

Contact !

N° 89 juillet - août - septembre 2018



Aéro Club Aix Marseille

Donnez-vous des ailes...

Edito



Bonjour à tous, et bienvenue à nos nouveaux membres,

Au printemps dernier, j'ai pris la succession de Benoît DAMOURETTE, que je tiens à saluer aujourd'hui pour le travail effectué pendant quatre ans.

Il m'incombe donc pour la première fois de vous présenter ce nouvel exemplaire de CONTACT. Ce journal est le vôtre. Vous y trouverez des témoignages d'expérience vécues, des informations sur la vie et le fonctionnement du Club, et bien entendu des recommandations et conseil pour voler mieux et

toujours en sécurité. Merci aux contributeurs, toujours les bienvenus!

En cette année 2018, dans un environnement aéronautique en pleine évolution, le travail ne manque pas :

- Tous nos avions sont maintenant équipés de radio en 8,33kHz, nous avons tenu l'échéance.
- Le lourd travail préparatoire à la déclaration de notre club en tant que DTO (Declared Training Organisation), ne s'est pas interrompu pendant l'été, notre aérodiagnostic est fait, nous devrions tenir là aussi les délais.
- Notre système informatique permet maintenant le paiement en ligne par carte bancaire, ainsi que la réservation et le paiement en ligne pour tous ceux qui sont intéressés par la découverte de l'aéronautique, vols découvertes (ex-« baptêmes de l'air »), ou vol d'initiations, à utiliser sans modération.
- Plus localement, la gestion de notre terrain ayant été confiée à EDEIS, opérateur privé, nous « retoilettons » nos conventions.
- D'autres évolutions sont en cours, tant en interne à notre club qu'avec notre partenaire, l'ANEG : nous vous en tiendrons bien entendu informés.

Et pendant ce temps là... Vous volez, « anciens » ou nouveaux membres, jeunes BIA ou non, nos avions sont à votre disposition, toujours suivis et entretenus grâce au travail effectué sans relâche par notre équipe « maintenance ».

Nos sorties club et nos instructeurs vous permettent d'entretenir votre plaisir de voler vers Mende, vers le Mont Blanc, ou vers la Croatie.

L'activité reste intense à l'ACAM, n'hésitez pas à participer au Rallye qui se déroulera prochainement sur notre terrain sous l'égide du CRA.

Je tiens enfin à rendre hommage à tous ceux, instructeurs, bénévoles, membres du Bureau, du Conseil d'Administration, ainsi qu'à notre secrétaire, sans qui rien ne serait possible, et avec qui j'ai grand plaisir à travailler.

Bon vols, en toute sécurité !

Le Président
Alain Seguin

Aéroclub d'Aix Marseille—ACAM

815, Chemin de la Badesse
13290 Aix-Les-Milles

Tel.: 04.42.24.21.70

e-mail: acam@aeroclub-acam.org

Web: www.aeroclub-acam.org

Et notre assistante Laëtitia,
du mardi au jeudi, samedi, de 09:00 à 13:00
Et mardi après-midi, de 13:30 à 17:30



Les Alpes
Photo Jérôme Le Touzé

Dans ce numéro :

Edito	p.2
Découverte Space is my future	P.3
Expérience Lâcher Solo sur F-ZG	P.4
Sécurité Maintien des compétences et réglementation d'expérience récente	P.5
Sortie Club - Mende - LFNB	p.6
Info Club BIA 2018 - 50 ans...	p.7
Sortie Club - Mont Blanc	p.8
Découverte Le Para Club d'Aix en Provence	P.9
Info Club Progrès numériques	P.10
Infos Club Bravos et Bienvenue Rendez-vous, Evènements....	p.12

CONTACT !

Directeur de la publication :
Alain SEGUIN

Rédaction-Mise en page-Infographie :
Bastien LATGE

Ont collaboré à ce numéro :
Jean LECUYOT, Lionel FARRUGIA, Patrick Elkan, Dominique Tournut, Pierre Péré, Jérôme Le Touzé

Edition :
COREP Aix-en-Provence

©Aéro Club Aix Marseille

Tel était le thème du 30^{ème} congrès des astronautes qui s'est déroulé à Toulouse en Octobre dernier regroupant plus de 100 astronautes à la Cité de l'Espace .

Dans ce cadre le CNES et la Cité de l'Espace avaient lancé un appel à projet pour un "community day" spécial qui prévoyait que des astronautes se rendent dans une cinquantaine d'établissements scolaires pour répondre aux questions de jeunes travaillant sur des projets pédagogiques liés à l'espace.

C'est ainsi que deux astronautes étaient présents à Aix au Lycée Georges Duby. Il s'agissait de William Readdy, astronaute américain (672 heures dans l'espace au cours de 3 vols à bord de Discovery et Atlantis) et de Vladimir Soloviev cosmonaute russe (plus de 360 jours dans les stations Saliout 7 et Mir) responsable du segment russe de l'I.S.S..

Pour raisons personnelles, Vladimir Soloviev n'a pu venir, mais les élèves ont pu s'adresser à Youri Klimos qui devait servir d'interprète et qui se trouve être l'ancien interprète de Youri Gagarine. Mr Sergew, vice consul de Russie à Marseille était également présent.

