Association Aéronautique du Val d'Essonne
✈ Aérodrome
91720 Buno-Bonnevaux

✉ contact@aave.fr
http://www.aave.fr
☎ +33 1 64 99 49 41

Compte rendu de la réunion des pilotes remorqueurs

28 janvier 2023

Edité par : Philippe Lhotellier

Version 1.0 du 01 02 2023

Association Aéronautique du Val d'Essonne
Association loi 1901 reconnue d'intérêt général, agrée par arrêté du Ministère de la Jeunesse et des Sports n° 91S112 et affiliée à la Fédération Française de Vol en Planeur sous le N° 023/68, enregistrée au Répertoire National des Associations sous le N° RNA : W912 001 190
SIREN : 785 216 292 | SIRET : 785 216 292 00017 | TVA : FR08 785 216 292

Présents : 13 pilotes remorqueurs

Franck Roche / Philippe Lhotellier / François Besse / Jocelyn Montagné / / Lucas Carsoux / Alain Goutel / Baptiste Monet / Barthélémy Gras / Antonio Riancho / William Rawlinson / Franck Thibault / Antoine Gabet / Eric Schwartzweber

Excusés : Colin Bruhiere / Nathalie Rostaing / Eric Larribet / Philippe Crespin / Denis Defauchy / Philippe Clavaud / Alexandre Bougoin / Xavier Kirlian /

La réunion a commencé à 10 h00 h et s'est terminée à 12h30

Etat des lieux :

Un petit état des lieux est fait après les problèmes survenus la saison dernière et qui ont entraîné une nette dégradation de l'ambiance, une assemblée générale extraordinaire et un changement de conseil d'administration.

Les nouveaux tarifs pilote remorqueur :

Une explication est faite sur le principe des nouveaux tarifs.

Une vidéo est disponible qui explique cela dans le détail : Cliquez ICI

Points clés :

- Le pilote remorqueur paye 300 € de participation aux frais à l'inscription
- Il fait un chèque de 300 € non débité correspondant à son forfait remorqueur
- Si en fin de saison son activité de remorquage atteint au moins 100 points le chèque ne sera pas encaissé et le forfait sera offert
- 10 remorqués effectués génèrent 1 heure de CDB offerte en planeur
- Les heures de vol en CDB peuvent être effectuées dès le début de saison. (Le bilan heures CDB / nombre de remorquage n'est effectué et éventuellement facturé qu'en fin de saison)
- Pour les particularités et les détails, reportez-vous à la vidéo ou au tarif officiel.

Attribution des points :

1 remorqué = 0,5 point

1 journée de permanence = 3 points

Nota : La présence à cette réunion de début de saison a donné aux pilotes remorqueurs présents l'attribution de 5 points (Dans le cadre d'une journée de cours théorique)

Réduction d'impôts si on fait du bénévolat :

Une présentation est faite du principe de reçu de dons aux œuvres qui permet de déduire de ses impôts les frais de déplacement pour une activité bénévole.

Un exemple est donné.

Cliquez ici pour plus d'informations

Présentation du bilan d'activité 2022 comparé à celui de 2019, 2020 et 2021 :

Heures de vol en remorquage : 193 h (PL) 157 h (SQ) Total = 350 h

Nombres de remorquages : 1380 (PL) 1426 (SQ) Total = 2863

Nombre de pilotes effectifs en remorquage : 21 pilotes

Activité 2021 :

Heures de vol en remorquage : 155h (PL) 152 h (SQ) Total = 307 h

Nombres de remorquages : 1596 (PL) 1271 (SQ) Total = 2867

Nombre de pilotes effectifs en remorquage : 19 pilotes

Activité 2020 :

Heures de vol en remorquage : 74h (PL) 96 h (SQ) Total = 170 h

Nombres de remorquages : 820 (PL) 953 (SQ) Total = 1773

Nombre de pilotes effectifs en remorquage : 26 pilotes

Politique de sécurité des vols du DTO :

Le projet de rapport de sécurité du DTO pour la DSAC préparé par Philippe Lhotellier et Franck Roche est ensuite présenté. (Voir le document final en annexe)

Ce projet a été ajusté et amendé en direct au fil des discussions en séance et a été validé. Il servira de support à la réunion générale de sécurité du DTO prévue le 4 mars 2023

Reportez-vous au document " Rapport de sécurité FFVP du DTO N°287 AAVE 28 janvier" pour voir le détail des discussions.

