

# BATTEMENT DE PLUMES - N°1

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

Après une trop longue éclipse, avec l'année nouvelle le BATTEMENT DE PLUMES nouveau est arrivé ! Il se veut à la fois un organe interne d'information mais également de liaison entre tous les membres du club. Il appartient donc à chacun de le faire vivre en apportant ce qu'il juge utile, naturellement sous les réserves habituelles en la matière. Pour cela, il suffit d'adresser photos et textes à la rédaction dont les coordonnées sont indiquées au bas de la dernière page. N'hésitez donc pas, même si compte tenu du volume un retard à publication devait survenir. Avec une périodicité souhaitée bimestrielle, BATTEMENT DE PLUMES est diffusé par Internet et par tirage papier à disposition dans le club house. Il n'y a aucune contre-indication pour le consommer sans modération...

1

### Vos textes et vos photos...

Le syndrome de la page blanche... vous connaissez ? Dur, dur pour beaucoup d'entre nous ! Et puis, il y a aussi la timidité... Ne vais-je pas être ridicule ? Comment mon texte va-t-il être perçu ?.. Bref, autant de questions qui n'ont absolument pas lieu d'être et qui ressemblent un peu à ce qui survient dans les grandes réunions, publiques ou pas. Personne n'ose poser de question puis une fois que quelqu'un a commencé on n'arrête plus les autres ! Idem dans les réunions d'entreprises ou parfois de redoutables bavards se révèlent l'heure du départ venue, la terreur de la pendule... On retrouve d'ailleurs un peu le même phénomène avec la radio de bord de nos aéronefs. Parfois, soit on ne comprend pas grand chose, soit il n'y a plus moyen d'arrêter les discours alors que les informations doivent être brèves et concises.

Pas de panique, comme en vol... Même si vous ne vous sentez pas l'âme d'un écrivain, ce n'est absolument pas grave et comme l'on dit : *<L'essentiel est de participer>*. Par conséquent, si vos écrits ne vous paraissent pas très bons, ne vous inquiétez pas, nous ferons le reste mais surtout ne nous adressez pas que des photos en nous laissant le soin d'écrire le texte... Nous ne sommes pas journalistes !

### LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Ce serait sans doute amusant de faire un sondage afin d'apprécier quels sont ceux qui connaissent le Conseil d'Administration (CA) comme le bureau de notre aéro-club puis la tâche dévolue à chacun... Succès assuré ! Bon, soyons généreux...

#### BUREAU

Président : Wilbert Bérard - Vice-président : Jack Maguy - Secrétaire : Florent Dubos

Trésorier : Séphane Lebelanger - Trésorier adjoint : Christophe Imboden

#### ADMINISTRATEURS

Denis Gauthier - Pascal Poirier - Claude Steinmetz - Yann Pignet - Vincent Pesnel - Jean-Marc Truchet et Eric Duval, soit au total 11 personnes.

Bien entendu, comme toute association régie par le loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901, le CA se doit d'appliquer et de faire appliquer les statuts, accessibles comme chacun sait sur le présentoir situé dans l'entrée le long du mur du secrétariat. Un important document dont les membres de l'ACRC sont sensés avoir pris connaissance lors de leur inscription.

### Des réunions bien sympas !..

Tous les premiers samedi du mois vers 18 h 30, les membres de l'ACRC sont invités à un pot de l'amitié où l'on peut *<refaire le monde>* à souhait mais convenons qu'il n'en faut pas sous-estimer la tâche...

Naturellement, épouses et amis y sont également invités.

Un grand moment convivial qu'il serait dommage de ne pas partager.



Samedi 16 décembre 2017 autour du bar. Au premier plan, deux futurs pilotes ? Photo J-MT



### Pour être mieux connus !.. Sgrogneugneu !..

C'est très bien de voler mais il nous faut être connus du public, en tout cas mieux que nous ne le sommes aujourd'hui. La communication est l'un des grands thèmes incontournables de nos sociétés, sinon l'on vous oublie vite ! Alors, justement afin que l'on ne nous oublie pas, pour 353 € nous avons réalisé un nouvel autocollant, plus didactique que le précédent qui daterait des années 2000. Il mesure 12 cm de diamètre et 500 exemplaires sont à votre disposition sur le comptoir du bar et au secrétariat. Pour bien les coller et éviter les bulles, utilisez un chiffon ou une brosse, comme pour le papier peint sur les murs. Vous connaissez ? Merci au généreux donateur de la photo, à savoir : Nicolas <production> et à Fabrice Sauty qui a œuvré sur photoshop.

