



BATTEMENT DE PLUMES - N°2

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

Si l'on en juge par la rapide disparition de tous les exemplaires de BATTEMENT DE PLUMES N°1 déposés fin décembre 2017 au club house, on en déduit immédiatement que sa renaissance fut appréciée. Comme l'on ne change pas une équipe qui gagne, voici le N° 2, évidemment en espérant qu'il rencontre le même succès. N'hésitez donc pas à faire part de vos suggestions et surtout... N'hésitez pas plus à nous adresser vos articles. En effet, comme le titre l'indique, il ne s'agit pas d'un magazine à diffusion en kiosques mais de notre bulletin d'information sachant que la rédaction n'est pas animée par des journalistes et qu'elle n'a pas non plus vocation à cela...

1

DE LA NORMANDIE AU SENEGAL... Par Denis Gautier

L'automne dernier, un équipage de l'aéro-club, composé de Jacky Lemaitre, Denis Gautier et Patrick Lallouet participa à la 35^e édition du Rallye Toulouse Saint Louis du Sénégal sous les couleurs de l'ONG AVIATION SANS FRONTIERES. Pour l'Histoire, le premier rallye aérien Toulouse-Tarfaya-Saint-Louis fut créé en octobre 1983 sur le trajet de l'Aéropostale, une ligne aérienne mythique. Avec plus de 10 000 kilomètres de vol, cette compétition est le plus grand rallye aérien régulier au monde.

Evidemment, dans ce qui suit vous y trouverez souvent la photo de notre F-GUXB magnifiquement préparé par Khelifa, Patrick Gigot et l'équipe mécanique. Bien décoré aux couleurs des différents sponsors, notre brave DR 400 MAJOR s'est montré pour sa seconde participation parfaitement à la hauteur mais qui pourrait encore en douter ?

Participer au rallye, c'est déjà bien évidemment un voyage avec pour commencer le survol de paysages magnifiques.

La queue de notre vaillant DR 400 MAJOR... Et le centrage comme la finesse avec tous ces autocollants ?



Concernant le vol et d'une manière pratique, si la météo est meilleure au-dessus de la montagne que de la mer, le passage des Pyrénées prend évidemment un peu de temps pour arriver à l'altitude voulue...

Nous ne sommes plus en Normandie ! Ensuite les paysages de bord de mer, la Méditerranée, le passage mythique de Gibraltar et enfin l'Atlantique... Tout cela facilite bien la nav !.. Puis évidemment le désert avant d'arriver vers un peu plus de verdure aux alentours du fleuve Sénégal.



Tiens, des cumulus sur la ligne de crête ! Comme c'est bizarre ? Une seule solution pour passer : suivre les rapaces et faire comme eux... Sauf quand on s'approche trop près et qu'ils replient les ailes... Ca pose problème !

Un petit bain en passant ? Curieux d'être descendu aussi bas...

L'excellente organisation tant au niveau de la logistique qu'en ce qui concerne les vols, assura tous les soirs un exposé relatif aux différentes aventures des pionniers de l'aéropostale sachant que les vrais aventuriers c'était eux car pour nous c'est beaucoup plus simple et les machines plus fiables.



Sûr que c'est pas la Normandie mais quel spectacle !

Ces récits furent racontés par des descendants ou des passionnés par cette histoire dont celle des étapes mythiques comme Cap Juby, l'une des dernière pistes étant d'ailleurs toujours dans l'état de l'époque. A ces récits s'ajoutèrent évidemment des visites de musées autour de l'aéropostale et de l'aviation, diverses réceptions toujours chaleureuses en commençant par celle de la mairie de Toulouse, celle de Malaga ou encore une soirée bivouac à Cap Juby dans des tentes berbères.

Enfin, un peu de verdure avec le fleuve Sénégal !

Chaque jour, il y eut également sur un mode plus amical que celui de la compétition, une ou deux épreuves de type calcul de consommation d'essence, recherche de photos en route ou des orientations de flèches au départ d'un terrain, des QCM sur la connaissance avion ou sur l'aéropostale, etc. Bref, nous avons terminé quatrième ce qui n'est tout de même pas mal ! N'est-ce pas ?..