Les questions préparées par les élèves ont été aussi pour eux l'occasion de recherches et de réflexions assez poussées.

William Readdy s'est tout d'abord présenté avec beaucoup d'humour et de simplicité; il s'exprimait en Français d'un niveau particulièrement impressionnant, très certainement hérité de ses études au lycée international de St Germain en Laye (il y a 50 ans!).

S'en est suivi un ballet exécuté par des robots programmés par les élèves et souhaitant le bonjour aux invités et à la salle, en russe anglais et français, sur une musique et lumières synchronisées.

Vinrent ensuite de nombreuses questions sur les trois thèmes suivants :

- Sélection, entraînement, décollage et sensations.
- Vie à bord et expériences.
- Formations, métiers, missions, robots et avenir.

Quant aux élèves préparant le B.I.A., ils se sont plus particulièrement penchés sur la partie historique de l'aéronautique et sur l'actualité spatiale.

Si cette journée a été particulièrement riche en événements, en émotions , elle le fut aussi en leçon de philo, en conseils que nos enseignants doivent sans aucun doute approuver ; jugez par vous même ; à la question "Quelles études avez vous effectuées pour exercer ce métier et que conseillerez-vous à un élève qui voudrait embrasser la carrière d'astronaute ou travailler dans le domaine spatial ? Quelles matières privilégier.. ?

William Readdy a bien sur très gentiment répondu mais au cours de sa réponse il a insisté sur le point suivant "...C'est important de rester curieux sur beaucoup, beaucoup de choses. Au lycée j'étais intéressé par la géographie, les maths, les sciences, la littérature et les arts ; hélas je n'ai jamais été très doué en musique...." et de conclure "...Quand vous aurez votre diplôme, vous n'aurez pas fini d'apprendre, c'est juste le début."



Jean LECUYOT
Photos Jean LECUYOT

Le lycée G. Duby à Aix est en convention avec l'A.C.A.M. . La préparation au B.I.A. est assurée par Mme Marie-Agnés Martens et Mr Gérard Vidal, tous deux professeurs de sciences physiques.



Inscrit à l'ACAM depuis Octobre 2016, mon instructeur souhaitait que j'obtienne mon épreuve théorique avant le lâcher solo.

Je me suis mis à bosser à la maison et sur internet avec le site Easy PPL puis suis allé aux cours théoriques de Gérard CASSAN du Jeudi soir.

En Mars 2018, j'obtiens mes 2 épreuves théoriques avec 90 et 92%.

En ce matin du dimanche 01 juillet 2018, j'arrive à l'aéroclub vers 08h15. Avec mon instructeur Bernard LEVASSEUR, nous regardons la météo ; il me dit c'est le temps idéal pour un lâcher solo, tempête de ciel bleu et la manche à air regarde le sol.

Nous regardons ensemble les Notams puis petit débriefing avant départ et partons ouvrir le Hangar.

J'effectue la purge du réservoir ainsi que ma visite pré vol puis nous voilà partis pour un tour de piste en double commande. Tout se passe correctement, Bernard informe la tour de contrôle qu'il va descendre et que je vais poursuivre seul.

Le moment tant attendu est enfin arrivé, je fais mes essais moteur au point d'attente puis remonte la piste 32 pour alignement. Prêt je m'élanche et décolle. Étant plus léger, l'avion monte très vite par rapport à d'habitude et le manche plus sensible.

J'effectue un premier tour de piste, en surveillant mes paramètres. Tout se passe bien je suis dans un état euphorique.

En début de vent arrière, la tour m'informe « numéro 1, rappeler en finale 32 », je collationne le message puis un avion arrivant d'AE demande à la tour son intégration dans le circuit ; la tour le positionne en numéro 2 et l'informe que j'effectue mon premier solo (il n'a pas voulu trop me perturber) ; le pilote de l'autre aéronef comprend et me félicite pour mon lâcher.

Arrivant en finale, je reste concentré sur mon atterrissage, vérifie mon axe, plan et vitesse ; tous les paramètres étant correct je demande l'autorisation d'atterrissage, le contrôleur me répond « autorisation atterrissage ou toucher » je collationne en précisant que je vais effectuer un atterrissage. (afin de respecter les consignes établis par le chef pilote Patrick BOURCHET et mon instructeur).

L'avion posé, vitesse contrôlée, piste dégagée, le contrôleur me félicite et me demande « rouler parking ». Je l'informe que je souhaite poursuivre il me demande alors de remonter au point d'attente et de patienter.

Arriver au point d'attente, je vois mon instructeur content appareil photo en main en train de me mitrailler.

J'effectue comme ça 3 tours de piste en prenant de plus en plus confiance en moi.

Fier d'avoir effectué mes premières minutes de commandant de bord, je tenais à vous faire partager ce moment de plaisir qui restera inoubliable dans ma vie de pilote.



Lionel FARRUGIA
Elève pilote ACAM
Photos: Bernard LEVASSEUR

Respecter la réglementation 'Aircrew' est de la responsabilité pleine et entière du pilote.

