

Spirales

Buno - Février 2016



Spirales

1/2016 Bulletin d'information de l'AAVE

Sommaire

2 - Edito

Communication interne...

3 - Assemblée générale

- AG le 13 mars 2016

- Activités en 2015

- Agenda 2016

4 - Chef de centre

Benoît-Jacques Pontanus

6 - Début de saison !

Quelques rappels utiles

8 - Stage montagne

Saint-Crépin 2016

10 - Le point sur le treuil

Nouveau mode de lancement à Buno

Prise en compte

12 - Utilisation de l'Eurofox

Réchauffage carburateur...

14 - Notification d'événements

Une obligation réglementaire

16 - Compétition

Championnats sur E14...

Retour sur le Mange-Mil

20 - Facteurs humains

- Confusion de commandes

- Bilan carburant

23 - Carnet gris

Disparitions...

Communication interne...

Ce bulletin est le nouvel outil de communication interne au sein de l'AAVE. Il complète ainsi les différents autres moyens aux spécificités différentes tels que :

- **le site internet** : c'est la vitrine vers l'extérieur (avec une partie réservée aux membres) précisant l'organisation du club, la flotte, les tarifs, les différentes offres de pilotage, etc. www.aave.fr

- **le facebook**, notamment disponible via le site internet, permet de diffuser informations et photos sur l'actualité ponctuelle au sein de l'association.

- **le mailing**, via yahoo, permet d'alerter rapidement l'ensemble des membres de l'AAVE sur un point donné, de l'indisponibilité de l'Eurofox pour cause technique aux travaux d'hiver.

Ce bulletin (version numérique du Buno-Flash de jadis) permet de compléter ces moyens, en pouvant développer plus en détails certaines informations à destination des utilisateurs de la plate-forme de Buno-Bonnevaux, qu'ils soient vélivoles et/ou pilotes d'ULM ou avion.

Sa parution se fera en fonction des besoins et non selon une périodicité prédéfinie. Si vous souhaitez transmettre un retour d'expérience, publier le récit d'un vol, indiquer des données pratiques sur l'utilisation d'un matériel ou toute autre information susceptible d'intéresser les membres, n'hésitez pas à adresser au club texte et photos. Ce bulletin sera dorénavant téléchargeable sur le site de l'AAVE, une alerte via le yahoogroup avertissant les membres qu'un nouveau numéro vient d'être diffusé. ■

Assemblée générale Dimanche 13 mars

L'assemblée générale de l'Association aéronautique du Val d'Essonne (AAVE) aura lieu le dimanche 13 mars dans les locaux du club.

Une convocation sera adressée par courriel aux "membres de l'année précédente et de l'année en cours" (article 22 des statuts) au plus tard 15 jours avant l'assemblée générale.

Il est dès à présent recommandé aux personnes non inscrites de venir s'inscrire dès 9h30, avant le début de l'AG.

Statuts (extraits en résumé)

Art. 20 : L'AG comprend : les membres actifs à jour de leur cotisation de l'année en cours (et dont le compte n'est pas débiteur), les membres d'honneur.

Art. 21 : Tout membre, ayant une question à faire inscrire à l'ordre du jour, doit la soumettre par écrit au conseil d'administration si possible au moins 8 jours avant la date de l'AG.

Art. 22 : L'AG n'est pas publique. Seuls les membres de l'année précédente et de l'année en cours sont convoqués. Participent aux votes soumis à l'AG, tous les membres actifs âgés d'au moins 15 ans au jour de l'AG et

Activité en 2015

- Lachers : -25 ans : 5, +25 ans : 3
- Théorique : -25 ans : 5, +25 ans : 2
- BPP : -25 ans : 5, +25 ans : 3
- Lacher campagne :
-25 ans : 3, +25 ans : 1
- Formation FI(S) : 1
- Gain de 1000 m : -25 ans : 1
- Durée 5 h : -25 ans : 1, +25 ans : 2
- Distance 50 km : -25 ans : 3, +25 ans : 2
- Distance 300 km : +25 ans : 3

Agenda 2016

- Assemblée générale
13 mars à 9h30
- Stage Montagne
Saint-Crépin du 9 au 24 avril
- Réunion ITP/ITV/remorqueurs/ULM
Courant mars (à préciser)

adhérant à l'association depuis plus de 6 mois.

Art. 23 : Les décisions de l'AG sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents et représentés, quel que soit leur nombre (sans quorum). Le vote par procuration est autorisé, dans la limite de 3 procurations par membre physiquement présent. ■



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



Chef de centre

Benoît-Jacques Pontanus

Ce 1^{er} mars, Benoît quittera son poste au Centre national de vol à voile (CNVV à Saint-Auban) pour rejoindre l'équipe de l'AAVE en tant que chef de centre. Son parcours aéronautique et son implication pour le développement de notre sport ont fait sortir du lot sa candidature.

Vivement recommandé par des cadres du vol à voile français avec qui il a travaillé, il va maintenant mettre son dynamisme et son expérience au service de notre structure.

Passionné et motivé

Son investissement pour faire de sa passion un métier lui a permis de progresser rapidement. Jeune instructeur planeur à 24 ans, il a ensuite pris les fonctions de chef-pilote, chef de centre, cadre technique fédéral, instructeur ULM et formateur de formateurs.

Il maîtrise les outils pour organiser l'activité d'un club, quel que soit les moyens de lancement et le type d'aéronefs :

planeur, motoplaneur, ULM, avion. Son expérience dans le domaine de l'électronique lui permet également d'être opérationnel sur les multiples équipements et instruments utilisés dans le domaine du vol à voile (Flarm, LX, etc.).

Développement

Acteur majeur du développement au sein des structures où il a évolué, il prendra en charge l'organisation des opérations destinées à trouver de nouveaux membres et partenaires.

Prise de fonctions

Afin de préparer au mieux la saison qui approche, il réunira dès son arrivée instructeurs, remorqueurs et pilotes. Dans ses postes précédents, il a appris à s'appuyer sur les bénévoles en mettant en valeur leurs compétences, il est maintenant impatient d'exploiter le potentiel de notre club ! ■

– Qu'est ce qui t'as attiré dans notre offre de chef de centre ?

J'ai eu l'occasion ces dernières années de prendre place dans plusieurs clubs de petite et moyenne taille (chef-pilote à Maubeuge, cadre technique régional à Cambrai) et également dans un fonctionnement différent d'un club avec le CNVV. Je pense que Buno propose des moyens infrastructurels proches de ce que je connais au CNVV dans un fonctionnement typique de club qui me correspond. Pouvoir animer une telle équipe et une telle structure m'a immédiatement donné envie de postuler devant les projets possibles dans une ambiance "club".

– Quels sont les premiers objectifs que tu te fixes pour les semaines à venir ?

