

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 instructeurs du 02 mars 2024



Edité par : Philippe Lhotellier

Version 1.0 du 31 01 2023

Association Aéronautique du Val d'Essonne
Association loi 1901 reconnue d'intérêt général, agréée 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 : (19 instructeurs sur 24)

Franck Roche – Philippe Lhotellier – Jocelyn Montagné – Thomas Bernard – Emmanuel Pranal – Frédéric Chemin – Arthur Rault – Micheline Jung – Christophe szczygielski – pierre Bonnier – Jérôme Isnard – Pierre Blanc – Michel Levy – Alfred Pietrasz – Christophe Abadie – Colin Bruhière – François Besse – Jacques Ehrlich – Matthieu Catillon.

Excusés :

Marilyne Abadie Bérard – Jean-Renaud Faliu – Bernard Maurin – Mathien Courtial

Présentation du bilan d'activité 2023 comparé à celui de 2021 et 2022 :

- 2021 : 180 licenciés	183 membres	1093 Hdv Inst	5079 Hdv totales.
- 2022 : 183 licenciés	188 membres	1119 Hdv Inst	6687 Hdv totales.
- 2023 : 170 licenciés	174 membres	999 Hdv Inst	5280 Hdv totales.

- 2021 : 845	Hdv -25 ans
- 2022 : 1054	Hdv -25 ans
- 2023 : 1575	Hdv -25 ans

- 2021 : 8 lâchés	5 brevetés	1 campagne
- 2022 : 15 lâchés	3 brevetés	1 campagne
- 2023 : 18 lâchés	7 SPL	0 campagne +

- 2021 : 154 463 Km	campagne
- 2022 : 245 675 Km	campagne
- 2023 : 190 527 Km	campagne (1 ^{er} club à la Netcoupe)

Bilan d'activité d'instruction :

2022 :

25 instructeurs bénévoles inscrits en 2022
1119 h d'instruction effectuées (103 + 995)
Soit une moyenne de 40 h par bénévole
Mini 2h / Maxi 157h

2023 :

19 instructeurs bénévoles inscrits en 2023
999 h d'instruction effectuées (170 + 829)
Soit une moyenne de 43 h par bénévole
Mini 4h / Maxi 205h

2024 :

19 instructeurs bénévoles prévus en 2024
Soit une moyenne de 40 h par bénévole

Bilan financier :

Un petit résumé du bilan financier 2023 a été donné en avance sur l'exposé détaillé qui sera fait lors de l'assemblée générale du weekend suivant.

Le bilan est positif d'environ 6000 €

Le chiffre d'affaires est de l'ordre de 530 k€

Il y a un déficit d'exploitation de l'ordre de 20 k€ soit environ 3%. On a donc plus de charges que de produits

Le bilan est malgré tout positif grâce à des produits exceptionnels dont des subventions.

Pour info les vols d'initiation ont rapporté 17809 € et les passeports découverte 10622 €

Modifications de la procédure d'inscription et de facturation des FI :

Instructeurs non propriétaires : Forfait 300 € + Chèque 300 € non encaissé

Instructeurs propriétaires : Forfait 450 € + Chèque 300 € non encaissé

Si les points sont effectués, le chèque est rendu ou détruit au mois de décembre

Si les points ne sont pas effectués, le chèque est encaissé au mois de décembre

Attribution des points :

1 vol	= 1 point
1h de vol	= 2 points (Limité à 2h par vol)
1h de simu	= 2 points
1 journée chef de piste	= 10 points (En plus de l'activité)
3 jours passeport découverte	= 15 points (En plus de l'activité) (Rajout par rapport à 2023)
1 journée GTA	= 3 points (En plus de l'activité)
1 semaine GTA	= 20 points (En plus de l'activité)
1 journée cours théorique	= 5 points
1 VI	= 1 point

Si le FI est aussi pilote remorqueur :

5 remorquages	= 1 point
---------------	-----------

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

Si lors d'une année l'instructeur n'a pas une activité d'instruction suffisante pour atteindre ses 100 points mais qu'il a comptabilisé plus de 150 points l'année précédente, il pourra comptabiliser les points décomptés au-delà de 150 de l'année N-1 dans la limite de 50.

Une deuxième compensation est accordée au membre instructeur inscrit au forfait F4 ou F5.