Pour l'expérience récente, et à titre d'exemple, la JAR-FCL (FCL.060 b.) indique :

Un pilote ne pourra exploiter un aéronef pour le transport (...) de passagers : en tant que Pilot In Command (...), que s'il a effectué, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 décollages, approches et atterrissages dans un aéronef de même type ou classe [...].

Pour son fonctionnement, l'Aéroclub Aix-Marseille a mis en place des consignes d'exploitation que tout pilote doit respecter. Ces documents sont consultables sur le site <http://www.aeroclub-acam.fr/>, en rubrique « Publications », et une copie est affichée en salle des vols.

Pour le maintien des compétences, le principe est, avant tout, celui du contact vers votre instructeur référent, de préférence, ou le chef-pilote. Un doute sur votre vol, sur votre expérience récente, 2 mois sans vol : vous devez le contacter. Ces consignes indiquent la durée maximale admise par le club entre deux vols, typiquement là aussi : 2 mois, (sauf conditions de plus grande expérience).

Le paragraphe 'Contrôle Annuel' rappelle les exigences d'un vol de contrôle avec un instructeur pour les pilotes ayant moins de 10 heures de vol dans l'année.

Alors, à vos carnets de vol pour vérifier tout ceci avant votre prochain vol, et votre instructeur référent est disponible pour vous conseiller.

Extrait du règlement intérieur de l'ACAM

2.4 MAINTIEN des COMPETENCES

2.4.1 Principes généraux

Tous les pilotes doivent maintenir leur niveau de compétence sur les modèles d'avion sur lesquels ils sont lâchés. Après 2 mois sans vol au club (tous modèles confondus), le pilote doit demander l'avis d'un instructeur, de préférence celui de son instructeur référent.

2.4.2 Maintien de la compétence par modèle d'avions

Pour pouvoir être commandant de bord d'un avion exploité par le club avec ou sans passager, le pilote doit avoir effectué un vol depuis moins de x mois sur le même modèle d'avion selon son nombre d'heures totale (solo plus double-commande y compris la formation au PPL/LAPL/BB tous modèles confondus), voir tableau ci-dessous et son nombre d'heures effectuées dans l'année précédente y compris les heures faites à l'extérieur du Club.

DUREE MAXIMALE en MOIS depuis le DERNIER VOL effectué sur le MEME MODELE d'AVION

ACTIVITE ANNUELLE Tous modèles confondus	Moins de 15 Heures	Entre 15 Heures et 40 Heures	Plus de 40 Heures
EXPERIENCE			
Jusqu'à 200 heures	2	2	3
Entre 200 heures et 500 Heures	3	6	12
Plus de 500 heures	6	12	12

Si l'un des critères ci-dessus n'est pas satisfait, le pilote doit demander l'autorisation à son instructeur référent qui décidera si un vol en double est nécessaire ou pas en tenant compte de l'expérience sur le modèle, de vols qui peuvent avoir été effectués à l'extérieur du club et du vol envisagé.

2.4.3 Contrôle Annuel

Le pilote qui a volé moins de 10 heures dans l'année doit effectuer un vol de contrôle avec un instructeur dans le premier trimestre de l'année suivante.

Patrick Elkan (Conseiller de sécurité)



Photo sur le parking de LFNB, devant la tour

La météo n'ayant pas été propice à la sortie initialement prévue le Dimanche 29 Octobre (25 knt de vent), nous nous sommes retrouvés à l'ACAM, le 1^{er} Novembre à 9h, pour la sortie club vers Mende (LFNB). Evidemment, nous avons commencé par un briefing sur le trajet proposé : Aix - Uzès - Mende - Florac - Ales - Aix ; avec les arrêts selon le besoin pour changer de pilote.

Autour d'un café qu'il a lui-même préparé, Alain nous a rappelé les principes du pilotage dans ces conditions : un commandant de bord qui décide et transmet les instructions à un copilote qui exécute et confirme. Ces principes sont ceux qu'il a exposé, avec Jérôme, lors du séminaire de l'aviation générale, qui s'est tenue au club le 13 octobre.

C'est vers 10h30 que les deux premiers avions du club sont partis (ZY et RU) ; LL décollera dès son retour, changement de jour oblige, vers 11h15 - merci à tous les pilotes qui ont accepté de modifier leur agenda pour nous permettre de faire ces vols -. Pour ma part, j'ai donc partagé le vol avec Alain et Dominique, en tant que CDB sur l'aller et Alain sur la branche retour. Dominique, navigatrice attentive, était sur la place arrière, à jongler entre sa caméra et sa tablette.

Les zones de Salon n'étant pas actives, nous sommes montés au niveau 65 puis 85, depuis LP, avec une visibilité moyenne. Nous ne nous sommes pas arrêtés à Uzès, afin de rattraper notre retard sur les autres, tout en gardant un peu de temps pour faire un léger détour par le nord mont Lozère (Villefort, Chasseradès, Belvezet, Allenc). Ce passage est superbe, avec des belles couleurs et une belle vue sur le mont Lozère. De plus, cela permet une descente douce et une arrivée à l'altitude idéale pour la reconnaissance du terrain (5000 ft). Alors que nous apercevons ZY et RU sur le parking, nous effectuons l'intégration telle que préconisée sur les affiches du club vers le QFU 12 et atterrissons après 1h07 de vol.