Points clés de ce rapport :

Les précurseurs décelés en cours d'année :

- Nombreux atterrissages sans radio
- On a constaté régulièrement des approches trop basses
- Des aéronefs extérieurs sont encore passés à plusieurs reprises vertical terrain en plein dans le box pendant des séances de voltige sans être sur la fréquence.
- Risques de collision en ascendances dans des vols locaux

Accidents et incidents survenus sur la plateforme :

- Bouchon de réservoir oublié après un complément de plein de PA25
- Collision au sol entre une Golfette de piste et un planeur amarré en bord de piste
- Blocage de commandes par eau gelée en provenance des ballasts
- Incursion mineure en classe A par un avion remorqueur lors d'un convoyage air
- Panne d'anémomètre sur PA25
- Vibrations du moteur sur PA25
- Collision au sol entre une aile du SF25 et un hauban de la manche à air

Phase d'analyses des événements survenus dans le DTO de Buno :

Oubli de remettre le bouchon du réservoir sur un PA25 après le complément de plein du soir :

Pendant qu'il fait le plein, un membre vient voir le pilote et lui parle d'un problème radio sur son planeur qui est dans le hangar propriétaire. Le pilote termine le plein, remplit le classeur de la pompe et comme il était seul et qu'il ne pouvait pas rentrer l'avion, il est allé voir le planeur en question.
Le problème radio a été solutionné et quand il a pu avoir de l'aide, il a rentré l'avion sans penser au bouchon qui était resté sur le capot moteur. Il a ensuite fermé les portes du hangar.

Analyse :
C'est clairement l'interruption de tâche et le manque de concentration du pilote sur la procédure en cours qui sont les raisons de cet oubli.
Il n'a pas porté à conséquences car le pilote remorqueur du lendemain s'est aperçu de l'absence du bouchon lors de sa visite prévol et l'a remis en place avant le premier décollage.

Panne d'anémomètre sur avion remorqueur PA25 :

Un pilote part faire un vol d'entraînement en PA25 sans planeur après 2 ans d'arrêt de remorquage.
Après la rotation, il se rend compte que l'anémomètre est bloqué à zéro.
Il se reporte en vent arrière, prévient son instructeur qui le supervisait au sol et se pose sans problème.

Analyse :
Après examen de l'avion par le mécanicien, il est trouvé 2 gouttes d'eau dans le Pitot.

Mesures prises :
Rappel au pilotes remorqueurs qu'on ne doit pas utiliser le jet d'eau pour nettoyer la partie de l'aile où se trouve le tube Pitot
Ajout de caches-Pitot qui restent en permanence et qui s'ouvrent automatiquement dès qu'il y a de la vitesse grâce à une action du vent relatif qui appuie sur une palette et fait basculer l'obturateur.

Suspicion d'incursion mineure de classe A par un avion remorqueur lors d'un convoyage Air :

Double dépannage air à effectuer entre Chartres en Buno. Le pilote du remorqueur fait le premier et une fois le planeur largué en local de Buno, il retourne à Chartres pour aller chercher le second. Lors du deuxième retour en remorquage vers Buno, il suit approximativement la même trajectoire. Au milieu du vol, le pilote du planeur l'alerte sur le fait qu'il va pénétrer la classe A. le doute s'installe dans son esprit et il oblique nettement vers le sud pour éviter le coin de la zone qu'il avait pensé pouvoir pénétrer et qui, en fait, n'a pas un plancher de FL65 mais de 3.500QNH. Il se rend compte qu'il a donc sans doute pénétré la zone lors du convoyage précédent.

Analyse :

Avant de décoller de Buno, le pilote comptait gérer l'évitement de la classe A grâce à sa tablette numérique au cours du vol. En fait, quand il a voulu vérifier, il a sans doute cliqué sur une mauvaise position car les zones sont proches et les lignes serrées. Il a lu un plancher à FL65 par erreur.

Mesures prises :

Le chef de piste mis au courant a téléphoné à Seine Info pour signaler l'événement et demander si cela avait généré un problème dans le but de rédiger un CRESAG. Le contrôleur du SIV a répondu qu'à l'heure tardive où s'est produit l'événement la zone en question n'était pas active et que le dépôt de CRESAG n'était pas nécessaire.