Le retour se passa avec un parcours légèrement différent mais tout aussi passionnant. S'il y a des épreuves à l'aller donnant lieu à un classement, il n'y en a plus au retour. Pour terminer, nous nous retrouvons tous à Toulouse Lasbordes autour d'un banquet du genre Astérix et Obélix.

Forcément, nous essaierons de vous convaincre de participer à une prochaine édition et pour ceux qui hésitent encore, dans tous les cas de vous faire partager cette aventure vendredi 16 mars à 18 h 00 au club house. Venez nombreux mais prévenez Denis Gautier quant au nombre de personnes afin d'organiser au mieux la logistique dont en particulier la gastronomie !



2



Sympa ce bivouac ! Ca donne envie d'y aller !..

Que fait AVIATION SANS FRONTIERES ? Que sont LES AILES DU SOURIRE ?

AVIATION SANS FRONTIERE est une association humanitaire créée en 1980 par trois pilotes d'Air France. Cela fait ainsi 37 ans qu'elle œuvre à l'international pour acheminer de l'aide d'urgence, accompagner des enfants malades pour qu'ils puissent être soignés et transporter des équipes humanitaires à bord de leurs deux appareils basés en Afrique.

AVIATION SANS FRONTIERES opère également en France. Avec l'appui de différents aéroclubs, l'association offre des journées de découverte aéronautique à des personnes affectées par un handicap, quel qu'il soit. Ces journées sont organisées en accord avec les responsables des structures accueillantes. Acteur essentiel de la chaîne humanitaire internationale, AVIATION SANS FRONTIERES mobilise son expertise, ses avions et le réseau aérien pour acheminer l'aide d'urgence depuis la France et ses bases à l'étranger pour transporter ou accompagner des personnes partout dans le monde.

Retrouvez plus d'infos sur www.asf-fr.org et rejoignez-nous sur Facebook.

A Caen, depuis avril 2016 une antenne fut ouverte et l'aéro-club en est le premier partenaire puisque les journées sont organisées au sein de nos locaux avec la participation de plusieurs membres du club en tant que pilotes ou en tant qu'accompagnateur. La journée se déroule entre 10 h 00 et 15 h 30 environ selon la météo. Elle comprend un accueil, un petit exposé sur la connaissance des avions, l'organisation des vols et des démonstrations de simulateurs de vols sur PC, un déjeuner pris en commun puis une visite de la Tour ou du hangar La Te Co Here ou une démonstration du camion de pompiers.

Enfin, la remise des diplômes et des photos a lieu avant de tout ranger.

En ce qui concerne plus précisément le rallye Toulouse Saint Louis, trois groupes d'enfants étaient présents au départ de Caen, lesquels nous ont accompagnés au travers d'un blog <https://equipage14.wordpress.com/> sur lequel ils pouvaient poser des questions et nous montraient les différents travaux qu'ils avaient réalisés tout au long du parcours (culinaire, exposés, maquettes...). Un article a d'ailleurs été publié dans le numéro de février d'INFO PILOTE à la rubrique L'ECHO DES CLUBS.

Si le cœur vous en dit, n'hésitez pas à contacter Denis Gautier, que ce soit pour accompagner la mise à bord et le débarquement des personnes car la sécurité reste le souci constant, que ce soit pour effectuer les vols ou pour sponsoriser parce que évidemment, tout cela n'est pas gratuit... Au plaisir de se voir

Mail : gautier.denis@gmail.com - **Port.** 06 74 28 73 31

Retrouvez tous les renseignements sur le site : <http://www.rtsl.fr/>.

3

LA STATION RADAR DE DOUVRES LA DELIVRANDE

Pas grand chose à voir avec le radar qui nous suit, lequel est situé vers Pontorson. Pourtant, nous passons tous plus ou moins régulièrement le long de cette importante installation allemande qui faisait partie de la couverture des côtes de France durant la dernière guerre mondiale, particulièrement en ce qui concerne Douvres, pour les appareils venant d'Angleterre.

