Compte rendu de la réunion remorqueurs AAVE 2020

Le 07 mars 2020

Présents : 12 pilotes
Alain Goutel / Philippe Crespin / François Besse / Franck Thiebault / William Rawlinson / Jocelyn Montagné Laurent Boissard / Alexandre Bougouin / Lucas Carsoux / Djimani Muradian / Franck Roche / Philippe Lhotellier.
Excusés : Philipe Clavaud, Eric Larribet, Antoine Riancho.

Début de la réunion à 10h

Présentation du bilan d'activité 2019 :
Heures de vol en remorquage : 148h (PL) + 140h (SQ) + 30h (USB) = 318 h
Nombre de remorquages : 1596 (PL) + 1271 (SQ) + 300 (USB) = 3167
18 pilotes effectifs en remorquage.

A comparer avec le bilan de l'année 2018 :
Heures de vol en remorquage : 164h02 (PL) + 165h45 (SQ) = 329h47
Nombre de remorquages : 1377 (PL) + 1578 (SQ) = 2955
17 pilotes effectifs en remorquage

Tour de table sur le ressenti de la saison passée :
Pas de remarques particulières des pilotes présents. Il est répondu à une question qu'il est effectivement possible de s'inscrire comme pilote remorqueur sur le planning, même si un autre pilote s'est déjà inscrit le même jour comme remorqueur principal. (Il y a deux avions)

Rapport des incidents et des problèmes techniques survenus en saison :

- Lors d'une visite prévol de début de saison, découverte d'un nid habité dans une bouche d'aération à l'avant du moteur d'un PA25. (Voir photo sur le support de présentation)

- Fuite d'huile suite à l'usure d'un tuyau qui a frotté sur un câble. Le problème était mineur mais il n'a été détecté que le lendemain lors du nettoyage qui n'avait pas été effectué la veille... Il est rappelé que le nettoyage de l'avion a lieu le soir. Cela aurait permis de détecter la fuite plus rapidement.

- Perforation sur un pot d'échappement. D'après Olivier, notre mécanicien, cela pourrait venir d'un pilote qui aurait joué avec la mixture... (Le pot en question qui a été démonté est présenté aux pilotes présents)
  Rappel : Sur nos moteurs, un réglage de la mixture en-dessous de 5000 ft est totalement inutile et même contreproductif !

- Problèmes de mise en route :
  - Lorsque le moteur est froid effectuer 3 à 5 injections à l'aide de la pompe à main - PRIMER
  - Lorsque le moteur est chaud ne pas faire d'injections au PRIMER.

  Olivier recommande de ne pas faire d'injections avec la manette de gaz (Afflux d'essence trop important et risque d'incendie en cas de retour de flamme)
  Il est précisé que la procédure normale de mise en route dans le manuel de vol ne prévoit pas de faire des injections avec la manette des gaz.
  Attention ! Il faut bien vérifier le verrouillage du PRIMER après son utilisation !

- Manettes de gaz tordues : Olivier conseille de renter et sortir du cockpit par le côté opposé des manettes pour limiter le risque de les accrocher avec le pied...

Documents techniques sur les PA25 et sur le remorquage :
Il est présenté en séance la page "Manuels de vol" du le nouveau site Internet de l'AAVE *(aave.fr - Mot de passe "papalima" pour l'accès Membres)*
Sur cette page on a accès à tous les manuels de vol y compris celui des PA25.
Il est également rappelé que les manuels de vols des PA25 sont aussi présents dans les avions. Ils sont rangés dans le compartiment situé sous le siège avec la trousse de secours.
Pour être en conformité avec la réglementation, les consignes en cas d'interception vont être rajoutés dans les classeurs des manuels de vol qui sont dans les avions.

Les pilotes sont encouragés à lire dans le dernier "SPIRALE" l'article page 25 sur les particularités du pilotage des avions classiques.
(https://56370069-de67-49c1-ad05-a6540dc09174.filesusr.com/ugd/a9d6cb_02075d0a687d40e0a9568606e42cfffa.pdf)

Enfin il est conseillé aux pilotes de se rendre sur le site Internet ATO.CNVV.net dans l'onglet "Documents" puis "Mode de lancement" de télécharger la version 2 du Guide pratique du pilote remorqueur et de relire à partir de la page 37 le chapitre concernant la gestion des risques, les parades pour les atténuer ainsi que les différents tableaux de criticité.
(http://www.ato.cnvv.net/logiciels/mode-de-lancement/)

Infos sur le matériel :
La guillotine du PA25 en réfection est présentée aux pilotes présents pour qu'ils puissent en voir et essayer la cinématique.

