

Buno - Mars 2019



Spirales

Spirales

1/2019 Bulletin d'information de l'AAVE

Sommaire

2 - Édito

La saison du renouveau démarre !

3 - L'actualité de l'AAVE

Les nouvelles du club

6 - Le mot du CA

Buno prépare sa saison 2019

8 - Le mot du...

chef-pilote et de la secrétaire

10 - Réglementation

L'AAVE est devenu DTO

12 - Flotte

Un troisième Pawnee dans les hangars

14 - Stage Montagne 2019

Destination Saint-Crépin...

16 - Compétition

Championnat de France à Buno

18 - Pédagogie

Formation par les compétences



La saison du renouveau démarre !

La saison 2019 est lancée ! Bienvenue à Franck, notre nouveau chef-pilote qui succède à Benoît. Ce dernier, après trois années passées au service de l'AAVE, part vers de nouveaux horizons professionnels. Souhaitons-lui de bons vols !

Bienvenue à Marie, notre nouvelle secrétaire qui va prendre ses fonctions début avril. Au revoir à Bruno qui, après 13 années au service du club, quitte définitivement la région.

Bienvenue à notre nouveau Pawnee, qui après restauration pourra rejoindre notre flotte de remorqueurs !

Bienvenue au championnat de France classe standard +15 m + biplace 20 m, qui se tiendra du 5 au 11 mai, et qui s'annonce déjà très populaire !

L'assemblée générale se tiendra le dimanche 17 mars à 9h30, n'hésitez pas à passer au club avant afin de vous inscrire préalablement !

Excellente saison à vous tous, bons vols, en toute sécurité !

Armel FAREZ
Président



Ont participé à ce numéro : A. Farez, C. Bruhière, F. Besse, F. Roche.

NB : tous les liens ou sites internet figurant dans ce bulletin (même ceux sans texte souligné et en couleur) sont interactifs. Cliquer sur le lien pour y accéder !

Bulletin de l'Association aéronautique du
Val d'Essonne destiné à ses membres.

AAVE

Aérodrome de Buno-Bonnevaux

91720 Buno-Bonnevaux

www.aave.fr

Tél. : 01 64 99 49 41

L'actualité de l'AAVE

3

■ Changement de chef-pilote

Suite au départ de Benoît Pontanus, c'est Franck Roche, adjoint l'an passé, qui prend la suite comme chef-pilote de l'AAVE à compter du 1^{er} mars.

■ Réunions Sécurité

Des réunions Sécurité sont prévues en ce début de saison.

– **samedi 9 mars** : 10/12h00, pour les instructeurs.

– **samedi 9 mars** : 14/15h00, pour les pilotes remorqueurs.

– **samedi 30 mars** : réunion Sécurité DTO pour tous les membres (14/17h00).

■ Procédure départ remorqué 2019

Le sujet a déjà été évoqué dans le précédent Spirales. En 2019, une nouvelle procédure au départ sera mise en place.

Une fois le câble tendu, les aéro-freins rentrés et... verrouillés, le pilote du planeur donnera le classique coup de pouce à l'assistant en bout d'aile. Quand les ailes auront été mises à l'horizontale et que le pilote du planeur sera fin prêt, il devra annoncer l'immatriculation du planeur et préciser qu'il est prêt ("Lima Kilo, prêt").

Ce message confirmera bien au pilote remorqueur que le planeur est paré au décollage.

Cette procédure est déjà faite depuis des années pour les planeurs dont il faut équilibrer les water-ballasts. Elle sera désormais appliquée à tous suite à un Rex effectué l'an passé.

■ Formation de remorqueurs

Avec des difficultés l'an passé pour avoir tous les jours un pilote remorqueur sur le terrain, faute d'avoir trouvé en 2018 des pilotes saisonniers, plusieurs formations auront lieu courant avril avec la location mi-avril d'un Rallye MS-892 (180 ch) qui participera également aux championnats de France début mai.

Les formations, assurées par Philippe Lhotelier et François Besse, concerneront Franck Roche, Laurent Boissard, Colin Bruhière et Baptiste Monet, saisonnier à partir du mois de juin.

■ Départs de Buno

Bruno Albertalli, agent d'entretien depuis plusieurs années au club, quitte ses fonctions à la fin du mois de mars. Un pot de départ a été réalisé le 16 février, en même temps que celui de Benoît-Jacques Pontanus, chef-pilote également sur le départ, fin février, pour une carrière de pilote dans l'aviation civile.



■ Nouvelles de la flotte

Après avoir complété notre collection de housses l'année dernière, Micheline Jung a profité de l'hiver pour offrir un nouvel intérieur au DG-600.



Le Discus 2b EH est revenu de son voyage hivernal en Slovénie, ayant profité de la période pour faire peau neuve. Il aura ainsi suivi le même parcours que le Duo-Discus PAP avec un travail de même qualité.



■ Pas de circuit avant le BPP

Plusieurs cas sont survenus l'an passé, dont au moins un à Buno, avec des "jeunes" pilotes partant sur la campagne avant d'avoir le BPP, faute par exemple d'avoir déjà atteint l'âge minimal...

La DSAC a rappelé que jusqu'au 8 avril 2020, tout brevet passé reste un BPP même si le document qui revient de votre DSAC/IR est un SPL restreint (restreint car il n'y a pas la formation Campagne, comprise dans la SPL "complète").

Tant qu'un nouveau théorique conforme à la réglementation Aircrew n'a pas vu le jour (ce ne sera pas le cas avant avril 2020), aucun club, même ceux déjà devenus DTO (Declared Training Organisation) comme l'AAVE, ne peuvent délivrer la licence SPL. Ce ne pourra être le cas qu'après le 8 avril 2020, quand tous les clubs voulant faire des formations devront obligatoirement être devenus DTO. Fin janvier, environ 130 clubs vélivoles sur 162 étaient déjà DTO.