En fait après étude plus attentive le contrôleur parlait sans doute de la zone R3106 C co-implantée. La classe A étant permanente un CRESAG aurait donc dû être fait. Il s'agit d'une erreur.

Moralité, il faut préparer sa navigation avec attention et si le pilote du planeur possède un moyen de navigation précis, il faut le mettre à contribution pour qu'il surveille la trajectoire et travailler en équipage !

Vibrations en vol sur avion remorqueur PA25 :

Après une dizaine de remorqués sans le moindre problème (et 2h le jour précédent), apparition soudaine de vibrations provenant de l'avant lors de la mise en puissance ainsi qu'à régime max continu. Les commandes moteurs se sont également mises à vibrer. Par précaution, le pilote prend la décision de ne pas poursuivre les remorqués avec cet avion et demande une inspection par le mécanicien.

Analyse :
L'hélice était neuve et avait été installée deux semaines plus tôt. Il est prévu pour ce type d'hélice quadripale en bois de faire un resserrage après quelques heures d'utilisation. Ce resserrage avait déjà été fait par le mécanicien et après vérification il était normal. Par contre l'hélice avait été livrée avec 4 autocollants. (Un sur chaque pale.) Le problème venait d'un autocollant qui commençait à se décoller du côté bord d'attaque sur une pale avec un gravillon qui était coincé dans le collage.

Mesures prises :

Le fait de décoller cet autocollant et celui de la pale opposée a fait disparaître les vibrations.

Moralité, en prévol il faut être attentif à l'état des autocollants placés sur les hélices. Une deuxième quadripale a été livrée. Il faudra donc faire attention car le problème pourra se reproduire sur cette deuxième hélice.

– Accidents et incidents survenus dans d'autres DTO :

Pour cette partie de l'analyse, les documents utilisés ont été :

- Le rapport d'activité du BEA
- Le rapport annuel de la DSAC
- L'annual safety review de l'EASA
- Le listing des accidents de la FFVP
- Les REX de la FFVP

Le bilan cette analyse donne comme événements les plus récurrents pour le remorquage :

- De nombreux incidents de remorquage (8 positions hautes en 2022 et 34 dans les dix ans)
- De nombreux décollage avec un planeur mal configuré
- Plusieurs risques de collision en vol
- Performances dégradées avec les fortes températures

Relevé des positions hautes en France pour 2022 :

Une position haute de planeur après le décollage a été filmée par une caméra de surveillance. Cet événement est survenu suite à une ouverture verrière intempestive de la verrière du planeur. Le pilote remorqueur n'a pas cisaillé le câble suffisamment tôt et n'a pas pu malheureusement garder le contrôle de son avion. Il est décédé dans cet accident.

REX	17/02/2022	DR400	Turbulence, position haute, rattrapage	
ANEPVV	08/05/2022	Pégase	DEC remo ; début position haute ; correction brutale , percute le sol	AD Haguenau
REX	14/05/2022	MS893	Mise en virage et montée du planeur sans larguer	
REX	08/07/2022	Discus B	Turbulence, position haute, rattrapage	
BEA	12/07/2022	DR300	Passage position haute ??????	Revel
REX	16/07/2022	IKARUS	Turbulence, position haute, largage	
REX	25/07/2022	ASK13	Passage position haute, largage par FI	
REX	15/09/2022	LS4	Non largage, position haute, nez arraché	

La vidéo a été diffusée et est disponible sur le PowerPoint de support de la réunion.

Cet événement ne s'est pas produit en France mais en 2022 parmi les 8 positions hautes françaises recensées il y a eu 1 pilote remorqueur tué et 3 d'avions ou d'ULM détruits.

La FFVP dans son programme de prévention annuel prévoit une campagne de sensibilisation auprès des pilotes de planeur car dans la majorité des cas ce sont eux qui sont à l'origine des départs en position haute.