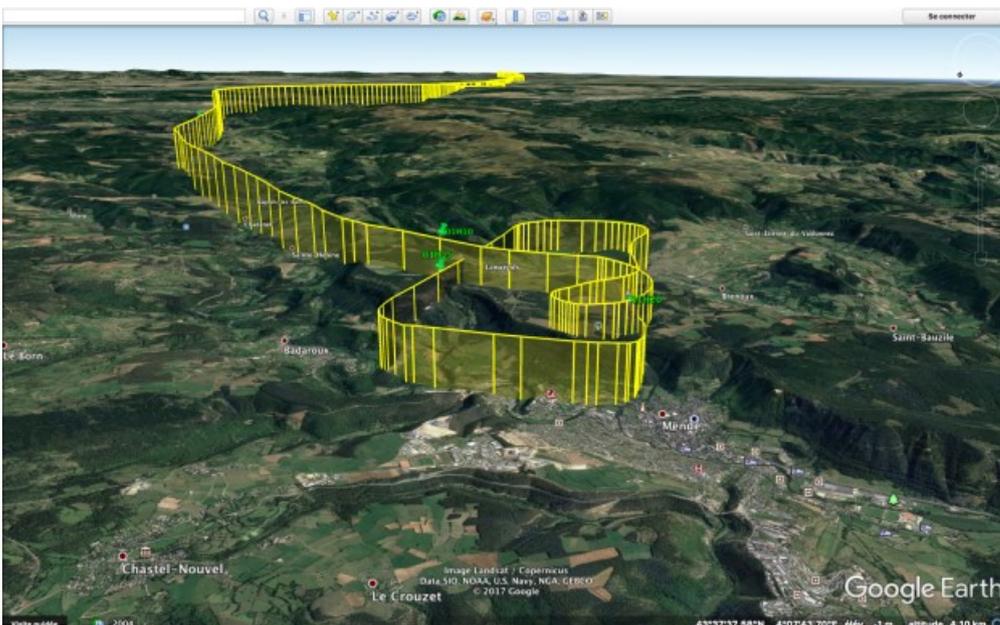
Le restaurant étant fermé, nous avons tous prévu notre picnic, que nous avons pris sur l'aire prévue à cet effet, derrière les locaux, en parlant... avion, autonomie, pleins de carburant et expériences Africaines. Ce moment de convivialité s'est achevé après le dernier carré de la tablette de chocolat que Dominique avait pris soin d'emmenner.



Pic-nic sur les tables de l'aérodrome

Le retour sur LL, Alain étant CDB, s'est fait via Florac puis Ales. Nous avons croisé un beau rapace et, après 1h15 de vol sur cette étape, avons atterri vers 16h.

Ce fut une belle journée d'échange et de partage, dont la vidéo (merci Dominique !) se trouve sur le compte facebook privé de l'ACAM !



Bastien Latgé
Photos: Dominique Tournut, Pierre PÈRE

Tracé du vol d'un des équipages



Rien ni personne, pas même la coupe du monde de football n'aurait pu faire manquer à ces jeunes leur premier rendez-vous avec le monde aéronautique... et pour cause ce samedi était le jour de la remise du diplôme du B.I.A. (Brevet d'Initiation Aéronautique), consécration d'une année d'études de matières totalement nouvelles pour eux mais utilisant les notions acquises en mathématiques, en physique et également en géographie.

Le taux de réussite est assez bon, 73,5%, supérieur à l'an dernier et à la moyenne académique.

En 2018, le B.I.A. est un Monsieur qui commence à prendre de l'âge puisqu'il a fêté ses 50 ans !

Petit rappel historique : en 1937 Jean Zay, ministre de l'Éducation Nationale créait les "loisirs dirigés", ce qui

contribue à l'introduction d'un enseignement aéronautique basé sur l'expérimentation scientifique et technique liée à la pratique de l'aéromodélisme. Cette démarche aboutit en 1945 à la création du B.E.S.A. (Brevet Élémentaire des Sports Aériens) lequel est remplacé en 1968 par l'actuel B.I.A.

Et pour cet anniversaire il fallait un ambassadeur de choix ! C'est Thomas PESQUET, astronaute français de l'E.S.A. (Européen Space Agency) qui a accepté cette tâche. Il a également accepté de donner son nom à cette promotion ; Malheureusement pour nous son emploi du temps particulièrement chargé ne lui a pas permis d'être des nôtres ce samedi.

Quelques lots furent offerts aux lauréats ; chacun d'eux reçut un timbre de collection à l'effigie de T. Pesquet. Les deux plus jeunes (fille et garçon) reçurent un DVD ("L'envoyé spatial" et "Dans la combi de Thomas Pesquet"). La meilleure note est traditionnellement primée mais cette année la proximité des deux meilleurs résultats (2 points/100) nous a incité à récompenser ces jeunes gens en leur octroyant à tous deux la BD de Marion Montaigne "Dans la combi de Thomas Pesquet" (à noter que ces lots nous furent très gentiment offerts par l'ESA). C'est Mr le représentant de la mairie d'Aix en Provence (qui en a profité pour nous rassurer sur l'avenir du terrain d'Aix les Milles) et Mr président du comité régional de la fédération d'aéromodélisme qui ont eu le plaisir de remettre ces récompenses.

