

Spirales

Buno - Mars 2018



Spirales

2/2018 Bulletin d'information de l'AAVE

Sommaire

2 - Édito

Avec un grand plaisir...

3 - L'actualité de l'AAVE

Toutes les informations utiles...

9 - Un DVD pour Buno

Un résumé de l'année 2017 (50 ans !)

10 - La Coupe Breguet à Angers

Dans les collections d'EAP

12 - Buno sous la neige

Des photos de début 2018...



14 - Réunion Sécurité

Compte-rendu et actions entreprises

18 - Décollage

Le nouveau CRIS

22 - Maîtriser le vol à voile

Une proposition de lecture...

Avec un grand plaisir...

C'est avec un grand plaisir que je prends la succession de Jean-Noël, après une riche saison.

La composition du nouveau conseil d'administration de l'AAVE est détaillée ci-contre, dans le premier article de ce numéro de Spirales. J'ai une pensée toute particulière pour mon instructeur, Jean-Pierre Dejardin, qui doit être heureux de là où il est de me voir désormais représenter notre beau club...

Je remercie tous les membres ayant activement participé aux travaux d'hiver.

Sans eux, notre plateforme ne serait pas ce qu'elle est.

Je vous souhaite à tous de très beaux vols et une excellente saison, des météos fumantes, le tout dans la bonne entente et la convivialité, en toute sécurité bien sûr...

Armel FAREZ
Président

NB : tous les liens ou sites internet figurant dans ce bulletin (même ceux sans texte souligné et en couleur) sont interactifs. Cliquer sur le lien pour y accéder !

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

Île de France



Ont participé à ce numéro : A. Farez, B. Pontanus, J.-N. Marquet, Ph. Lhotellier, F. Besse.

L'actualité de l'AAVE

3

■ Le CA édition 2018...

A l'issue de l'assemblée générale tenue à Buno le 11 mars 2018, le bureau 2018 est constitué ainsi :

- Armel Farez, président
 - Rémi Goutines, trésorier
 - Jean-Noël Marquet, secrétaire général
 - Jacques Berger, vice-président
 - Jean-Louis Millan, vice-président
 - Aude Courbon, chargée de mission
 - Emmanuel Turllet, chargé de mission
 - Frédéric Le Jan, chargé de mission
 - Colin Bruhière, chargé de mission
- Auparavant, des élections (67 votants) ont eu lieu pour déterminer la composition du CA suite à des fins de mandat. Quatre nouveaux membres ont ainsi été (ré)élus : Aude Courbon (51 voix, élue pour 3 ans), Emmanuel Turllet (50 voix, élu pour 3 ans), Frédéric Le Jan (45 voix, élu pour 3 ans) et Jean-Louis Millan (44 voix, élu pour 1 an).

■ Compactage des pistes

Le compacteur devait arriver sur le terrain à la mi-mars mais suite aux intempéries, son entrée en jeu a été retardée. Restez attentifs aux informations au provenance du club car il faudra des volontaires...

■ Championnat régional Ile-de-France

Il aura lieu du dimanche 6 au samedi 12 mai (comprenant les 8 et 10 mai qui sont jours fériés), en parallèle aux "4 Jours de Buno". C'est une compétition multiclasse.

■ Stage Montagne

Il aura lieu comme l'an passé à Saint-Auban, en bénéficiant des infrastructures du CNVV. Une vingtaine de membres sont déjà inscrits et 4 à 5 planeurs de l'AAVE sont prévus en convoi le dimanche 8 avril (au départ de Buno à 7h00) avec une fin de stage le dimanche 22 avril (retour à Buno). Les pilotes de tous niveaux sont les bienvenus car c'est l'occasion de reprendre les vols rapidement, de découvrir le vol en montagne avant de débiter la saison à Buno...

■ Condor 2.0 à Buno

La dernière évolution du logiciel Condor devrait faire son apparition dans le simulateur. L'AAVE recherche un ordinateur fixe pour remplacer le modèle précédent devenu obsolète. Si un des membres peut récupérer un ordinateur adapté, merci d'en faire part à Philippe Lhotellier.

Pour rester dans ce domaine, il est prévu à l'avenir de mieux aménager la salle du simulateur en déplaçant la cloison de l'ex-bureau du chef-pilote afin d'avoir plus de latitude pour évoluer autour du simulateur...

■ Toutes saisons

Avec le SF-25, l'activité ne s'est pas totalement arrêtée durant l'hiver, y compris après les importantes chutes de neige en Ile-de-France comme le révèle la photo ci-dessous d'Emmanuel Turllet...



© Emmanuel Turllet



Réfection également des toitures des hangars Nord avec à nouveau la fréquence du terrain affichée

© Benoit Pontanus

■ Des nouvelles du parc...

