterrit à MILWAUKEE, ville de l'État américain du Wisconsin située sur la rive Ouest du lac Michigan.

Enfin, ce même jour, pour seulement 0 h 55 de vol l'équipage se pose dans le saint des saints aéronautique américain : OSHKOSH pour un repos sans doute mérité jusqu'au 29 juillet suivant d'où Lionel HOUBA emporte tout le monde à DODGE après une navigation qui ne vaut même pas la peine d'en parler, autrement dit, DODGE qui justement, se situe dans le comté de Dodge, toujours état du Wisconsin.

Une tournée américaine qui en dit long sur la volonté du constructeur de pénétrer le marché américain car le 30 juillet aux mains de Lionel HOUBA, F-GTZC est au NEVADA après 3 h 50, sans autre précision sur le carnet de vol et le même jour il repart pour POSSUM KINGDOM situé à 12 milles marins au sud-ouest du quartier central des affaires de Graford, dans le comté de Palo Pinto, au Texas.

Après une nuit de repos, nouveau départ cette fois pour MINERAL WELLS au Texas que Lionel HOUBA atteint en 0 h 15 ce qui ne vaut même pas la peine d'en parler... mais repart sans tarder pour POSSUM KINGDOM (cf. ci-dessus) en 0 h 20. En réalité, il s'agit vraisemblablement de vols de démonstration comme les journées des 31 juillet au 02 août puisque l'on en compte pas moins de cinq de 0 h 20 puis de 0 h 15 sachant que la révision 50 h du moteur incluant le remplacement de l'huile surviendra le 1<sup>er</sup> août 2002. Ensuite, le carnet de vol de l'appareil se reporte au 15 décembre, soit tout de même trois mois et demi après pour un programme VP2 à 153 h 36 de vol. S'ensuivent six vols de démonstration aux mains de David MARTIN pour une durée variant de 0 h 15 à 1 h 00, toujours à MINERAL WELLS (F-35).

Enfin, Lionel HOUBA reprendra l'appareil entre le 26 juillet 2003 et le 05 août suivant pour différents vols dans la région, le carnet ne précisant pas ce qui s'est passé entre le 24 avril 2003 et le 05 août suivant, l'appareil étant toujours dans la même région aux USA. L'appareil revient alors en France mais démonté puis on le voit alors entre les 29 juillet 2004 jusqu'au 19 août aux mains de PELLETIER.

Pour la suite de l'histoire du DR 400/500 F-GTZC, il convient, bien entendu, de consulter le carnet de vol.

Cette navigation, totalement réalisée en VFR sur l'Atlantique nord par un appareil monomoteur, montre de sensibles différences entre les distances parcourues et le temps nécessaire.

On peut immédiatement en déduire l'influence du vent, d'autant que les changements de cap sont nombreux et que la région ne doit pas toujours être paisible, même l'été...

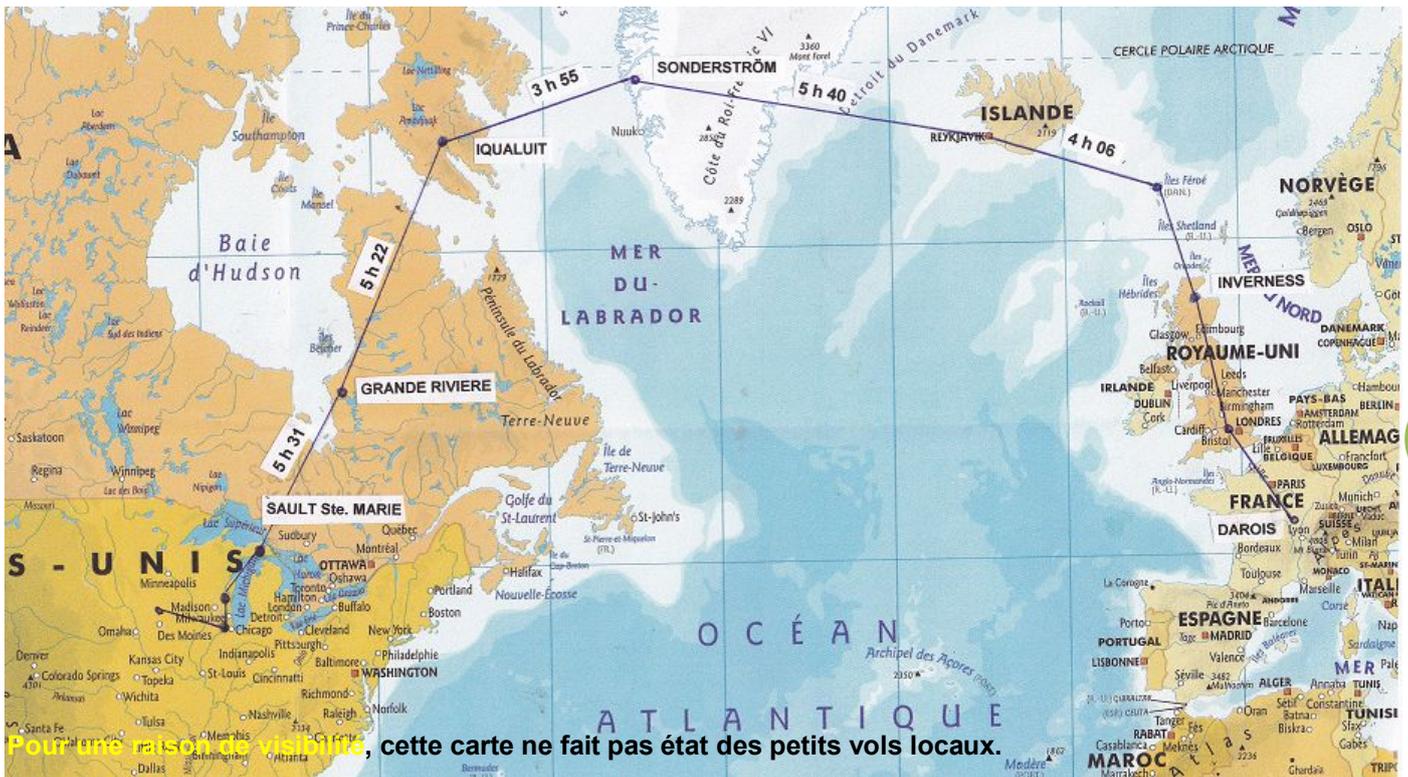
Ensuite, le durée du vol le plus long atteint 5 h 40. Si l'on compte une consommation moyenne de 43 l/h, cela fait tout de même 244 litres de carburant consommé. Or, la capacité normale de l'appareil s'établit comme suit : 40 + 40 litres dans les réservoirs d'apex plus 105 et 90 litres dans les réservoirs principaux ce qui fait 275 litres utilisables tout compris. Il reste donc 31 litres auxquels il faut ôter la réserve obligatoire de 20 min (vol VFR), soit 15 litres. La quantité utile pour une prolongation du vol est donc de 31 – 15 litres = 16 litres, soit environ 22 minutes au régime de vol normal (0.72 l/min), hors réserve obligatoire.