Dès 1942, la couverture radar installée par les Allemands devint rapidement très importante si bien qu'en 1944 l'on pouvait compter plusieurs milliers de ces appareils et quelques centaines de sites reliés à des PC opérationnels, soit de DCA (Défense Contre Avion), soit de chasse de nuit sinon les deux.

Ainsi, plusieurs aérodromes disposaient-ils d'appareils de chasse de nuit type Ju 88 *Nachtjäger* (chasseur de nuit - Sté. Junker) ou de Bf 110 *Zerstörer* (destructeur - Sté. Messerschmitt) avec des déplacements possibles sur des bases annexes. Il est donc évident que les appareils venant d'outre Manche ne passaient pas inaperçu ce qui implique plusieurs dispositions élémentaires, telles que voler très bas car à cette époque la couverture radar ne descendait guère en dessous de 200 à 250 m/sol ce qui permet une certaine confusion avec le sol, profiter de la nébulosité locale (nuages) pour se dissimuler, évidemment voler tous feux éteints et n'émettre aucun signal radio ou autre.

En ce qui concerne la route suivie dès le début de 1943 par les Halifax MK II série spéciale venant de Tempsford Airfield située au Nord de Londres partant ravitailler les maquis de résistance, ils passaient la côte sensiblement entre la Pointe du Hoc et Ouistreham.

Il est évidemment intéressant de s'arrêter quelques instants sur cette station radar car il s'agit d'une très importante installation dont les travaux furent réalisés dans le cadre de l'opération Todt (Du nom de l'ingénieur allemand Fritz TODT - 04 avril 1891 - 08 février 1942).

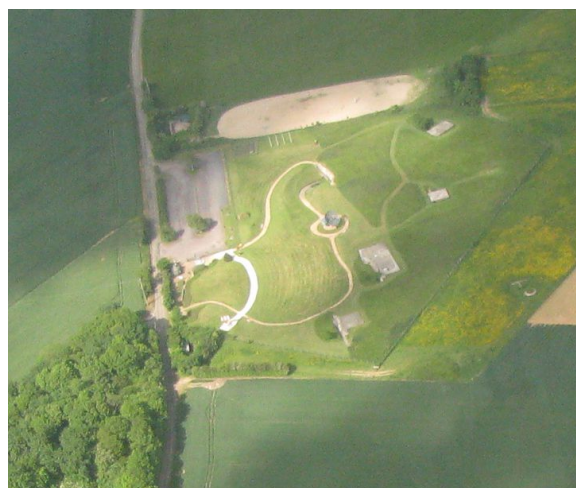
Sa position est évidemment des plus stratégiques car d'une part à vue de la mer, d'autre part elle fait partie d'un ensemble très organisé comprenant les aérodromes locaux dont celui de Caen-Carpique, des batteries à longue portée, des bunkers de commandement dont celui de Ouistreham (Grand Bunker) mais également le centre de télécommunication implanté dans le château de Tailleville seulement situé quelques kilomètres à l'Ouest.

Les travaux de cette station commencèrent dès février 1943 et nécessitèrent près de 1000 personnes.

Elle s'étendit sur 35 hectares en deux parties.

Située le long de la RD 83, très près du carrefour avec la RD 404, la station radar allemande de Douvres la Délivrande est protégée par de nombreux petits bunkers que l'on aperçoit alentour.

Photo. JMT juin 2015.



Pas moins d'une trentaine de bunkers fut construite dont deux plus importants, l'un s'étendant sur deux étages constituait le centre de commandement et de coordination radar. Au nom de code très bucolique de *Distelfink* (chardonneret) la station comporta cinq radars, soit : En partie Nord, un engin de type Wassermann d'une hauteur de 65 m doté d'une portée théorique de 400 km, en partie Sud, deux radars de veille type Freya affichant une portée de 200 km et enfin deux Würzburg-Riese de poursuite de tir affichant une portée théorique de 80 km. 230 hommes de la Luftwaffe composèrent la garnison permanente.

