

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

28 janvier 2023



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 : 15 instructeurs

Franck Roche / Philippe Lhotellier / François Besse / Bernard Maurin / Jocelyn Montagné / Jean-Louis Milan / Micheline Jung / Emmanuel Pranal / Pierre Bonnier / Christophe Szczygieski / Jean-Renaud Faliu / Frédéric Chemin / Matthieu Catillon / Baptiste Monnet / Christophe Ababie

Excusés : Jean-Noël Marquet / Colin Bruhiere / Pierre Blanc / Michel Levy / Marilyne Abadie Berard / Mathieu Courtial /

La réunion a commencé à 14h00 h et s'est terminée à 18h00

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 avec un changement de conseil d'administration et le départ de plusieurs instructeurs. (a priori 6)

Un bilan est ensuite fait du nombre d'heures de vol effectuées en instruction la saison dernière par le nombre d'instructeurs inscrits (26) ce qui a donné une moyenne de 40h par instructeur.

Si on a le même volume d'instruction cette saison, il faudra que chacun des instructeurs essaye de venir un peu plus souvent car à 20 cela fait une moyenne de 50h par personne.

Les nouveaux tarifs instructeur :

Une explication est faite sur le principe des nouveaux tarifs.

Une vidéo est disponible qui explique cela dans le détail : [Cliquez ICI](#)

Points clés :

- L'instructeur paye 300 € de participation aux frais à l'inscription
- Il fait un chèque de 300 € non débité correspondant à son forfait instructeur
- Si en fin de saison son activité d'instruction correspond à au moins 100 points le chèque ne sera pas encaissé et le forfait sera offert
- Chaque heure de vol d'instruction génère 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/ heures d'instruction et l'éventuelle facturation s'il y a eu plus d'heures de vol en CDB n'est effectuée qu'en fin de saison)
- Pour les particularités et les détails, reportez-vous à la vidéo ou au tarif officiel.

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)
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)

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

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							Commentaire
	Date	Eleve	Instructeur	Decoll	Atter.	Duree	
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	-	-	-	-	-	-	

Semaine de stage d'initiation au pilotage planeur sur simulateur au lycée Louis Legrand du 20 au 24 février :

Lieu : lycée Louis Le Grand, 123 Rue Saint-Jacques, 75005 Paris

Dates : du lundi 20 au vendredi 24 février 2023 (Première semaine des vacances de février zone C)

Horaires : de 10 h à 14h30 (le lycée ferme les portes à 15h)

Public : élèves en formation BIA (Paris, IDF, ...)

Nombre attendu : 30/jour, 150 sur la semaine

Christophe Szczygelski a organisé une semaine de promotion du vol à voile dans le Lycée Louis Legrand à Paris dans le 5e arrondissement. Cinq clubs d'Île de France participent (St Florentin, Pont sur Yonne, Buno, Chérence, Coulommiers) Il y aura 5 simulateurs.

Christophe Szczygelski sera présent les cinq jours. Franck Roche y sera le premier jour pour la mise en place de son simulateur. Michel Lévy sera présent 2 ou 3 jours. Jean-Renaud Faliu y viendra également au moins une journée.

5 points de compensation seront attribués par jour de présence.

Les instructeurs qui habitent à Paris et qui peuvent se rendre disponibles sont les bienvenus.

Infos : Christophe Szczygelski : 06 68 91 48 93

Christophe.Szczygelski@ac-paris.fr

Lien pour s'inscrire sur le planning : [Cliquez ICI](#)

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

- 2019 : 161 licenciés	166 membres	918 Hdv Inst	4961 Hdv totales.
- 2020 : 146 licenciés	147 membres	947 Hdv Inst	4712 Hdv totales.
- 2021 : 180 licenciés	183 membres	1093 Hdv Inst	5079 Hdv totales.
- 2022 : 183 licenciés	188 membres	1119 Hdv Inst	6687 Hdv totales.