Elle permet de voler sur planeur gracieusement l'année N à hauteur de 1h00 d'instruction = 1h00 de planeur

Utilisation du simulateur :

Le simulateur donne droit à des points de compensation. Une planche électronique simulateur a donc été créée par Laurent Colsenet et est accessible depuis le PC de la salle de briefing. La détermination des points de simu à attribuer se fera sur la base des informations saisies sur cette planche.

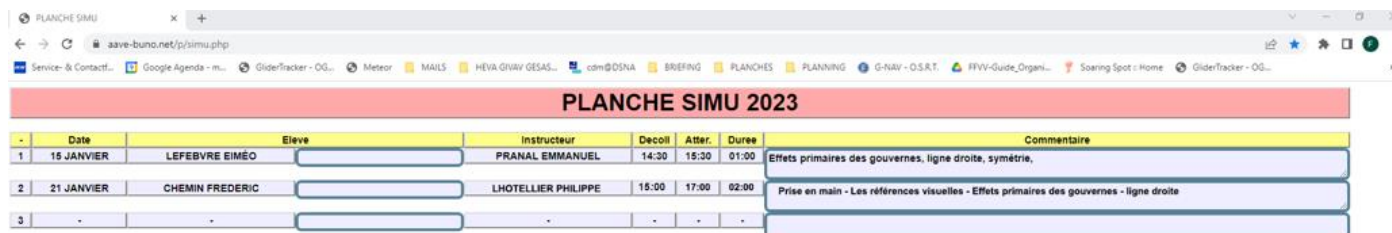


PLANCHE SIMU 2023							
-	Date	Eleve	Instructeur	Decoll	Atter.	Duree	Commentaire
1	15 JANVIER	LEFEBVRE EIMÉO	PRANAL EMMANUEL	14:30	15:30	01:00	Effets primaires des gouvernes, ligne droite, symétrie,
2	21 JANVIER	CHEMIN FREDERIC	LHOTELLIER PHILIPPE	15:00	17:00	02:00	Prise en main - Les références visuelles - Effets primaires des gouvernes - ligne droite
3	-	-	-	-	-	-	-

Accès au simulateur :

Pour éviter des problèmes d'accès à cause des clés qu'on ne trouve pas, une serrure à code mécanique à été mise en place sur la porte de la salle simulateur.

Il en a été fait de même sur la porte du petit bureau situé juste à côté qui sera désormais mis à disposition pour les instructeurs.

3 PC de nouvelle génération vont être installés très prochainement dans la salle de briefing. Un dans le bureau instructeur et deux dans la salle de briefing principale.

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

Validation du rapport de sécurité du DTO :

Le projet de rapport de sécurité du DTO pour la DSAC préparé par Philippe Lhotellier et Franck Roche est ensuite présenté. (Le document final est disponible sur le site de l'AAVE et par lien en fin de ce compte rendu.)

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 dont la date n'a pas encore été fixée.

Points clés de ce rapport :

- Précurseurs décelés en cours d'année :
 - Pénétration dans des zones réglementées sans contact radio
 - Incursion en espace de classe A
 - 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.

- Les incidents et accidents survenus sur la plateforme
 - Atterrissage en campagne ULM suite à une panne moteur.
 - Atterrissage en campagne planeur dans un champ de blé haut, casse légère.
 - Commande trouvée mal verrouillée lors d'un démontage planeur
 - Incursion dans un espace aérien classé A par un planeur.
 - Plusieurs aiguilles de câble de poignées d'ouverture de parachutes trouvées tordues
 - Incursion involontaire de deux planeurs en zone réglementée (R137A)
 - Approche très basse avec intervention du chef pilote à la radio pour faire poser le planeur en contre QFU

- 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 événement le plus récurrents pour le planeur :

