

Compte rendu de la réunion instructeurs AAVE du 12 mars 2022

Présents : 14 pilotes

Franck Roche / Philippe Lhotellier / François Besse / Bernard Maurin / Pierre Blanc / Jocelyn Montagné / Jean-Louis Milan / Micheline Jung / Thibault Arnold / Jérôme Isnard / Emmanuel Pranal / Arthur Subileau / Michel Levy/ Rémi Goutines

Excusés : Jean-Renaud Faliu / Jean-Noël Marquet / Philippe Provensal / Colin Bruhiere / Emmanuel Turlet

La réunion a commencé à 9h30h et s'est terminée à 12h30

1. Présentation du bilan d'activité 2021 comparé à celui de 2019 et 2020 :

- 2019 : 161 licenciés 166 membres 918 Hdv Inst.
- 2020 : 146 licenciés 147 membres 947 Hdv Inst.
- **2021 : 180 licenciés 183 membres 1093 Hdv Inst.**

- 2019 : 911 Hdv -25 ans
- 2020 : 676 Hdv -25 ans
- **2021 : 845 Hdv -25 ans**

- 2019 : 6 lâchés 11 brevetés 4 campagnes
- 2020 : 8 lâchés 11 brevetés 4 campagnes
- **2021 : 8 lâchés 5 brevetés 1 campagne**

- 2019 : 193 183 Km campagne
- 2020 : 195 524 Km campagne
- **2021 : 154 463 Km campagne**

2. Politique de sécurité des vols du DTO :

Le projet de rapport de sécurité 2021 qui avait été préparé par Philippe Lhotellier et Franck Roche à été présenté en détail a été complété et finalisé en séance. **(Voir le rapport finalisé en annexe)**

Dans l'ordre ont été évoqués :

- Les risques internes et les précurseurs détectés :
En plus de la liste initiale, il a été rajouté un risque de conflit avec des avions de moyen tonnage qui descendent en direction du nord dans la région de Moret.
- La liste des incidents et les accidents survenus sur la plateforme,
- Les risques externes

Sur ces deux derniers points rien n'a été ajouté au document original.

Il a été ensuite procédé à l'analyse des incidents qui sont survenus sur la plateforme en 2021.

Une discussion et un partage ont eu lieu pour chacun des incidents listés.

Tous les incidents ont donné lieu à la rédaction d'un ou plusieurs REX. On s'en félicite car sinon ils auraient pu passer sous la détection radar. Cela permet donc d'analyser les situations et de bâtir une politique de sécurité qui tente de corriger les problèmes.

Il faut encourager les REX et même les développer.

La consigne a donc été donnée d'essayer d'inclure la rédaction d'au moins un REX dans la formation de chaque stagiaire.

Donc dès que l'occasion se présente, (on a fait ou constaté une erreur, on s'est fait surprendre, on a été témoin d'un incident etc...) on assiste le stagiaire dans la rédaction d'un REX relatant l'événement et on le place dans la boîte aux lettres rouge de la salle de briefing. On regardera si l'événement en question est sur la liste de ceux qui nécessitent un CRESAG et si oui il faut se rapprocher de Philippe ou de Franck pour la rédaction du CRESAG. (car un numéro de référence DTO est nécessaire)

En ce qui concerne les REX il a été décidé de créer un formulaire vierge standard customisé AAVE pour faciliter la rédaction. (Voir en annexe) Ils seront mis à disposition à côté de la boîte aux lettres rouge dans la salle de briefing.

Les instructeurs doivent également expliquer au stagiaire ce qu'est la culture juste. (Aucune mesure disciplinaire pour les erreurs déclarées car en en faisant profiter tout le monde on améliore la sécurité) seules les déviations volontaires et l'indiscipline sont sanctionnés.

Lien vers la vidéo expliquant la culture juste : <https://www.youtube.com/watch?v=2KRT8kpRI48>

- **Casse de câble lors d'un exercice d'entraînement à de mise en descente en convoiage :**

Descente vraisemblablement trop basse sous l'avion. Le pilote remorqueur signale dans son REX n'avoir pu empêcher un cabrer de son avion même avec le manche en butée avant.

