

ÉDITO

ÉDITO – MAI 2026

Chers membres, Je suis très honoré de m'adresser à vous en tant que Correspondant Sécurité Prévention (CSP) de notre AéroClub.

La sécurité est une composante essentielle de notre activité. Nous y sommes sensibilisés dès notre premier décollage, puis à chaque vol, et même simplement lors de nos passages dans les hangars. Cet accent peut parfois sembler contraignant, mais il est indispensable.

Notre Aéroclub évolue dans le cadre européen du DTO, régi par des règles définies par l'EASA. À ce titre, il est soumis à certaines obligations en matière de sécurité. Salariés comme bénévoles impliqués dans l'organisation du club connaissent ces exigences et les appliquent avec le sérieux nécessaire.

Je souhaite attirer votre attention sur un règlement encore méconnu, concernant la notification des événements de sécurité. Il stipule que toute personne ayant une activité dans l'aviation **doit obligatoirement** signaler tout incident grave, et est encouragée à déclarer tout événement utile à l'amélioration de la sécurité.

En France, l'outil REX-FFA permet cette remontée d'informations. Simple d'utilisation, il vous aide à déterminer si un événement relève d'une déclaration obligatoire.

Le cas échéant, l'ACD transmettra les éléments nécessaires à la DSAC. Et dans tous les cas, mieux vaut partager une information que la garder pour soi : c'est ainsi que progresse la sécurité.

Nous faisons tous des erreurs. L'aéronautique, en général, et l'ACD en particulier, s'inscrivent dans une « culture juste » : un cadre dans lequel les acteurs de première ligne ne sont pas sanctionnés pour leurs actions, omissions ou décisions, dès lors qu'elles restent cohérentes avec leur niveau d'expérience et de formation (ils restent malgré tout exposés à des sanctions s'ils font, par exemple, preuve de manquements graves et/ou délibérés aux règles).

Une prochaine communication sur Private Radar vous donnera plus de détails sur l'utilisation de REX-FFA.

Le mois dernier, cinq déclarations ont été effectuées par nos membres, contribuant ainsi à renforcer la sécurité du club et de l'aviation légère. Qu'ils en soient sincèrement remerciés.

Je vous souhaite de magnifiques vols sur nos belles machines, en toute sécurité !

Marc Kossa – CSP de l'ACD

VIE DU CLUB

LES PERMANENCES, UN DISPOSITIF ESSENTIEL !

Pour maintenir une présence active en dehors des heures d'ouverture du secrétariat de l'aéroclub le samedi après-midi, dimanche et les jours fériés, accueillir les membres, répondre aux demandes du public, un système de permanences a été mis en place. Ces dernières sont confiées à des membres pilotes sélectionnés pour leur expérience et leur engagement, proposés par le Chef Pilote et validés par le Président.

LES MISSIONS DU PILOTE DE PERMANENCE

- GESTION OPÉRATIONNELLE**
 - Assurer une présence au secrétariat et une assistance aux pilotes.
 - Veiller au rangement des avions et à la fermeture des locaux.
- PROMOTION ET ACCUEIL**
 - Répondre aux questions sur les activités, tarifs et formations et proposer la visite des installations.
 - Vendre des bons pour les vols découverte et informer sur les passeports FFA (initiation au pilotage).
 - Orienter les visiteurs vers les autres structures de la plateforme (CC, autres aéroclubs, etc.).
- VOLS DÉCOUVERTE**
 - Sous conditions, le pilote de permanence peut effectuer des vols découverte (baptêmes de fair) vendus par l'aéroclub.
 - De l'accueil et la prise en charge des passagers à la réalisation du vol, il s'agit de délivrer et partager une expérience inoubliable.

UN ENGAGEMENT AU SERVICE DE TOUS

Ces permanences sont bien plus qu'une simple présence, c'est aussi contribuer à maintenir un accueil chaleureux et de qualité pour le développement de notre activité.

