Compte rendu de la réunion remorqueurs AAVE 2021

Le 30 mars 2021

La réunion était programmée en présentiel dans la salle de restaurant le 27 mars à 13h30 mais a été annulée en raison des consignes sanitaires du au COVID 19.

Elle a été transférée le 30 mars à 18h30 sous forme de visioconférence Zoom.

Présents : 9 pilotes
Philipe Clavaud / Eric Larribet / Philippe Crespin / François Besse / Laurent Boissard / Alexandre Bougouin / Franck Roche / Philippe Lhotellier / Colin Bruhière
Excusés : Jocelyn Montagné

La visioconférence a commencée à 18h 30 et a été enregistrée. Elle est disponible sous le lien suivant :
https://www.youtube.com/watch?v=9ajxDyqvij4&t=34s

Présentation du bilan d'activité remorquage 2020 :

2020: 4684 Hdv planeur totales
2019: 4951 Hdv planeur totales

2020: remorqueur PL 74 Hdv
2019: remorqueur PL 143 Hdv

2020: remorqueur SQ 96 Hdv
2019: remorqueur SQ 146 Hdv

2020: remorqueur total 170 Hdv
2019: remorqueur total 289 Hdv

2020: remorqués 2225
2019: remorqués 2601

2020: Nombre de pilotes remorqueurs ayant effectivement remorqué : 26
2029: Nombre de pilotes remorqueurs ayant effectivement remorqué : 18

Présentation des dernières consignes sanitaires :

Le vol solo est assimilé à une activité individuelle de plein air de type jogging. On doit donc respecter la règle des 10 km, y compris en vol. Les circuits sont donc impossibles, sauf cas très particuliers. Les vols en double pour des personnes de la même famille sont dans le même cas.

Le vol en double avec instructeur est assimilé à de la formation, sans limitation de distance et avec

possibilité d'activité pendant le couvre-feu. La case à cocher est celle de l'activité professionnelle, le numéro de la case dépend de l'imprimé (6 en journée et 1 pour le couvre-feu).

L'activité double commande à Buno nécessitant du remorquage, ce remorquage est donc inclus dans l'activité de formation et bénéficie donc du non limitation de distance et avec possibilité d'activité pendant le couvre-feu. La case à cocher est celle de l'activité professionnelle, le numéro de la case dépend de l'imprimé (6 en journée et 1 pour le couvre-feu).

Soyez très vigilants sur le respect des protocoles sanitaires et n'oubliez pas que des contrôles sont possibles, voire probables, sur les terrains.

Plusieurs instructeurs font part de contrôles par la gendarmerie nationale lors de leurs déplacements vers et au retour du terrain pendant le confinement et que l'attestation fournie par l'AAVE a été acceptée sans problème. Il n'y a pas eu de verbalisation.

Un modèle ce ces attestations est placé en annexe au présent compte rendu.

Rapport des incidents et des problèmes techniques survenus en saison :

Aucun incident particulier n'a été signalé par Olivier notre mécanicien sur nos deux PA25.

Cependant Olivier nous donne deux consignes :

- Pour éviter des 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 !

- Pour éviter de tordre la manette de gaz : 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 ont été rajoutées dans les classeurs des manuels de vol qui sont dans les avions.

Les pilotes sont encouragés à lire dans "SPIRALE" de février 2020 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/)

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.

En cas de manque, ces 5 remorquages peuvent être faits en supervision avec un FI(A) au sol qui surveille avec une VHF.

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.

Prise en compte des heures de remorquage dans GESASSO :

Les temps de remorquage pris en compte dans le carnet de vol **avion** de GESASSO est un temps de vol forfaitaire. Il ne faut donc pas l'utiliser pour remplir son carnet de vol avion. Ce temps de vol forfaitaire n'est présent que pour le suivi de l'expérience récent en nombre de remorqué mais pas en temps de vol. (L'expérience récente remorquage ne se compte qu'en nombre de remorqués)

Le temps de vol réel est à calculer à l'aide du total tachymètre effectué dans la journée.
L'OSRT se rempli en **Heures / Minutes** et correspond à la valeur à remplir dans votre carnet de vol avion perso.
Rappel les **carnets de route** des avions se remplissent en **Heures / Centièmes**

Retour des positions hautes au décollage :

Neuf événements ont été répertoriés par la FFVP dans les deux dernières années.
Ces événements ont provoqué :

- Deux décès et deux blessés grave de pilotes remorqueurs,
- Un blessé grave de pilote de planeur,
- Deux avions remorqueurs et trois planeurs détruits

Une action d'envergure a été réalisée par la FFVP pour essayer de contrer ces accidents graves à répétition :

Une vidéo de rappel a été réalisée sur les différentes façons dans lesquelles on peut se retrouver avec un planeur en position haute. C'est en général de pilote remorqueur qui est la victime en cas d'accident.