La remonté du planeur est instable et un à coup violent entraine une rupture du câble.

Le planeur largue le bout de câble restant et se pose normalement.

L'avion se pose sans autre problème. Le câble ayant cassé très près de son extrémité, il a été conservé. Un nouvel anneau a été fixé.

Cet entrainement fait partie de la formation au remorquage et il est nécessaire de s'y entrainer régulièrement.

2 REX externes le prouve. Un convoiage obligé de descendre en raison de base de nuage de plus en plus basse sur le trajet alors que le pilote du planeur ne se sait pas comment gérer cela et un attelage qui a mal évalué le plafond et approchant la base des nuages est obligé d'arrêter la montée et de redescendre pour revenir vers le terrain.

Dans les deux cas, même cela s'est bien terminé, la sécurité a été mise en jeu.

Un rappel de la procédure a été fait lors de la réunion instructeur qui s'est tenue le matin.

Tout d'abord il est hors de question d'effectuer cet exercice si un briefing préalable n'a pas été fait entre l'instructeur et le pilote remorqueur. La coordination de l'exercice se fait par radio mais on profite de l'occasion pour effectuer les signaux conventionnels qui sont également au programme de la leçon.

La descente du planeur se fait tout doucement et doit se limiter à la position qui permet de se tenir juste en dessous du souffle mais pas plus bas.

Une fois le planeur en position, le pilote remorqueur réduit progressivement la puissance jusqu'à avoir un taux de chute d'environ 500ft/minute sans augmentation de vitesse.

La remontée du planeur se fait ensuite en rentrant progressivement les aérofreins et en remontant tout doucement pour retrouver un étagement standard.

L'avion réajuste progressivement la puissance pour dans un premier temps stabiliser en palier puis reprendre la montée.

Dans le cadre de ce vol d'entraînement le programme est le suivant :

- Briefing préalable,
- Décollage normal (éventuellement décollage aile basse si les conditions le permettent)
- Montée normale jusque vers 300 m sol,
- Exercice de mise en palier et accélération à la vitesse de croisière qui a été définie au briefing pour monter au stagiaire les particularités du vol remorqué en palier à vitesse rapide,
- Reprise de la montée et retour vers le local terrain,
- Une fois en local début de l'exercice de descente en coordination radio mais en utilisant les signaux conventionnels,
- Arrêt de la descente (Toujours avec les signaux conventionnels) et reprise de la montée vers l'altitude de largage.

À tout moment de l'exercice de mise en descente le planeur doit être en local de la piste en service.

Vidéos de briefing :

Les signaux conventionnels : <https://www.youtube.com/watch?v=SNU4jIIA7W8>

Le convoyage air : <https://www.youtube.com/watch?v=yCjzK1TB8Eo>

- **Sortie de piste latérale à l'atterrissage (Légère) :**

Un planeur se pose sur le QFU 10 perpendiculaire au QFU 01 qui est en service.

Le pilote est surpris par la faible efficacité des freins décide de dévier la fin de sa course vers la gauche pour s'arrêter avant l'axe de piste en service. Sa course se termine à très basse vitesse dans le champ avant la croisée des deux pistes.

Aucun dégât sur le planeur.

Il faut éviter de se trouver en situation de ne pas pouvoir respecter la règle d'utilisation du QFU unique et tester les freins de temps en temps pour avoir conscience de leur efficacité.

Le pilote a bien réagi à la menace et a pris une bonne décision.

- **Spirale dans la finale du QFU en service pour les avions pendant le CDF :**

Concernant la spirale d'un planeur dans la finale des avions remorqueurs pendant le CDF, il sera pris des dispositions pour que cela ne se reproduise pas.

L'obligation sera donnée aux planeurs de revenir sur la fréquence du dispatcher dès lors qu'ils se rapprochent du circuit de piste tant que tous les planeurs du championnat n'ont pas décollés. D'autre part, une personne sera dotée de deux radios et écoutera les deux fréquences (La fréquence dispatcher sur laquelle se trouvent tous les avions remorqueurs et la fréquence concours sur laquelle se trouvent les planeurs déjà en vol et sur laquelle est annoncée l'ouverture de la ligne.)