Un grand merci aux pilotes qui s'investissent aujourd'hui dans ce dispositif, Antony BARCLAIS, Sophie BONNEVILLE, Patricia COMBET, Julien LAGIER, Stéphane MATHONNET, Stéphane SEVENIER, Jean-Pierre TRIQUES !

INTÉRESSÉ ?

Contactez le coordinateur des permanences ou le Chef Pilote.

Les minimas requis : 200 heures après l'obtention de la licence, 25 heures dans les 12 derniers mois, 3 décollages et atterrissages dans les 3 derniers mois... et une bonne dose de bénévolat !

Stéphane SEVENIER, pilote de permanence



ÉCOSPICUÏTÉ

E-CONSPICUÏTY – SAFESKY

SafeSky est une application mobile conçue comme un service d'information de trafic aérien en temps réel, pour tous les pilotes : avion, ULM, planeur, parapente...

SafeSky est née du constat qu'une grande partie de l'aviation générale vole sans transpondeur, rendant ces aéronefs invisibles les uns pour les autres. La solution est simple : chaque pilote partage sa position GPS anonymement via le réseau mobile, et peut en retour visualiser les autres utilisateurs évoluant autour de lui.

L'un des points forts réside dans la capacité à agréger de multiples sources de données. Au-delà du trafic généré par ses propres utilisateurs, l'application collecte les informations provenant de stations au sol captant les signaux ADS-B, FLARM et OGN, ainsi que celles issues de nombreux partenariats. Au total, plus de trente sources de trafic différentes sont intégrées, offrant une vision qui se veut assez complète de l'environnement aérien.

Une heure de vol ne consomme qu'environ 2 Mo de données mobiles. En Europe, le taux de réussite de transmission atteint 80 à 86 % jusqu'à 5 000 ft, y compris en zone montagneuse où la position élevée des antennes assure une bonne couverture.

L'interface propose un affichage de type radar avec des cercles de distance centrés sur l'aéronef. Une alerte jaune s'affiche lorsqu'un trafic se trouve à moins de 60 secondes, une alerte rouge à moins de 20 secondes. Si le signal d'un aéronef est perdu, un cercle d'incertitude s'agrandit progressivement. L'application peut fonctionner en arrière-plan et partager le trafic avec des logiciels de navigation tiers (SkyDemon), ou se connecter à des appareils GDL90 (SkyEcho, Stratux, SKYTRAXX).

SafeSky compare la consommation énergétique à celle d'applications de navigation routière comme Waze ou Coyote.

Sur Android, il est important de désactiver les restrictions d'arrière-plan et l'économiseur de batterie.

Sur iOS, la localisation en arrière-plan peut réduire l'autonomie. Dans tous les cas, il est fortement recommandé de brancher son appareil sur une source d'alimentation pendant le vol.

SafeSky propose une version gratuite incluant le partage de position, l'accès au trafic et les alertes, ainsi qu'un abonnement Premium qui déverrouille l'intégration avec les logiciels de navigation, la météo en temps réel et des fonctionnalités avancées comme le SmartRadar.



- EN RÉSUMÉ**
- Gratuité** de la version de base, la version payante permet l'intégration avec vos applications de navigation.
 - Interopérabilité** : partage du trafic avec SkyDemon, SD VFR, FlyWise, VFRnav... et connexion aux appareils eConspicuity via GDL90 (SkyEcho, Stratux, SKYTRAXX, PowerFLARM, PilotAware...). Disponible avec l'abonnement Premium.
 - Batterie** : prévoir une alimentation externe en vol (GPS + internet + écran = consommation élevée).
 - Filtres de trafic** : à activer, notamment en altitude, pour économiser la batterie et éviter la surcharge d'informations à l'écran.