Si un petit nombre d'élèves ont suivi cette formation par curiosité, par envie d'en connaître plus sur ces matières aéronautiques, la grande majorité envisage une carrière dans l'aviation. On ne saurait alors trop leur conseiller de s'inspirer de cette citation de St Exupéry : "Pour ce qui est de l'avenir, il ne s'agit pas de le prévoir mais de le rendre possible".

Jean LECUYOT

Le Brevet d'Initiation Aéronautique (B.I.A.) est un diplôme d'état délivré aux jeunes gens s'intéressant à l'aviation et qui sanctionne un niveau de culture générale dans les matières aéronautiques suivantes : Aérodynamique et Mécanique du vol, Connaissance des aéronefs, météorologie, Navigation et radionavigation, Réglementation aérienne, Facteurs humains et Histoire de l'air et de l'espace. Des visites de sites aéronautiques et des vols peuvent être organisés au cours de cette formation de 40 heures minimum.

Ce brevet permet à son titulaire l'octroi de bourses pour la pratique des sports aériens lesquels sont encouragés et présents dans de nombreuses grandes écoles. Bon nombre d'entre elles (Ecole Nationale de l'Aviation Civile, Sup Aéro, Université Aéro de Cranfield...) ont intégré cette pratique dans le cursus, ce qui n'est pas sans raisons. C'est également une preuve de motivation (notamment pour certains corps d'armée) qu'il ne faut surtout pas oublier de mentionner sur un CV !

Manque de Carburant (Ter)

Vous l'avez déjà lu à de nombreuses reprises, tant dans ces colonnes que sur le site Aérogest résa, notre club ne vit que grâce à ses adhérents bénévoles et c'est ce qui en fait une aventure formidable : le partage et l'envie de faire ensemble. Il en est de même pour le magazine « Contact ! » qui consomme de l'énergie dont vous êtes les producteurs ! Merci à vous tous.

Le magazine est toujours à la recherche de nouveaux contributeurs et j'en appelle donc à vous pour continuer à remplir les colonnes de notre/votre revue.

Toute expérience est intéressante et mérite d'être partagée : vos vols, vos découvertes, vos restaurants, vos surprises et vos déboires, vos histoires sont autant d'informations qui intéressent les autres pilotes de l'ACAM.

Ecrire un article ne prends que quelques minutes, quelques heures tout au plus. Je me propose de vous aider si cela est nécessaire : n'hésitez pas à me contacter (bastien@latge.net). **Contact ! continue grâce vous.**

Bastien LATGE



Je suis élève pilote PPL. Après 70 heures de vol en instruction à l'aéroclub de Marseille Provence, je rejoins l'Acam en décembre 2017 pour poursuivre ma formation sur DR400 avec Rémi Patron, mon instructeur.

Début Janvier, l'Acam organise un vol Tour du Mont Blanc pour le dimanche 28 janvier 2018. Je suis aussitôt accroché : parce que je suis fan de montagne, parce que voler autour du Mont Blanc est le vieux rêve que je partage avec mon père (qui n'est pas pilote) et que nous avons une revanche à prendre.

Il y a bientôt 20 ans, mon père avait organisé avec un ami pilote ce même tour du Mont Blanc. C'est probablement un de nos grands souvenirs en commun et c'était pour lui et pour moi notre première expérience d'aviation légère. Nous avions décollé de St Crépin (Nord de Guillestre) à bord d'un avion bois et toile. Le pilote à l'avant gauche, mon père avant droite et moi en place arrière. La météo semblait clémente, nous étions enchantés. En réalité, l'expérience s'est révélée très éprouvante voir terrifiante pour moi. A chaque passage de crête, l'avion était brassé dans les airs par les effets de foehn. J'étais en stress maximal à me demander si tout allait mal. Notre pilote au contraire était d'une décontraction absolue nous gratifiant même d'une pause pipi en vol. Alors que je me sentais en plein chaos, il demande à mon père de tenir les commandes, s'équipe d'un préservatif, soulage son incontinence puis jette à l'arrière la baudruche pleine et fermée d'un nœud. A l'approche du Mont Blanc, les conditions météo nous contraignent à faire demi-tour, la célèbre montagne est scellée dans les nuages et les turbulences sont de plus en plus fortes. Je sors liquide mais

quel souvenir quand même !

Je contacte Frédéric Sarkissian, qui est le pilote organisateur. Je ne suis pas sûr de pouvoir y participer n'étant pas pilote breveté, n'ayant pas de qualification montagne et encore moins sûr que mon père pourrait nous accompagner n'étant ni pilote, ni membre du club. Je voudrais savoir si nous pourrions être passagers sur cette sortie. La réponse est positive et à ma grande surprise, Fred compte me faire piloter sur la branche retour.