Cette personne pourra intervenir sur l'une ou l'autre des fréquences pour faire partager une éventuelle information de sécurité issue d'une des deux fréquences.

- **Atterrissage long en campagne se terminant sur une route perpendiculaire et atterrissage en campagne sans prise de terrain :**

Il est décidé de mettre au plan global d'action 2022 une campagne de perfectionnement à la technique d'atterrissage en campagne.

Pour les stagiaires on a différents outils :

- Le simulateur en réalité virtuelle
- Le SF25
- La possibilité de se poser dans un champ à côté du terrain avec une procédure particulière qui sera définie. (Accord du paysan, reconnaissance préalable du champ etc...)

Cependant les deux atterrissages hors aérodrome dont il est question ici ont été fait par des pilotes brevetés ayant déjà une certaine expérience du vol sur la campagne. Ils ne volent donc plus en double commande.

Pour inciter cette catégorie de pilotes à se préoccuper un peu plus du respect de la procédure d'atterrissage en campagne il a été décidé :

- Qu'un REX de quelques lignes sera demandé à chaque atterrissage hors aérodrome,
- Qu'un délogage de la trajectoire sera fait à chaque fois.

La base de données qui va se constituer grâce à ces retours servira, entre autres, à la formation des stagiaires qui pourront étudier des cas réels et ne plus avoir affaire qu'à de la théorie.

Nota : Cette décision concerne les planeurs du club. Les pilotes propriétaires seront encouragés à participer à cette action de partage d'expérience mais n'en n'auront pas l'obligation.

- **Risque de collision en vol entre un planeur et un attelage en remorquage :**

Lien vers le REX vidéo qui a été réalisé : <https://www.youtube.com/watch?v=pqjc3LfkjMk&t=55s>

L'analyse à été faite dans cette vidéo que tous les instructeurs présents à la réunion ont vue.

Etant donné qu'on a été confronté à ce problème et que la veille externe montre une recrudescence des événements de ce type :

- Voir Action Vitale n°21 <http://www.ato.cnvv.net/logiciels/actions-vitales/>
- Voir également la vidéo quasi collision au Pic St Loup <https://www.youtube.com/watch?v=B5jC0z88WTQ&t=38s>

Il a été décidé de mettre au plan global d'action 2022 une campagne d'amélioration :

- De la phraséologie,
- Du respect des circuits de piste,
- De la connaissance du fonctionnement et de l'utilisation du FLARM.

Une vidéo va être réalisée sur ce dernier point par Philippe Lhotellier et sera diffusée sur la chaîne Spirale. D'ici là il y a déjà des informations très utile à ce sujet dans l'Action Vitale n°21.

<http://www.ato.cnvv.net/logiciels/actions-vitales/>

Voir également deux documents sur le FLARM en annexe.

Une fois tous ces points discutés et ajoutés dans le rapport de sécurité du DTO ce dernier a été validé en séance.

Il est a noté qu'un point supplémentaire à été rajouté à ce rapport concernant l'anti collision lors de la réunion des pilotes remorqueurs l'après-midi :

Une étude va être menée sur le coût d'installation de strobes sous les verrières des planeurs club. Ce dispositif équipe les planeurs récents et semble d'un prix raisonnable.

<https://aerotechnics.fr/aeroflash-anticollision-planeur>

- **Atterrissage dur sur le terrain :**

Au moment de l'arrondi le pilote cabre beaucoup trop, puis, se rendant compte de son erreur, rend la main et touche le sol brutalement.

Le pilote du planeur est aussi pilote avion et il est possible qu'il ait confondu les deux types procédures lors de l'arrondi et de la prise de contact avec le sol :

1/ En planeur : assiette à 0° avec sortie progressive du reste du débattement des aérofreins.

2/ En avion : assiette à cabrer avec volets déjà sortis en configuration atterrissage en finale

Le Pégase ayant subi des dégâts structurels un CRESAG a été rédigé pour cet événement.