Ainsi, jusqu'au 8 avril 2020, la réglementation franco-française reste en vigueur avec le BPP et les textes précisent qu'un pilote non breveté ne peut... pas faire du vol solo sur la campagne, même s'il a suivi une formation campagne, même s'il est autorisé par un instructeur ! En cas de mauvaise vache, l'assurance ne serait pas valide...

En attendant, il doit donc évoluer dans le local de son aérodrome, le "local" réglementaire étant pris en compte avec 30 km de distance de l'aérodrome...

■ Prorogation pour les FI(S)

Attention à bien effectuer votre prorogation administrative auprès de la DSAC Nord (Athis-Mons) avant la fin de validité de votre qualification d'instructeur planeur. Même si vous répondez à tous les critères (au moins deux des critères suivants : heures de vol, stage de réactualisation, contrôle en vol) avant la fin de validité de votre qualification, il vous faut la proroger dans les délais. Si vous le faites le lendemain de la date de fin de validité, la DSAC considérera que vous n'êtes plus en prorogation mais en renouvellement... Ce serait dommage !

■ Plus d'ULM à l'AAVE

En 2019, le conseil d'administration a pris la décision de ne pas reconduire la location du WT9 Dynamic comme ULM remorqueur.

■ FI et TMG(S)

La réglementation européenne n'a pas bien pris en compte les TMG (Touring Motor Glider), les motoplaneurs type SF-25 et SF-28. Le TMG n'est pas considéré comme un mode de lancement et toute licence SPL doit être liée à un (ou plusieurs) modes de lancement (treuil, remorqué, etc.). Ainsi, un pilote ne faisant que du TMG ne peut pas proroger sa SPL. Il doit obligatoirement effectuer au moins 5 heures de vol sur planeur "pur". Un pilote avion, déjà titulaire du TMG(A) doit refaire une formation complète pour obtenir la qualification de classe TMG(S) même si c'est toujours le même SF ! Des évolutions (ou corrections) réglementaires sont en cours mais elles ne devraient pas être opérationnelles avant 2020...

Pour voler sur le SF, il faut avoir la qualification de classe TMG(S) ou TMG(A) apposée sur votre licence.

Pour les instructeurs, il faut que la mention TMG(S) soit mentionnée au niveau de la qualification d'instructeur sur votre licence. Cela reste encore complexe à gérer mais attention à vous trouver "du bon côté" de la réglementation.

■ Validité du certificat médical

Votre licence SPL doit être associée à un certificat médical en cours de validité. Depuis plusieurs années, la date de fin de validité du certificat médical n'est plus "fin de mois" mais de "date à date". Si vous passez votre visite un 14 avril, elle sera valide jusqu'à un 14 avril (l'année selon votre âge) mais le 15, elle sera périmée et non plus au 30 avril comme c'était le cas auparavant.

Gesasso vous fera une alerte si vous avez bien déposé dans vos documents votre certificat médical.

Mais... il faut savoir qu'il y a une "souplesse" de 45 jours pour la visite. Vous pouvez ainsi passer votre visite médicale dans les 45 jours

précédant la fin de validité de votre précédent certificat sans perdre le moindre jour, la butée restant la même. Tous les médecins aéronautiques ne le savent pas mais cela figure bien dans le texte réglementaire Part Med de l'EASA.

■ Voltige à Chérence

Du 23 février au 2 mars, le club de vol à voile de Chérence organise un stage de voltige, animé par Daniel Perciaux. Des pilotes de l'équipe de France en profiteront pour leur propre entraînement.

Ce stage est ouvert aux pilotes débutants souhaitant pratiquer la voltige élémentaire ou aux voltigeurs souhaitant se perfectionner à la voltige avancée aux commandes d'un Perkoz, acquis l'an dernier par le club.

Les stagiaires pourront également pratiquer des situations de vol inusuelles (sortie dos, autorotations).

Contact : info@aavo.fr

SUR VOTRE AGENDA

**Réunion FI(S) et remorqueurs
9 mars**

**AG FFVP
9-10 mars**

**AG AAVE
17 mars
Il est préférable de s'inscrire au club avant le 17 mars pour éviter l'affluence...**

**Réunion Sécurité DTO
30 mars**

**Stage Montagne
13-27 avril**

**Championnat de France
5-11 mai**



Buno prépare sa saison 2019 !

Quelques informations provenant du Conseil d'administration du club...

Changement de chef-pilote

Franck Roche, notre nouveau chef-pilote, prendra officiellement ses fonctions le 1^{er} mars. Il profitera de ses premières semaines pour préparer la saison.

Ce début de saison est l'occasion de vous faire relâcher sur les machines du club, et surtout de réaliser vos vols d'entraînement (pour satisfaire les conditions d'expérience glissante).

Comme tous les ans, inscrivez-vous sur le planning pour pouvoir dimensionner le besoin en instructeurs et remorqueurs. Franck profitera de la présence d'un Rallye avant et pendant les championnats de France pour suivre une formation au remorquage. Il pourra donc vous remorquer dès la fin du mois de mai !

Une secrétaire : Marie

Les outils administratifs prenant une place prépondérante dans la gestion du club, Marie vient renforcer l'AAVE pour gérer ces outils et pour accueillir les nouveaux adhérents et les VI.

Elle accompagnera Franck dès le 1^{er} avril pour gérer ces tâches.

Marie assurera ce poste à temps partiel,

à raison de 25 heures par semaine.

Elle n'aura donc pas la même amplitude horaire que Franck.

Elle sera également en charge de gérer les entreprises extérieures qui interviendront pour l'entretien de la plate-forme (anciennement assuré par Bruno).

Soyez acteur du début de saison !

Un des enjeux de ce début de saison est de remplir Gesasso, logiciel qui est essentiel pour le club et notamment pour Franck.