Il a aussi été présenté la liste des 31 REX concernant les incidents de remorquage en 2022 :

Identifiant	Date	Titre
2022/0119	26-12-2022	Atterrissage train rentré sur le vert
2022/0113	16-11-2022	Au sol, le câble de remorquage passe sur l'aile du planeur et arrache l'aileron
2022/0112	10-11-2022	ASK13 ayant tapé contre une remorque privée (incident survenu au sol)
2022/0110	03-11-2022	Remorquage planeur
2022/0106	10-10-2022	Incident de remorquage
2022/0103	20-09-2022	Incident remorquage ULM-LS4
2022/0102	19-09-2022	Incident remorquage
2022/0101	18-09-2022	Fuite d'essence en cabine remorqueur
2022/0100	17-09-2022	Dégagement du remorqueur avant le largage du planeur
2022/0095	31-08-2022	AF non verrouillés au décollage
2022/0094	29-08-2022	Ouverture verrière WT9 en vol
2022/0093	27-08-2022	Oubli d'une annonce
2022/0091	25-08-2022	Oubli du BO avant décollage
2022/0088	12-08-2022	Casse verrière arrière G103 vol solo (élève lâché)
2022/0083	28-07-2022	Positions hautes
2022/0076	20-07-2022	Remorquage : notion d'altitude/densité en relation avec la température.
2022/0069	07-07-2022	Panne batterie / risque de collision en finale.
2022/0062	14-06-2022	Installation à bord avec trolley en place
2022/0056	23-05-2022	Impossibilité largage du côté planeur, poignée désolidarisée
2022/0053	16-05-2022	Non largage et mise en virage
2022/0038	18-04-2022	Perte de puissance remorqueur en montée initiale
2022/0035	15-04-2022	Incident du remorqueur au cours d'un remorquage
2022/0034	15-04-2022	Crash en ASH25
2022/0029	07-04-2022	Echappée de vitesse du remorqueur en phase de montée
2022/0028	06-04-2022	Rapprochement dangereux d'un avion par rapport au remorqueur
2022/0027	06-04-2022	Perte de contact visuel du terrain
2022/0025	04-04-2022	Mauvaise tenue d'assiette du remorqueur
2022/0022	01-04-2022	Ouverture verrière pendant le remorquage
2022/0014	04-03-2022	Le pneu crève à l'atterrissage
2022/0009	21-02-2022	Position haute
2022/0002	30-01-2022	Sortie des AF en treuillée

Programme de maintien des compétences des pilotes remorqueurs mis au point par la commission formation de la FFVP :

Quand on a une qualification de pilote remorqueur et qu'on remorque au moins le minimum pour la conserver, (5 remorquages dans les 24 mois) on peut rester remorqueur toute sa vie de pilote sans avoir de maintien de compétence spécifique au remorquage. Seule l'expérience récente de prorogation SEP est nécessaire.

En conséquence, la commission formation de la FFVP a mis au point un programme d'entraînement spécifique qui est recommandé mais pas obligatoire.

Ce programme consiste en deux séances d'entraînement sur deux ans. (une par an) Les années paires une séance d'entraînement sans planeur et les années impaires une séance d'entraînement en remorquage planeur.

Il est possible que les années paires, le vol avec FI pour la prorogation SEP (donc sans remorquage) soit utilisé, mais dans ce cas-là il est judicieux de prendre comme programme d'entraînement celui qui est proposé par la FFVP.

Voici le programme prévu :

Modules A (année impaire) Vol en remorquage de planeurs

Contenu théorique

- Réglementation : CDB de l'attelage
- Méthode de gestion carburant opérationnelle
- Rappel sur les procédures normales
- Limitations
- Vitesses d'utilisation en fonction des planeurs tractés
- Révision des signaux conventionnels
- Procédure de convoyage (vidéo)
- Procédure de décollage sans assistance
- Procédures d'urgence (arrêt décollage, AF sortis, position haute, impossibilité de largage du planeur)
- Facteurs humains : Fatigue, chaleur, routine, vigilance, pression temporelle du groupe…

Contenu pratique

- Remise à Niveau Pilote remorqueur avion vol avec le planeur

- Inspection câble, fusibles, enrouleur, essai du crochet de remorquage du remorqueur
- Mise en route – Chauffage – Contrôles moteur. Check list complète.
- Roulage avec le câble et alignement devant le planeur. Choix de la vitesse de montée.
- Échange radio avec le planeur.
- Tension du câble. Surveillance rétroviseur.
- CEV (check list réduite)
- Vérification des objets non arrimés, briefing avant décollage (TEM).
- Roulement notion d'accélération satisfaisante, définition d'un point de décision.
- Prise d'assiette adaptée.
- Stabilité des tenues d'assiette et des vitesses.
- Suivi précis des trajectoires définies.