- 2019 : 911	Hdv -25 ans
- 2020 : 676	Hdv -25 ans
- 2021 : 845	Hdv -25 ans
- 2022 : 1504	Hdv -25 ans

- 2019 : 6 lâchés	11 brevetés	4 campagnes
- 2020 : 8 lâchés	11 brevetés	4 campagnes
- 2021 : 8 lâchés	5 brevetés	1 campagne
- 2022 : 15 lâchés	3 brevetés	1 campagne

- 2019 : 193 183 Km	campagne
- 2020 : 195 524 Km	campagne
- 2021 : 154 463 Km	campagne
- 2022 : 245 675 Km	campagne

Améliorations demandées : (*Sondage*)

Une exposition est faite des réponses données par les instructeurs aux questions qui avaient été posées aux instructeurs via un questionnaire envoyé par mail en tout début d'année :

- Briefings
- Lien chef pilote – instructeurs
- Avoir une communication plus efficace entre instructeurs bénévoles et chef pilote
- Plus de communication formalisée entre le chef pilote et les instructeurs
- Préciser si le lâcher doit faire l'objet d'un accord préalable du chef pilote.
- Créer des réunions instructeurs régulières pour faire une synthèse des progressions
- Suivi des examens théoriques et délai de passage examen pratique.
- Avoir plus d'infos sur les pilotes du jour (progression, machines autorisées)
- Améliorer la supervision des jeunes pilotes récemment lâchés ou récemment licenciés

Chaque ligne correspond à une phrase notée par un instructeur dans les réponses au questionnaire. Il en ressort qu'il y a un déficit de communication entre nous. Nous devons travailler plus en équipe.

Solutions proposées : (*Toujours issues du sondage*)

- Parrainage par un instructeur de la commission formation
- Renforcer la cohésion entre les instructeurs
 - Dîners
 - Visioconférences à occurrences déterminées
- Planification de la présence des instructeurs par semaine (*Compensation comme les stages GTA*)

Briefing du matin :

- A redéfinir (Météo-NOTAM-REX etc...)
- Discussion entre instru et Chef Pilote avant le briefing pour un accord commun avant la répartition,
- Respect par tous des consignes du chef de piste
- Répartition équitable entre école de début et campagne entre tous les instructeurs pas seulement 1 ou 2

Pour aider Franck dans le suivi des élèves, les membres de la commission formation vont se répartir les élèves et devenir des parrains. (estimation de 8 à 10 élèves chacun). La tâche consistera à surveiller de temps en temps dans GESASSO que les documents sont bien présents, de vérifier que le e-learning progresse et que la formation pratique suit normalement son cours. Le Parrain signalera à Franck tout problème détecté et signalera quand il sera temps de programmer l'examen théorique et l'examen pratique.

Un tableau de progression avec des codes de couleurs sera créé et mis à jour sur un document partagé pour avoir une vue globale des progressions.

La composition du briefing matinal va être revue. Moins long sur la partie Météo et NOTAM. Seuls les terrains voisins seront systématiquement évoqués. Les pilotes seront en charge de vérifier les NOTAM qui concernent leurs navigations.

La présentation d'un REX ou des commentaires sur les éventuels événements des jours précédents seront systématiquement faites pour maintenir la vigilance des pilotes sur les problèmes de sécurité des vols.

La commission formation va réfléchir aux moyens d'améliorer la communication au sein de l'équipe pédagogique et entre le RP et les instructeurs.

La commission formation est composée de :

- Franck Roche
- Philippe Lhotellier (Responsable Pédagogique déléataire avion et FIE (S))
- Micheline Jung (Responsable Pédagogique Déléataire planeur)
- Emmanuel Pranal
- Michel Levy
- Christophe Szczygielski (FI de FI(S))

Rappel sur le rôle du chef pilote et du responsable pédagogique :

Le chef pilote est un titre honorifique issu de l'ancienne réglementation française. Maintenant avec la réglementation européenne et les DTO la dénomination officielle du responsable de la formation est "Responsable Pédagogique"

Voici ce qui est noté dans le manuel du DTO publié par la DSAC :

Responsable pédagogique :

- Il veille à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences de la Part SFCL et avec les programmes de formation du DTO
- Il est responsable de l'intégration de la formation au vol sur les aéronefs ou des FSTD et de l'instruction théorique
- Il supervise la progression de chaque stagiaire
- Il est responsable de la supervision des responsables pédagogiques adjoints dans le cas de l'utilisation de bases supplémentaires

Franck en tant que RP est donc responsable de tout ce qui concerne la formation.

Accès à GESASSO et bureau réservé aux instructeurs :

Le petit bureau situé à côté des boîtes à clés dans la salle de briefing va être aménagé pour les instructeurs.