Nous vous demandons donc de veiller à ce que votre fiche soit complète et que votre compte GIVAV soit bien paramétré.

Toute la procédure est résumée dans ce tutoriel, que nous vous encourageons vivement de suivre.

Une fois que cette fiche est remplie, vérifiez sur Gesasso que tous les critères d'expérience récente sont en vert.

Si ce n'est pas le cas, il faut vous rapprocher de l'équipe pédagogique avant de pouvoir voler pour pouvoir remplir les critères manquants (nombre d'atterrissages, heures de vol, vol d'entraînement...).

Enfin, nous vous demandons de participer aux réunions de début d'année organisées par Franck, Philippe et François : réunion de sécurité du DTO (pour tous), réunion instructeurs et réunion remorqueurs. ■

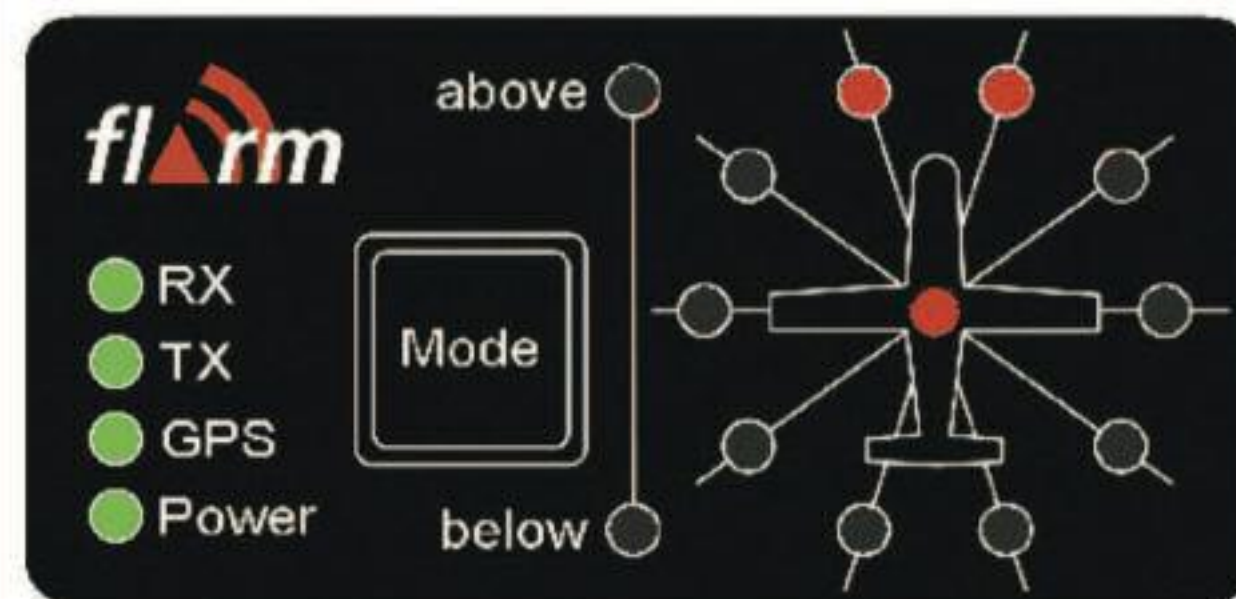
A l'affiche...



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOL EN PLANEUR

FORMATION-SÉCURITÉ

Alarme FLARM à midi ?



Dégagez à droite...



Le mot du chef-pilote...

C'est à l'occasion du passage sur l'aérodrome de Buno-Bonnevaux de l'association des planeurs de collection "Dédale" que j'ai découvert ce terrain mythique en mai 2017. Immédiatement, j'ai été séduit au point d'y installer une caravane et de devenir membre du club. C'est après une participation aux "4 Jours de Buno" – qui m'a laissé quelques beaux souvenirs de vaches ainsi qu'une présentation voltige aux "50 ans" – que j'ai pu mesurer l'incomparable potentiel que détient cette plate-forme. Il serait réducteur de s'arrêter à cette description sans citer l'aspect historique, avec ses membres aussi charismatiques que célèbres pour certains. Ainsi, à la suite de la saison 2018 passée en tant qu'adjoint, c'est un grand honneur pour moi de prendre la suite en tant que chef-pilote. Je dois remercier ici les membres de toutes générations qui m'ont fait ce chaleureux accueil en plébiscitant ma candidature.

Je pense qu'il faut être conscient de cet héritage en tant que membre, que l'on soit élève, pilote, instructeur ou circuiteur. Selon l'adage "Le vol à voile est un sport individuel qui ne peut se pratiquer qu'en équipe", le lien social nécessaire qui en découle est l'affaire de tous.

Pour avoir écumé quelques terrains, je peux

dire que ce lieu exceptionnel pour le vol de plaine, issu de la sueur de nos prédécesseurs, se doit d'être préservé. Buno offre la possibilité rare de pouvoir pratiquer le vol à voile que l'on aime, que ce soit en vol local, sur la campagne ou en voltige – où la qualité de l'encadrement permet aussi de "voler plus loin" et de "viser plus haut". Tout cela serait difficile voire impossible à réaliser si le terrain n'était à usage restreint. Dans mon esprit, le vol à voile est loin d'être l'activité anodine que l'on consomme mais qui plutôt nous est transmise avec beaucoup de patience et de passion. Ainsi chacun d'entre nous a son rôle à jouer dans sa relation aux autres. Ceci n'est pas uniquement lié au domaine technique du pilotage. Le savoir-être se veut dorénavant intimement associé au savoir-faire. J'ai pu découvrir une foule de talents chez beaucoup d'entre vous, alors n'hésitez pas à les exprimer !

L'infrastructure a la chance de compter deux lieux de convivialité : le bar-restaurant "Au Plat N'Heure" et le "Boti", utilisons-les sans modération pour perpétuer les traditions !