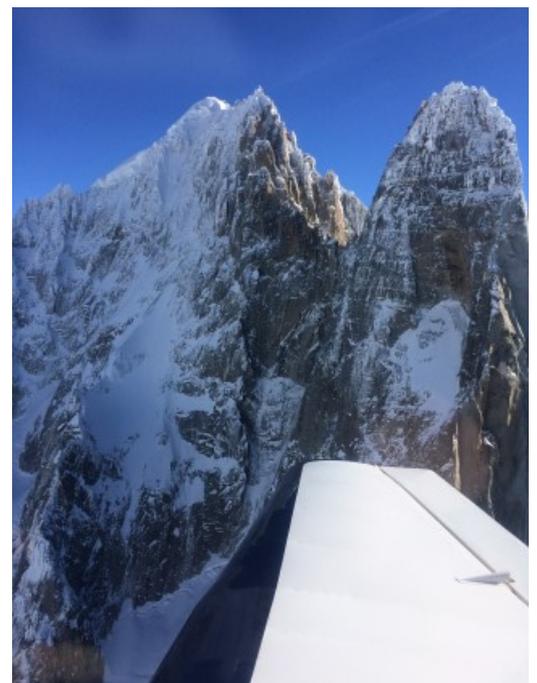
Rendez-vous est pris avec les pilotes pour le briefing le samedi soir à l'ACAM. Il fait nuit (je n'étais jamais allé dans les locaux de nuit) et les autres participants ont tous l'air de pilotes chevronnés. Un point particulier est fait sur les risques inhérents aux vols de haute altitude :

- Performance physique et hypoxie : comment réagir, rappel de la réglementation. Notre route nous conduira bien aux frontières des 13.000 ft réglementaires ;
- Performance machine dégradée : que faire si l'avion ne monte pas ;
- Fréquence montagne et auto information.

Au sortir de là, je me demande si j'ai bien fait de nous mettre là-dedans encore une fois. J'ai le souvenir de notre première expérience alors même que j'ignorais les risques dont nous venons de briefer.

Dimanche matin 9h00, bonne surprise le terrain d'Aix n'est pas dans le brouillard comme envisagé la veille. Le check météo est bon pour le MB mais la plupart des vallées savoyardes sont bâchées sous des basses couches de nuages. Nous partons à deux appareils (DR 480 et PA 28) sans savoir exactement où nous nous poserons pour le déjeuner.

Croyez-le, ce vol fut un des plus calmes et harmonieux qu'il m'ait été donné de vivre. Visibilité exceptionnelle, aucune turbulence. Nous étions euphoriques non en raison des troubles de l'hypoxie mais simplement par le plaisir d'être là et témoins du spectaculaire paysage offert par des Alpes abondamment enneigées. [...]



[...] Serre-Ponçon, Briançon, Maurienne, Courchevel, Tarentaise, les Arcs, puis, face à nous, massif, immense, il (le Mont Blanc) est là. Nous l'abordons par le versant sud côté italien puis nous cheminons en légère descente vers la mer de glace, le MB dominant sur la gauche, puis nous encadrons l'aiguille du midi. Nos ailes rasant les aiguilles et falaises du massif, nous nous enchâssons dans le glacier d'Argentière pour ressortir au nord dans la vallée de Chamonix. Hypnotisant ...

La pause déjeuner se fera au Nord Est de Chambéry à Challes les Eaux où nous posons après nous être glissés sous la couche nuageuse qui recouvre le fond de vallée. Sensation déroutante de nous retrouver au gris après tant de lumière traversée et 15-20 min à pied pour rejoindre, sous le crachin, le restaurant.

De retour aux avions, je m'installe avant gauche du DR480. Je n'ai pas vraiment préparé ma navigation mais Fred à mes côtés me guidera. Nous ressortons de dessous la couche et retrouvons instantanément la lumière et les sommets. Je suis bien, confiant. Notre route nous conduit vers le massif de Belledonne, l'Alpe d'Huez, le Valbonnais, Champsaur, Dévoluy et un encadrement du pic de Bure et ses antennes.



Pour tous les participants, je crois que ce vol est inoubliable en raison de conditions météo qui l'étaient tout autant. Il est l'illustration du plaisir et du privilège de notre activité. En tant qu'élève, ces sorties nous permettent de sortir du cadre académique de la formation pour ressentir que l'aviation bien que très réglementée est aussi un vecteur de liberté et de sensations. C'est aussi l'occasion de rencontrer des pilotes et instructeurs du club tous très sympa dans un cadre décontracté.

Jérôme Le Touzé

Les avions : F-GULL DR480 et F-GIEH PA28
Les instructeurs : Benoît Foussard et Fred Sarkissian
Les pilotes : Jérôme Le Touzé, Romain Pariès et Rémi Poncino
Le passager : Monsieur Le Touzé

Découverte

Le Para Club d'Aix en Provence



Pour tous les usagers réguliers de notre plateforme, difficile d'ignorer le F-HGAZ. En effet l'avion du Para Club d'Aix utilise régulièrement l'aérodrome pour effectuer des largages, soit sur le site du Grand St Jean au nord-est du terrain, soit sur le terrain lui-même. L'avion utilisé est un Cessna 206 sur lequel le moteur à pistons d'origine a laissé place à une turbine qui permet d'améliorer les performances en montée et solutionner le problème des chocs thermiques subis par nos moteurs classiques lors des réductions prolongées après une période de charge. Il peut emmener 6 parachutistes qui accompagnent le pilote qui est seul, puisque la double commande est démontée afin de gagner en place à bord. Il est stationné dans le dernier hangar côté nord-est du terrain, à proximité des pompes.