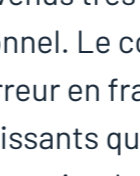
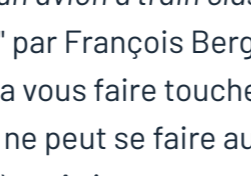
Gilles Fontaine – Correspondant Newsletter
Merci à Pierre Varnet pour la relecture

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATIONS DE LECTURE PAR PIERRE VARNET, NOTRE CHEF PILOTE

Quand on parle de train classique, il faut avoir lu "Apprendre à maîtriser un avion à train classique. L'Art de la Finesse Agressive" par François Bergeon aux éditions Cépédus. Cet ouvrage va vous faire toucher du doigt le fait qu'un lâcher train classique ne peut se faire au terme de 3 tours de piste : il y a bien plus à maîtriser sur ces machines qui vous procureront énormément de joie.

En matière de sécurité des vols, les aspects non techniques du pilotage sont devenus très importants et nous arrivent du monde professionnel. Le concept de TEM (gestion de la menace et de l'erreur en français) est certainement un des outils les plus puissants qui soient. Pour bien se l'approprier un excellent ouvrage traite du sujet : "LE TEM adapté à l'aviation légère" par Didier Lamy et François Sautet aux éditions Cépédus. L'objectif est de relier le TEM aux compétences pilote.



ENVIRONNEMENT

BIENVENUE À ZÉLIE ET THOMAS : AÉRO BIODIVERSITÉ AU VERSOUD

Deux ans d'inventaire pour mieux connaître la vie qui nous entoure sur la plateforme

Si vous êtes passé à l'aéroclub ces deux derniers jours, vous les avez peut-être croisés, bloc-notes d'une main, appareil photo de l'autre, le nez dans l'herbe au bord de la piste. Les 20 et 21 avril, l'aérodrome du Versoud a reçu la visite de Zélie et Thomas, les deux naturalistes d'Aéro Biodiversité, pour le tout premier passage d'un programme d'inventaire qui va s'étaler sur deux ans.

C'est précisément ce que l'association Aéro Biodiversité vient documenter chez nous. Créée il y a une dizaine d'années, elle accompagne aujourd'hui de nombreux aérodromes français dans la connaissance et la valorisation de leur biodiversité, avec l'appui scientifique du Muséum national d'Histoire naturelle.

Le programme est prévu pour durer deux ans, avec trois passages par an, pour couvrir les différentes saisons et les différents cycles de vie.

Zélie et Thomas seront donc de retour chez nous les 15 et 16 juin 2026 pour le deuxième rendez-vous.

À l'issue du programme, nous disposerons d'un véritable état des lieux de la biodiversité du Versoud, assorti de recommandations concrètes pour la préserver.



Photo : Mickaël Favard

MEMBRES DE L'AÉROCLUB, QUE POUVONS-NOUS FAIRE ?

Plein de choses, à commencer par ouvrir l'œil :

- Accueillir chaleureusement Zélie et Thomas les 15 et 16 juin lors de leur retour sur la plateforme.
- Partager vos propres observations : vous croisez régulièrement un renard, une buse, un couple de milans, une espèce végétale qui vous intrigue ? Signalez-le !
- Relayer la démarche autour de vous : cet inventaire parle de notre aérodrome, mais aussi de l'image de l'aviation légère. C'est une belle occasion de montrer que nos plateformes ne sont pas des déserts bétonnés.
- Rester attentif aux consignes d'entretien des espaces verts, qui évolueront peut-être à la marge en fonction des résultats (hauteurs de coupe, calendrier des fauchages, etc.).

Nous vous tiendrons bien sûr informés au fil des passages, avec anecdotes et – qui sait ? – quelques belles surprises naturalistes à partager dans les prochains numéros de cette newsletter.

Un grand merci à Zélie et Thomas pour leur disponibilité, leur pédagogie et leur passion communicationnelle – et à tous les membres de l'aéroclub qui ont facilité l'accueil de ces deux journées.