Présentation de la balise de détresse du PL (Il y a la même dans le SQ).
Un rappel est fait sur son utilisation (La notice est dans le manuel de vol sous les sièges) et un test satisfaisant est effectué entre 11h et 11h05 (Avec écoute du 121.5 sur une VHF portable)
(En mode test il n'y a pas d'émission sur la fréquence 406 Mhz)

Rappels réglementaires :
Pour conserver une autorisation de remorquage valide, en plus d'avoir une SEP valide, il faut avoir fait au moins 5 remorquages dans les 24 derniers mois.

Un rappel est fait sur l'obligation de remplir l'OSRT chaque jour. Cette procédure réglementaire permet le suivi du potentiel des avions est importante car elle permet à notre mécanicien de surveiller les surveiller et d'éviter les dépassements !
Cette procédure sera à la charge du dernier pilote remorqueur du jour en l'absence de pilote remorqueur saisonnier.

Il est rappelé que le SF25 est lui aussi concerné par cette procédure.
Il est demandé aux pilotes de faire un effort sur la gestion de leur fiche GESASSO et en particulier :

De renommer de façon compréhensive les documents avant de les importer dans GESASSO. Par exemple "Prorogation SEP - janvier 2020" ou "Certificat médical Classe 2 - février 2020" etc… de façon à ce qu'on puisse repérer rapidement les différents documents dans la liste qui est ensuite présentée.
En ce qui concerne les licences, penser à faire une copie recto et verso ! Sinon le document n'est pas exploitable.

L'annonce est faite que pour les pilotes ayant une autorisation TMG(S) sur leur licence planeur SPL pourront demander à partir du 08 avril 2020 de la faire reporter en autorisation TMG(A) sur leur SEP.
Une passerelle sera mise en place.

Prise en compte des heures de remorquage dans GESASSO :
L'autorité demande que les heures de remorquage soient prises en compte dans GESASSO pour le suivi de l'expérience récente des pilotes remorqueur.
Jusqu'à présent ce n'est pas le cas à Buno. (Problème dû à l'utilisation d'une interface particulière de saisi des planches)
Des solutions sont à l'étude pour corriger le problème. En attendant, la procédure suivante va être mise en service :
En fin de journée, le pilote rajoutera en saisie hors planche dans sa fiche GESASSO les paramètres qu'il à rentrés dans l'OSRT. (Il n'y a pas de calculs supplémentaires à faire. Les deux valeurs "Nombre de remorqués" et "total d'heure de vol de la journée" seront donc rentrées dans l'OSRT et dans GESASSO)

Rappels sur les procédures :
Il est demandé aux pilotes remorqueurs de réviser les procédures particulières et notamment les signaux conventionnels en cas de panne radio ainsi que les consignes en cas d'impossibilité de largage.

Les vidéos de briefing concernant ces procédures ayant été réalisées pour les élèves pilotes de planeur il est conseillé d'aller regarder ces vidéos :

https://drive.google.com/file/d/12SzhTKzJHFbmGBWglfUPYMpY_FIqdRcs/view?usp=sharing

https://drive.google.com/file/d/15maKVvTIbAqvdT7shsnKGjoBBele5_Et/view?usp=sharing

Espace aérien :
Un rappel est fait sur les zones d'utilisation de drones à proximité du terrain (Voir photos en annexe ou sur le support de la présentation)
L'activité drone est connue à l'avance et est signalée dans le planning.
Les drones THALES signalent par radio sur notre fréquence le début et la fin d'activité.
Les drones THALES et BASF veille notre fréquence en permanence pendant leurs activités
Les zones BASF de couleur rouge ne sont jamais actives lorsqu'il y a de l'activité à Buno
Les Drone THALES volent au maximum à 150 m/sol
Les Drone BASF volent au maximum à 100 m/sol

Un rappel est fait sur la RMZ d'étampes.
Un article sur cette RMZ est à relire dans le SPIRALES de Janvier 1978.
(Tous les SPIRALES sont accessibles depuis le nouveau site Internet de l'AAVE)

Formation et entrainement au remorquage :
Le DR400 F-BUSB sera détaché à Buno du 18 mai au 13 juin.
La formation de deux nouveaux pilotes remorqueurs est prévue.
Un troisième est en liste d'attente si la météo et l'activité permettent de voler suffisamment pour absorber ce troisième candidat.
Les pilotes remorqueurs déjà qualifiés désireux de s'entrainer en double commande pendant la présence de ce DR400 sont priés de se faire connaître.

Pilotes remorqueurs saisonniers :
Les 3 candidats à la formation remorquage sont en principe disponibles pour la saison.