Je souhaite à tous les membres une belle et heureuse saison 2019.

Pour citer une phrase entendue il y a bien longtemps : "Have Fun, Take Care and Fly Safe". ■ **Franck Roche**

...et de la secrétaire

L'Association Aéronautique du Val d'Essonne a décidé de recréer un poste de secrétaire salariée afin de former un binôme professionnel, complémentaire dans ses fonctions et de fait, plus efficace, afin de recentrer les missions du chef-pilote sur son cœur de métier.

Lors de mes séjours répétés depuis un an et demi, j'ai eu le plaisir de rencontrer certaines et certains d'entre vous, des pilotes d'hier et d'aujourd'hui, d'échanger sur les plaisirs et sensations de voler, ou encore de partager la vie du club en saison,

Vous rejoindre, à compter du 1^{er} avril, est l'opportunité de pouvoir mettre au service du club historique de La Ferté-Alais des compétences administratives usuelles et un sens relationnel que j'ai pu développer sur des postes similaires, durant 2 ans en milieu associatif, 4 ans dans le secteur public et 10 ans dans le privé. Bénévole durant trois années dans un autre club de vol à voile et compagne de Franck

Roche depuis 13 ans, pilote passionné devenu instructeur, chef-pilote à présent, j'ai acquis une bonne connaissance des enjeux que rencontrent actuellement les grands comme les petits clubs (pérennité de l'activité, adaptation aux normes européennes notamment). Mon rôle consistera entre autres à veiller au bon accueil des membres ainsi que du public – avec le concours de chacun d'entre vous – à développer et maintenir un esprit d'équipe, un esprit club indispensable à toute association, dans une ambiance chaleureuse et conviviale, où nous aurons plaisir à nous retrouver.

Attachée aux valeurs associatives, c'est ce que je souhaite vous apporter pour que voler à Buno soit un plaisir toujours renouvelé tant pour son extraordinaire aérologie que pour la qualité de ses relations humaines.

Bonne saison, bons vols à toutes et à tous ! ■ **Marie Roche**



Buno... en DVD !



Un DVD pour retrouver les **moments forts de la saison 2017** : les 50 ans du club, le rassemblement de Dédale et ses planeurs de collection, les épreuves du Grand Prix de France, un vol d'initiation voltige en DG-500, l'exposition d'un simulateur de vol et enfin la présentation du bulletin d'information Spirales.

– DVD en vente au club. Durée 48 mn. 15 € sur place ou envoi par correspondance.

AAVE : aérodrome de Buno-Bonnevaux, 91720 Buno-Bonnevaux. www.aave.fr

L'AAVE est devenue DTO !

Depuis les années 2000 – on parlait alors des JAA en Europe avant la création de l'EASA, l'Agence européenne implantée à Cologne, en Allemagne – les clubs avion avaient dû devenir Organisme déclaré (OD), traduction française des Registered Facilities, pour pouvoir continuer à proposer des formations aux licences avions.

Ce 8 avril 2019, tous les clubs avion auront dû passer au statut de DTO (Declared Training Organisation) pour pouvoir à nouveau continuer à assurer des formations au PPL(A) et LAPL(A), sans oublier le brevet de base (BB) encore valide ces prochaines années en attendant un LAPL modulaire. Durant cette même période, les clubs vélivoles n'étaient pas régis par l'EASA même si la réglementation Aircrew (licences des pilotes) a commencé à se mettre en place ces dernières années, avec prorogation et renouvellement des licences.

D'où la butée non pas au 8 avril 2019 mais fixée au 8 avril 2020 pour laisser le temps aux clubs vélivoles de devenir DTO.

A partir du 8 avril 2020, pour assurer des formations menant à la licence vélivole SPL, il faudra que tout club vélivole soit devenu obligatoirement un DTO.

Pour devenir DTO, c'est une démarche "déclarative", en précisant notamment l'identité du président ("dirigeant responsable") et du chef-pilote ("responsable pédagogique" ou RP). Même si la réglementation ne l'impose pas, la FFVP recommande fortement de nommer dans chaque club un correspondant Sécurité (c'est déjà le cas depuis plusieurs années à Buno) car le DTO se doit de mettre en place une politique de sécurité. Ceci peut passer par des réunions Sécurité, la rédaction et la diffusion de Rex, voire de CRESAG (Compte rendu d'événement pour la sécurité de l'aviation générale) ou notification obligatoire si la sécurité a été mise en jeu même sans accident, une "culture juste" (la déclaration d'une erreur non intentionnelle ne peut être sanctionnée), etc.

La déclaration en DTO précise également la flotte des planeurs utilisés, les formations assurées (BPP, SPL, vol sur la campagne, voltige, formation au remorquage, etc.) ainsi que les programmes de formation suivis au sein du DTO (ceux-ci ont été déposés par la FFVP auprès de la DSAC et validés par cette dernière pour un usage par tous les clubs). Chaque année, durant le premier trimestre, chaque DTO devra adresser à l'Autorité (alias la DSAC locale, soit la DSAC Nord pour Buno) deux comptes rendus. Le premier fera le bilan de l'activité de l'année précédente, avec des données issues du logiciel Gesasso mis à disposition des clubs par la FFVP. Le second sera une "revue de sécurité", rédigée après une réunion à laquelle participeront les dirigeants du club et les instructeurs, pour tirer le bilan des incidents et/ou accidents, les problèmes rencontrés lors des opérations aériennes, avec les décisions prises pour corriger les points soulevés.

Ainsi, après dépose du dossier fin 2018, l'AAVE est devenu DTO le 13 décembre 2018. ■



A l'affiche...

Avant un atterrissage en campagne

V

Vent

Force, direction, régularité, dérive du planeur, ombres des nuages, fumées...

E

Etat de surface

Différentes couleurs des champs, choix de la culture...

R

Relief

Sillons, pentes descendantes vers une rivière...