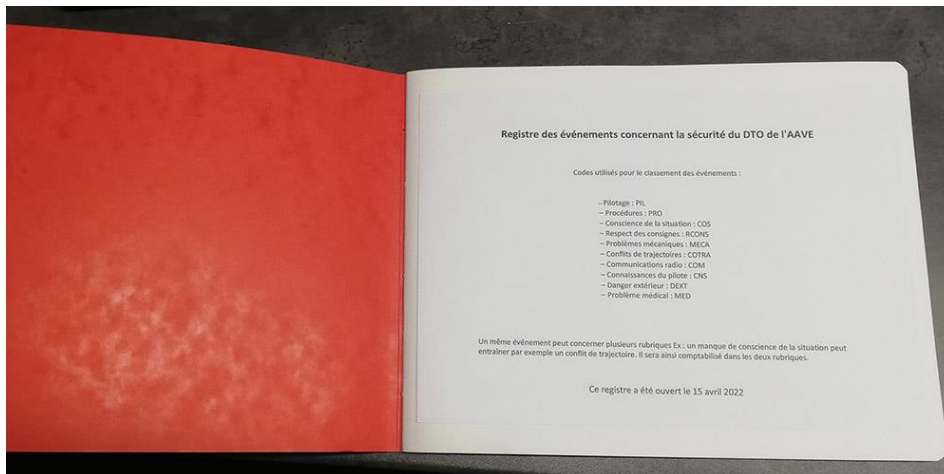
- De nombreux incidents au sol
 - Majorité des accidents se produisent en approche et à l'atterrissage
 - Les accidents les plus graves sont survenus suite à des pertes de contrôle en vol
 - Pour les décollages, 3 accidents au remorquage et un au treuil
- Phase d'analyses des événements survenus dans le DTO de Buno :

Chacun des incidents et accidents survenus sur la plateforme et qui sont listés plus haut ont été décrits et analysés en séance. Reportez-vous au support de la réunion et au rapport pour plus d'info.

Ces documents sont disponibles sur le site de l'AAVE et via des liens en fin de ce document.

- 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)



- Autres sujets ayant un rapport avec la sécurité des vols ayant fait partie des discussions :
 - Discussion sur la consigne : Faut-il larguer systématiquement si l'aile touche pendant l'accélération au décollage en instruction ?
 - Deux arguments s'opposent :
 - Le premier est celui des consignes de la commission sécurité des vols de la FFVP qui demande un largage immédiat pour éviter un cheval de bois (Avec une injonction d'impérativité dans le cas d'un départ au treuil)
 - Le second est que dans le cas d'un départ remorqué avec un planeur ballasté le fait de larguer si c'est juste une touchette, le remède risque d'être pire que le mal à cause de l'inertie et les forces induites par le déplacement de l'eau dans le ballast.
 - Après réflexion voici ce que la commission formation donne comme consigne :
 - En école de début on continue de recommander de larguer si l'aile touche conformément aux consignes nationales. L'instructeur qui est le CDB jugera et décidera au final en fonction de la situation. (Touchette ou aile qui reste au sol)
 - Dans le cas de la formation au décollage remorqué avec des ballast, la gestion d'une touchette ou d'une aile qui reste au sol pendant l'accélération au décollage, devra faire partie d'un briefing spécifique au même titre que la particularité de l'équilibrage des ailes avant le départ.
 - Discussion sur la façon d'enseigner la vérification du bon verrouillage des différentes rotules de branchement des commandes de vol ?
 - Il n'est pas facile d'expliquer comment se verrouillent les différents types de rotules. De plus, une vérification visuelle ne suffit pas toujours pour être sûr du bon verrouillage. Il faut également forcer un peu pour le confirmer. Généralement l'accès visuel est difficile déjà pour celui qui branche la commande et il est souvent impossible de pouvoir montrer en direct cette manipulation à quelqu'un d'autre pour le former.
 - Nous allons donc tenter de trouver et de récupérer des rotules mâles et femelles en provenance de cellules de planeurs réformés pour qu'elles servent de matériel de démonstration.
 - Discussion sur l'emport pax :
 - Réflexions d'un FE suite à la réunion :

Le pilote candidat à l'emport de pax a déjà fait beaucoup de place avant avec un instructeur derrière lui. L'emport Pax en étant assis en place avant n'apporte rien ou peu. Par contre si le pilote demande l'emport Pax c'est peut-être pour faire des VI perso ou faire voler des proches et dans ce cas la place arrière s'impose. Qui peut le plus peut le moins. Donc si le contrôle en place arrière est bon, c'est qu'on peut donner l'emport pax pour les 2 places.

Si l'on distingue un emport pax place Avant ET place Arrière et qu'on ne délivre qu'une autorisation en place avant, on prend le risque qu'un temps donné plus tard le pilote en question s'installe en place arrière tout seul sans rien dire et sans s'être entraîné auparavant avec un instructeur.

Or La difficulté vient de la place arrière (repères différents, visibilité différente, pas d'accès au train etc.).

Par contre, ne pas oublier que si un pilote a les conditions d'expérience réglementaires pour passer son emport Pax, ce n'est pas pour cela qu'on doit la lui faire passer aussitôt. Il faut évaluer s'il est assez mûr pour obtenir cette qualification.