### BIA NON STOP...

Déjà présentée sur le site internet de l'ACRC, il semble toutefois bon de revenir sur le succès de la cuvée 2016/2017 du BIA puisque pas moins de 27 élèves seront reçus dont 5 avec mention très bien. Pour mémoire, cette formation encouragée par la FFA est sanctionnée par un diplôme reconnu par l'Éducation Nationale et localement validé par le Rectorat de l'Académie de Caen. Grâce à leurs professeurs émérites : Catherine Studer qui gère brillamment cette formation, assistée de Daniel Houel, Yves Davy, Alain Caufourier. **Photo. Catherine Studer**



2

Les choses allant bon train (sans mauvais jeu de mots, évidemment...) deux jeunes ont déjà entamé avec beaucoup d'assiduité une formation à l'aéro-club : Mathis DEHON et Mathéo TROUILLE, ce dernier ayant d'ailleurs été retenu par le Challenge Acrobatix. (cf. site FFA).

La formation, qui débute en octobre de chaque année est organisée en deux groupes constitués de jeunes issus des classes de 4<sup>e</sup> à la terminale avec chacun un cours le mercredi AP midi d'une durée de 1 h 30. A ces cours théoriques s'ajoutent deux vols d'environ 30 minutes par binôme effectués avec un instructeur, soit le premier en décembre/Janvier pour faire un peu de mania et comprendre ce que l'on a appris sur les gouvernes et leur rôle. Le second en avril pour réaliser une petite navigation, suivre le trait sur la carte en se répétant au sol. Les vols se font en binôme, l'un pilote et celui qui est à l'arrière participe car l'instructeur le sollicite par quelques questions. Lors du deuxième vol c'est généralement le jeune à l'arrière qui remplit le log de navigation. Enfin, l'examen aura lieu le 30 mai 2018... Félicitations à tous !

Par cette action méritante, nul doute que la relève de l'ACRC est ainsi assurée.

### Petits vols en commun et plus si affinité

Dans un rayon de 150 km environ, la région compte de nombreux aérodromes sur lesquels il est possible de se poser sans pour autant payer de taxe d'atterrissage. Ainsi, pour une dépense limitée peut-on faire à deux ou à trois, voire à quatre avec XB, des vols de deux à trois heures déjà fort intéressants et qui permettent de conserver un entraînement minimum. Par exemple, Carpiquet-Falaise-Flers-Argentan et retour ou si vous préférez : Carpiquet-Flers-Laigle-Bernay et retour ou alors Carpiquet-Le Havre St. Romain -Saint Valéry en Caux et retour avec traversée de la baie de Seine mais il n'y a pas que cela, évidemment. Des vols vers la baie de Somme, sur le Cotentin et la Bretagne via les côtes, sont magnifiques.

Toutefois, n'oubliez pas les îles Anglo-normandes, situées 14 miles de nos côtes, sont à environ 1 h de vol de Carpiquet. Interrogez les pilotes qui se sont posés à Jersey, Guernsey, Aldemey, tous vous diront que vous découvrirez un autre monde. The solution ? Renforcer le groupe de travail autour du support proposé par LINGAERO avec la présence de pilotes qualifiés et de contrôleurs aériens.

Nous sommes équipés : une salle avec rétroprojecteur au top, un écran de compétition, un PC toujours opérationnel. Alors, on se décide ? N'hésitez pas à contacter Jack Maguy : [jack.maguy@gmail.com](mailto:jack.maguy@gmail.com)

### Mais oui, Mesdames !

Des Dames pilotes d'avions, il y en a mais à l'évidence bien moins que des messieurs.