Je sais que le club va mettre en œuvre un treuil, c'est évidemment un sujet qui a été discuté dès ma première rencontre avec les responsables du club, mon expérience à Cambrai (100% treuil) et Vichy ainsi qu'au CNVV va pouvoir être mise à profit sur ce point. Plus personnellement, j'aimerais mettre en place un fonctionnement qui permette à chaque membre de s'épanouir et de vivre le vol à voile de ses aspirations en m'entretenant avec ceux qui le souhaitent pour définir avec chacun son programme. J'ai également



des aspirations sportives et je crois en l'apport de la compétition pour dynamiser la pratique des pilotes. Des week-ends sprints et l'apport de pilotes experts externes seront donc vraisemblablement proposés. Enfin, si le club le souhaite, je tiens à faire partager notre passion et les apports de notre sport aux plus jeunes via des campagnes de communication vers les établissements scolaires locaux et la définition de produits adaptés à des publics "découverte", la situation de Buno et son RER étant idéale pour cela. Mais dans un premier temps, apprenons à nous connaître et à moi d'assurer le fonctionnement technique du club avec vous pour permettre à chacun de profiter des beaux jours qui arrivent ! ■

En quelques dates

- 2003 : Bac
 - 2004 : diplôme de qualification en électronique
 - 2007 : BPP
 - 2008 : PPL
 - 2010/2011 : ITP/ITV au CNVV
 - 2012 : IULM
 - 2014 : formateur de formateurs
 - 2016 : chef de centre à Buno
- Benoit est donc instructeur planeur et ULM, remorqueur avion et ULM, titulaire du Certificat d'aptitude à l'enseignement de l'aéronautique (CAEA).



Quelques rappels...

Début de saison !

Les premiers vols vont avoir lieu ou ont déjà eu lieu... Différentes réunions (instructeurs, remorqueurs, pilotes ULM) sont prévues, notamment pour rappeler différentes consignes de sécurité. Pour les vélivoles non-remorqueurs et non-instructeurs (soit la majorité des membres du club !), voici quelques points – des “fondamentaux” – qu’il est bon de rappeler en début d’année...

– **Entrée et sortie des hangars** : c'est là que l'on abime les planeurs. Donc, ne pas laisser un “débutant” prendre une aile. Lui montrer mais ne pas le laisser faire au début car le danger est à l'autre extrémité de la voilure... Un seul responsable par machine en mouvement et suivre les directives. Ne pas translater les portes si un planeur est à la manoeuvre car il n'est alors plus possible de crier STOP !

– **Mise en piste** : dans le cas de la 01 en service, avec vent soutenu du nord et surtout si la piste est sèche, nécessité d'un

“troisième homme” devant le planeur pour éviter que ce dernier ne rattrape la golfette dans la descente. Si c'est le cas, garder l'axe et retendre le câble lentement. Surtout, ne pas s'arrêter au niveau du planeur.

Si deux lignes de planeur sont mises en place, ne pas s'étaler. Il est préférable d'encastrier un peu les planeurs qui seront ainsi en retrait les uns les autres, facilitant ainsi l'ordre de décollage. Si pour des raisons de masse, un remorqueur doit prendre le second planeur dans la grille, il faudra impérativement pousser le second planeur pour qu'il devienne le premier de la ligne ou, câble accroché au remorqueur, faire avancer lentement le planeur pour ne mettre les gaz qu'une fois le planeur arrivé en tête. Même dans la ligne “intérieure” (côté opposé à la piste d'atterrissage), il est nécessaire de mettre l'aile basse du côté de la piste.

– Lancement (avion, treuil) :

On n'accroche pas un planeur dans lequel l'équipage n'est pas installé. “Tenir l'aile” n'est pas anodin. Ne pas laisser les “jeunes” (quel que soit leur âge) récemment arrivés au club s'en occuper sans un solide briefing. Il ne suffit pas de lever l'aile au coup de pouce du pilote ! Il faut 1) que le câble soit tendu (ne pas lever l'aile même si le pilote a donné le coup de pouce si le câble n'est pas tendu car il y a risque de mise de gaz du remorqueur et endommagement du crochet). 2) que visuellement, l'aide en bout d'aile ait vérifié la fermeture de la verrière, le verrouillage des aéro-freins, l'absence de BO à l'arrière et personne devant les ailes. 3) il faut encore s'assurer qu'il n'y ait pas de planeur en fin de circuit de piste. Si un planeur est déjà en milieu de base, on bloque l'aile au sol tant que le planeur en approche n'est pas posé et arrêté. Il faut en effet s'assurer que sa trajectoire ne va pas interférer avec celle de l'attelage au décollage, notamment sur perte de contrôle en fin de roulage. Une fois que le planeur en approche est passé devant l'attelage en attente, il est possible de lever l'aile car la décision de décoller ou non revient alors au pilote remorqueur qui a désormais le visuel sur le planeur à l'atterrissage. Ce n'était pas le cas avant pour lui et pour l'équipage du planeur à décoller, d'où la responsabilité importante de l'aide en bout d'aile pour assurer la sécurité auparavant. Pour les planeurs “lourds” (ce peut être un monoplace ballasté), surtout s'il n'y a pas ou peu de vent, l'aide en bout d'aile doit s'efforcer de courir le plus vite possible pour soutenir l'aile au maximum. Un peu de sport ! Avec l'arrivée du treuil, les consignes sont encore plus strictes et une mauvaise tenue de l'aile au décollage peut rapidement s'avérer dramatique. Donc ne pas laisser cette fonction à quelqu'un de non formé... Encore une fois, il ne s'agit pas de seulement lever l'aile. Ce serait trop simple !

– **Largage** : même si c'est convivial, il est recommandé de ne pas remercier le remorqueur au largage. Ce peut être une source

de confusion si plusieurs remorqueurs sont en activité au même moment. Le remorqueur ressent la secousse du largage, il doit confirmer le largage du planeur au rétroviseur avant d'entamer la descente et ainsi la fréquence est laissée libre.

Pour le pilote de planeur, bien identifier la poignée de largage. Les Rex montrent une erreur récurrente avec un dégagement après avoir tiré la “mauvaise” poignée (AFs, réglage du siège, trim, etc.).

– **Tour de piste** : s'annoncer en zone de perte d'altitude avec son altitude. Ceci permet à d'autres pilotes de gérer leur intégration en tour de piste selon les priorités. Si plusieurs planeur se trouvent à la même altitude, il faudra que l'un deux “accélère” son début de vent arrière pour ne pas gêner les autres. La radio peut être utile ! S'annoncer en vent arrière en passant le travers du seuil opposé à la piste utilisée, c'est-à-dire en début de vent arrière. Annoncer la base et la finale (“Lima Kilo, base 28”). En cas de tour de piste non standard, suite à une arrivée basse, prévenir dès que possible et préciser sa trajectoire à venir (circuit court, tour de piste côté avion, autre QFU, contre-QFU, etc.).

– **Planche** : merci de la tenir correctement sans oublier, ce qui peut entraîner ensuite des recherches longues par des bénévoles. C'est une nécessité pour la comptabilité mais aussi un outil de sécurité, pour s'assurer en fin d'après-midi que tout le monde est bien rentré. Si vous devez partir en vol, surtout ne pas la laisser au starter sans prévenir ! La transmettre à un autre vélivole sinon des vols ne seront pas inscrits...

– **Sécurité** : si vous avez eu un incident, ou si vous avez rencontré une situation qui aurait pu être “critique”, merci de faire remonter les informations au chef-pilote. Il y a sans doute un Rex à rédiger pour partager anonymement cette expérience avec d'autres pilotes pour éviter de rencontrer les mêmes problèmes. Dans certains cas, la notification est obligatoire dans les 72 heures avec transmission des données à la DSAC Nord (règlement européen applicable depuis le 15 novembre 2015). ■



Stage Montagne...