Un PC permettra d'accéder à GESASSO. Il en sera de même dans le local simulateur et un PC de plus sera installé dans la salle de briefing elle-même pour les instructeurs.

Briefing d'accueil pour les nouveaux élèves et nouveaux membres :

Un support est en cours de réalisation pour donner toutes les informations utiles aux stagiaires qui débutent ou qui ne connaissent pas le fonctionnement de l'association.

Au programme de ce briefing il y aura :

- Le E-learning (*Inscription / Fonctionnement*)
- Les Vidéos de briefing (*accès*)
- Utilisation de GESASSO et de l'appli FFVP
- Utilisation du planning AAVE (*Règles pour l'inscription et les annulations sur le planning pour les élèves.*)
- Smart glide (GIVAV) (*Accès et utilisation*)
- BIA et fonctionnement des Bourses
- Utilisation des véhicules de piste
- Réglementation (*SPL PASS*)
- Utilisation du carnet de vol
- Etc...

Philippe Lhotellier se charge de la réalisation du support PowerPoint. Une grande partie de ce support sera réalisée sur les bases d'un document déjà existant qui a été réalisé par François Besse pour la FFVP. Merci à lui.

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 délégataire.

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 place donnée.

Formation par les compétences :

Certains instructeurs ont demandé dans le questionnaire un petit recyclage sur la formation par les compétences.

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

Les Badges FAI :

Un nouvel élan doit être donné pour motiver tous les membres à s'intéresser aux badges FAI.

En particulier pour les jeunes car ils permettent de gagner beaucoup de points à la coupe Gomy qui elle-même permet de récupérer des bourses et des stages au centre national.

Actuellement il y a 3 commissaires sportifs à Buno en plus de Franck :

Marilyne Abadie Bérard

Christophe Abadie

André Verhulst

Micheline Jung et Philippe Lhotellier vont faire les démarches pour le devenir. Les commissaires sportifs ont la tâche de valider les épreuves.

Guide de réalisation des badges :

[Cliquez ICI](#)

Règlement de la coupe Gomy :

[Cliquez ICI](#)

Les bourses :

Pour avoir des infos sur les bourses attribuées par la FFVP :

[Cliquez ICI](#)

La campagne + :

Pour avoir des infos sur la Campagnes + :

[Cliquez ICI](#)

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 à 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 :

- 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

- 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 de remorquage (8 positions hautes)

De nombreuses approches à basse hauteur

De nombreux décollage avec un planeur mal configuré

Plusieurs risques de collision en vol

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

Le détail des événements suivant a été fait avec une analyse et l'énoncé des décisions prises :

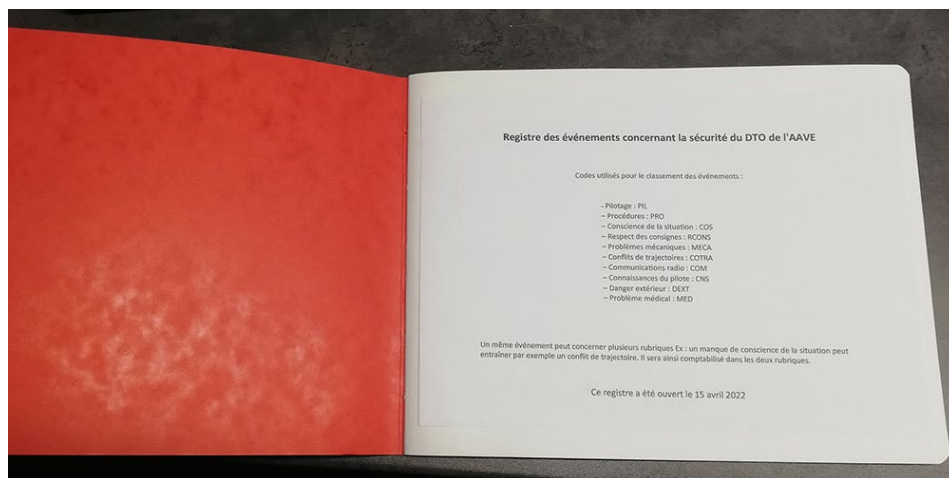
(Reportez-vous au rapport en annexe pour les détails)