D

Dimensions

Le plus grand champ possible dans l'axe du vent...

O

Obstacles

Approche dégagée, fils entre poteaux, piquets... Éviter les bordures de champ. En courte finale sur des céréales, on peut rencontrer de fortes rafales.

A faire de tête mais toujours à haute voix





Du côté des Pawnee...

Quoi de neuf du côté du remorquage à Buno ? Ce fut le point faible l'an passé avec certains jours une "tension" en matière de pilotes remorqueurs disponibles... Ceci provenait notamment d'un manque de pilotes saisonniers, denrée devenue rare ces derniers temps suite au recrutement soutenu des compagnies aériennes et la diminution du nombre d'heures de vol nécessaires pour postuler en place droite d'un "liner". En 2019, la situation devrait s'arranger. Du 10 avril au 11 mai, l'AAVE bénéficiera d'un MS-893 Rallye loué pour assurer de la formation au remorquage et aussi assurer les décollages lors du championnat de France (5-11 mai).

La formation, théorique et pratique, au remorquage sera assurée par Philippe Lhotellier et François Besse. Le conseil d'administration de l'AAVE a retenu quatre candidats : Franck Roche (chef-pilote), Laurent Boissard (déjà remorqueur ces dernières années sur ULM et faisant une transformation avion), Colin Bruhière et Baptiste Monet. Ce dernier sera pilote saisonnier, présent de début juin à fin août sur la plate-forme.

A noter :

- le CA n'a pas renouvelé la location du WT-9 Dynamic cette année.
- le club a acquis dans de bonnes conditions financières un Pawnee. Une remise en état par le précédent propriétaire, un club

slovène, avait déjà été lancée mais non achevée. Il reste donc du travail à Olivier pour que l'appareil puisse reprendre l'air. La cellule est arrivée début février à Buno. L'objectif n'est pas d'avoir prochainement trois Pawnee à Buno mais de conserver les deux machines les plus appropriées en termes de potentiel, état de la cellule, etc. ■



Un troisième Piper PA-25 Pawnee dans les hangars de l'AAVE !

A l'affiche...

Avant d'entrer en vent arrière

T

Tout...

Train sorti,
Trafic en vol et au sol...

V

va...

Vent (orientation et force),
VOA, volets...

B

bien...

Ballasts vides

C

continue...

Ceintures serrées,
Compensateur réglé...

R

Roger !

Radio

**A faire de tête
mais toujours
à haute voix**





Stage Montagne 2019 à Saint-Crépin...

Devant le souhait de plusieurs d'entre vous de changer un peu de site et afin de dépenser un peu moins, nous avons ré-évisagé cette année de proposer le stage Montagne de printemps à Saint-Crépin où nous avons été bien accueillis en 2015 et 2016.



Pour découvrir Saint-Crépin...
<http://www.stcrepin-aero.com/spip.php?rubrique1>
 ...et Monêtier-les-Bains
<https://www.lesgrandsbainsdumonetier.fr/>

Saint-Crépin, c'est une porte d'entrée en haute montagne. Les glaciers des Écrins sont très proches du terrain et lorsque l'on s'y trouve, on est généralement en local aéro. Saint-Crépin offre l'avantage de pratiquer le treuil mais aussi de partir également en remorqué pour un prix raisonnable. Les hébergements y sont relativement



nombreux et bon marché. La pente est une très bonne pente école et la piste longue et large. Dans les proches environs, il est également possible d'aller skier, marcher en montagne ou encore se baigner dans les thermes du Monêtier-les-Bains. Nous envisageons un stage de deux semaines qui serait pour l'instant encadré par Jérôme Isnard, Pierre Blanc, Nicolas Bernollin, accompagnée d'André Verhulst et son Janus T.

Quel que soit votre niveau (non lâché, lâché avant brevet, jeune breveté sans la campagne, breveté complet), il est possible de participer à ce stage.

Naturellement les pilotes privés du club sont bienvenus avec leurs machines.

Les dates qui sont réservées pour l'instant sont les suivantes :

- **Semaine 1** : du samedi 13 au samedi 20 avril (hors vacances scolaires parisiennes).
- **Semaine 2** : du samedi 20 au samedi 27

suivante : 1 Duo Discus (PAP ou C4), 1 Janus B (PN), 1 LS-6/18 (SM) et 1 monoplace (Pégase ou Discus si disponible).

Une ligne va être créée dans le planning numérique sur le site de l'AAVE afin que vous puissiez faire une pré-inscription. Celle-ci est **très importante** pour nous car elle doit rapidement nous donner une idée du nombre de participants afin d'organiser les ressources. Cette ligne ne signifie pas un engagement mais juste une intention que vous pourrez confirmer un peu plus tard. Une réunion sera organisée vers fin février pour répondre à vos questions et commencer à répartir les tâches.

Un dernier mot, voler en montagne est une expérience inoubliable, particulièrement à Saint-Crépin. Voler en montagne, c'est aussi perpétuer l'état d'esprit d'instructeurs légendaires du club comme Jean-Pierre Dejardin, Jean-Renaud Faliu, Christian Sander, Pierre Lemaire et tant d'autres..



avril (vacances scolaires Zone C, Paris). Les planeurs seront fournis par le club en fonction du nombre d'inscrits sur la base

Alors venez nombreux !
 Vélivolement vôtre,

■ **Jérôme Isnard**, instructeur

Vidéo sur le stage 2016
<https://www.youtube.com/watch?v=2AEOMadbCDQ>



compétitions et aidé à l'organisation de quelques autres à Buno, je suis ravie cette année d'être la directrice de la compétition. Afin de faire de cet événement une belle fête, nous allons avoir besoin de toutes les bonnes volontés. N'hésitez pas à me contacter en précisant le domaine dans lequel vous souhaitez participer à l'organisation. L'organisation d'une telle compétition, c'est de multiples activités. C'est notamment accueillir les compétiteurs et, chaque matin, installer tables et chaises pour le briefing qui a lieu dans le hangar des remorqueurs. À l'issue du briefing du jour pour la compétition, c'est remettre tout en place pour ranger les avions remorqueurs en fin de journée. Il faut encore du monde pour préparer les épreuves du jour, distribuer les circuits, vérifier la mise en place de la grille de départ. Les décollages des 50 planeurs en un minimum de temps imposent de pouvoir bénéficier chaque jour d'une équipe de "chiens jaunes" – comme sur le pont d'un

porte-avions ! – pour assurer la mise en place des câbles avec de 5 à 6 avions-remorqueurs en rotation continue...