Saint-Crépin/Montdauphin

Si vous avez participé au stage début 2015, vous êtes déjà convaincu et vous pouvez passer à l'article suivant ! Si ce n'est pas le cas, voici quelques informations sur le stage Montagne organisé en début de saison 2016 par l'AAVE.

Le stage Montagne de début de saison (en complément de celui de fin de saison programmé à La Motte-du-Caire) permet de pratiquer et/ou de découvrir le vol en montagne – cela change de la Beauce... C'est pratiquer le vol à voile dans un autre environnement, au milieu des montagnes, à portée visuelle des Ecrins, avec notamment le vol de pente peu connu en Essonne !

Il est ainsi possible de découvrir les Alpes du Sud, de survoler des glaciers, de visiter la région s'étendant de Briançon à Saint-Auban, via le fameux parcours du combattant. Au passage, le "visiteur du ciel" peut découvrir le lac de Serre-Ponçon, aperce-

Pour aller plus loin :

http://www.isimages.com/WS_FFVSEC/FFVSEC_01/2011/08/Documents/SECURITEDUVOLALPIN070711.PDF

voir le mont-Blanc... Pour le vélivole breveté, c'est la possibilité de retrouver rapidement ses réflexes et d'être "opérationnel" dès le retour à Buno-Bonnevaux. Il n'est pas rare, si les conditions sont bonnes, de faire 3 à 5 heures de vol par jour...

Pour le débutant ou pilote breveté mais non lâché campagne, c'est aussi découvrir d'autres formes de vol à voile (vol de pente, lancer au treuil) et c'est une bonne expérience utile ensuite en vol de plaine. En montagne, l'horizon naturel étant "suisse", cela permet de se perfectionner dans la tenue machine...

Le stage 2016 se déroulera à nouveau sur la plate-forme de Saint-Crépin/Montdauphin, au sein du club de vol à voile Guil et Durance (www.stcrepin-aero.com). La journée type commence sur le terrain vers 10h00 avec la préparation des planeurs qui dorment dehors pour cette occasion. Le briefing par l'un des instructeurs locaux

permet ensuite de noter les conditions météo du jour et les axes de circuit recommandés. Il est suivi d'un briefing spécifique à l'équipe de Buno-Bonnevaux, notamment pour la répartition des pilotes et des machines. Ensuite, pique-nique au soleil, devant le club en attendant que la brise de pente se mette en place, un œil tourné vers la manche à air...

En début d'après-midi, la mise en vol intervient essentiellement au treuil, avec dès le largage une mise de cap sur la pente de Prachaval qui permet, via le vol de pente, d'atteindre les crêtes puis de sortir du local. Si la pente ne donne pas, un avion remorqueur reste à disposition pour se mettre en l'air sur des secteurs plus favorables. L'hébergement peut se faire via un gîte ou différentes formules à faible distance de l'aérodrome. Pour le coût, les vols s'intègrent à votre forfait AAVE avec en complément un partage des frais pour le convoyage des planeurs. En fonction du nombre de participants, la flotte peut varier mais elle comprend généralement deux biplaces (Janus et DG-500), deux monoplaces (LS-6 et Pégase), sans oublier des places disponibles sur des biplaces de privés venant de Buno ou en empruntant un planeur au club local. L'encadrement du stage sera assuré par Jean-Renaud Faliu avec d'autres instructeurs de l'AAVE.

Pour les accompagnants non vélivoles, il y a de multiples activités possibles dans le secteur, de toutes natures avec en premier lieu la visite du fort Vauban à Montdauphin ou de la ville de Briançon mais aussi balades, randonnées...

Merci de préciser – dès que possible par mail – vos intentions en matière de jours de présence. ■ **François Besse**

Stage de Saint-Crépin

Dates : du 9 au 24 avril 2016 (semaines 15 et 16)

Contact : Jean-Renaud Faliu via... jrfaliu_libelle@hotmail.fr

Une réunion spécifique à ce stage aura lieu prochainement à Buno.



En arrière de l'aile, à droite de la Barre des Ecrins, le Glacier Blanc, le local de Saint-Crépin !



Au premier plan, le fort de Vauban. La "clairière" au fond de la vallée, l'aérodrome... Photo prise en zone de perte d'altitude.





Le point sur le...

Treuil à Buno-Bonnevaux

L'année 2016 verra l'entrée en opération d'un treuil, comme moyen de lancement complémentaire des avions. Son arrivée à Buno par transporteur routier, effectuée le 8 décembre dernier, est le résultat d'un dossier monté depuis de nombreux mois notamment pour son financement. Le montant est de 156.000 € pour le treuil Fréma à 4 tambours accompagné d'un Gator.

Ce budget sera couvert essentiellement par des subventions (118.000 €), le différentiel devant obligatoirement être pris en charge par le club en complément d'un prêt de 15.000 € sur 10 ans contracté à taux zéro auprès de la FFVV.

Il était impératif de commander ce treuil en 2015 – avec un versement de 30% du total – car certaines subventions avaient une "date de péremption" et n'auraient certainement pas pu être maintenues en 2016 suite à la baisse générale des subventions.

Ont déjà été reçues les subventions en provenance du Conseil général (40.000 €), 30.000 € (Assemblée nationale), 12.500 € (Crédit agricole) et 4.000 € (FFVV). Dans les subventions accordées mais encore en attente de versement, on compte 22.500 € pour le CNDS, 4.000 € pour le CFVP,

2.000 € du CDVVE, 1.500 € de la commune de Buno-Bonnevaux et 1.500 € de la DSAC Nord (Athis-Mons). Ces subventions sont accordées en général lorsque la facture totale est acquittée, d'où un prêt relais demandé à la FFVV pour un montant de 91.000 €. L'AAVE est en attente du solde (environ 30.000 €) des subventions suivantes : mairie de Buno, Comité francilien, Comité départemental, CNDS. Le Crédit agricole a remis un chèque de 10.000 €.

Les sociétaires du Crédit agricole bénéficieront de tarifs préférentiels pour les vols d'initiation, le Crédit agricole souhaitant communiquer autour du vol à voile.

Au final, le montant des subventions atteindra près de 80% des dépenses engagées... Ce n'est qu'une partie du dossier Treuil à Buno... Des actions ont été menées ou sont à mener très prochainement pour permettre une intégration de l'activité treuil sur la plateforme, avec notamment :

- faire l'inventaire des planeurs équipés treuil et prévoir d'équiper, si nécessaire, ceux qui ne le sont pas. L'équipement en crochets a été géré dans le cadre des travaux d'hiver. Le Juliett India a été équipé.
- prendre contact avec d'autres clubs dispo-

sant d'un treuil afin notamment d'établir les procédures appropriées. Jean-Noël Marquet et Jean-Pierre Déjardin ont déjà effectué une journée d'information (théorique et pratique) à Romorantin,

- identifier des volontaires pour être treuillards et prévoir leur formation,
- préparer une bande d'accélération pour faciliter les décollages aux deux QFU 28 et 10,
- définir les conditions du lâché des vélivoles souhaitant utiliser le treuil,
- actualiser la carte VAC du terrain,
- construire une remorque pour ramener les câbles. Elle est en cours, chantier pris en compte par François Trouchkine et André Mariani,
- définir le tarif des treuillées...