- Gestion du local. Anti abordage respecté.
- Choix de la zone de largage.
- Procédure de largage. Sécurité. Éloignement avant de descendre.
- Enroulement du câble (si nécessaire)
- Choix de la trajectoire et conduite moteur.
- Intégration dans le circuit, approche décélérée dans un plan avec maîtrise de la vitesse.
- Survol des obstacles.

Exercices complémentaires

- Procédure de convoyage.
- Remise de gaz avec le câble.
- Atterrissage sur une autre piste ou vent arrière

Modules B (année paire) Vol sans planeur

Contenu théorique

- Revue des aspects règlementaires du remorquage en avion ou en ULM concernant le pilote, la machine.
- Révision du manuel de vol notamment : Notions de limitations au décollage (masse, vent, état de piste, altitude du terrain et température).
- Révision d'un système de l'avion (carburant, électrique, particularité du système de l'enrouleur…)

Théorie opérationnelle

- Les raisons du renoncement en remorquage
- Briefing sécurité (TEM)
- Procédures urgences (y compris réflexions concernant collision aviaire)
- Retours d'expériences
- Revue des procédures et particularités locales

Contenu Pratique

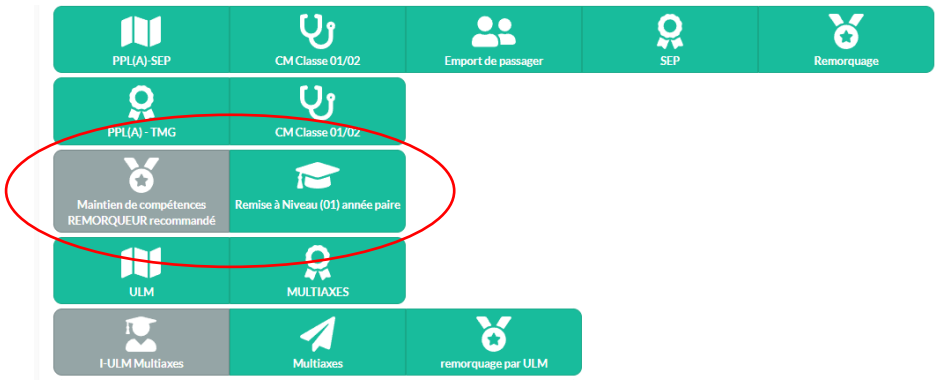
- Remise à Niveau Pilote remorqueur avion vol sans le planeur

- Mise en route – Check list complète et réduite.
- Décollage - Montée en secteur à différentes vitesses.
- Virages à grandes inclinaisons.
- Vol lent et décrochage.
- Intégration circuit standard – Respect carte VAC.
- Tour de piste – atterrissage de précision.
- Procédure de remise des gaz

- Procédures d'urgence

- Panne après décollage y compris perte de puissance
- Atterrissage en campagne (moteur réduit ou IVV)
- Vibrations moteur (prise de décision)
- Feu moteur
- Pression d'huile

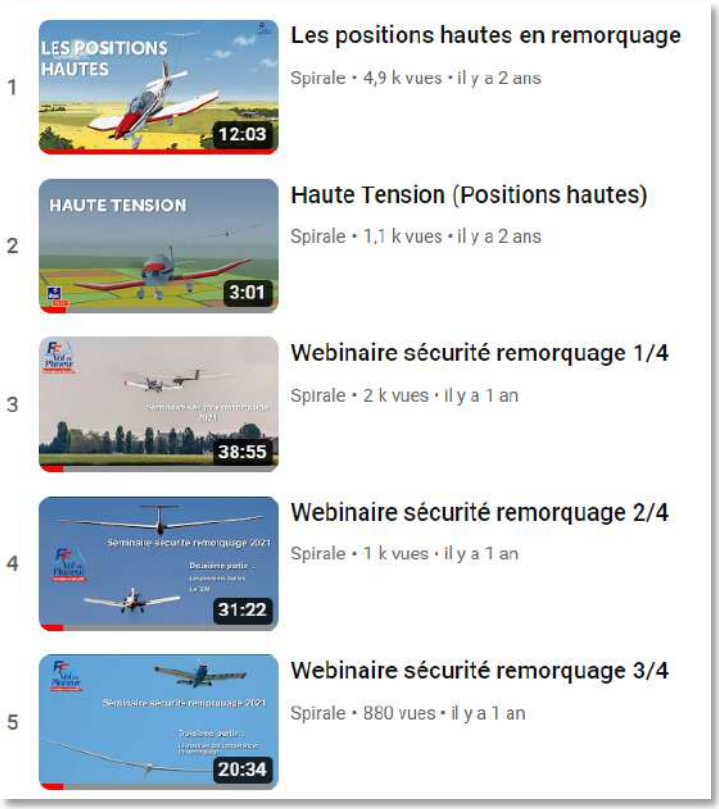
Ce maintien des compétences bien que recommandé et non obligatoire sera surveillé par GESASSO