Le Duo PAP a été remis à neuf par gelcoatage (environ 20.000 €). Merci d'en prendre soin, ce qui n'a pas été forcément le cas avec les précédents planeurs regelcoatés l'an passé. Attention quand vous mettez en place le trolley (absence de gravillons) et quand le planeur est à l'arrêt, en attente de voler, merci de retirer complètement le trolley et non pas seulement la partie basse.

Bonne nouvelle, grâce au travail de Micheline Jung, tous les planeurs bénéficieront de housses cette saison (achat pour 2.500 € de housses complètes pour le LS8, un Pégase, les deux DG500 et housses de verrière pour l'ASW-28 ainsi que pour le LS6a 5L. Micheline Jung a confectionné les autres housses avec 200 € de tissu et de la récup). Ainsi, chaque soir, ils devront tous être houssés ! Le Discus EH (qui sera renommé, après regelcoatage cette saison, "JP" en hommage à Jean-Pierre Dejardin) avait montré la voie avec ses housses bien colorées. Les autres planeurs ont été jaloux ! Ceci permettra d'accroître la durée de vie des machines et donc de diminuer les charges du club, donc les coûts d'exploitation et donc le montant des forfaits...

■ Travaux pour les infrastructures

Après la remise en état notamment du restaurant, de la salle de briefing d'autres travaux sont en cours ou à venir. Dans l'immédiat, les gouttières des hangars sud vont être changées (9.000 €). Une réparation sur le toit du restaurant est prévue car le bloc ventilation est en train de

défoncer les tôles sur lesquelles il repose vue sa masse (intervention gratuite). Nettoyage des mousses sur le toit du restaurant (600 €). Mise en conformité du restaurant (2.500 €) avec report d'alarme, ajout de flashes lumineux dans les toilettes et douches. Les fenêtres et portes seront bientôt posées en salle de briefing, et au restaurant (20.000 €). Viendront ensuite les gouttières des hangars Nord – tous ces travaux sont suivis par Jean-Louis Millan, en charge des infrastructures au CA.

■ Restauration sur le terrain

Comme indiqué dans le précédent Spirales, un changement de gestionnaire est prévu à partir de la fin avril. Plusieurs candidats ont répondu et le CA étudie chaque dossier.

■ Conversions européennes

Attention ! C'est le dernier avis car après le 8 avril 2018, les règles du jeu vont changer... Après cette date, tout pilote doit posséder une licence européenne (SPL) en remplacement de sa précédente licence franco-française. Jusqu'au 8 avril, la FFVV a mis en place avec la DGAC des modalités facilitant cette conversion de licence. Elle n'assurera plus cet "après-vente" après le 8 avril 2018.

Attention ! Si vous êtes pilote remorqueur (avion avec SEP ou motoplaneur avec TMG, l'ULM remorqueur n'étant pas concerné), et si vous souhaitez remorquer après le 8 avril 2018, il vous faut aussi convertir votre "autorisation" de remorquage franco-française en "qualification" de remorquage européenne. Ceci est une simple

ARCC
Aeronautical Rescue Coordination Center

URGENCE AÉRONAUTIQUE

Composez le
191

- > Recherche
- > Sauvetage
- > 24h/24 7J/7

ARMÉE DE L'AIR

MINISTÈRE DES ARMÉES
www.defense.gouv.fr

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE
www.ecologie-solidaire.gouv.fr

dgac

démarche administrative qui peut se faire par internet auprès de la DSAC Nord. Normalement, tous les licenciés FFVV ont reçu un mail les avertissant sur ce point avec les démarches à faire selon que vous êtes "privé" (PPL) ou "professionnel" (CPL/ATPL).

Cette conversion est obligatoire pour remorquer après le 8 avril 2018 mais il est possible de la réaliser durant l'année 2018, tant que vous ne remorquez pas auparavant.

Attention ! Il en est de même pour les qualifications voltige. Une conversion européenne est nécessaire à partir du 8 avril 2018. Seul problème, un bug informatique à la DSAC Nord fait que cette conversion a été "mise en attente" et qu'à la mi-mars, aucun retour n'a été fait de la part de l'administration.

■ Pour les propriétaires privés

Ne pas oublier la mise à jour annuelle de votre Flarm pour que celui-ci soit opérationnel. Une mise à jour annuelle est désormais obligatoire (validité glissante).