Mickaël Favard, Responsable Communication, Partenariats & Événements
Pour aller plus loin : aerobiodiversite.org



Photo : Mickaël Favard

UN AÉRODRONE, C'EST AUSSI UN MORCEAU DE NATURE

On l'oublie trop souvent quand on prépare un vol : entre la piste, les taxiways et les hangars, le Versoud, c'est surtout de grandes prairies, préservées des pesticides et de l'urbanisation. Dans toute l'Europe, les prairies comptent parmi les milieux naturels les plus menacés – et nos aérodromes figurent paradoxalement parmi leurs derniers refuges. Au ras du sol, il s'y passe beaucoup de choses.

C'est précisément ce que l'association Aéro Biodiversité vient documenter chez nous. Créée il y a une dizaine d'années, elle accompagne aujourd'hui de nombreux aérodromes français dans la connaissance et la valorisation de leur biodiversité, avec l'appui scientifique du Muséum national d'Histoire naturelle.

Le programme est prévu pour durer deux ans, avec trois passages par an, pour couvrir les différentes saisons et les différents cycles de vie.

Zélie et Thomas seront donc de retour chez nous les 15 et 16 juin 2026 pour le deuxième rendez-vous.



Photo : Mickaël Favard

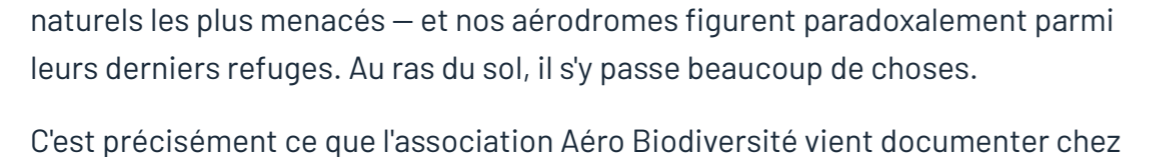


Photo : Mickaël Favard

DEUX JOURS DE TERRAIN, DEUX ANS D'OBSERVATION

Pendant ces deux premières journées, Zélie et Thomas ont parcouru la plateforme, armés d'un simple bloc-notes et d'un appareil photo, pour y identifier plantes, insectes, oiseaux et autres habitants discrets. Les pollinisateurs – abeilles sauvages, bourdons, syrphes, papillons – ont particulièrement retenu l'attention : il y a, à deux pas de nos avions, une vraie petite richesse à regarder de plus près.

Le programme est prévu pour durer deux ans, avec trois passages par an, pour couvrir les différentes saisons et les différents cycles de vie.

Zélie et Thomas seront donc de retour chez nous les 15 et 16 juin 2026 pour le deuxième rendez-vous.

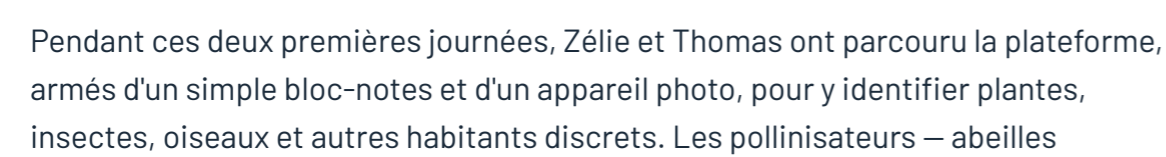


Photo : Mickaël Favard

Zélie et Thomas seront donc de retour chez nous les 15 et 16 juin 2026 pour le deuxième rendez-vous.

Zélie et Thomas seront donc de retour chez nous les 15 et 16 juin 2026 pour le deuxième rendez-vous.

Zélie et Thomas seront donc de retour chez nous les 15 et 16 juin 2026 pour le deuxième rendez-vous.

TECHNIQUE

REFROIDISSEMENT DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRONIQUES EN ALTITUDE

À 14 000 ft, la densité de l'air n'est plus que 58 % de sa valeur au sol. La capacité de refroidissement chute alors de 40 à 50 %. Quid de nos EFIS, GPS, iPad et smartphones ?

En aviation légère non pressurisée, la cabine est par définition à la pression ambiante. À 14 000 ft, la résistance thermique de convection augmente d'environ 56 %.