Néanmoins, ceci ne tient pas compte de l'altitude si bien que cette consommation de 43 l/h est certainement un peu surestimée mais le calcul reste intéressant et montre immédiatement la grande préparation pour cette navigation, largement au-dessus des eaux de l'océan.

Après un tel périple, se pose évidemment la question de savoir pourquoi un si bel avion n'a rencontré aucun succès outre Atlantique. Suivant Louis HUMBERT que l'on voit chaque été à l'aéro-club mais qui en réalité réside en Oregon, cela tiendrait au fait que les Américain volent plutôt sur des avions métalliques.

Il n'y a pas comme en France et même en Europe dont en Allemagne où les avions ROBIN sont très appréciés, cette culture du bois et toile. Dommage...

Ajoutons, peut-être... une certaine facilité à donner des leçons aux autres mais pas applicables à soi, par exemple sous forme d'un brin de protectionnisme économique mais honni qui mal y penserait un instant !..



Pour une raison ou l'autre, cette carte ne fait pas état des petits vols locaux.

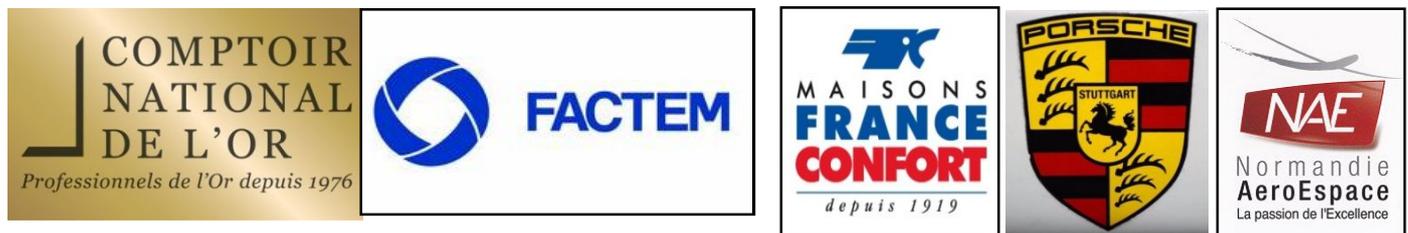
**APPEL AU PEUPLE...**

Laurent Lopez, Président de CAEN FALAISE PLANEURS recherche pour la saison estivale un ou des pilotes remorqueurs avec leur MS 893 RALLY (180 CV). Pour information, aujourd'hui il est plus simple de former un pilote remorqueur avion car les conditions ont changé. Seulement 5 vols de planeurs et 30 HdV comme Cdt de bord sont nécessaires. La formation de pilote remorqueur peut s'effectuer à Falaise. Reste à trouver les ascendances et à ne pas emmener le planeur et son pilote là où il vaut mieux éviter... Contact : J-Marc Truchet.



**NOS FIDELES DONATEURS...**

Un grand remerciement à eux car ils participent ainsi activement au fonctionnement de l'association et ce qui précède en traduit parfaitement l'influence dont particulièrement en ce qui concerne l'activité voltige.



**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 - Tél. 02 31 26 52 00**

**BATTEMENT DE PLUMES** est un bulletin bimestriel 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](mailto:wilbert.berard@gadz.org)

**Rédaction :** Jean-Marc TRUCHET - Courriel : [jmtr1947@gmail.com](mailto:jmtr1947@gmail.com)

© ACRC - N° 12 - Novembre-décembre 2019 - Impression COPY CAEN - Ne pas jeter dans la nature.