Les créneaux de largage sur le terrain sont le jeudi et le vendredi de 12h à 15h locales, ainsi que le dimanche toute la journée. Les créneaux de largage sur le grand St Jean sont le samedi, le dimanche après-midi et les jours fériés.

Durant certaines vacances, il arrive qu'une extension de créneaux soit demandée pour larguer tous les jours mais ces extensions ne concernent que la zone du Grand St Jean qui a changé de statut depuis le début de l'année, passant de Zone Réglementée Temporaire à zone permanente sous le nom de LF-R 272.

Lors des largages sur le terrain, il vous a certainement été demandé de vous mettre en attente sur un des points d'entrée de la CTR, ou de retarder la mise en route. Ces contraintes sont limitées au maximum par les contrôleurs de la tour, s'exercent uniquement pendant les 5 minutes que prennent la descente en chute libre puis la descente sous voile des sauteurs et assurent la sécurité des parachutistes mais aussi de nos vols.

De même lors des largages au Grand St Jean, on vous aura demandé d'éviter la pénétration de la zone dans le même souci de sécurité, exigence qui relève de la réglementation. L'information de l'activité ou non de largage est connue de la tour des Milles, ainsi que de Marseille information sur 120.55.

En résumé, les jeudi, vendredi et dimanche matin, écoutez l'ATIS avant de mettre en route, et les jours d'activité de la R272, évitez impérativement la pénétration de la zone (un moyen simple pour cela est d'éviter les entrées et sorties de la CTR par le point AT, qui est très proche de la zone de largage, même si bien sûr cette trajectoire reste autorisée).

Les paras sont des gens sympathiques qui ont tout comme nous une passion, et avec qui il est louable de partager la plateforme. Merci donc pour votre compréhension lors de vos prochains vols.

Si vous voulez plus de renseignements, ou si vous êtes intéressé par un saut, n'hésitez pas à vous rapprocher de Frédéric Sarkissian ou de Jérôme Loubere, tous deux pilotes de l'ACAM et pilotes largueurs sur le F-HGAZ.

Jérôme LOUBERE

Voilà quelque temps déjà que nos tablettes et autres smartphones ont envahi nos cockpits pour faciliter la préparation des vols et même le suivi en vol. Plus de facilité, meilleur confort et plus de sécurité sont au rendez-vous de cette révolution numérique, avec bien sûr son lot de contraintes (Les tablettes ne sont pas des instruments de navigation primaire). Le numérique simplifie en embellit notre vie chaque jour. Souvenez-vous que l'an passé, nous avons mis en fonction notre simulateur de vol.

Il y a quelques temps déjà, nous avons déjà fait le constat des apports substantiels et concrets de notre nouveau système d'information bâti autour d'AEROGEST.

En 2018, nous poursuivons dans cette voie vers plus de numérique mais également plus de sécurité des données. Ceci nous permet d'apporter de réels nouveaux services mais aussi nous demande de gérer de nouvelles contraintes

De nouveaux services !

- Depuis 3 mois déjà, nous avons mis en place le **paiement en ligne** par carte bancaire. Ce système nous permet d'apporter deux services distincts : un pour nos membres, l'autres pour les personnes externes au club (« Nos clients » si l'on peut les appeler ainsi).



Alimentation du compte pilote

Nos membres ont la possibilité désormais d'alimenter leur compte pilote en deux clics depuis AEROGEST-RESA sur Internet

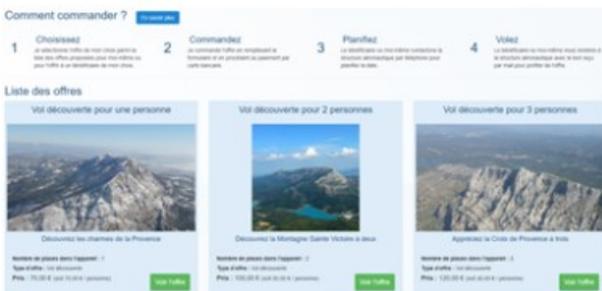
- L'alimentation est entièrement automatisée, et passe par les processus comptables ordinaires.
- Avantages pour le membre : il peut utiliser le système quand il veut 24h sur 24, il n'y a pas de limitations dans les montants ni plancher ni plafond, il peut être débité en fin de mois si sa carte est à débit différé.



Boutique en ligne sur le site Web

Nous avons ouvert une boutique en ligne pour l'achat de vols découvert et de vols d'initiation. Il s'appuie sur le service FirstFlight de CAP LOGICIEL, qui permet de gérer de A à Z depuis la commandé client jusqu'au vol, en passant par le paiement sécurisé en ligne.

D'autres services pourraient aussi être disponibles dans le futur, temporairement ou de manière permanente (Achat de livres, de gadget, d'accès à une manifestation, etc.)