Un composant qui fonctionnait à 80 °C au sol peut atteindre 95 °C en altitude, à charge identique.

ÉQUIPEMENTS CERTIFIÉS GARMIN

Les EFIS et GPS Garmin (GX3 Touch, G5, GTN 750Xi, GNS 430W, G1 275) sont qualifiés DO-160G catégorie C, avec une plage de fonctionnement de -20 à +55 °C. Leur refroidissement repose principalement sur la conduction par le châssis aluminium – un mode largement indépendant de la densité de l'air.

Combiné à un dératage interne des processeurs et des capteurs thermiques intégrés, le risque de surchauffe reste très faible jusqu'à 14 000 ft.

POINTS D'ATTENTION INSTALLATION

- Assurer un bon contact mécanique entre l'unité et son rack de montage.
- Éviter d'encombrer la console avec des câblages qui bloquent la circulation d'air.
- Protéger les écrans de l'exposition solaire directe (+20 à 30 °C en surface).

IPAD, IPHONE, APPLE WATCH

Ces appareils ne bénéficient d'aucune qualification DO-160G. L'iPad et l'iPhone sont spécifiés de 0 à +35 °C seulement. Leur refroidissement passif (convection + chambre à vapeur sur les modèles Pro) est directement affecté par l'altitude. En cas de surchauffe, iOS active un throttling puis peut suspendre l'affichage – un scénario à éviter si la tablette est votre EFB principal.

EQUIPEMENT	T° MAX	RISQUE À 14 000 FT
Garmin certifié	+55 °C	Très faible
iPad Pro M-series	+35 °C	Moderé
iPhone Pro	+35 °C	Moderé à élevé
Apple Watch	+55 °C	Faible

Un équipement chaud au toucher avant le décollage sera en limite à 14 000 ft. Refroidir avant de décoller, assurer la circulation d'air, et toujours disposer d'un instrument certifié de secours.

— RÈGLE DU POUCE POUR LE PILOTE

Gilles Fontaine – Correspondant Newsletter

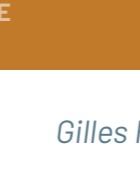
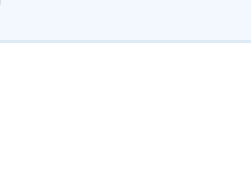


PHOTO DU MOIS

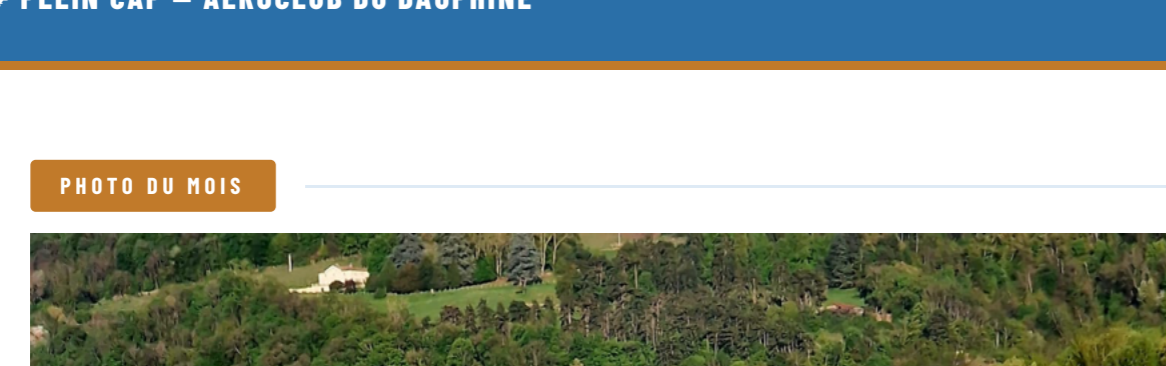


Photo : Marc Kossa

Extrait d'un échange WhatsApp ce mois-ci :

Fabrice, citant Courrier Sud – Antoine de Saint-Exupéry « je risais d'avoir rejoint mon ombre » : l'atterrissage »

Réponse poétique de Patrick Ghisell :

Saint-Exupéry exprime ici, avec poésie, le moment où le pilote touche à nouveau le sol. Il y a à la fois : une dimension physique (fin du vol), et une dimension symbolique : retour à soi, à la réalité, après avoir été « séparé » du monde. C'est une belle manière de montrer que le vol crée une distance presque existentielle avec la terre et que l'atterrissage est comme une réunion avec soi-même.