Vous devez donc absolument regarder cette vidéo si vous ne l'avez pas encore fait *(Elle ne fait que 12 minutes)*
https://www.youtube.com/watch?v=c3tpCoMEg_g&list=PLpXzu1mq9Vg2CZ01Z8K_cwoS1p8QyGmLv&index=5&t=576s

Un webinaire Zoom national a également été organisé pour diffuser pleins d'information au sujet des risques liés au remorquage. (500 pilotes remorqueurs présents) Ce webinaire a été découpé en 4 vidéos d'une trentaine de minutes (Une des vidéos concerne le remorquage en ULM qui n'est donc pas utile de regarder par les pilotes remorqueurs de Buno)

Ces vidéos en replay du Webinaire Sécurité remorquage sont accessibles sur la chaîne YouTube "Spirale" :
https://www.youtube.com/channel/UChxrbYw32jvwkRNcpTkAlOQ/videos

Rappels sur les procédures :
On est en période de confinement avec un peu de temps libre. Il est demandé aux pilotes remorqueurs d'en profiter pour réviser les procédures particulières et notamment le convoyage air les signaux conventionnels en cas de panne radio ainsi que les consignes en cas d'impossibilité de largage.

Convoyage Air :
https://www.youtube.com/watch?v=yCjzK1TB8Eo&t=1s

Les signaux conventionnels :
https://www.youtube.com/watch?v=SNU4jIlA7W8&list=PLpXzu1mq9Vg1sFfYrxKi_SGM7e1tDn7gq&index=4&t=457s

Impossibilité de largage :
https://www.youtube.com/watch?v=D6d2-c8QsPA&list=PLpXzu1mq9Vg1sFfYrxKi_SGM7e1tDn7gq&index=5&t=2s

Formation et entrainement au remorquage :

Pas de formation de nouveaux pilotes remorqueurs prévue cette année.

Par contre il y aura 4 DR400 pendant le CdF et on en profitera pour faire de l'entraînement avec les pilotes remorqueurs du club. Notamment de l'entrainement au convoyage air, à l'utilisation des signaux conventionnels et à l'impossibilité de largage. D'où l'intérêt de voir les vidéos dont les lien sont situés dans le paragraphe précédent…

Pilotes remorqueurs saisonniers :

On reprend les deux pilotes remorqueurs saisonnier formés l'année dernière (Alexandre et Lucas)
Une attention particulière sera apportée à ce qu'une répartition homogène soit faite entre tous les pilotes remorqueurs (Saisonniers et Club)

Championnat de France libre et 18m du 20 au 26 Juin :

Si le championnat est maintenu il devrait y avoir :
Nos deux PA25
4 DR400
1 MS 893
Une Abeille de l'armée de l'air a été également demandée mais sa disponibilité ne sera connue que tardivement.
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.

Rappel sécurité des vols :

Plan global d'action sécurité des vols pour 2021.
Lors de la visioconférence instructeurs qui s'est tenue la veille, le rapport de sécurité du DTO a été détaillé (voir le compte rendu de cette réunion)

Parmi les points retenus, il y en a une qui concerne les pilotes remorqueurs :
Efforts pour faire respecter les consignes de mise en piste 10 et 01

Malgré des consignes répétées à chaque utilisation des QFU 10 et 01 on a encore été témoin de pilotes qui convoyaient des planeurs en piste sur le bord de piste avec des golfettes et en passant dans la zone de cheval de bois alors que des décollages étaient en cours.

Si cela se produit il est demandé au pilote remorqueur de ne pas décoller, voire de couper le moteur.
Des consignes à ce sujet seront répétées en cours de saison et une focalisation sera faite lors des formations de chef de piste prévue en 2021.

Cartwheel au décollage:
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 la vidéo replay)

Décollage interrompu :
Voir le REX en annexe à ce compte rendu.

Il est rappelé qu'en cas de panne pendant l'accélération au sol à Buno la consigne est claire : **Cisaillement immédiat et l'avion remorqueur dégage immédiatement à l'opposé des hangars** (quel que soit le QFU utilisé.)