Vous avez dit : <dommage ?>. Quoi qu'il en soit, il arrive parfois que l'on entende : <... Et s'il t'arrive quelque chose en vol ?... On fait quoi, hein ?>. Comme il y a toujours une solution à une difficulté même supposée, pour être totalement rassurées il vous reste à devenir vous-mêmes pilote... Mais oui ! Faut oser ! En réalité, pourriez-vous tout simplement prendre quelques leçons avec l'un des instructeurs qui sont tous très sympas, juste de quoi ramener l'avion sur la piste en cas de difficulté avec le pilote sans le casser (l'avion...) et de temps à autre effectuer un petit entraînement histoire de ne pas perdre la main. Vous constateriez alors que ce n'est pas si compliqué que cela et vous seriez rassurées. Cependant, le plus grand risque n'est pas là, il est donc ailleurs... Imaginez un instant que vous y preniez goût ?.. Mais oui, Mesdames !

### LES BOUGIES DE NOËL ?..



Comme vous l'avez remarqué, l'ACRC dispose d'un atelier agréé pour l'entretien des appareils y compris les grandes visites (GV). Comme les moteurs sont équipés de deux bougies par cylindre, sauf erreur toujours possible pour un calcul aussi compliqué, cela fait huit bougies par moteur. Additionnons : 4 DR 400 + 1 DR 500 + 1 CAP 10 + 1 CAP 231 (six cylindres) + 2 ULM + 1 D 119 + 1 Wolkplane = 88 bougies au total à nettoyer et à vérifier au fur et à mesure du passage de chaque avion en atelier. De mécanicien en chef, khlifa est donc aussi petit à petit devenu le roi de la brosse métallique jusqu'au moment où est récemment arrivée des USA pour soulager sa peine, une petite boîte qui fait tout à sa place... Enfin presque car il faut encore placer ces bougies au bon endroit et appuyer sur un bouton qui démarre la sableuse. Ensuite, il suffit de replacer ces mêmes bougies à un autre endroit prévu pour cela et vérifier l'arc entre les électrodes. A voir l'air satisfait de notre mécanotissime, aucun doute quant au succès de cet achat.

Qualité du nettoyage + gain de temps = Qualité tout court de l'opération. Pour 650 € TTC, c'est-y pas au poil... de brosse, évidemment ? **Photo. JMT. 12/2017**

### "CAEN TOUR, BONJOUR !.."

Non, personne n'appelle l'une des tours du château de Guillaume le Conquérant mais uniquement celle de l'aéroport de Caen Carpiquet... Faut pas confondre ! Qu'il s'agisse d'un départ ou d'une arrivée, tous les pilotes contactent obligatoirement la tour de contrôle de notre aéroport mais certainement bien peu sont montés jusqu'à la vigie où veille le contrôleur et sans doute tout autant, par habitude, ne se posent d'autres questions. Tel Sherlock Holmes et n'écoutant que notre courage pour franchir le pont levis, pardon : la porte d'entrée... puis gravir les escaliers, en cette fin d'année 2017 par un temps où seuls les corbeaux et les mouettes grâce à leur centrale à inertie incorporée sont autorisés à voler, nous avons donc mené l'enquête. Ceci d'autant qu'après 9 mois de travaux la rénovation de ce bâtiment dont la construction date de 1972 fut inaugurée le 26 septembre 2017... Avis personnel : bien réussie !.. Changement des vitres, réfection totale intérieure et extérieure avec l'isolation thermique, etc.

Très bien reçu par Alain Rampoux, Chef circulation aérienne et Patrick Laloit contrôleur, à ses heures perdues pilote émérite sur le Cap 10 F-GNCV et constructeur amateur d'un VAN'S RV7, nous avons largement pu à la fois satisfaire notre curiosité et nous instruire ce qui ne fait jamais de mal.

Sans entrer dans trop de détails, les contrôleurs de Carpiquet sont des TSEEAC (Techniciens Supérieurs Etude et Exploitation de l'Aviation Civile).