Ce maintien des compétences pourra être réalisé à Buno en louant un DR400 pendant une période en début de saison ou pendant le championnat de France avec un des avions remorqueurs détachés pour la compétition.

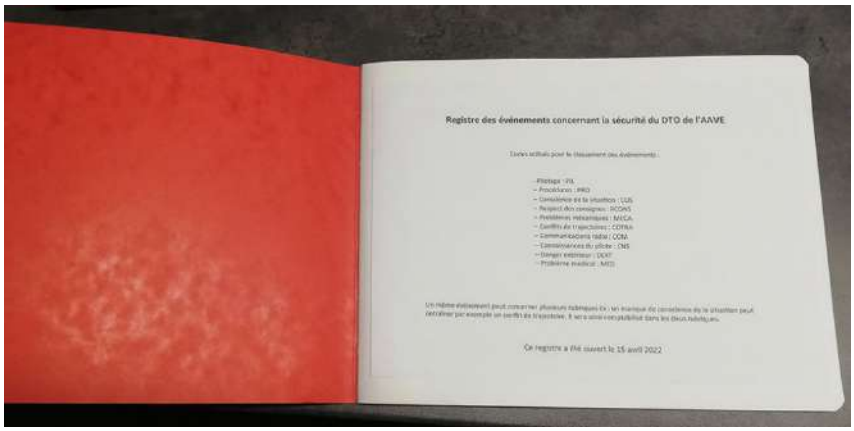
La grande majorité des pilotes remorqueurs présents à la réunion a été favorable à la proposition de réaliser cet entraînement.

Pour mémoire la totalité des procédures normale et particulières du remorquage est présente sous forme de vidéo de briefing sur la chaîne YouTube Spirale :



- Registre des événements de sécurité du DTO :

  - Un registre rouge est dans le bureau de Franck. C'est le registre des événements de sécurité dans lequel tous les événements impactant la sécurité des vols doivent être notés. C'est au chef de piste de penser à le remplir en fin de journée. Chaque événement doit générer un REX (et éventuellement un CRESAG si l'événement est dans la liste des situations qui l'exigent)



- Plan global d'action :

Pour l'année 2023 le plan global d'action qui a été déterminé est le suivant :

- Sensibilisation des pilotes de planeur au risque des positions hautes. (On ne quitte jamais l'avion des yeux) Faire une campagne de rappel sur les vidéos réalisées à ce sujet (Chaîne YouTube Spirale)

- Standardisation du tour de piste et gestion des écarts / Entraînement PTU et rattrapage de plan

- Amélioration de la gestion des batteries.
  Test des chargeurs et remplacement de ceux qui sont défectueux,
  Vérification avec un appareil adéquat de la résistance interne de toutes les batteries du club et remplacement de celles qui sont hors normes par des batteries LiFePO4

- Travail sur le risque de collision :

  - Pas d'arrivée haute énergie dans les ascendances en local d'un aérodrome en particulier en local de Buno.
  - Il a été décidé d'équiper toute la flotte club avec des Canopy flasher. (Flash rouges installés sous l'avant de la verrière)

- Formation des stagiaires au maniement des golfettes au sol (Thermiques et électriques)

  En illustration du plan d'action et notamment sur les risques de collisions, il est présenté un site qui repère et affiche les événements de quasi collisions en se basant sur les trajectoires enregistrées par les FLARM : CLIQUEZ ICI

-

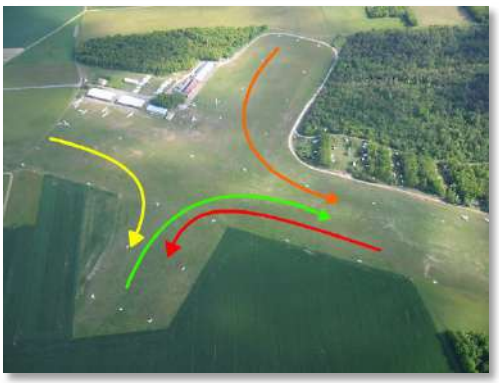
- Rappels de sécurité :

Sauf sur le QFU 10 où on tourne à droite après décollage et où on s'éloigne de la vent arrière planeur, sur tous les autres QFU on tourne vers la vent arrière planeur après le décollage.