- Aéronefs dans le box de voltige
- Risque de collision en vol local
- Oubli de remettre le bouchon du réservoir sur un PA25 après le complément de plein du soir
- Collision au sol entre une golfette avec ASG29 stationné au parking
- Blocage des commandes par de l'eau gelée sur l'aile en vol
- Suspicion d'incursion mineure de classe A par un avion remorqueur lors d'un convoi Air
- Panne d'anémomètre sur avion remorqueur PA25
- Vibrations en vol sur avion remorqueur PA25
- Collision au sol entre une aile du motoplaneur SF25 et un hauban de la manche à air

Autres sujets ayant un rapport avec la sécurité des vols ayant fait partie des discussions :

- Utilisation de la VHF en local :
 - Trop de discussions sur la fréquence n'ayant pas de rapport avec la sécurité.
 - Il faut se limiter au strict nécessaire.
 - Ne s'annoncer dans la zone de perte d'altitude qu'en dessous de 500 m sol

- Anticollision en étape de base :
 - Sensibiliser les élèves au fait qu'il ne faut pas regarder que le point d'aboutissement en finale. Il faut aussi vérifier qu'il n'y a pas un aéronef en longue finale ou dans le circuit de piste opposé et donc en étape de base en face de nous et en sens inverse.
- 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 :

<https://nearmiss.glidingcloud.net/#zoomin>

Sujets divers :

- Stage GTA :

Finalement pour des raisons de budget, un seul stage aura lieu du 8 au 12 mai avec 6 stagiaires.

3 instructeurs seront nécessaires (Deux stagiaires par instructeur)

L'accueil et les cours sur les positions inhabituelles seront assurés par Franck Roche

Les cours d'accidentologie seront assurés par Philippe Lhotellier.

- Stage montagne :

L'expérience a montré qu'une activité en montagne alors que de façon simultanée les vols ont débuté à Buno générerait des problèmes d'organisation. (manque de planeurs et manque d'instructeurs à Buno)

Le CA a donc décidé de reprendre les anciennes habitudes qui étaient de voler en montagne en dehors de la saison de vol à Buno. Cela permet d'une part d'étendre la saison sans perturber l'activité sur notre terrain et d'autre part si le terrain choisi est susceptible de bénéficier de conditions d'onde, de réaliser les gains d'altitude pour obtenir les badges FAI.

Pour l'instant le déplacement à St Crépin n'est donc pas reconduit pour les raisons évoquées ci-dessus mais également car le sondage effectué auprès des instructeurs présent en 2023 n'a pas révélé un nombre suffisant de volontaires qualifiés pour en assurer l'organisation.

- Treuil :

Le club de Saint Rémy s'est à nouveau manifesté pour nous signaler qu'il était toujours intéressé pour nous "débarrasser" de notre treuil.

Il leur a été dit que finalement nous avons pris la décision de tenter une remise en état de fonctionnement. Ces travaux de remise en état menés par François Troughkine en collaboration avec un mécano et le président de Challes-Les-Eaux se poursuivent. François après de nombreux efforts semble avoir réussi à colmater la fuite qui avait été détectée en dessous du réservoir d'huile hydraulique.

Une nouvelle mise en route est prévue la semaine prochaine pour tester la mise en pression du circuit hydraulique. Ce test permettra d'avoir une première estimation sur la possibilité de remise en service de notre treuil.

– Utilisation du Janus T :

Le Janus T(AV) qui est banalisé est très peu utilisé par les instructeurs du club. André Verhulst qui en est le propriétaire a une priorité d'utilisation mais s'il n'est pas là ou s'il vole sur son autre planeur ce Janus est à disposition du club. On peut l'utiliser avec ou sans le moteur turbo mais un petit module de formation est nécessaire.

Il est demandé en séance qui souhaite faire cette formation pour utiliser ce Janus.

Les volontaires sont : Micheline Jung, Philippe Lhotellier, Emmanuel Pranal, Pierre Bonnier, Christophe Szczygielski, Matthieu Catillon.

– Championnat de France classe club :

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.

Franck Roche a demandé à participer en tant que concurrent. C'est la commission sport de la FFVP qui établit la liste des concurrents. Plusieurs critères sont pris en compte. Le nombre maxi de concurrents est de 50. Il y a actuellement 72 préinscriptions.

Parmi les membres du club il y a : Franck Roche / Hervé Kolesnitchenko / Emma Chesneau / François Xavier Poisson

Si Franck est retenu comme concurrent il faudra des chefs de piste pour assurer l'activité club pendant la durée du championnat.

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 memento 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 18h00

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

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/>