Depuis la vigie, la vue est évidemment excellente. La niveleuse ne fait pas partie du parc... **Photo. JMT. 12/2017**

Leur rôle consiste au contrôle d'aérodrome au sol comme dans la CTR, l'information et l'alerte. En appui, ils disposent pour cela de l'image donnée par le radar qui se trouve vers Avranches, lequel compte tenu du relief est affecté de quelques zones non visualisées en dessous de 1000 fts ce que nous avons pu à loisir constater. C'est pour cela que régulièrement les contrôleurs demandent un point de situation.

Quant à leurs collègues de Deauville, ce sont des ICNA (Ingénieurs du Contrôle de la Circulation Aérienne), habilités à effectuer du contrôle d'approche, les contrôleurs des CCR (Centre de Contrôle Régional) Paris et Brest effectuant le contrôle en route. Naturellement, il existe une liaison téléphonique directe entre les deux tours, comme on s'en doute très fréquemment utilisée.

**D'une manière certaine, au jour de notre visite nous avons identifié Patrick Laloit au pupitre de la tour de contrôle. A sa gauche, le tableau posé sur le pupitre avec les strips utilisés comme moyen simple mais efficace de gestion des mouvements d'aéronefs. L'écran de gauche est celui du radar. Photo JMT 12/2017.**



4

A propos de circulation aérienne, Patrick nous rappelle qu'au nom de la sécurité et d'un règlement de la DGAC, le transpondeur de tout aéronef en étant équipé doit être sur ALT en vol. Ceci permet évidemment d'informer le pilote de tout autre appareil également en vol dans son secteur mais aussi de faire réagir les systèmes anticollision des avions en étant équipés.

Enfin, juste une information concernant les strips (bandes de papier imprimé) sur lesquelles le contrôleur écrit quelques informations relatives aux appareils dont il a la charge et qu'il déplace dans le tableau posé devant lui sur son pupitre, la piste étant matérialisée par un bandeau posé vers le milieu de ce tableau.

Ces strips constituent un moyen des plus simples mais efficace pour connaître à tout moment la situation de tel ou tel aéronef par simple déplacement du haut vers le bas dudit tableau. Lorsque le strip est en bas, il s'agit d'un appareil au sol, évidemment identifié suivant les indications du pilote, lorsque le strip est posé vers le milieu (suivant le nombre d'appareils géré) cela signifie que ce même appareil rejoint la piste puis au-dessus c'est que l'avion est en vol. Idem pour les arrivées mais du haut vers le bas si bien que ce tableau est indispensable pour la gestion du trafic qui est ainsi très rapidement visualisé.

Tableau et strips font partie de la méthode de travail. Comme quoi, les moyens les plus simples sont souvent les meilleurs et au moins ne nécessitent pas d'entretien coûteux. De plus, ils ne tombent pas en panne... Il existe néanmoins semble-t-il à titre d'essais dont à Brest, des appareils électroniques de gestion de strips sur écran tactile.

### **L'horoscope météorologique pour 2018**

Durant le premier trimestre, le temps sera plutôt froid au début puis ira en s'adoucissant avec quelques précipitations pluvieuses en mars, voire neigeuses qui les précéderont en janvier/février. Le second trimestre verra une nette amélioration de la température mais les précipitations resteront à craindre. Quant au troisième trimestre, le beau temps s'installera majoritairement sur la Normandie et alentour. Enfin, le quatrième trimestre sera le siège de quelques tempêtes et autres précipitations pluvieuses sinon neigeuses comme accusant une sensible baisse des températures. Par ailleurs, quelques taxes supplémentaires sur la 100 LL restent toujours à craindre mais globalement la situation devrait permettre au club d'atteindre les 2550 heures de vol souhaitées.

**ET... EXCELLENTE ANNEE 2018 AVEC EVIDEMMENT DE BONS VOLS A L'ACRC !..**



👉 Le **BATTEMENT DE PLUME** nouveau vous a intéressé ? Alors, n'hésitez pas à nous faire part de vos observations **mais n'oubliez pas ceci : il ne peut vivre que grâce à vous** car la rédaction ne peut pas se transformer en journaliste aéronautique et mener l'enquête ici et là. **Alors, au risque de nous répéter, n'hésitez pas à nous adresser vos photos et vos écrits.**

**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](mailto:wilbert.berard@gadz.org)

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