L'organisation, c'est aussi assurer les arrivées en fin d'épreuve, récupérer les enregistreurs de bord, établir le scoring de l'épreuve du jour. C'est encore, en amont de la compétition, la remise à niveau des installations, la recherche de sponsors, s'assurer que le nombre de remorqueurs (avions et pilotes) sera suffisant, organiser une ou deux soirées pendant le championnat, et bien sûr la déclaration finale des résultats...

Bref, en plus des membres du CA, quelques bénévoles sont déjà à l'oeuvre mais n'hésitez pas à les rejoindre si l'aventure vous tente ! Une bonne organisation générale d'un tel championnat, c'est aussi mettre en avant le dynamisme et le savoir-faire du club, et ainsi participer à l'image du club au sein du mouvement vélivole français mais aussi européen... ■ **Maryline Abadie**

Championnat de France

Du 5 au 11 mai aura lieu le championnat de France Standard + 15 m + Biplaces 20 m. Ces classes ont été regroupées depuis quelques années déjà afin de palier la désaffection des classes 15 m et Standard. Cela nous permet d'espérer, cette année, regrouper 50 planeurs à Buno. Les performances des planeurs sont proches et les coefficients permettent de lisser les différences.

Les pré-inscriptions étaient ouvertes jusqu'au 28 février. A la date, où j'écris ces lignes, 73 planeurs sont inscrits dont 9 équipages étrangers. Pour des raisons de sécurité, une classe ne peut pas regrouper plus de 50 planeurs. Il y aura donc des sélections gérées par la Fédération française de vol en planeur (FFVP) en fonction du classement IGC (igcrankings.fai.org). Après avoir participé à de nombreuses





De la formation par les compétences ?

Au fil du temps, les principes de la formation évoluent, en fonction de la réglementation, des retours d'expérience, des évolutions technologiques, des améliorations pédagogiques... Ce peut être également des évolutions liées à l'analyse de l'accidentologie. Dans l'aéronautique, il est considéré qu'au moins 80% des causes d'accident sont d'origine humaine. Mais si l'on analyse la formation sur plusieurs décennies, le contenu portait plutôt à 80% sur la technique et le reste sur "l'opérateur humain". Pendant de nombreuses années, l'école de pilotage "à la française" s'est ainsi concentrée sur le savoir théorique et le pilotage, en oubliant – contrairement à d'autres écoles, notamment anglo-saxonnes – les compétences non techniques, c'est-à-dire liées au pilote. Or, l'accidentologie en aviation générale s'avère meilleure dans d'autres pays ayant mis en place cette approche vers

les compétences non-techniques. D'où l'arrivée ces dernières années des "Facteurs humains" (FH), puis du TEM (Gestion des erreurs et des menaces). Désormais, l'Agence européenne de l'aviation civile (EASA) souhaite que la formation par les compétences, déjà appliquée en aviation commerciale et militaire – mais aussi au sein de l'Education nationale – se développe au niveau de l'aviation légère. Cela devient une obligation réglementaire, pour améliorer la formation des pilotes et l'accidentologie. Le vol à voile est donc concerné, les instructeurs en priorité, déjà sensibilisés à cette évolution notamment par le biais des réunions hivernales de la commission Formation-Sécurité de la FFVP et le bulletin "Actions vitales !" destiné aux formateurs. La FFVP a ainsi déterminé les principales compétences qu'un vélivole doit disposer pour voler dans les meilleures conditions de

sécurité. En partant des compétences utilisées en aviation commerciale, tout en laissant de côté certaines non adaptées à notre activité (Leadership du commandant de bord, Automatismes dans le cockpit), elle a ainsi retenu les compétences suivantes, se répartissant en trois facettes :

– **Savoir** : ce sont les CoNnaissanceS théoriques (CNS).

– **Savoir-faire** : il s'agit du PILotage et des PROcédures. Ces dernières sont peu nombreuses, allant du CRIS au VERDO en passant par TVBCR.

Ces trois premières compétences sont techniques.

– **Savoir-être** : on aborde là le comportement du pilote avec les compétences non techniques au nombre de quatre : COMmuni-cation (COM), COscience de la Situation (COS), GESion de la charge de travail (GES) et prise de DECision (DEC).

Toutes ces compétences sont développées dans les encadrés ci-contre, établis par la commission Formation-Sécurité FFVP.

Ces termes, dont les notions ne sont pas nouvelles et déjà utilisées en pratique par les instructeurs, seront de plus en plus employés dans les années à venir. Le mémento du pilote instructeur sera revu début 2020, en intégrant cette approche, pour être en phase avec la formation à la licence SPL (Sailplane Pilot Licence) à partir du 8 avril 2020. Cette licence comprendra une partie "vol sur la campagne", qui sera complétée d'un module fédéral pour être totalement autonome en circuit.