Flotte des remorqueurs en 2020 :
Nos deux PA25
Le DR 400 F-BUSB pendant 1 mois
3 ou 4 autres DR400 pendant le CdF
Le PA25 en réfection dans l'atelier ne sera pas encore disponible pour cette saison

Championnat de France libre et 18m du 7 au 13 juin :
Il y aura 6 ou 7 avions remorqueurs pour une cinquantaine de planeurs.
Il nous faut donc 6 ou 7 pilotes remorqueurs par jour.
Merci de faire votre possible pour vous libérer. Vous pouvez dès à présent vous inscrire sur le planning du club via Internet.
Il nous manque encore beaucoup de pilotes. Sans votre aide on n'y arrivera pas !

Rappel sécurité des vols :
Il n'y a pas eu d'incident grave concernant le remorquage la saison dernière.
Plusieurs observations en 2019 de phénomènes de "Devil Dust" sur les pistes (Appelées queues de sorcières par les parapentistes) notamment lors du décollage d'un attelage ce qui a fortement déstabilisé la trajectoire de départ car l'ascendance a généré des inclinaisons contradictoires sur les deux appareils.

Le phénomène a été décrit et commenté lors de la réunion de début de saison des pilotes remorqueurs pour partager cette information et leur faire prendre conscience de cette menace potentielle quand la température est élevée.

La consignes a été données de bien observer la zone de décollage avant d'appliquer la puissance par forte température pour essayer de détecter cet éventuel phénomène et s'il est constaté, de retarder le décollage sachant qu'un passage à moins de 100m/sol dans un "Devil Dust" peut sérieusement dégrader la sécurité du vol.

Un rappel a été fait sur les risques associés au décollage avec un crochet central + Vent de travers + Accélération brutale au décollage.

Cette configuration génère un <u>risque réel de cartweel.</u>
Une séquence photographique a été présentée en séance grâce à la capture par une caméra de piste d'un accident mortel à Fayence où ces conditions étaient réunies derrière un Pawnee. (Voir le support de la présentation)

Consignes de sécurité d'un convoyage air :
Le rayon d'action max du Pawnee sans ravitaillement en considérant le plein au départ : 85 Nm
(Ce qui correspond à la distance d'Amboise ou de Nevers)
Calcul en tenant compte des données suivantes :

Plein au départ à 149 l (Utilisable 145 l)
Conso 55 l / h
Vitesse moyenne à l'aller : 180 Km/h
Vitesse moyenne au retour : 140 Km/h
Vent suffisamment faible et régulier pour considérer qu'il aura une influence négligeable en s'équilibrant entre les branches aller et retour
Réserve de 30 minutes posé à Buno.

Heure limite de départ pour ce terrain situé à 85 Nm : (2h de vol aller/retour)

En considérant que l'avion doit être posé au coucher du soleil (sans prendre en compte les 30 minutes qui suivent) et en comptant 30 minutes sur place pour organiser le retour **il faut partir au maximum à :**
Coucher du soleil - 2h 30'

Points clés de la charte du pilote remorqueur :
Il est fait en séance un rappel rapide de ces points clés dont voici le détail : (Voir Spirale N° 7 de Février 2017).

- Pour remorquer, il est nécessaire de s'inscrire auparavant sur le planning électronique. Il est possible de s'inscrire en tant que remorqueur principal ou remorqueur de réserve. Pour le bon fonctionnement du club et l'organisation de l'activité, il est indispensable que les pilotes remorqueurs s'inscrivent à l'avance. En cas de problème de dernière minute et l'incapacité d'être présent comme indiqué, prévenir dès que possible le chef-pilote pour trouver un remplaçant.

- Prendre plusieurs feuilles pour la planchette et bien les numéroter (Page 1,2,3 etc…) car ensuite il est difficile de s'y retrouver s'il y a eu un problème de planche en piste. De plus savoir qu'il ne peut y avoir qu'un convoyage air par feuille. Donc prendre une nouvelle feuille si un convoyage air à déjà été noté sur la feuille en cours.

- Vérification systématique du câble au premier remorqué. (En le faisant défiler dans une main pour sentir une éventuelle défectuosité) Refaire la vérification plusieurs fois dans la journée s'il y a une forte activité. (A refaire également si on s'est posé avec le câble en cas d'oubli de rembobinage…).

- Vérification du niveau d'huile en prévol : 9 quarts. Resserrer le bouchon sans le forcer. (Une embase de bouchon cassée en 2017 suite à un bouchon trop serré et impossible à ouvrir).