Pour les déplacements du treuil depuis le hangar jusqu'à son emplacement opérationnel, un tracteur John Deere, d'occasion, a été livré. Le treuil est déclaré chez Air Courtage.

Il restera encore la partie "pratique" pour sa mise en oeuvre. Pascal Jouanard, responsable de la commission Treuil de la FFVV sera présent pour assister l'AAVE dans la mise en place de ce "nouveau" mode de lancement déjà en place dans de nombreux clubs de plaine du nord de la France, de Joigny à Chartres en passant par Coulommiers. Selon les statistiques fédérales, sur les 130 clubs en activité, entre 75 et 85 sont équipés ou s'équipent d'un treuil. ■

Formation treuil

Question a été posée à Pascal Jouanard (commission Treuil/FFVV).

Sa réponse : "Pour lâcher un pilote déjà breveté au treuil :

- **1^{er} vol** : on lui fait voir et lui explique.
- **2^e vol** : il fait, on suit aux commandes. En général il n'ose pas assez câbrer.
- **3^e/4^e vols** : il commence à ressentir les choses et faire ce qu'il faut.

Ensuite, on lui fait une casse câble haute (choix possible PTU), puis on lui fait une casse basse (choix unique droit devant). Ensuite il peut partir seul si les casses câbles se sont bien déroulées. Donc minima 5 vols, maxi suivant le pilote.

Pour aller plus loin : http://www.planeur.net/download/treuil/consignes_cnvv.pdf
http://www.planeur.net/download/treuil/fiche_pedago_instructeur.pdf



Le "cockpit" du treuil Fréma...

Prise en compte

Nous avons déjà commencé à découvrir le treuil depuis son arrivée sur le terrain. Les têtes d'azimut ont été placées et fixées. Il faudra installer les câbles sur les bobines du treuil, ce travail délicat sera fait grâce aux conseils éclairés de Pascal Jouanard, le "Monsieur Treuil" français, en attendant l'arrivée de Benoît, notre futur chef de centre qui est à l'aise sur ce genre d'opération. ■ **Jean-Pierre Déjardin**



Côté treuillards, la procédure sera plus longue car, à l'autre bout du câble, peu de pilotes sont qualifiés treuil. La formation doit couvrir les deux QFU, avec ou sans vent (de travers ou non), des biplaces, des monoplaces ballastés ou non... A Coulommiers, Pascal Jouanard a formé dans un premier temps 2 treuillards, "choisis pour leur capacités techniques et sécuritaires". Une fois formés, ils ont pris de l'expérience solo (une centaine de treuillées) et sont alors devenus formateurs de treuillards, formation validée à la fin par P. Jouanard. A Coulommiers, en deux saisons, une quinzaine de treuillards ont été formés avec et 3/4 formateurs et 2 testeurs. ■



Du côté de...

Utilisation de l'Eurofox

Quelques rappels sur l'utilisation de cet ULM, notamment sur deux points liés à la sécurité des vols.

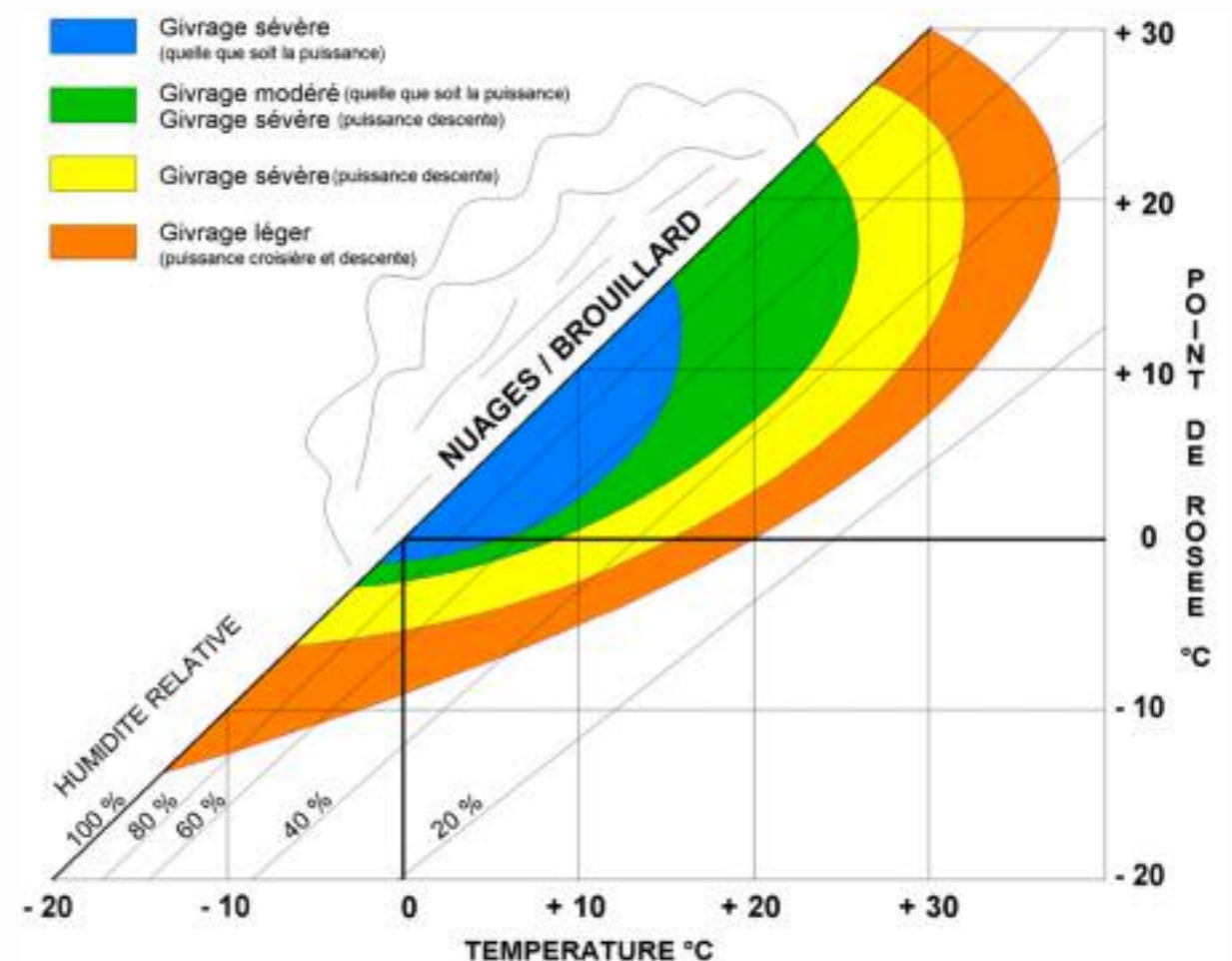
– **Réchauffage carburateur** : le fait d'être titulaire d'une licence vélivole permet de s'affranchir de l'examen théorique pour obtenir la licence ULM mais il est bon cependant de ne pas faire l'impasse sur certaines informations techniques, notamment celles relatives à la motorisation, domaine qu'un vélivole n'a pas l'habitude de traiter... Ainsi, si la formation a eu lieu en été, il a peut-être été possible de passer à côté de l'utilisation du réchauffage carburateur. La consultation du Manuel du pilote d'ULM permet de (re)découvrir ces connaissances. Dans certaines conditions de température et d'hygrométrie, à des régimes moteur faibles, le clapet d'un carburateur est en grande partie refermé et ne laisse que peu de place au passage du mélange air-carburant. Dans ces conditions, un givrage du carburateur peut intervenir suite à la détente de l'air qui entraîne une diminution de la température ambiante (cf. graphique). Ainsi, si la température ambiante est de