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 :

- 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.

- 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

- 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 correctement 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. (Rappel c'est une impulsion sur le bouton <u>au-dessus</u> du manche qui permet de lancer 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 **planeur** 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).

  Le temps de vol réel est à calculer à l'aide du total tachymètre effectué dans la journée.
  L'OSRT se rempli en **Heures / Minutes** et correspond à la valeur à remplir dans votre carnet de vol avion perso.
  Rappel les **carnets de route** des avions se remplissent en **Heures / Centièmes**

- 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.
- 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 a été rajouté sur les fiches d'activité des avions.
- Pour un convoyage air au-delà de 85 Nm qui va donc nécessité un ravitaillement carburant à l'extérieur il faut absolument avoir un contact téléphonique avec la station de ravitaillement pour être absolument certain de la disponibilité de ce ravitaillement avant le départ.
- Attention au givrage en descente lors de la descente en situation d'humidité relative forte et température inférieure à +10° (notamment sur les remorquages voltige) La proximité entre la température et le point de rosé des METAR des terrains voisins peut être une alerte !
- Pour les convoyages air il est demandé à tous les pilotes remorqueur de prendre un GPS ou d'avoir une application GPS sur une tablette.
- **Une prise allume cigare est disponible dans nos 2 PA25 pour brancher un appareil de navigation.**

Tous les points à l'ordre du jour ayant été traités, la réunion s'est terminée vers 20h.
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

Liste des annexes :

1. Attestations AAVE pour le confinement
2. REX arrêt décollage remorqué

Annexe 1

au compte rendu de la réunion remorqueurs AAVE 2021

ASSOCIATION AERONAUTIQUE DU VAL D'ESSONNE
Affiliée à la Fédération Française de Vol en Planeur
N° SIRET : 785 216 292 000 17
DTO : FR.DTO.0287

ATTESTATION DE SUIVI DE FORMATION

Je soussigné Franck Roche, Chef Pilote au sein de l'Association Aéronautique du Val d'Essonne
Certifie que l'élève pilote suivant :

NOM : Prénom :

Date de naissance :

Adresse du domicile :

Est bien inscrit au sein de l'école de pilotage (FR.DTO.0287) en qualité d'élève pilote et suit la formation de pilote de planeur (SPL/Saiplane Pilot Licence).

Date:

Lieu de la formation : **Aérodrome de Buno-Bonnevaux, Hameau de Mézières,**
91720 BUNO-BONNEVAUX.

A cet effet, je certifie que ses déplacements entre son domicile et son lieu de formation sont justifiés (case 6 – Attestation dérogatoire COVID19 – ministère de l'intérieur.

Signature et cachet Responsable de structure

Fait à Buno Bonnevaux le __/__/2021

ASSOCIATION AERONAUTIQUE DU VAL D'ESSONNE
Affiliée à la Fédération Française de Vol en Planeur
N° SIRET :785 216 292 000 17
DTO : FR.DTO.0287

LETTRE DE MISSION DE BENEVOLAT

Je soussigné Franck Roche, Chef Pilote au sein de l'Association Aéronautique du Val d'Essonne
Certifie que le bénévole suivant :

NOM : Prénom :

Date de naissance :

Adresse du domicile :

Est mobilisé dans le cadre d'une mission urgente en qualité de bénévole.

Description de la mission :

Maintenance planeur / Pilote instructeur / Pilote remorqueur *(Rayer les mentions inutiles)*

Date / période de la mission :

Lieu de la mission : **Aérodrome de Buno-Bonnevaux, Hameau de Mézières, 91720 BUNO-BONNEVAUX**.

Et est assuré par la structure d'accueil du bénévole.

A cet effet, je certifie que ses déplacements entre son domicile et son lieu de mission ne peuvent être différés et sont indispensables à l'exercice d'activités pour l'aide à bonne marche de l'association.