PATRIMOINE LOCAL

AUX ORIGINES DE NOTRE TERRAIN

Chaque aérodrome a son histoire. Le nôtre aussi ! Cette rubrique est ouverte à vos témoignages et archives. Des photos anciennes du terrain, des souvenirs de meetings passés, ou des anecdotes sur les débuts du club ?

Le patrimoine vivant est celui qu'on partage.

Appel à contributions : Envoyez vos photos, documents et témoignages à la rédaction. Nous les publierons dans un prochain numéro consacré à l'histoire du club.

J'invite ce mois-ci les photographes du club à une rencontre avant la prochaine parution, pour que nous discutons de leurs bonnes pratiques photo afin de vous les partager.

newsletter@acd38.fr

CALENDRIER DU MOIS

- Les 8 et 9 mai, accueil de l'Escadrille Air Jeunesse de l'EPAE pour des vols découverte. Nous attendons 60 équipiers.
- Le 8 mai fin de journée, entraînement des WIPS.
- 23 et 24 mai, Journées Portes Ouvertes FFA.

CARBURANT

CARBURANT	LFLG	TENDANCE
UL91	2.7342 €/L	↗
Avgas 100LL	2.9074 €/L	↗
Jet A-1	2.7810 €/L	↘

DES HOMMES D'EXCEPTION

Il y a quelques semaines, je vous ai parlé du Bel Oiseau Blanc sans m'arrêter sur les Hommes aux Commandes du Supersonique ce jour du 2 Mars 1969 sur l'Aéroport de Toulouse Blagnac.

L'équipage était composé d'André TURCAT le CdB, de Jacques GUIGNARD le Copi, de Michel Retif le Mécano Nav et de Henri PERRIER l'ingénieur Navigant pour ce vol Historique de 29 minutes. Des Hommes d'une autre époque, passionnés, d'un courage extraordinaire et qui avaient en eux le goût du travail bien fait et du devoir accompli (avis tout personnel forgé par mes nombreuses lectures et visionnages d'archives sur le sujet).



André Turcat, né à Marseille en 1921, diplômé de l'École Polytechnique, breveté pilote militaire en 1947 et qui pendant 3 ans a essentiellement fait du transport en Indochine sur C-47 Dakota. Il rentre en France au début des années 50 et intègre le CEP de Brétigny-sur-Orge avant de prendre la direction de l'EPNER (l'école des Pilotes d'Essais). Pilote d'Essai du GERFAUT 1 et 2 avec lequel il deviendra le 1er pilote Français à franchir le Mur du Son en vol horizontal.

Puis il s'occupera des vols du GRIFON 2 avec lequel il obtiendra le record du Monde en circuit fermé sur 100 km à la vitesse de 1643 km/h et qui lui valut d'obtenir le Trophée Harmon (la plus haute récompense aéronautique des États-Unis), distinction qui lui est remise par le Vice Président Richard Nixon himself. Fait exceptionnel, André TURCAT recevra une 2ème fois le Trophée Harmon en 1970 avec son homologue Anglais Brian Trubshaw pour le Concorde.

En 1962, il rentre à Sud Aviation (qui deviendra l'Aérospatiale puis Airbus) et il travaille sur la mise au point de l'atterrissage automatique de la Caravelle et en devient en 1964 le directeur des essais. Puis cela sera l'épopée Concorde.