3. Après ces analyses le plan global d'actio a été défini et validé pour la saison 2020 :

Trois thèmes spécifiques ont été retenus comme axes prioritaires d'amélioration dans le domaine de la sécurité des vols pour la saison 2022/2023 :

1. **Améliorer le respect de la phraséologie et le respect des circuits de piste et perfectionner les pilotes à l'utilisation du FLARM (Voir action vitale n° 21)**
2. **Essayer d'inclure la rédaction d'au moins un REX dans la formation de chaque stagiaire**
3. **Campagne de perfectionnement de la technique d'atterrissage hors aérodrome**

4. Les discussions sur la politique de sécurité ayant été clôturées, on est passé à la politique de formation.

- **Le premier point a été le e-learning.**

L'obtention de la SPL implique d'avoir passé l'examen théorique. Mais contrairement au BPP, la formation théorique SPL a une obligation de traçabilité. Il est désormais obligatoire d'avoir fait tout le parcours e-learning de la FFVP pour pouvoir prétendre à l'inscription à l'examen théorique.

La consigne est donc donnée à tous les instructeurs de vérifier une inscription effective des stagiaires dans l'onglet « e-formation » de leur fiche GESASSO et de regarder également où ils en sont de leur progression. (Pas de progression = pas de théorique = pas de SPL pratique !) Si on veut avoir des brevets en fin de saison il faut gérer cette partie de la formation car il y a du travail à fournir et du temps à passer. Il ne faut pas s'y prendre au dernier moment !

Par la même occasion, il faut vérifier l'onglet document qui ne doit pas être orange. (Visite médicale manquante et/ou autorisation parentale manquante pour les mineurs)

- **Vidéos de briefing :**

Pour les vidéos de briefing il est rappelé qu'elles font partie intégrante de la leçon. L'instructeur doit donc s'assurer que cette vidéo a bien été visualisée récemment par le stagiaire avant la leçon. Sinon il faut lui demander d'aller la visualiser sur le PC de la salle de briefing.

Toutes les vidéos vont être mises sur les disques durs de tous les PC du club.

Sur le PC principal de la salle de briefing il y a un fichier PDF cliquable qui donne un accès direct aux vidéos distante sur Spirale.

Le rôle de l'instructeur est de vérifier que les points clés donnés en fin de vidéo ont bien été mémorisés.

- **Formation par les compétences :**

Il est rappelé qu'il n'y a pas que le savoir faire à enseigner mais aussi le savoir être. L'instructeur doit donc lire la partie gauche sur le mémento de l'instructeur avant de partir en vol pour voir quels autres sujets doivent être abordés en dehors de la leçon de pilotage.

- **GESASSO :**

Il est demandé aux instructeurs de faire l'effort de mettre un minimum de commentaires dans GESASSO. Si des remarques sont nécessaires au sujet des compétences, elles peuvent être faites directement dans les remarques liées à la leçon. Idem si une séance est faite au simulateur.

Nota : GESASSO possède dans le module 2 (Se perfectionner) des onglets spécifiques à remplir pour les compétences et le simulateur.

- **Application FFVP :**

Cette application semble assez méconnue et peu utilisée par les instructeurs présents. Une présentation est faite en séance de cette application FFVP. Les instructeurs sont encouragés à faire au moins l'effort de l'essayer pour se familiariser avec cet outil.

Vidéo de présentation : <https://www.youtube.com/watch?v=bsR9a2OnoC0&t=3s>

- **Tenue de l'aile au décollage :**

Il est demandé aux instructeurs de continuer l'effort de formation dans ce domaine en expliquant et en faisant respecter les consignes dans ce domaine.

Une affiche plastifiée au starter rappelle les 4 groupes de vérifications à faire. Les personnes s'occupant de la tenue des ailes au décollage doivent obligatoirement avoir vu la vidéo et avoir reçu un briefing par un instructeur à ce sujet.

Vidéo : <https://www.youtube.com/watch?v=CzLAPv39sQ4&t=12s>

- **Les vols en solo supervisés :**

Il est demandé aux instructeurs se faire une C/L pour s'assurer que tous les points obligatoires ont bien été validés avant d'envoyer un stagiaire en vol solo.