10°C, elle peut être proche de 0°C au niveau du carburateur. D'où l'usage du réchauffage carburateur en mode préventif. Ce dernier marche en "tout ou rien". Pas d'application partielle donc. Il est essentiel de l'appliquer... avant de réduire le régime moteur en vent arrière (et non après...), afin de lui laisser le temps de monter en température. Sur un appareil à hélice à pas fixe, comment reconnaît-on qu'un givrage est en cours ? Le moteur peut déjà cafouille et pour garder une vitesse donnée, il faut progressivement pousser de plus en plus la manette de gaz. Alerte ! Il est temps d'appliquer le réchauffage carburateur. Ceci peut aggraver la situation quelques instants car l'action de réchauffage peut faire fondre le givre naissant dont l'eau va être absorbée par le moteur, d'où l'aggravation passagère qu'il faut supporter... Un givrage survenant essentiellement à faible régime, il est important de bien appliquer le réchauffage carburateur en vent arrière et d'éviter des approches "trop haut-trop vite" imposant de réduire à fond le moteur – ce

n'est pas bon non plus pour les cylindres subissant alors des chocs thermiques. Au point fixe, avant de décoller, la vérification du bon fonctionnement du réchauffage carburateur se fait en contrôlant la chute des tours après application. Cette chute de régime, due à l'air chaud moins dense dans les cylindres, est à peine perceptible mais notable !

– **Panne en montée initiale** : le groupe motopropulseur du QN offre une bonne traction avec son hélice tripale. Une fois l'appareil en vol, il est possible, même à la masse maximale, d'afficher une assiette très cabrée pour tenir les 110 km/h de vitesse optimale de montée. C'est encore plus le cas, seul à bord et avec peu de carburant, l'appareil devenant une fusée ! Mais attention à ne pas afficher trop rapidement une assiette cabrée très marquée car en cas de panne moteur ou chute de puissance en montée initiale, il faudra rapidement rendre la main pour maintenir la vitesse. Pour ceux qui ont fait du treuil, c'est comparable. Une zone critique existe entre

le sol et une cinquantaine de mètres de hauteur au moins. Rester vigilant dans cette zone et comme la procédure de décollage recommande une configuration lisse – le braquage de volets n'apporte pas de gain notable sur les distances de décollage et l'on ne risque pas ainsi de dépasser la Vfe, vitesse limite de sortie des volets matérialisée par l'arc blanc sur l'anémomètre – il n'est pas interdit, en l'absence d'obstacle, de monter à une vitesse supérieure à 110 km/h, pour être moins câbré, voir mieux devant soi et avoir plus de marges de manoeuvre en cas de problème moteur. Si vous voulez effectuer un exercice de panne moteur en montée initiale, ne pas hésiter à contacter un instructeur pour voir le phénomène en "conditions réelles", sachant que l'équipage est prévenu et donc va réagir plus rapidement. Les études de sécurité montrent qu'il faut plusieurs secondes à un pilote surpris par une panne moteur pour traiter la panne et, durant ces secondes, si l'assiette n'est pas diminuée, la vitesse va chuter très rapidement... ■ F. Besse





Suivi d'événements...

Notification obligatoire

Un règlement de l'EASA, applicable depuis le 15 novembre 2015, renforce le processus de notification de tout événement survenant durant l'activité, de l'aviation légère à l'aviation commerciale en passant par le contrôle aérien... La Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC) et la Mission évaluation et amélioration de la sécurité (MEAS) ont diffusé un document – concernant ce nouveau règlement européen (n°376/2014) – s'adressant plus particulièrement aux pilotes de l'aviation de loisir et aux gestionnaires de la sécurité des aéro-clubs. Ainsi, il est rappelé que ce règlement introduit une "obligation de reporter certains types d'événements puis de les transmettre à la DSAC" dans le but d'améliorer la sécurité aérienne. Il est donc demandé aux aéro-clubs de "mettre en place des systèmes de collecte de comptes-rendus volontaires". Pour le vol à voile, la liste des événements comprend les événements suivants :

– **Opérations aériennes** : 1) perte de contrôle involontaire. 2) tout événement au cours duquel le pilote du planeur n'a pas pu

larguer le câble de treuillage ou de remorquage et a dû recourir aux procédures d'urgence. 3) tout largage du câble de treuillage ou de remorquage qui a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne. 4) pour un planeur motorisé, défaillance du moteur lors du décollage. 5) tout vol effectué au moyen d'un planeur inapte au vol ou pour lequel une préparation de vol incomplète a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.

– **Evénements techniques** : 1) vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice). 2) toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée. 3) défaillance ou détérioration importante de la structure du planeur. 4) perte d'un élément de la structure ou d'une installation du planeur en vol.

– **Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien** : 1) interaction avec les services de

navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne. 2) non-respect de l'espace aérien.

– **Urgences et autres situations critiques** :

1) tout événement entraînant un appel d'urgence. 2) toute situation où il ne reste plus aucune aire d'atterrissage sûre. 3) incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur du planeur. 4) incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

– **Environnement extérieur et météorologie** :

1) collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle. 2) quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence. 3) interférence avec le planeur causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotes, modèles réduits ou par des moyens similaires. 4) impact de foudre provoquant des dégâts au planeur.

En plus de ce listing, "il est recommandé de notifier tout événement ayant un impact réel ou potentiel sur la sécurité", on parle alors de notifications ou de comptes rendus volontaires.

Pour limiter le flot d'événements, la DSAC préconise une notification en deux étapes. "Les pilotes transmettent leurs comptes rendus d'événements à leur aéro-club afin de permettre à celui-ci de les analyser et d'agir sur les risques qui auront ainsi pu être identifiés. Les aéro-clubs transmettent dans un second temps les comptes rendus obligatoires à la DSAC, ainsi que les comptes rendus volontaires dès qu'ils portent sur des événements présentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne".

Selon le cas et compte tenu de l'avancement de l'analyse d'un événement, "son statut peut-être ouvert, clos avec analyse détaillée ou clos avec analyse sommaire. Dans ce dernier cas, l'analyse peut directement accompagner la notification de l'événement. Les pilotes peuvent aussi transmettre direc-

Pour aller plus loin :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/livret_info_reglement-376-2014.pdf

tement les comptes rendus à la DSAC, qui se charge alors de l'analyse".

Un pilote a 72 h maximum pour reporter un événement à son aéro-club. Ce dernier a ensuite à nouveau 72 h maximum pour faire remonter les données à sa DSAC de rattachement puis 1 mois pour transmettre les premiers éléments de l'analyse et 3 mois pour transmettre l'analyse finale.

Le formulaire est normalisé avec un pdf pouvant être rempli en ligne. Les comptes rendus sont confidentiels. Le club doit donc "restreindre l'accès des noms et coordonnées des notifiants à un nombre réduit de personnes. Cela signifie aussi que les noms et adresses de notifiants ne seront pas enregistrés dans la base des comptes rendus de la DGAC. Ces informations sont dites dés-identifiées". Elles sont "enregistrées dans la base de données nationale des événements de sécurité, puis dans la base de données commune européenne où elles sont à la disposition des parties intéressées pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation, qui vont des déclarants, aux exploitants, en passant par les constructeurs et les sociétés de maintenance notamment".