Il semble que la station fut opérationnelle à la fin du printemps 1943 mais les travaux se poursuivirent jusqu'en juin 1944 où ils furent stoppés par le débarquement de Normandie car constituant pour les armées alliées un point important à neutraliser avant toutes autres opérations.

La station radar de Douvres le Délivrande se visite d'avril à septembre. Toutefois, il s'agit aujourd'hui d'une restauration partielle des installations (voir le site Internet).



Vue générale de la station radar en l'état actuel de Douvres le Délivrande prise depuis la RD 83. Photo. JMT sept. 2015



Ci-dessus, radar allemand de conduite de tir Würzburg-Riese installé à partir de 1943, mobile en azimut et en site d'une portée efficace d'environ 70 km. La coupole est depuis tombée par suite d'une tempête et de la corrosion. Photo. JMT sept. 2015



Ci-contre, le radar Freya, appareil de veille à longue portée, soit environ 160 km mais il ne pouvait pas déterminer l'altitude des avions. Certains modèles seront modifiés pour en assurer la mobilité en azimut et en site.

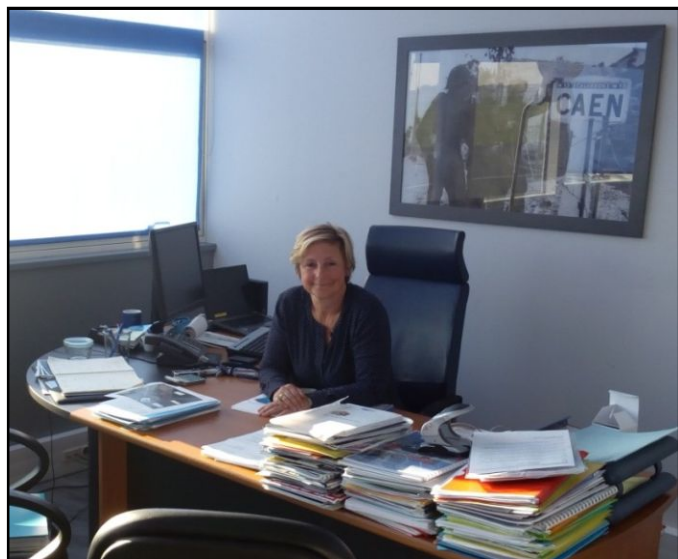
Au total, la station de Douvres comportait cinq radars qui furent détruits, soit par les Allemands, soit par les troupes alliées. Photo. JMT sept. 2015.

Durant la dernière guerre, le château de Tailleville abritait un centre stratégique allemand de communications. Aujourd'hui il est le siège d'une importante communauté Emmaüs où il fait bon aller chiner. La partie droite porte encore les stigmates du second conflit mondial sous forme de nombreux impacts de balles.

A titre documentaire, consulter son histoire sur le site Internet. Photos. JMT. Novembre 2015.

L'AEROPORT DE CAEN CARPIQUET AUTREMENT

Depuis notre aéroclub et nos appareils, nous avons évidemment une certaine perception de l'aéroport de Caen Carpiquet. Il en est d'ailleurs de même lorsque nous y prenons un avion de ligne. Dans le précédent **BATTEMENT DE PLUMES**, ce fut aussi une raison pour s'interroger quant à l'activité des contrôleurs aériens avec lesquels nous conversons nécessairement à la radio de bord pour le moindre déplacement. Cette fois, nous allons donc faire connaissance avec cette grosse structure, souvent obscure pour le profane qu'est un aéroport international, même à taille humaine comme celui de Caen Carpiquet.



A cette fin, Madame Maryline Haize-Hagron, directrice des deux aéroports si l'on inclut aussi celui de Deauville, eut la gentillesse de nous expliquer tout cela vendredi 23 février de l'an de grâce 2018. Inutile cependant de préciser qu'il y aurait plusieurs pages à remplir mais il faut bien s'arrêter à un moment ou à un autre !

Bref... Comme toutes ces sociétés, la SAS (Société par Action Simplifiée) AEROPORT CAEN NORMANDIE qui affiche pour 2016 un chiffre d'affaire (CA) de 2.754 M€, compte un seul associé unique qui est ici la Chambre de Commerce et d'Industrie Caen Normandie (CCI).