– Plan global d'action :

Les points suivants ont été retenus comme axes prioritaires pour une amélioration de la sécurité des vols en 2024 :

1. Concernant les cas répétés de pénétrations involontaires dans des classes d'espaces aériens A et dans les zones à statuts particuliers (R/D/P) sans respect de leurs conditions d'accès, il va être mis en place la procédure suivante :

- Intensification des rappels sur la présence et la position de zones de classe A à proximité du terrain pour tous les pilotes.
- Pour les élèves :
 - Pendant le module 1 (Objectif lâché) on se contente des consignes ci-dessus.
 - A partir du module 2 (se perfectionner) on débute la formation à l'utilisation des applications de navigation (Briefing au sol et utilisation en vol). Dans le briefing, bien insister sur la gestion d'une ventouse qui se décolle pendant le remorquage et sur le risque de départ en position haute.
- Un appel à volontaires va être lancé pour trouver des instructeurs ou des membres ayant une bonne connaissance sur chacune des applications les plus courantes de navigation en planeur.
- Le but est d'avoir pour chacune de ces applications :
 - Un tutoriel vidéo,
 - Un fichier de configuration standard avec des réglages de base qui permettent d'avoir à coup sûr les infos nécessaires affichées et les alarmes activées,
 - Une ou deux personnes référentes vers lesquelles on pourra orienter les membres qui s'équiperont d'une de ces applications pour en vérifier la bonne installation et donner des conseils d'utilisation.
- Parmi les conseils de base on peut déjà dire qu'il faut éviter d'utiliser son smartphone habituel comme moyen de navigation primaire et qu'il faut mieux utiliser un appareil dédié.

2. Concernant la supervision des départs en campagne pour les stagiaires en module 3 (Objectif SPL) et pour les pilotes récemment brevetés :

- Pour ces pilotes il a été décidé de renforcer la surveillance sur le choix et la longueur des circuits posés.
 - En période de culture haute notamment le chef de piste devra valider le circuit avant le départ et des consignes spécifiques devront être données en fonction de la situation du jour. (Altitude minimum à partir de laquelle on ne pourra plus continuer d'avancer sans être et rester en local d'un terrain ou d'un champ.)
- 3.** Concernant les approches trop basses il a été décidé de renforcer l'entraînement à la gestion des approches non standard.
- Pour cela, si les conditions du jour le permettent, s'il n'y a personne d'autre dans le circuit de piste et si un briefing a été effectué dans ce sens, les instructeurs peuvent juger de l'opportunité de positionner le planeur à une position et à une altitude ne permettant pas au stagiaire de faire une PTL standard sur la piste en service.
 - Le but est de les mettre en situation d'être dans l'obligation de prendre une décision pour gérer leur trajectoire de façon à avoir une finale stable et en sécurité sur une des pistes qui reste accessible.
 - Cela permettra d'améliorer sa conscience de la situation et de le former à la prise de décision.
 - Cela pourra également donner au stagiaire une expérience qui pourra lui être utile s'il lui arrive ultérieurement de se faire surprendre et d'être obligé de gérer en solo une situation similaire.
 - A noter que ces exercices pourront être programmés les jours sans convection et réalisés avec des demis remorqués.
- 4.** Concernant les risques d'anticollision, le plan d'action de l'année dernière a été mis en place et tous des planeurs de la flotte club ont maintenant un flasheur de verrière.
- Cependant, de façon à renforcer encore la protection, il a été décidé d'étudier la possibilité d'équiper également nos avions remorqueurs. Une démarche va donc être effectuée auprès des fournisseurs de ce type de matériel pour évaluer la faisabilité.
 - D'autre part il va être fait une étude pour que les alarmes sonores des FLARM de nos avions remorqueurs soient audibles dans les écouteurs du casque radio. Ce n'est pas le cas actuellement.

Plan de charge et organisation de la saison :

Il a été présenté les événements prévus qui vont nécessiter de la mobilisation chez les instructeurs :

Mars

6 Mars Forum des métiers à Itteville (R43 ou R56)

Mai

20 VI en 2 jours (10 par jours) La date n'est pas encore déterminée avec précision mais cela devrait avoir lieu la première semaine de mai.