Le document de la DSAC précise en conclusion que "la connaissance des événements est essentielle si l'on veut parvenir à placer l'aviation de loisir dans une perspective d'amélioration continue de la sécurité. Cette connaissance devrait se traduire par une formation des pilotes et de leurs instructeurs plus proche des enjeux de sécurité, par une amélioration des pratiques, et aussi par une meilleure adaptation des environnements dans lesquels les activités sont pratiquées".

"Il faudra un peu de temps pour faire entrer le règlement 376/2014 dans les usages de l'aviation de loisir, même si cela fait déjà des années que le REX s'est généralisé dans toutes les fédérations aéronautiques, pour répondre aux mêmes principes et objectifs". Il est précisé enfin que "les REX tels qu'ils fonctionnent actuellement, sont maintenus. Le règlement 376/2014 envisage d'ailleurs l'existence d'autres systèmes de collecte de données". ■



Compétition...

Grille de départ à Chalons, avec deux classes.

Championnats sur E14

L'an passé, j'ai participé au championnat régional Ile-de-France (8JF) organisés à Moret-sur-Loing et à l'Interrégional Jeunes à Chalons-en-Champagne. L'objectif de ces participations était de faire un classement dans les trois premiers mais, surtout, d'essayer de finir toutes les épreuves !

Auparavant, je me suis entraînée en volant autant que possible, notamment en partant sur la campagne même quand la météo n'était "pas terrible" et même si cela pouvait très potentiellement se terminer par une vache... Ce fut également l'occasion de voler sur la machine avec

laquelle j'allais partir ensuite en concours – ce que je n'ai pas assez fait, je pense.

Retour sur le Régional à Moret

Pour le Régional Ile-de-France, la compétition a bénéficié d'un temps très chaud toute la semaine, mais avec des conditions météo très variées...

Jour 1 : première belle épreuve sous cumulus... Jour 4 : thermique pur avec 600 m... QNH de plafond seulement ! Epreuve 7 sous 8/8^e... En bref, des météos très changeantes ! La dynamique de la compétition était très dif-



En transition, vers 2.000 m

férente de celle de Chalons, avec des mises en piste parfois un peu désorganisées, mais j'ai été bien aidée par l'équipe belge de Saint-Hubert, ainsi que mes amis beynois et limougeauds, ce qui m'a permis d'être plus sereine sur la durée des 8JF, notamment suite à un presque cheval de bois au décollage, engendré par la précipitation et beaucoup de monde en piste au moment des décollages.

J'ai fini 5^e sur 9 concurrents de la classe club au classement général.

L'interrégional à Chalons-en-Champagne

L'Interrégional Jeunes a bénéficié également toute la semaine de fortes températures. Côté météo, quasiment que du thermique pur, avec un peu de vent mais avec, heureusement,

des plafonds élevés. J'ai eu un peu de mal à "me mettre en route" car la région et la plateforme m'étaient assez inconnues. Mais super ambiance entre tout le monde...

Deux vaches à la fin du concours m'ont fait redescendre dans le classement général et après 2 épreuves annulées sur 7, j'ai fini 4^e sur 9 au général.

A Chalons-en-Champagne, l'organisation était très carrée avec un bon briefing sur les espaces aériens locaux, une bonne organisation de la mise en piste (avec décollages au treuil et derrière des remorqueurs pour le concours sur la... même piste), des circuits bien dimensionnés (peut-être jugés un peu courts pour certains).

On a noté l'annulation d'une épreuve cause





Dépannage par les pilotes d'Haguenau, juste avant l'orage lors de l'épreuve 7. Nous sommes deux dans le même champ.



tension en piste due au non-respect des consignes de sécurité de la part d'un Marianne au treuillage, lors des décollages de l'autre classe.

Bilan de deux compétitions

Quelques points à revoir pour les prochaines éditions : un camping à Moret trop cher, une mauvaise organisation des 8JF. Pour les deux concours, j'ai rencontré quelques difficultés lors de la mise en piste, étant toute seule, sans système de mise en piste et il m'a fallu régulièrement solliciter quelques personnes.

Au final, ce fut une bonne expérience avec la possibilité de rencontrer plein de monde, de découvrir de nouvelles plates-formes et un nouveau "terrain de jeu", de voler sous des météo avec lesquelles on n'aurait pas décollé hors compétition, et donc de progresser beaucoup dans le vol sur la campagne !

■ **Cécile Bonnet**



Bourse AFPP-CNFAS

Le samedi 23 janvier, Cécile Bonnet a reçu une bourse de 1.000 € de la part de l'Association française des femmes pilotes (AFPP) et du Conseil national des fédérations aéronautiques et sportives (CNFAS).

www.femmes-pilotes.com



Retour sur le Mange-Mil

Un 2015, une compétition interne au club, suspendue depuis quelques années, a été remise au goût du jour. Il s'agit de réaliser le même circuit par les équipages de niveaux très variés sur un maximum de planeurs. Un classement par handicap équilibre le niveau du pilote, entre l'élève volant en instruction campagne et le circuitier aguerri en passant par le candidat au 300 km. Par le passé, le handicap portait sur le niveau du pilote, en 2015 le handicap a porté sur le type de planeur.

L'édition a eu lieu durant la semaine du 15 août. André Verhulst a participé à la création des circuits - il les faisait avec des jeunes si la journée n'était pas "un temps à 1000", et il les tournait deux fois aussi de temps en temps... haha !). Nicolas donnait son avis en fonction des niveaux des différents pilotes participant. Manu Turllet a également organisé les circuits quand André n'était pas présent. Certains élèves campagne comme moi, Philippe ou Alexandre en ont profité pour voler en instruction campagne tout en participant au Mange-Mil. En pratique, les départs étaient annoncés à la radio, l'heure de passage de ligne notée sur la planche et l'heure d'arrivée donnait le temps de circuit. La moyenne calculée était alors comparée à celle de Winlog. Au niveau des planeurs, ont participé deux Duo, DG-500, Janus, LS6, LS8, ASW28 et quelques Pégase. Les participants ont été Philippe Darras, Alexandre Badey, Arthur Subileau, Charles-Ivan Chesneau, Manu Turllet Jean-Pierre Déjardin, Rémi Goutines, André Verhulst, Armel Farez,

Gilbert Mellet, Georges Bonfort et moi. Le classement était fait chaque fin de journée. Un classement général sur toute la semaine n'a pas été possible car certains pilotes ne volaient pas tous les jours et les différences de niveau étaient quelques fois un peu trop grandes (moi et Gilbert Mellet par exemple). Au final, une semaine très intéressante pour tout le monde car tous les pilotes faisaient le même circuit donc se retrouvaient un peu sur le chemin et pouvaient débriefer sur les points compliqués du vol le soir avec les autres pilotes. Ce système de circuit identique pour tout le monde a ainsi apporté beaucoup plus de convivialité et de discussion entre pilotes. Un point négatif relevé : certains pilotes ne voulaient pas participer lors de certaines journées car le circuit était jugé trop petit bien que correspondant à la majorité des concurrents. Les circuits étaient parfois courts mais à la portée de tous et donc le vainqueur était celui tournant vraiment le plus vite.