Mme Maryline Haize-Hagron dans son bureau. Si l'on en juge par les piles de dossiers, il y a manifestement de quoi s'occuper... Chaussures de sécurité obligatoires ? Photo. JMT. 23 février 2018

Par conséquent, d'un point de vue légal, la SAS Aéroport Caen Normandie dépendant de son actionnaire principal et unique qu'est la CCI Caen Normandie, le montage financier implique évidemment une séparation effective de la comptabilité avec transferts de facturations entre les deux entités. Il s'agit donc d'une société à part entière dont le montage implique de fait une obligation de résultat pour la SAS, sauf évidemment dans la mesure où l'actionnaire principal accepterait d'essuyer les pertes financières. Situation qui n'est toutefois pas dans l'air du temps car ayant subi des restrictions budgétaires de la part de l'Etat, comme chacun sait, les CCI ne peuvent évidemment guère se permettre de gros écarts. Nombreuses sont d'ailleurs celles aujourd'hui en sérieuses difficultés.

Pour finir, on retrouve ce type d'organisation sociale un peu partout en France mais c'est également ce qui explique que certaines plates-formes régionales n'ayant pu assurer une rentabilité minimale ont tout simplement fermé ou ont été revendues à autrui.

La SAS AEROPORT CAEN NORMANDIE est donc un prestataire de service pour les compagnies aériennes qui fréquentent la plate-forme avec tout ce que cela implique et l'on comprend alors bien mieux que sa devise soit SECURITÉ et PONCTUALITÉ. C'est entre autres, ce qui lui a permis l'année dernière de recevoir la CERTIFICATION EUROPÉENNE DE SECURITÉ AÉROPORTUAIRE.



Vue générale des installations avec la tour de contrôle à gauche. Photo JMT 02.2018

Comme cela ne suffisait sans doute pas, cette même année 2017 le poste de Directeur de l'aéroport de Deauville, plate-forme dépendant de la région Normandie et non de la CCI, se trouva libre.

C'est ainsi qu'il fut proposé à Mme Haize-Hagron, laquelle avec quelques inquiétudes qui peuvent se comprendre... pour finir en mars l'accepta ce qui se traduit évidemment par de nouvelles charges dont par exemple, 32 personnes supplémentaires qui s'additionnent aux 34 de Carpiquet auxquelles s'ajoutent en période de pointe, soit d'avril à fin octobre, 10 à 15 petites mains sous forme de CDD. Si l'on compte bien et sauf naturellement erreur toujours possible, au total cela représente 66 personnes plus le personnel intérimaire ce qui n'est déjà pas rien.

Côté passagers, l'année 2017 s'est achevée par une croissance d'environ + 30 % avec 180 910 voyageurs, résultat permettant d'espérer grâce aux nouvelles lignes ouvertes sur Marseille, Toulouse et Bordeaux, plus de 200 000 passagers pour 2018. De quoi déjà bien remplir le parking automobile qui vient d'être agrandi ce qui, en passant, évitera à l'Aéro-club Régional de Caen, autrement dit le nôtre, d'être régulièrement squatté...

On peut évidemment s'étonner qu'il existe plusieurs gros aéroports en Normandie et pour ce qui concerne Caen et Deauville qu'il n'y ait qu'une seule direction. En réalité, il s'agit là d'un souhait du Président de région, Mr. Hervé MORIN, qui désire mutualiser cette direction et ainsi parvenir à un ciel aéroportuaire normand unifié.

Pour mémoire, les régions ont en charge les transports, qu'ils soient aériens, ferroviaires et autres d'où en passant les difficiles relations qu'éprouve la région avec la SNCF pour essayer d'améliorer la desserte ferroviaire, particulièrement en basse en Normandie et en Manche mais ceci est encore une autre histoire !..