Signature et cachet Responsable de structure

Fait à Buno Bonnevaux le __/__/2021

A. A. V. E. AÉRODROME 91720 BUNO-BONNEVAUX Tel : 01 64 99 49 41 aave@free.fr CENTRE DE VOL A VOILE

Annexe 2

au compte rendu de la réunion remorqueurs AAVE 2021

Fédération Française de Vol en Planeur

Retour d'Exprérience - Vol en Planeur

Fermer

imprimer la page

Retour d'Expérience - Vol en Planeur (id=8226)

Date Vol :	10/03/2021	**Nature du vol :**	Vol en Planeur
Météo :	Favorable	**Nature Description:**	LOCAL
Planeur (Motorisé):	DR400 - 180	**Phase du vol :**	Envol
Transpondeur :	Mode C	**Phase Description:**	REMORQUAGE
GPS :	Oui		
FLARM :	Oui		
Bandes Anti-Collision :	Oui		

a répondu : *de façon **anonyme***
Nom :
Prénom :
Courriel :

Titre : **Décollage interrompu**

Description : Décollage axe 240 à Saint-Auban, avec un ASW27. Vent faible. Après la mise en puissance, j'observe un grand nombre d'oiseaux au sol (une cinquantaine), de part et d'autre de mon axe de décollage. Habituellement, ces oiseaux dégagent sur les côtés lorsqu'ils entendent l'avion approcher. Cette fois-ci, ils ne décollent que très tardivement, et surtout, avec une trajectoire convergente à la mienne. Je suis à ce moment là à quelques instant d'initier la rotation de l'avion, tandis que le planeur derrière vient de quitter le sol. Au vu de la trajectoire des oiseaux, j'ai jugé qu'il serait trop dangereux de décoller, la collision était quasiment inévitable. Je décide alors de réduire les gaz, et annonce à la radio Largue ! Largue ! au planeur. Je commence à dévier légèrement vers la droite, sans freiner, pour laisser la place au planeur de se poser. Par sécurité, je décide de larguer le cable de mon côté. Une fois que j'aperçois le planeur sur le côté de l'avion, je commence à freiner. Il n'y a aucun dégât.

Commentaires : Ayant une très jeune expérience en tant que pilote remorqueur, c'est plutôt mon expérience de pilote avion qui a servi. La décision a été rapide, le risque de collision aviaire était trop grand. Dans tous les cas, avec ou sans planeur derrière, j'aurai pris la décision d'arrêter le décollage. En cas de décollage, et de collision, l'attelage aurait sûrement été en danger, et nous aurions pu finir dans la Durance, puisque nous n'avions plus beaucoup de piste devant nous.

Enseignement : La première erreur est que je n'ai pas aperçu les oiseaux avant de débuter la mise en puissance. Dans le cas contraire j'aurai pu maintenir et demander une assistance pour les faire dégager. Depuis je porte une plus grande attention à leur éventuelle présence dans l'axe de piste. Ensuite, je pense que la décision d'interrompre le décollage était la bonne, étant donné qu'à ce moment-là il restait suffisamment de piste pour s'arrêter. Cependant il y avait un fort risque de collision entre le planeur et l'avion, car le premier était déjà en vol, alors que le second était encore au sol. L'avion a donc ralentit plus rapidement que le planeur. Par chance chacun a pu dévier d'un côté ou de l'autre. Il pourrait être intéressant de prévoir ce genre de trajectoire, par exemple : l'avion s'écarte à droite, le planeur à gauche. Enfin, malgré mon message radio, le planeur n'a pas largué le câble. Si je ne l'avais pas largué par sécurité, il y aurait donc eu un problème... Cela s'explique sûrement par le fait que le pilote du planeur a été surpris de l'interruption du décollage, et qu'il s'est concentré pour poser sa machine en évitant l'avion. Commentaires FFVP : L'arrêt-décollage était la bonne décision. Comme rappelé lors du webminaire (2021) sur le remorquage, sur chaque plate-forme, des procédures d'interruption du décollage en remorquage doivent être définies et connues de tous. Elles sont à définir selon l'environnement local, aux différents QFU. Dans tous les cas, il est important que le pilote remorqueur dégage l'axe du planeur et largue ou cisaille le câble. Ceci ne doit pas se faire au détriment de la trajectoire. Le pilote du remorqueur doit pouvoir amener la main sur la poignée et la trouver sans hésitation. Le pilote du planeur ne peut pas faire grand chose d'autre que de poser le planeur, puis dégager l'axe et freiner. Il est difficile d'avoir une main sur la poignée et les aérofreins en même temps car une fois le planeur décollé, la main a quitté la poignée jaune. A noter que le pilote de planeur aurait pu lui aussi prendre la même décision. Enfin, le retour de la faune sur les aérodromes (conséquence du confinement et de la baisse d activité) peut rendre ce risque plus fréquent.