Ainsi, on cherche à améliorer la formation des pilotes. Un exemple : pour être lâché, il faut accumuler les tours de piste avec notamment des demi-remorqués. Il est parfois difficile de comprendre pourquoi le tour de piste d'un élève n'est pas parfait. Quelle en est la raison ? A-t-il du mal à prendre la décision de tourner en étape de base (DEC) ? Il est perturbé par d'autres planeurs au moment de débiter sa vent arrière (GES) ? Les annonces radio en tour de piste (COM) perturbent-elles son pilotage ? A-t-il bien évalué l'influence du vent sur les différents segments de son tour de piste (COS) ? A-t-il

Savoir

CNS (Connaissances)

■ **Définition** : ensemble des savoirs indispensables pour réaliser les tâches. Il faut privilégier les connaissances à caractère opérationnel.

■ **Comment la développer ses connaissances ?**

- Se poser régulièrement au sol des problèmes.
- Lire, comprendre et partager les retours d'expérience.
- Etre curieux. Trouver les réponses à ses questions (le web, les instructeurs).
- Lire des publications pour rester à jour.
- Auto-évaluer régulièrement ses connaissances (QCM) à un rythme annuel par exemple.
- Bien connaître sa documentation (manuel de vol, complément, livre de mécanique du vol...)

■ **Quelles questions se poser pour s'améliorer ?**

- Mes connaissances ont-elles été adéquates ?
- Ai-je mis en pratique mes connaissances ?
- Mes connaissances sont-elles à jour ?

PIL (Pilotage)

■ **Définition** : aptitude à piloter sa machine en sécurité dans l'ensemble de l'enveloppe de vol. Le pilotage doit être souple et précis en fonction de la situation et le rester tout en réalisant d'autres tâches ou en étant distrait par des digressions.

■ **Comment la développer ?**

- Par un niveau d'entraînement récent important.
- Par un circuit visuel qui permette une détection des écarts. Les corrections doivent être appropriées.
- En s'entraînant à l'élaborer des trajectoires optimales, puis à les suivre.
- En connaissant les limites de sa machine et ses particularités.
- En effectuant des stages de perfectionnement exigeants en pilotage (voltige...).
- En ne tolérant pas d'écarts (vitesse, altitude, point d'aboutissement...)

■ **Quelles questions se poser pour s'améliorer ?**

- Mon pilotage a-t-il été au niveau requis pour ce vol ?
- Mon pilotage a-t-il été conforme aux plans d'actions ?
- Ai-je engagé la sécurité ?
- Mes trajectoires ont-elles été sûres ?

PRO (Procédures)

■ **Définition** : capacité à connaître l'ensemble des procédures et à les appliquer judicieusement conformément à la documentation et aux consignes en vigueur.

■ **Comment développer cette capacité ?**

- Par la connaissance de la documentation et de l'ensemble des procédures.
- En utilisant correctement les divers systèmes du planeur.
- En respectant les règles en vigueur.
- En appliquant rigoureusement les procédures sauf pour des impératifs de sécurité qui peuvent dicter une déviation volontaire, ponctuelle et maîtrisée.

■ **Quelles questions se poser pour s'améliorer ?**

- Ai-je appliqué les procédures avec rigueur sans interruption et complètement ?
- Ai-je appliqué la bonne procédure ?
- Est ce que j'ai compris le sens et l'importance de cette procédure ?

Savoir-faire

oublié de bien compenser son planeur pour être disponible (PIL et PRO) ? L'approche par les compétences vise ainsi à "disséquer" un vol et non pas à analyser uniquement le résultat final...

Les compétences, techniques et non techniques, figureront ainsi prochainement dans la fiche de progression de chaque élève, sur Gesasso, pour suivre la prise en compte progressive de ces notions par l'élève tout au long de sa formation.

Affaire à suivre ! ■

DEC (Décision)

■ **Définition** : capacité à choisir un projet d'action en fonction des circonstances en utilisant la méthodologie suivante en fonction du temps disponible :

- a) Si pression temporelle forte, utilisation des réflexes, procédures d'urgence ou de plans d'action anticipés (grâce au TEM).
- b) Si temps disponible, analyse détaillée des options possibles et évaluations des risques puis choix de la solution optimale.

■ Comment la développer ?

- Comprendre pourquoi...
- Une bonne décision requiert une bonne conscience de la situation.
- Si le temps disponible est suffisant, appliquer la méthode et faire une évaluation réaliste de la situation. S'en tenir aux faits.
- Décliner "FORDEC" (Faits, Options, Risques, Décision, Exécution, Correction)
- La précipitation est source d'erreur.
- Entre la prudence et le risque, choisir la prudence.

■ Quelles questions se poser pour s'améliorer ?

- Les décisions prises ont-elles été pertinentes ?
- Le diagnostic de la situation était-il clair ?
- Pendant la résolution des problèmes, la sécurité a-t-elle été engagée ?
- Le projet d'action a-t-il été amendé en fonction des nouveaux éléments ?

COM (Communication)

■ **Définition** : capacité à échanger, de façon verbale et non verbale :

- Dans le cadre de la radiotéléphonie.
- Grâce à des signaux conventionnels.
- Avec tous les acteurs au sol.
- Avec un autre pilote, un instructeur ou un examinateur pendant le vol.
- Avec les services de la circulation aérienne (Contrôle, Afis, SIV)

■ Comment développer cette compétence ?

- S'exprimer clairement et sans agressivité.
- Connaissance, respect et rigueur de la procédure radiotéléphonie. Eviter les bavardages inutiles.
- Soigner le langage.
- Connaître précisément les signaux conventionnels.

■ Pour progresser, quelles questions faut-il se poser après le vol ?

- En biplace la communication passait-elle bien ?
- Ma procédure radio a-t-elle été conforme ?
- Ai-je tout compris, ai-je levé les ambiguïtés ?

GES (Gestion de la charge de travail)

■ **Définition** : capacité à planifier et à organiser le travail pour en maximiser l'efficacité en restant dans la limite des ressources disponibles. La finalité de la GES est d'optimiser l'utilisation des ressources pour ne pas dégrader la sécurité des vols par une situation de blocage.

■ Comment la développer ?