Du 9 au 12 mai 4 jours de BunO (Il serait bien que les biplaces concourent avec des élèves campagne et campagne +)

Du 27 au 31 mai Stage GTA (4 Gendarmes)

Comme l'année précédente il va être demandé aux instructeurs de remplir un questionnaire de présence envisagée pour aider Franck à établir des plannings prévisionnels et réguler la charge.



Passeport découverte pour des stagiaires BIA :

Christophe SZCZYGIELSKI a présenté son projet de faire venir beaucoup de passeports découverte 3 jours à Buno. Il peut en mobiliser une vingtaine ou une trentaine.

L'intérêt du club est bien sûr d'essayer de capter un maximum de jeunes. Surtout que les jeunes qui passent le BIA sont à priori des jeunes motivés pour l'aéronautique. Cependant il ne faut pas non plus saturer l'école.

La réponse au sondage de présence qui va être envoyé à tous les instructeurs est donc primordiale pour déterminer la charge admissible et les périodes auxquelles on pourrait accueillir éventuellement ces jeunes.

Un barème de compensation en point a été spécifiquement rajouté pour cette opération.

Rappels réglementaires :

Un rappel sur les conditions de prorogation de la qualification FI(S) a été fait.

Les sources utilisées pour ces rappels sont les suivantes :

Source DSAC :

<https://www.ecologie.gouv.fr/pilotes-planeur>

Sources ATO CNVV :

<https://www.ato.cnvv.net/logiciels/fiche-pratique-des-formations/>

Standardisation des discours et des actes :

Il est primordial que nous ayons tous le même discours !

Le lâcher à Buno :

- Avoir au moins 14 ans
- Un certificat médical valide pour LAPL au minimum ou classe 2
- Licence fédérale
- Autorisation parentale (- 18 ans)
- Toutes les rubriques du module 1 en vert dans GESASSO et module de lancement en vert
- Bonne conditions météo (Vent calme)
- Pas ou peu de trafic en tour de piste
- Concertation avec le chef pilote ou du chef de piste
- A défaut, concertation avec les autres instructeurs connaissant l'élève

Le Lâcher machine à Buno :

Concertation avec Responsable Pédagogique ou Responsable Pédagogique délégué.

Finesse 10 à Buno : Pas de rajout des 300 m de tour de piste

Finesse 20 à Buno : Rajout des 300 m de tour de piste

L'emport PAX réglementaire :

Réglementation emport passager :

Avoir effectué après la délivrance de la licence SPL :

- 1) 10h00 de vol ou 30 décollages/atterrissages sur planeur en tant que PIC.
- 2) Un vol satisfaisant avec un FI(S)
- 3) Faire lever la restriction par un bureau des licences d'une DSAC/IR

L'emport PAX à Buno : Délivré par un FE(S) pour une machine donnée et on en profite pour faire la formation place arrière.

Formation par les compétences :

Il est demandé de bien respecter le principe de formation par les compétences telle qu'elle est prévue dans le mémento de l'instructeur.

Une vidéo est disponible à ce sujet : [Cliquer ICI](#)

La campagne + :

Pour avoir des infos sur la Campagnes + : [Cliquez ICI](#)

Sujets divers :

Janus T :

En 2023 aucun instructeur club n'a volé sur le Janus T. De plus, le club à acheté un second Janus et il n'a jamais eu de manque de planeur biplace.

Une vidéo a pourtant été réalisée pour bien expliquer l'utilisation du moteur mais finalement la plupart des instructeurs ont une certaine appréhension à utiliser un planeur privé motorisé. Voler sur le planeur oui mais utiliser le moteur non. D'autant plus que le club possède par ailleurs 2 Janus.

Le conseil d'administration a donc décidé d'arrêter la banalisation.

Le sujet a été rediscuté lors de la réunion. André Verhuslt a tout de même fait voler nos élèves sur la campagne (environ 75 h) ce qui est donc du bonus pour l'instruction.

On peut donc considérer que le Janus T avec André à bord est un outil utile dans le cadre de la campagne + pour laquelle un pilote confirmé peut remplacer un instructeur.

Le sujet va donc être remis à l'ordre du jour du CA.

Il est à noter que quelques instructeurs se sont à nouveau manifestés comme volontaires pour utiliser le Janus T.

Le problème majeur du planeur est qu'il n'a pas actuellement d'interphone. Donc, une fois le moteur démarré, à cause du bruit, il est très difficile de communiquer entre la place arrière où se trouve l'instructeur et la place avant où se trouve le stagiaire mais également toutes les commandes du moteur.