Selon Mme Maryline HAIZE-HAGRON, les deux plateformes aéroportuaires sont en bonne santé, sous-entendu financière et sociale ce qui fait que pour finir, les choses se passent plutôt bien, en tout cas différemment par rapport aux craintes qu'elle pouvait avoir. Particulièrement, ces bonnes relations ont désormais permis de n'avoir qu'un seul stand à la foire de Caen et d'envisager d'autres salons ensemble, ce qui relève tout de même d'une très bonne image de marque à la fois pour ces aéroports mais également pour la région. On doit pouvoir penser que les bons résultats obtenus n'y sont-ils pas étrangers...

Cette progression de Caen Carpiquet est évidemment encourageante pour l'avenir mais naturellement, cela implique aussi de la suivre, voire de la précéder, situation qui conduit tout droit à envisager des travaux en conséquence dont évidemment l'allongement de la piste 13/31 mais également de l'aérogare, voire même peut-être du tarmac car garer plusieurs appareils commerciaux ensemble n'est pas nécessairement évident.



Une salle d'aéroport à "taille humaine !"
Photo. JMT 02.2018

A cela s'ajoute le fait que si de tels appareils sont stationnés pour débarquement puis embarquement de passagers, il faut aussi qu'ils puissent accéder à la piste, or, il n'existe pour cela qu'un seul taxiway. Se pose aussi l'extension de l'aérogare et l'embarquement comme le débarquement de ces mêmes passagers. Bref, comme on le voit, les choses ne sont pas nécessairement simples sachant de plus qu'il convient de les gérer avec prudence car l'activité des compagnies fréquentant Carpiquet, comme d'ailleurs beaucoup d'autres plateformes similaires, peut s'avérer très variable en fonction de divers paramètres.

Il ne s'agit donc pas d'investir pour éventuellement par la suite se retrouver en difficulté, phénomène assez classique en divers domaines.

Dans le court terme, l'allongement de la piste 13/31 à 2250 m est au projet 2021/2023 avec déviation de la RD 9. Comme certains pouvaient le craindre, il n'y aura ainsi aucun risque pour les automobilistes et donc aucun panneau routier, tel que : PASSEZ TRES RAPIDEMENT EN BAISSANT LA TETE... Dans le même genre, on pourrait aussi lire : VOIE RESERVEE AUX VOITURES DECAPOTABLES...

Plus sérieusement... l'objectif poursuivi n'est pas nécessairement d'accueillir de plus gros porteurs mais de pouvoir augmenter le rayon d'action d'appareils de la classe 120 à 180 passagers grâce au carburant pouvant être chargé.

Si actuellement un A 320 peut se poser et décoller à Caen Carpiquet, il ne peut repartir avec le plein ce qui de fait limite son autonomie.

En terme plus clair, la progression de l'aéroport ne se fera que par étapes assurées ce qui vaut également pour une hôtellerie qui semble manquer, ne serait-ce que pour les équipages en transit et autres. Sur ce point, cette progression de l'aéroport semblerait d'ailleurs commencer à intéresser des investisseurs mais au moins pour le moment, il n'y a rien de prévu ce qui ne signifie pas qu'il ne se fera rien.

CRJ 700 de la compagnie HOP au départ pour la 13. Photo JMT 02.2018



7

Il paraît cependant certain qu'une fois la piste allongée permettant ainsi des liaisons à plus grandes distances, le besoin se fera nécessairement sentir.

Parmi les autres points importants qu'il faut noter, se trouve évidemment la liaison par bus avec le centre-ville, soit un toutes les 20 min entre 5 h le matin et 0 h 30 chaque jour. Inutile de préciser qu'il s'agit là d'un grand progrès, fort appréciable et apprécié.

Dans un chapitre quelque peu similaire, il est fréquent d'entendre diverses personnes se féliciter de disposer d'un aéroport de proximité à taille humaine, une notion à laquelle Madame la Directrice apparaît très attachée. D'ailleurs, il suffit de voir combien sont nombreux depuis la clôture ceux regardant ou photographiant les avions stationnés à seulement quelques dizaines de mètres d'eux, si ce n'est pour saluer un ami ou un membre de la famille avant qu'il ne monte dans son avion.