- Apprendre à hiérarchiser
- Sécuriser les tâches prioritaires avant toutes choses
- Lors de l'élaboration des plans d'actions prendre en compte les ressources disponibles
- Apprendre à travailler simplement.

■ Quelles questions se poser pour s'améliorer ?

- Les phases critiques ont-elles été anticipées par des briefings TEM ?
- Les tâches secondaires ont-elles été abandonnées pour réaliser des tâches prioritaires lorsque la situation l'exigeait ?
- Ai-je traqué les signaux de mauvaise GES : déséquilibre entre les ressources nécessaires et les ressources disponibles.
- Ai-je manqué d'anticipation pour réagir à une menace qui était prévisible ?
- Ai-je eu le sentiment d'être "derrière le planeur", ce qui s'est traduit par de la tunnélisation, de la surprise, et de l'augmentation du stress.

COS (Conscience de la situation)

■ **Définition** : capacité à percevoir, à comprendre la situation en lien avec le vol et à se projeter pour anticiper les événements futurs.

- Percevoir c'est détecter (ex : le taux de chute augmente fortement).
- Comprendre c'est analyser (ex : la finesse de mon planeur va être fortement dégradée).
- Se projeter c'est anticiper les impacts événements futurs (exemple : je me rapproche du terrain et s'il le faut je continue à raccourcir les trajectoires).
- Une COS adaptée permet d'anticiper, de se donner des marges et de prévoir des plans alternatifs.

■ Comment la développer ?

- Rester vigilant même dans les situations qui paraissent faciles.
- Faire des points réguliers pour valider le projet d'action en cours ou à venir
- Ne pas voler en étant fatigué
- Développer la culture du doute et traquer les indices de COS dégradée : ambiguïté, fixation, confusion.
- Pour retrouver de la COS multiplier les actions/contrôles, accomplir avec attention les tâches répétitives.

■ Pour progresser, quelles questions faut-il se poser après le vol ?

- Les anomalies ont-elles été détectées ?
- Les signes d'une conscience de la situation dégradée ont-ils été identifiés, les doutes ont-ils été exprimés et levés ?

Vous voulez en savoir plus...

<https://www.youtube.com/watch?v=AOjXn0ODuaM&feature=youtu.be>

70 ans de vol à voile en Essonne, de La Ferté-Alais à Buno...



Des ronds sous les cumulus

En vente au club...

Par correspondance, pour les frais de port, rajouter 10 € par ouvrage (Colissimo 48h00). AAVE : aérodrôme, 91720 Buno-Bonnevaux

Le livre : 36 €

Votre sécurité au décollage...

Avant le décollage

Alignement et stockage des planeurs en piste

Le prochain planeur à partir doit être au niveau du starter.



Au fur et à mesure des décollages, avancer les planeurs pour que les décollages se fassent toujours au niveau du starter.



Rien ne doit être stocké en avant du starter. La zone de cheval de bois doit être dégagée des deux côtés !



Accrochage du câble

Ne pas accrocher le câble tant que l'équipage n'est pas installé !



Départ en remorqué

Attention ! La plupart des planeurs ont deux crochets. Un crochet **avant** pour le remorquage et un crochet **arrière** pour le treuil. S'il n'y a qu'un seul crochet de treuil, le pilote du planeur doit **prévenir** le pilote remorqueur (surveillance accrue à la mise en puissance car risque de cheval de bois)



Préparation finale

Personne devant le prochain planeur qui doit partir !
On ne perturbe pas un équipage pendant qu'il effectue son CRIS !



L'interruption de tâche peut tuer !

Au décollage

Assistance et tenue de l'aile au décollage

Cette assistance au décollage doit être exclusivement effectuée par un membre de l'association, formé pour le faire !

Le "pouce levé" du pilote ne suffit pas !

Se déplacer et aller vérifier visuellement que la verrière est bien verrouillée, que le pilote est bien attaché et qu'il a bien son chapeau (sauf en voltige).



Faire un tour visuel complet du planeur pour s'assurer de l'absence d'anomalies et que tous les accessoires de stockage ou de manutention ont bien été retirés (trolley, housses, scotch, etc.).



S'assurer que la zone de cheval de bois est bien dégagée de chaque côté du planeur :
– rien de stocké en bord de piste,
– rien de posé ou en train d'être ramené côté piste.



S'assurer que les aéro-freins sont bien rentrés et il faut avoir perçu le "clac" du verrouillage. En cas de doute, demander au pilote de refaire ce verrouillage.



Quand le pouce est levé, vérifier attentivement qu'il n'y a aucun aéronef en approche finale des deux côtés du tour de piste.



Le décollage



CRIS effectué



Pas de radio = No Go



Poignée jaune en main

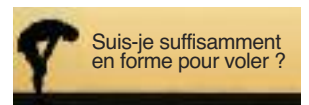


L'aile touche le sol = largage immédiat !

Les questions qu'il faut se poser avant le vol

Pilote commandant de bord

- Expérience récente ?
- Qualifications ?
- Visite médicale ?



Planeur

Il vient d'être remonté ?

- Vérification du branchement des commandes par un autre pilote.



CEN valide ?

- Vérification des documents dans le carnet de route.



Prêt pour le vol ?

- Page Recto du CRIS.



La sécurité des vols a besoin de vous !

Quelle que soit votre expérience, lisez régulièrement ces consignes et **appliquez-les !**

La sécurité à l'atterrissage

Prise de terrain sur l'aérodrome

- X Pas de raccrochage en vent arrière !**
Risque de perte de contrôle + risque d'abordage + gêne des autres aéronefs dans le circuit d'aérodrome.

Prise de terrain en campagne

- ✓** Savoir renoncer à tenter de prendre une ascendance lorsqu'on est trop bas.

La sécurité prime sur la performance !

Lors du décollage, en treuillée ou en remorqué...



...la sécurité, c'est la main sur la poignée **jaune**