Pour cela il est utile de s'inspirer du document DSAC dédié :

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_supervision_des_vols_solo.pdf

D'autre part, il est conseillé de demander à un autre instructeur de voler avec un élève devant être lâché pour avoir un avis.

Le chef pilote doit également être consulté.

Pour les chefs de piste devant affecter les machines en dehors de la présence du chef pilote, il est possible de savoir pour chaque pilote :

- Sur quel planeur il a déjà volé dans les deux dernières années,
- Le nombre d'heure de vol effectuées,
- Le nom des instructeurs avec qui il a volé s'il s'agit d'un stagiaire.

Pour cela il faut :

- Aller sur le PC de Franck,
- Cliquer sur Chrome,
- Cliquer sur l'onglet « Planches »
- Cliquer sur l'onglet « Vols AAVE »
- Cliquer sur l'onglet « 2-Pilotes »

- **Simulateurs :**

Il est rappelé que les deux simulateurs sont en état de marche et que les deux disposent de la réalité virtuelle.

Les instructeurs sont encouragés à utiliser ces simulateurs notamment :

- Sans la réalité virtuelle pour les leçons :
 - Sur Les casses de câbles,
 - Sur l'utilisation des aérofreins,
 - Sur les rattrapages de plan,
 - Et sur l'approche finale.

- Avec réalité virtuelle : Pour la PTL

- **Formation des chefs de piste :**

Il est rappelé que Franck propose de former des chefs de piste. Cela consiste en une journée où Franck est le chef de piste mais où le candidat fait tout en double avec lui depuis l'affectation, le briefing et toutes les autres activités liées à la fonction jusqu'au soir.

Une annonce a été passée pour embaucher un chef pilote adjoint saisonnier mais pour l'instant sans succès. (On n'est pas les seuls à faire cette demande sur le marché...)

Or il est obligatoire que Franck puisse prendre ses jours de repos hebdomadaires cet été. Merci donc de vous porter volontaire pour cette formation.

- **Le treuil à Buno :**

Le conseil d'administration a la volonté de redémarrer l'activité treuil. Il y a une forte demande des membres à ce sujet surtout les jeunes. Les stages montagne à St Crépin y sont pour beaucoup.

Actuellement une équipe du CA est en train d'œuvrer pour chiffrer la remise en état de notre treuil.

Bien que nous ne l'ayons pas mis en vente, un club s'est manifesté pour nous l'acheter.

Il y a plusieurs options. Remettre le treuil en état pour l'utiliser ou le vendre.

On souhaiterait bien avoir un treuil plus petit et plus facile à mettre en œuvre mais pour l'instant aucune décision n'est prise.

Il faut avoir une idée plus claire du budget nécessaire pour remettre notre treuil en état, une estimation de sa valeur sur le marché ainsi que du prix et de la disponibilité de treuils plus petits.

Les démarches sont en cours, affaire à suivre...

- **Stages accidentologie planeur des enquêteurs de la gendarmerie des transports aériens :**

Deux stages d'une semaine auront lieu en mai.

Le premier sera géré par Philippe Lhotellier, Franck Roche, Micheline Jung et Pierre Blanc.

Le second sera géré par Francis Clar, Franck Roche, Pierre Blanc et Bernard Maurin.

- **Championnat de France libre et 18m du 19 au 26 Juin :**

L'activité club sera possible après le départ des épreuves.

Il est demandé à tous ceux qui peuvent se rendre disponible de venir aider car il y aura besoin de coup de main dans tous les domaines.

- **Stage montagne St Crépin :**

Une réunion des instructeurs et pilotes participant à ce stage a eu lieu à ce sujet en début d'après midi de ce même jour après la réunion instructeur.

Il a été demandé que les pilotes prévoyant de voler à St Crépin visualisent les deux vidéos de briefing consacrées au treuil.

https://www.youtube.com/watch?v=V1p_2a5U0yM&t=362s

<https://www.youtube.com/watch?v=VunEUC8EwU8&t=52s>

Tous les sujets de l'ordre du jour ayant été abordés, il a été mis fin à la réunion à 12h30.

Merci pour votre implication et bonne saison d'instruction à tous !

Philippe Lhotellier