Le câblage de la fonction interphone de la radio et l'ajout de casques permettraient de résoudre ce problème.

Affaire à suivre...

Point de la situation concernant sa remise en état du treuil :

Grâce à François Trouchkine qui continue de travailler à la remise en état de notre treuil, les choses ont bien avancé.

Une équipe de mécaniciens est venue avec une valise de diagnostic et a pu déterminer que le problème venait du système d'injection du moteur.

Tout le système a été démonté et envoyé dans un laboratoire pour analyse et réparation.

Ce système d'injection devrait être remis en place prochainement.

Une nouvelle séance d'essais sera programmée à l'issue pour vérifier que la puissance a bien été récupérée.

Il restera ensuite à décider de l'avenir du treuil.

Le projet actuel, si on décide de le garder, est de l'utiliser en tant que moyen de lancement secondaire.

Le but n'est absolument pas de remplacer les avions.

La perfo continuera de partir avec les avions.

Le treuil pourrait être utilisé l'après-midi pour faire tourner la double commande et les jours avec peu ou pas de convection pour faire tourner l'école quand ça ne vaut pas le coup de sortir les avions.

L'avantage serait double :

- Économiser le potentiel de nos avions (qui nous coûtent cher)
- Rendre la double commande moins chère pour nos stagiaires

Affaire à suivre...

Stage montagne :

Il a été évoqué le désir de remettre en place un stage montagne. St Crépin est le site qui a le plus de succès parmi les différents terrains possibles.

L'attrait des gains d'altitude en onde pour valider les badges FAI semble avoir beaucoup diminué. A l'origine ces stages étaient organisés pour ces gains d'altitude et en période hivernale quand il n'y avait pas d'activité à Buno.

Un des problèmes qui a provoqué l'arrêt des stages est que les derniers étaient organisés en saison que cela a mis en difficulté le fonctionnement de l'école à Buno en raison d'une diminution des instructeurs disponible à Buno..

On voit bien dans le bilan des heures de vol moins de 25 ans effectuées, du nombre de lâchés et du nombre de brevets qu'il y a une très forte augmentation de l'activité d'instruction sur la base principale de Buno.

Si stage il y a, il doit être organisé hors activité à Buno ou dans une période de faible charge. Entre septembre et avril. (et encore en septembre beaucoup de membres viennent voler pour rentabiliser leurs forfaits surtout s'ils ont passé leurs vacances ailleurs qu'en région parisienne)

Pour l'année 2024 il est trop tard pour une organisation en avril. Reste à voir comment l'organiser en fin de saison. Un appel à volontaires a été fait.

Un sondage fait en salle lors de la réunion n'a pas donné beaucoup d'instructeurs volontaires ou disponibles pour organiser ou participer à un stage en fin de saison. Il y a bien des volontaires mais en tant que stagiaire, pas en tant qu'instructeurs.

On va poursuivre l'étude de faisabilité et s'appuyer sur le résultat du sondage qui va être effectué sur la présence des instructeurs. Dans ce sondage la question sur un stage montagne sera ajouté

Petits rappels :

- Vidéos de briefing :

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

- Formation par les compétences :

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

- GESASSO :

Il est demandé aux instructeurs de faire l'effort de mettre un minimum de commentaires dans GESASSO.

Si des remarques sont nécessaires au sujet des compétences, elles peuvent être faites directement dans les remarques liées à la leçon. Idem si une séance est faite au simulateur.

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

- Application FFVP :

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

Vidéo de présentation : [CLIQUEZ ICI](#)

- Tenue de l'aile au décollage :

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

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

Vidéo : [CLIQUEZ ICI](#)

- Formation des chefs de piste :



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

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

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

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

Philippe LHOTELLIER

Responsable de la commission
"formation et sécurité des vols"

☎ +33 6 80 72 45 01

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/>

Association Aéronautique du Val d'Essonne

@ contact@aave.fr ☎ +33 1 64 99 49 41

📍 Aérodrome, 91720 Buno-Bonnevaux

👉 <https://www.aave.fr/>

Lien vers le rapport de sécurité du DTO : [CLIQUER ICI](#)

Lien vers le support PDF de la réunion : [CLIQUER ICI](#)

Lien vers le support PowerPoint de la réunion : [CLIQUER ICI](#)

Lien vers les documents d'accidentologie : [CLIQUER ICI](#)

Lien vers le document campagne + : [CLIQUER ICI](#)