C'est aussi quelque part un excellent moyen de promotion y compris pour le déclenchement de futures vocations car l'aéroport fait aussi partie de la vie locale. Il est aisément accessible et non isolé en extrémités de voies rapides ou autres moyens d'accès souvent quelque peu déshumanisés, des lieux où chacun ne se retrouve pas nécessairement. Il s'agit ici d'un point très important contribuant à la qualité de la vie.



Depuis la clôture de l'aéroport de Caen Carpiquet, il reste aisé de voir et de photographier les avions, très proches. Une situation à protéger. Photo. JMT 02.2018

Enfin, nous n'avons pas manqué d'aborder la situation de la piste revêtue 05/23 car il est évident qu'en ce qui concerne directement notre aéro-club nous ne pouvons que regretter sa fermeture ce qui pose fréquemment des difficultés à notre activité, généralement suite de l'orientation du vent qui n'est pas négligeable si près de la mer. Une situation d'ailleurs régulièrement accentuée après des pluies soutenues qui entraînent la fermeture de la piste en herbe qui lui est parallèle.

D'ailleurs, en y regardant bien, cette piste revêtue ainsi immobilisée pourrait au moins rester praticable pour des appareils de moins de 2 à 2.5 tonnes qui ne présentent guère d'impact tant sur le revêtement que sur les fondations.

Espérons également que l'extension immobilière qui semble s'installer le long de la RD 220 en direction de Bretteville S/Odon trouve assez rapidement ses limites pour ne pas se traduire à terme par d'inutiles conflits ou par de nouvelles contraintes sachant qu'à la base, un aéroport est tout de même un bien public.

Cette très intéressante réunion qui mérite d'être renouvelée, ne serait-ce qu'au titre des bonnes relations entre tous les usagers de l'aéroport, s'achèvera par un sujet qui doit tenir à cœur à chacun, autrement dit : Normandie Aero Espace (NAE) dont Mme. Maryline HAIZE-HAGRON est la représentante pour la région. On ne le sait guère mais la Normandie est la 4^e région aéronautique et spatiale en terme d'emploi, soit 82 % des personnes embauchées en CDI du CAP au Bac + 5.



Cette organisation dont le siège se situe au technopôle du Madrillet à Saint Etienne du Rouvray (www.nae.fr) comporte pas moins de 90 entreprises, 25 laboratoires et 13 établissements de formation avec quatre axes de développement, à savoir : Aéronautique, Spatial, Défense et Sécurité.

L'ensemble représente 14 200 salariés, 2 Mds de CA avec une croissance continue ce qui permet d'offrir de nombreuses possibilités de recrutement dont évidemment pour les jeunes.

C'est d'ailleurs pour cela que l'aéroclub s'est investi dans cette promotion dès la première page de son site internet, ce qui par ailleurs entre parfaitement dans son cadre d'activité, laquelle est également celle de la formation et donc de la vocation de carrières aéronautiques.

Et dans tout cela, que devient notre association comme toute cette activité bénévole et privée qui nous entoure ? Nous avons aisément achevé cet entretien en convenant qu'elle devait être pérennisée car elle participe assurément et fortement à la vie de la plateforme aéroportuaire et s'avère aussi un excellent moyen de promotion pour tout ce qui touche l'aviation en général. Qui aurait pu en douter ?

... ET BATTEMENT DE PLUMES ?..

Notre ambition ?.. En faire un petit bulletin d'information diffusé le plus largement possible mais cela, évidemment, ne tient qu'à chacun à travers ses idées, ses contacts, ses réseaux sociaux, etc.

👉 N'oubliez pas que le **BATTEMENT DE PLUMES** nouveau **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.

Pour favoriser cela, notre **Présidentissime** propose d'ouvrir près du secrétariat, un casier spécial **BATTEMENT DE PLUMES** dans lequel chacun pourra déposer ses idées d'articles et même beaucoup mieux : ses propres articles que nous nous chargerons de formater... Mais oui !..

Question : faut-il augmenter le nombre de tirages papier à disposition au club house ?

Au fait ! Figurez-vous que certains membres n'ont pas encore posé notre autocollant sur toutes les vitres de leurs voitures, y compris sur les phares (les laisser allumés...). Incroyable tout de même !..

*

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