Je ne serai pas à Buno cet été pour ma part – je fais un stage de 3 mois sur la période de juin-juillet-août – et je ne suis pas encore sûre d'être sur la région parisienne, mais le Mange-Mil est une expérience à refaire, avec d'éventuelles modifications :

- communiquer plus sur l'événement, pour avoir notamment des équipages de clubs voisins comme par le passé.
- trouver une solution au problème des circuits pas toujours adaptés à tous.
- essayer de faire un classement général malgré tout ! ■ **Mathilde Metz**



Remise des prix à Chalons





Facteurs humains

Confusion de commandes

Dans les comptes-rendus du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour l'aviation civile (BEA), une occurrence apparaît concernant la confusion de commandes sur certains planeurs, dont le Pégase.

Le scénario classique est le suivant : un pilote rejoint la vent arrière, poursuit son tour de piste et en finale, malgré une action sur ce qui est supposé être la poignée des aéro-freins, il ne parvient pas à stabiliser sa trajectoire. Il se met en situation du "trop haut et trop vite", effectue un atterrissage très long, voire sort de piste en extrémité pour finalement découvrir, une fois le planeur à l'arrêt, que ce n'est pas la bonne poignée qui a été utilisée pour gérer les aéro-freins. Selon les planeurs, c'est souvent la commande des volets, hélas placée à proximité des aéro-freins, voire la commande de train. Ce cas de figure revient trop souvent dans les rapports d'incidents/accidents pour ne pas le soulever. Les causes aggravantes peuvent être :

- les premiers vols effectués sur ce type de planeur avec encore une connaissance insuf-

fisante des commandes, ou une confusion possible en passant d'un type de planeur à un autre avec des commandes placées différemment...

- ce peut-être le cas en début de saison, en reprise des vols avec des "réflexes" oubliés et/ou un manque de disponibilité lors des premiers vols de reprise...

- ce peut être encore le cas en cas de situation "particulière", comme une arrivée basse, ou à l'opposé du tour de piste, une situation qui accapare des ressources du pilote qui n'analyse pas l'erreur faite sur la commande des aéro-freins.

Bref, une bonne identification de la "bonne" commande des AFs est à effectuer – au plus tard en étape de base – avant de les actionner, en vérifiant visuellement qu'il s'agit bien de la commande de couleur... bleue ! Et si la "réponse" des AFs n'est pas conforme aux attentes, il faut en chercher la cause (regarder dehors si les AFs sortent...) et ne pas poursuivre dans l'erreur. ■

www.bea-fr.org

Pour aller plus loin :

<http://www.bea.aero/les-enquetes/les-evenements-notifies/detail/event/confusion-de-commandes-atterrissage-apres-la-piste/>

Gestion carburant

Le pilote effectue une approche pour la piste 10 non revêtue de l'aérodrome de Fayence à l'issue d'un remorquage de planeur. Lors de la finale, alors que l'avion est à environ 800 m du seuil de piste en configuration atterrissage, le moteur s'arrête. Le pilote rentre les volets pour diminuer la traînée et gagner de la finesse et tente de rejoindre la piste. Il s'aperçoit qu'il n'y parviendra pas et décide d'atterrir dans une vigne avant l'enceinte de l'aérodrome. Il prend une vitesse proche de la vitesse de décrochage. Alors que l'avion est à quelques mètres du sol, il sort les volets en configuration atterrissage, puis effectue l'arrondi. L'avion touche le sol, le train d'atterrissage se rompt lors du contact avec un pied de vigne. L'avion glisse sur environ 10 m et pivote sur la gauche avant de s'immobiliser. Le club dispose de deux avions Piper PA-25, les F-GIGX et F-GFPD. Le premier a un réservoir d'une contenance de 140 litres dont 128 utilisables et le second de 151 litres dont 139 litres utilisables. La consommation de référence prise en compte étant de 60 l/h (1), les avions ont une autonomie indicative respectivement de 2h08 et 2h18. Des jauges mécaniques sont situées sur le capot de l'avion et visibles depuis le poste de pilotage. La jauge du F-GIGX est constituée d'un flotteur, à côté duquel se trouve une mise à l'air libre coudée. Lorsque le flotteur est en position basse, seule la mise à l'air libre est visible. La jauge du F-GFPD est

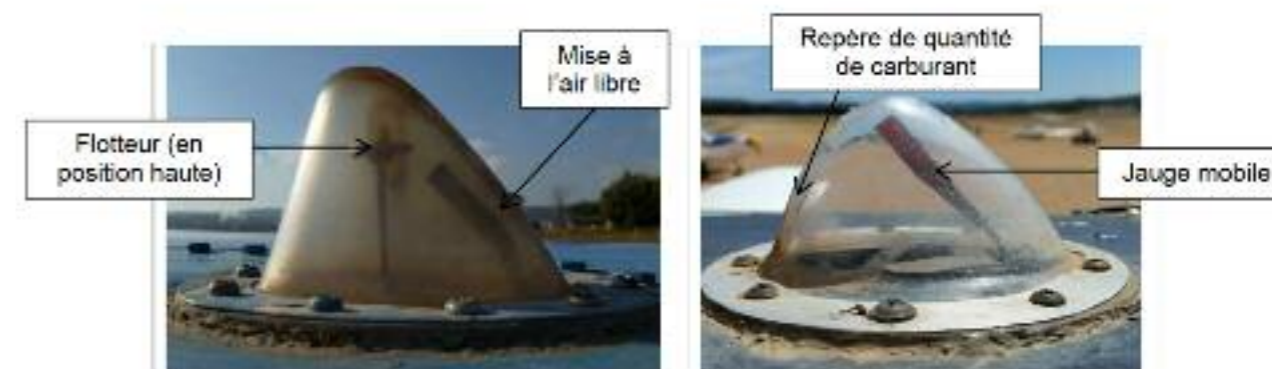
constituée d'une jauge mobile et d'un repère de quantité de carburant.

Les procédures de gestion en carburant du club rappellent que selon la réglementation en vigueur (2), la quantité minimum de carburant embarquée pour entreprendre un vol de remorquage (3) ne peut être inférieure à celle nécessaire pour voler pendant 30 mn.

Il y est également rappelé que le contrôle de la consommation du carburant doit être rigoureux et fréquent, au minimum à chaque décollage. L'indication des jauges étant peu fiable, le moyen le plus sûr de contrôler la consommation reste le suivi rigoureux du temps de vol effectué à l'aide d'un chronomètre ou d'un horamètre.

Le log de remorquage, document se trouvant à bord de l'avion, permet au pilote d'effectuer ce suivi. Il est mis à jour à l'issue de chaque vol par le pilote et comprend notamment pour chaque vol effectué : le type de planeur remorqué, son immatriculation, l'heure du décollage, la durée du vol, le temps de vol cumulé depuis le début de la journée.