Le système est complété par un suivi numérique des demandes de réservation des vols qui peut s'effectuer depuis nos site web (<https://www.aeroclub-acam.fr/web/premier-vol/reservation-de-vols-demande/>)

Le 25 mai 2018, le nouveau règlement sur la protection des données personnelles est entré en vigueur partout en Europe. Pour l'ACAM et les aéroclubs, il s'agit également de mieux protéger les données de nos membres et de nos clients. Voici quelques grands changements que cela implique pour nous, même si beaucoup était déjà en vigueur dans notre club.

- Une meilleure gestion des membres et des clients : consentement obligatoire, possibilités d'accès aux données, droit à l'oubli, transfert des données, information en cas de compromission de données ou d'attaques (ainsi qu'aux autorités de tutelle).
- La transparence dans la gestion des traitements des données personnelles : cartographie des traitements, adapter la collecte des données aux seuls objectifs nécessaires au fonctionnement du Club.
- Sécuriser les données : site web en https, protection de l'accès aux systèmes, gérer les utilisateurs et les mots de passe, etc.

- Responsabilités étendues des propriétaires des traitements, mais également des sous-traitants dont nous utilisons les services (hébergeurs de services informatiques, éditeurs, etc.)

Des bonnes pratiques à appliquer par tous.

La participation de tous les membres à la sécurisation du Club est nécessaire. Adoptons les bonnes pratiques :

- **Changer régulièrement son mot de passe.**

- Fournir une **adresse mail valide** pour rester informé.

- Prendre soin de ne pas utiliser des sites douteux et d'éviter de cliquer sur des liens avec des adresses ou caractères bizarres envoyés par mail, notamment sur les ordinateurs du Club.

Robert Fargier

FFA+
Fédération Française Aéronautique

SÉCURITÉ DES VOLS

Chaleur = Danger
Déshydratation, insomnie... **ANTICIPEZ !**

Se protéger du soleil :

- port d'une coiffure
- lunettes de soleil adaptées

Aérer le cockpit

Boire abondamment :

- de l'eau !
- prévoir des arrêts...

La chaleur accroît la fatigue : en tenir compte dans votre organisation des vols (horaires, durée, altitude, temps de pause...)

Prendre en compte les performances moteur altérées.

COMMISSION PRÉVENTION ET SÉCURITÉ

Affiche de rappel de la FFA, pour les vols en conditions de fortes chaleurs, comme nous l'avons connu récemment.

Voyages, Vols & Animations

- **30 Septembre** : Sortie Club – Lacs d’Annecy et du Bourget
- **28 Octobre** : Sortie Club – Destination à définir
- **25 Novembre** : Sortie Club - Ajaccio "Air Figatellu"



Préparation du pic-nic à Mende - Photo: Pierre Péré

Et toujours...

Toutes les **inscriptions aux activités du club** sont à faire auprès du Laëtitia ou de Stéphanie NAUDAN :
stephanienuaudan@yahoo.fr

Pour les infos en temps réel:

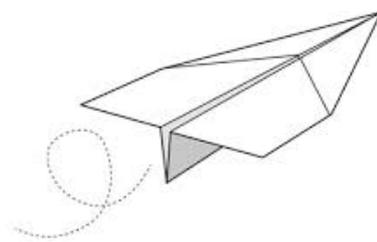
- Notre page FACEBOOK
- et le site Web (www.aeroclub-acam.org)

Pour le suivi des annonces et les bulletins:

- ACAM-Infos dans vos boîtes électroniques

Pour les articles « Contact ! »:

- Bastien LATGE (bastien@latge.net)



Bravos... et... Bienvenue

Il a obtenu le BB :

COLOMB Victor 01/11/2017 BCT

Ils ont obtenu le PPL :

CHACON	Marc	29/12/2017 LTD	FARRUGIA	Lionel	01/07/2018	LVS
MORHAIN	Jean-François	29/03/2018 RBE	ROTH	Michèle	09/07/2018	ELK
FORNES	Nans	24/04/2018 ELK	PERROTEY	Arthur	07/2018	BCT
LE TOUZE	Jerome	09/05/2018 PAT/BNZ	BA	Souleymane	23/07/2018	ELK

Félicitations !

Ils, Elles ont adhéré à l'ACAM :

Depuis la dernière parution de Contact !, il y a eu beaucoup d'adhérents qu'il est impossible de lister ici, faute de place. Bienvenue donc aux 108 nouveaux adhérents (dont 54 BIAs).

Bienvenue à l'ACAM !

Activité Flotte

Avions	Mai	Juin	Juillet	2018	Avions	Mai	Juin	Juillet	2018
ACAM					ANEG				
RU	59:32	76:33	87:46	429:01	NN	12:22	12:15	14:32	65:57
ZG	55:30	95:02	67:48	424:45	AS	28:24	53:00	53:06	206:26
LL	40:12	62:31	57:17	232:45	ZY	23:30	37:42	48:42	148:51
AM	11:22	7:09	7:42	102:16					
EH	14:25	17:05	36:27	134:07					
					Total 2				
SIMU	0:00	0:00	0:00	1:25	Total Général	Mai	Juin	Juillet	2018
Total 1	181:01	258:20	257:00	1322:54		245:17	361:17	373:20	1744:08