Cela implique qu'avec nos PA25 qui sont puissants, si on tire un planeur léger, on va passer dans le début de vent arrière à une altitude ou on sera susceptible de rencontrer un planeur qui débute une approche surtout s'il est un peu bas. De plus les trajectoires seront latérales et convergentes ce qui augmente la menace. Il faut donc être vigilant et être attentif aux positions des planeurs en approche et dans le tour de piste dès le décollage !

En cas d'arrêt décollage ou de panne moteur à l'accélération au décollage :

Cisaillement immédiat du câble et dégagement rapide à l'opposé des hangars. Se rappeler qu'en cas d'arrêt décollage, il faut réagir rapidement (Dégager et cisailler le câble) car le planeur sera au niveau de l'avion environ deux secondes après l'immobilisation de l'avion.



Nota important : Le cisaillement ne fonctionne que si le câble est tendu, ce qui ne sera pas vraiment le cas dans cette situation. Il faut donc faire des cisaillements répétés. Le planeur ayant du mal à s'arrêter le câble risque de se retendre et entraîner la queue de l'avion si le pilote du planeur n'a pas largué. Dans ce cas, cisailler à nouveau.

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)

Ce 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 posée 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 donc partir au maxi à :

Coucher du soleil - 2h 30'

Consigne d'Olivier notre mécanicien :

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.
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)
Attention ! Il faut bien vérifier le verrouillage du PRIMER après son utilisation !

Nouvelles portes en construction :

Plus légères et mieux adaptées au souffle des hélices quadripales.

Consigne : Ne pas rouler ni voler avec les portes ouvertes ! Les charnières sont fragiles

Disparition des goupilles sur les portes droites. Il sera donc à nouveau possible de rentrer par le côté droit ce qui évitera de mettre des coups de pieds dans la manette de gaz.

Championnat de France classe club : (Du 23 au 29 Juillet 2023)

Le directeur de la compétition sera François Hersen. Le dispatching et le remorquage seront gérés par Philippe Lhotellier, le Scoring assuré par Jean-Claude Ferdinand. Christophe Abadie va s'occuper des préinscriptions, de la Com et des procédures locales.

Au niveau des avions en plus des deux nôtres, des réservations ont été faites pour :

1 PA25 / Un rallye 235 cv / Un rallye 180 cv / 3 DR400- 180 / le DR380 fédéral / 1 Abeille militaire.

L'idéal étant d'avoir 7 à 8 avions pour un total de 50 planeurs

Il a donc plus d'avions retenus que nécessaire. C'est pour pouvoir gérer des indisponibilités non prévues.

La liste des avions finalement présents sera décidée un peu avant le CDF, les autres restant en secours.

Comme les autres années, il est demandé aux pilotes remorqueurs de se préinscrire sur le planning pour qu'on puisse avoir une estimation des pilotes disponibles pendant cette période. Merci !

Rappels sur la charte du pilote remorquer de Buno :

Il a ensuite été fait un scan des points clés de la Charte du pilote remorqueur. Ces points clés sont sur le PowerPoint qui a servi de support à la réunion. Un lien de téléchargement a été fourni avec le mail d'accompagnement de ce compte rendu. La charte est également en annexe à ce compte rendu.

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 de remorquage en sécurité à tous !

Philippe LHOTELLIER
Responsable de la commission
"formation et sécurité des vols"
+33 6 80 72 45 01

Association Aéronautique du Val d'Essonne
contact@aave.fr +33 1 64 99 49 41
Aérodrome, 91720 Buno-Bonnevaux
https://www.aave.fr/

Franck ROCHE
Chef Pilote et Responsable Pédagogique
du DTO
+33 6 13 45 96 05

Association Aéronautique du Val d'Essonne
contact@aave.fr +33 1 64 99 49 41
Aérodrome, 91720 Buno-Bonnevaux
https://www.aave.fr/