Sur le log du jour de l'accident, il est indiqué que le pilote précédent avait effectué 9 vols pour un temps de vol cumulé de 1h35. Le pilote a effectué 5 vols. Le dernier vol a débuté après 2h03 de temps de vol cumulé. Le pilote totalisait 1.325 h de vol, dont environ 600 h sur type et 11 h dans les trois mois précédents, dont 10 sur type.nll indique que, lorsqu'il a pris l'avion en charge vers 14h20, il y avait quatre ou cinq planeurs à remorquer



Vues latérales des jauges mécaniques du F-GIGX (à gauche) et du F-GFPD (à droite)

et deux avions remorqueurs en service. Il pensait avoir à effectuer deux vols maximum, soit environ 15 mn de vol. Il a constaté que le log de remorquage indiquait un temps de vol de 1h35 depuis le dernier plein et que les remorquages reportés sur ce document étaient des remorquages longs, pour lesquels il juge que la consommation horaire est plus faible. Il a estimé qu'il restait suffisamment de carburant pour effectuer les deux vols. La lecture de la quantité de carburant restante dans le réservoir à l'aide de la jauge située sur le capot de l'avion l'a conforté dans cette hypothèse. Le pilote a finalement effectué cinq vols, l'autre avion remorqueur ayant été arrêté en raison de la fatigue du pilote.

A l'issue de chaque vol, le pilote a reporté les temps de vol sur le log de remorquage mais n'a pas été alerté par le temps de vol cumulé. Il a vérifié la quantité de carburant restante indiquée par la jauge. Cette quantité lui semblait suffisante. Il indique s'être rendu compte après l'accident qu'il avait confondu la mise à l'air libre de la jauge du F-GIGX avec la jauge mobile du F-GFPD et avoir ainsi eu une confirmation erronée de la quantité restante de carburant. Il est possible qu'il ait également confondu l'autonomie des deux avions.

Le pilote précise que l'hélice bipale avait été changée récemment par une hélice quadripale, ce qui peut expliquer une augmentation de la consommation. Le chef-pilote du club précise qu'aucune augmentation de la consommation n'a été constatée depuis l'installation de cette nouvelle hélice.

Le pilote disposait de la quantité de carburant nécessaire pour entreprendre le premier vol. A l'issue de ce vol et des suivants, il a reporté mécaniquement la durée du vol et le temps de vol cumulé et a entrepris les vols en vérifiant la quantité de carburant uniquement à l'aide de la jauge, sans pour autant vérifier à nouveau son autonomie résiduelle par rapport au règlement du club.

Les fonctionnements différents des jauges entre les deux PA25 du club ont pu générer une confusion. Ceci est d'autant plus possible

que lorsque le niveau de carburant baisse, le flotteur de la jauge du F-GIGX n'est plus visible, la mise à l'air libre peut alors être confondue avec la jauge mobile du F-GFPD. L'arrêt du moteur est dû à un assèchement du réservoir en raison d'une surveillance insuffisante de la quantité de carburant restante.

Les facteurs suivants ont pu contribuer à la panne d'essence :

- le non-respect de la procédure de gestion en carburant mise en place par le club.
- la présence au sein du club de deux avions de même type avec des autonomies en carburant et des jauges mécaniques différentes. ■ www.bea-fr.org

(1) Cette consommation est basée sur l'expérience en service de ces deux avions.

(2) Arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

(3) Un vol de remorquage peut s'apparenter à un vol local.

Remarques AAVE :

– A Buno, les deux PA-25 ont des réservoirs de même capacité (149 litres avec les non-consommables compris) et une consommation similaire. Ce n'était pas le cas la première année du SQ avec un différentiel de 6 ou 7 litres par rapport au PL.

– Sur la base de 60 l/h (consommation sur-estimée), après deux heures, il reste 29 litres soit 30 mn sans réserves. Dans les faits, la consommation est plus proche de 55 l/h, ce qui laisse bien la demi-heure de sécurité...

– Ces 30 mn au départ vont disparaître de la réglementation le 25 août 2016 avec une durée nettement plus faible que l'on est pas obligé d'appliquer !

– Le suivi de la consommation passe par le timing et le tachymètre au vu de la faible fiabilité des jauges (fluctuations avec l'assiette ou la turbulence notamment).

Carnet gris Disparitions...

Plusieurs membres ou anciens membres du club nous ont quittés durant la saison.



Christian Sander

Instructeur à l'AAVE depuis de nombreuses années, participant régulièrement aux stages Montagne à la Motte-du-Caire, Christian était très impliqué dans le mouvement associatif en général, et plus particulièrement dans le domaine sportif dont le vol à voile, cours du BIA compris. Il a été ainsi président du Comité départemental de vol à voile de l'Essonne (CDVVE) et trésorier du Comité francilien de vol en planeur (CFVP).



Elis Della-Flora

Breveté planeur à la Ferté Alais (1947) puis avion (1953), Elis a volé dans de nombreux clubs dont Buno (1972) du temps où "Monsieur Péchaud" était chef-pilote. Il a volé régulièrement et fait beaucoup de remorquage. A sa retraite (1988), il est devenu instructeur planeur. Dès lors, Buno est devenu son quartier général et il était toujours là pour rendre service. Mais il a également été d'une aide précieuse dans les ateliers. En tant qu'ancien mécanicien aéro, il s'est chargé bénévolement durant de nombreuses années de l'entretien des remorqueurs (avec l'aide de Roger Audouard et du père de Franck Thiebault), à une époque où il n'y avait pas de mécanicien salarié au club.

René Guérard

Ancien pilote de chasse puis de ligne, René a volé dans de nombreuses compagnies (UAT, Tunisair, Air Afrique, Air Inter, EAS), sur Caravelle et sur DC-10, en plus du Mustang et autres avions américains de l'après-guerre. Il a formé des élèves sur pratiquement tout ce qui vole. Il a rejoint Buno en 1970 après avoir acheté une part d'Edelweiss avec Fenot et Bonlarron. En 1972 il a réalisé ses 300 km

(but fixé) avec l'Air 100 F-CBHF qui est maintenant dans un musée. Il a été ensuite successivement propriétaire de deux planeurs : ASW-15 puis LS3A (S08). Il a formé de nombreux élèves à Buno. En tant qu'instructeur avion il a formé un grand nombre de nos remorqueurs. René était toujours prêt à rendre service et pour la joie des petits et des grands, grâce à sa longue carrière aéronautique variée, il avait toujours plein d'histoires incroyables à raconter.



Bernard Schneider

Président d'honneur, il n'était pas toujours connu des membres de l'AAVE. Et pourtant ! il est l'instigateur du déménagement du club, implanté au départ à La Ferté-Alais. L'activité y connaît alors de fortes contraintes à cause du Centre d'essais en vol de Brétigny. Chaque matin, les planeurs sont convoyés en vol vers un champ loué à un paysan pour la saison. Et le soir, c'est le convoyage retour. Autres temps ! Jusqu'à la décision de trouver un site non plus tempo-raire mais définitif. Pour mieux connaître la carrière du vélivole mais aussi de l'ingénieur spécialiste des "vibrations" (Jaguar, Alphajet, Mercure), à lire dans la revue Vol à voile (n°176, janvier-février 2016) l'hommage qui lui est rendu par Jean Reymond.



Roland Pivert

Roland était un pilier du club, à la fois au sein du conseil d'administration dont il a été membre pendant plus d'une dizaine d'années, et comme circuitier sur LS4 (Roméo Fox) dans un premier temps puis sur Lak-17. Il s'était fait remarquer en juin 2001 en réalisant, "comme prévu", un circuit de plus de 750 km en LS4 et chaque année par ses cravates "particulières" à la Coupe des Vaches... ■