De 1947 à 1976, année où il prendra sa retraite de l'Aviation, il aura accompli plus de 6500 HdV dont 4000 HdV en essais sur plus de 110 Types d'Appareils dont 720 HdV sur Concorde. Un Concorde dont il disait (en plus d'être son plus fervent défenseur) "qu'il restera unique par sa singularité, sa beauté et la part de rêve qui est aussi la part de l'invention".

Il fonda le 200ème le 21 Novembre 1983 l'Académie de l'Air et de l'Espace, à l'occasion de la 200ème anniversaire du 1er vol humain accompli par Pilâtre de Rozier au Château de la Muette.

André TURCAT était un Homme de Culture et de Convictions. Il suffit de lire ses livres ou de l'écouter pour en être persuadé. Il était animé par un Esprit d'Équipe très fort (propre aux Pionniers).

Il expliquait dans le métier de pilote d'essai l'importance du détail et de l'analyse fine, et son souci constant de la compréhension des phénomènes à observer, en même temps que la nécessité de prendre des décisions rapidement. Il rappelait également l' rôle des épouses de ceux faisant un métier dangereux ; dixit ses paroles "Elles sont un facteur d'équilibre essentiel".

Jacques GUIGNARD, né en 1920 à Orléans intègre l'Armée de l'Air avant d'entendre l'appel du Général de GAULLE et de rejoindre l'Angleterre pour poursuivre le combat. Le 16 Novembre 1941 il intègre le Squadron des Free French "île de France" basé à Turnhouse. Aux commandes d'un Spitfire, il participe le 6 Juin 1944 à la protection aérienne des troupes alliées débarquant sur les plages de Normandie. Le 24 octobre 1944 il accomplit sa dernière mission de Guerre avec 370 tonnes de matériel de combat et 3 victoires aériennes. Pilote largement au-dessus de la moyenne, excessivement doué, il incorpore l'École de Pilote d'Essai Anglaise l'ETPS (Empire Test Pilot School) à Boscombe Down. Il en sort Pilote d'Essai et est le 2ème pilote Français à piloter un avion à réaction en Août 1945 sur Gloster Meteor. Il quitte l'Armée de l'Air et entame une brillante carrière de pilote d'Essai dans l'industrie Aéronautique au cours de laquelle il survit à 3 graves accidents.

Il va devenir le Chef Pilote d'Essai de la SNCASO (Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud Ouest) et être entre autres le pilote du Trident SO-9000 avion fusée conçu pour voler à Mach 2. Le 1er Septembre 1953, à cause d'une défaillance du prototype, il se crashe. Grièvement blessé, et même condamné par les Médecins, il va sortir vainqueur de cette épreuve malgré un handicap définitif aux jambes. Il recommence à voler 2 ans après en 1955.

Le 4 Janvier 1956, aux commandes du Trident 2 SO 9050, il a un terrible accident dont il survit miraculeusement sans blessure, en courte finale la pompe de carburant tombe en panne et le Trident s'écrase peu avant le seuil de piste à Istre. Il poursuit les essais de l'avion et obtient 3 records de vitesse ascensionnelle. Puis il vole sur Caravelle avant de finir sur Concorde. À la fin de sa carrière, il a 7000 HdV au compteur dont 5000 comme pilote d'Essai sur 16 prototypes et participé au premier vol de l'Ee 10 d'entre eux. Juste aviateur.

Ces Pilotes avec un Grand P, ces aviateurs avec un grand A étaient faits d'une Argile Rare, à une époque où la France était en pleine reconstruction, notamment dans son secteur Aéronautique Exsangue en 1945. Et si aujourd'hui l'Industrie Aéronautique Française est si compétente, si innovante, seule capable de faire un avion et chasseur capable de rivaliser avec les US ou les Russes, capable de faire aussi bien et mieux que les US sur le secteur commercial des Liners, c'est à eux ains qu'à tous les ingénieurs, techniciens, ouvriers, et capitaines d'Industrie que nous le devons.

Laurent Chabat, RP