- C'est le pilote remorqueur qui est responsable du contact avec Seine info pour leur signaler le début d'activité. (Rappel de la fréquence et du nouveau N° de Tel pour rentrer en mémoire dans les smartphones).

- Entrer à bord si possible par le flanc droit pour éviter de déformer le boîtier des commandes moteur.

- Démarrer face au vent et après démarrage, attendre 150°F aux culasses avant de rouler.

- Avant de s'aligner devant un planeur, vérifier visuellement son immatriculation, contrôler l'absence de trolley, évaluer l'expérience de l'équipage (instructeur à bord d'un biplace ou lâcher solo ?) ce qui peut influer ensuite sur les évolutions possibles et/ou le secteur de largage.

- Etre bien aligné devant le planeur avant que l'assistant de piste ne déroule le câble (Sinon usure du cône et risque de fente où le câble pourra se bloquer pendant sa rentrée et un bout restera à pendre derrière pendant l'atterrissage.

- On ne remorque pas avec la fenêtre ouverte. Si par mégarde, une porte s'ouvre en vol, la laisser ouverte et poursuivre le vol. il est impossible de la refermer en vol.

- Rappel des consignes d'arrêt décollage ou de panne moteur en accélération au décollage. (Cisaillement immédiat du câble et dégagement rapide à l'opposé des hangars (vers le Nord en 10/28 et vers l'Ouest en 10/19) (Voir Spirale Janvier 2017). Remarque : Si l'essence doit être coupée (Manette sur le flanc droit) il est impératif que la remise en vol soit faite par le mécanicien. (Le fait de repousser la manette ne suffit pas à ré ouvrir l'arrivée du carburant).

- Rappel des trajectoires « standard » pour limiter les nuisances sonores et rappel des points à ne pas survoler.

- Après largage, un message radio doit indiquer le secteur de descente (secteur géographique ou repère connu) vers la vent arrière ("Papa Lima en descente du nord vers la vent arrière 28"). Les messages suivants indiqueront la vent arrière, la base et la finale.

- Une seule impulsion suffit pour activer le rembobinage du câble.

- Arrêter l'appareil toujours face au vent dominant afin que ce dernier puisse refroidir les culasses quand l'avion est au parking.

- Mixture toujours laissée tirée après l'arrêt du moteur.

- En cours de journée, parking des avions en aval du starter et pas dans la zone de cheval de bois, notamment si utilisation de 2 remorqueurs dont 1 restant au sol.

- Les journées à circuit, si 2 Pawnee ont été utilisés, à partir de 16h30, il est recommandé que l'un des deux soit avitaillé et mis en attente en cas de déclenchement d'un convoyage air.

- En fin de journée, il est impératif de nettoyer l'appareil pour qu'il soit propre pour le pilote remorqueur du lendemain. Bords d'attaque de la voilure et des empennages mais aussi les haubans, le plastron du capot moteur, l'hélice, le pare-brise.

- Après le dernier vol c'est au pilote remorqueur de « clôturer » l'activité avec Seine info.

- Après les vols, le pilote doit remplir le carnet de route mais aussi noter le nombre de remorqués (par catégorie) sur la planche électronique se trouvant sur le PC dans la salle pilote et s'occuper de la procédure OSRT. (Voir C/L sur la feuille de Log).

- Remorquer, c'est aussi sortir l'avion du hangar, faire la prévol, faire les pleins, tenir le carnet de route, nettoyer l'avion, le ranger dans le hangar… on ne tire ni ne pousse sur les saumons des PA25. On ne pousse pas sur les bords d'attaque des voilures car ils sont constitués de fines tôles jointives s'appuyant uniquement sur les becs de nervure (fragile !). On pousse donc à la base des haubans ou au bord d'attaque (près de l'emplanture) des plans fixes.

Discussions diverses :

- Il a été rappelé que pour éviter les chocs thermiques sur les culasses, il ne fallait pas descendre tout réduit mais garder environ 2000 tr/mn.
- Il est possible de diminuer significativement les nuisances sonores pour les riverains en réduisant d'un demi-centimètre la manette de gaz vers 300 ft après le décollage.
- Si l'activité se termine tard et que Seine info est fermée, il faudra appeler Paris info au 01 69 57 66 61. Ce numéro de téléphone va être rajouté sur les fiches d'activité des avions.

Tous les points à l'ordre du jour ayant été traités, la réunion s'est terminée à 12h30.
Un remerciement a été adressé à tous les pilotes qui ont fait acte de présence à cette réunion de début de saison.

Philippe Lhotellier
Responsable pédagogique délégataire avion du DTO de l'AAVE