■ Des bourses au mérite

Cinq élèves (tous âgés de moins de 21 ans) ont obtenu une bourse au mérite accordée par la FFVV sur proposition de l'AAVE. Il s'agit de :

- Aude Courbon : début de formation à Buno en juillet 2015, BIA en 2015, théorique BPP en juillet 2017 et lâchée le 25 juillet dernier. Elève ingénieur (un stage à l'AAVE et apprentissage chez Dassault).
- Sarah Vigneron : début de formation à Buno en juillet 2016, lâchée le 23 août dernier. Début de formation voltige en octobre 2017.
- Emeline Pellan : BIA en 2016, début de formation à Buno en octobre 2016. Lâchée le 3 novembre dernier.
- Rémi Badouix : BIA en 2015, début de formation à Buno en juin 2017, lâché le 4 août et breveté le 3 septembre 2017.
- Hugo Clairaz : début de formation à Buno en juillet 2015, lâché le 31 août 2016 et breveté le 3 août dernier.

■ Réunions annuelles

Les réunions orientées Sécurité et organisation de la saison se sont déroulées début mars.

- 3 mars : réunion des instructeurs
- 3 mars : réunion des pilotes remorqueurs
- 3 mars : réunion des pratiquants ULM
- 4 mars : réunion Sécurité pour tous les membres

Certains points évoqués lors de ces réunions sont détaillés dans ce numéro de Spirales. Suite à des incidents ces dernières saisons, certains points ont été analysés et des messages prioritaires seront diffusés sous différentes formes durant la saison, qu'il s'agisse d'un panneau d'information dans la salle de briefing, de rappels écrits présents au starter ou de rappels oraux lors des briefings matinaux.

■ Golfettes...

Les golfettes ont été remises au standard grâce à l'intervention de Pascal Davoine. Rappelons qu'il ne s'agit que d'une aide pour convoyer des planeurs en piste, aller chercher ceux-ci après atterrissage et que cela doit rester leur unique rôle. Pas plus de 2 personnes à bord et vitesse modérée pour accroître leur durée de vie.

■ L'agenda 2019 !

Il est dès à présent prévu que l'AAVE organise le championnat de France de vol à voile en catégorie Standard, 15 m et biplace 20 m du 4 au 11 mai 2019...

■ Wanted

On recherche toujours :

- le compresseur...
- la clé du hangar Début...
- la tronçonneuse...

■ GESASSO

C'est le logiciel de "gestion des associations" mis en place par la FFVV. Quelques bugs sont encore présents et surtout, il n'y a toujours pas de "passerelle" actuellement entre le GIVAV (gestion financière, planches de vol) et GESASSO qui ne traite que de l'activité pratique (suivi

Spécial 50 ans



En vente au club...

Par correspondance, pour les frais de port, rajouter 5 € par T-shirt (quelques tailles disponibles, nous contacter) et 10 € par ouvrage (Colissimo).
AAVE : aérodrôme, 91720 Buno-Bonnevaux

Le T-shirt : 15 €
Le livre : 36 €

Qualification	Validité	Certificat médical	Durée de vol	Mise en air							Contrôle de compétence	Remorquage
				Vols	R	T	A	M	E	V		
SPL	✓	⚠ Télécharger Types autorisés Certificat médical	✓	✓ ✓	✓	✓						
FI(S)	✓	⚠ Télécharger Types autorisés Certificat médical	✓							✓		
PPL(A)	✓	⚠ Télécharger Types autorisés Certificat médical	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓								✓

des licences et qualifications, prise en compte des planches pour l'expérience glissante, suivi des élèves, etc.). On ne désespère pas que la "passerelle" puisse voir le jour... très rapidement !

Pour aller sur GESASSO, voici le lien :

<http://gesasso.ffvv.stadline.com/login>

Vous indiquez votre numéro fédéral (il figure sur votre licence FFVV et ce n'est pas le numéro de licence SPL !) puis, si c'est la première fois, vous faites la procédure "Mot de passe oublié" pour en obtenir un par retour de mail, mot de passe que vous pouvez alors modifier à votre guise.

Ensuite, il faut aller dans "Ma fiche" puis "Correction de données" et commencer à alimenter le système avec vos qualifications, vos vols. Il faut scanner et télécharger vos documents (médical, SPL, etc.) qui seront validés par le club ensuite. Attention ! Ceci est impératif pour tous les membres inscrits au stage montagne car le CNVV est déjà sous GESASSO et vous devez donc l'être aussi !

Un point à noter : pour le SPL, il n'y a pas de "mandat" (fin de validité) puisque sa validité est glissante, donc ne rien mettre dans cette case !

Pour rentrer les vols, bien remplir les différentes cases : durée, type de machine, mode de lancement, rôle à bord, etc. car chaque point est important : la durée pour l'expérience minimale, le mode de lancement pour proroger cette aptitude, etc.

Cela peut sembler fastidieux mais nous sommes en période de transition. Il faut donc alimenter GESASSO pour que vous puissiez exister en tant de pilote ! Ensuite, l'intégration des planches de vol se fera automatiquement. Et quand tout marche, vous avez un aperçu visuel de vos différentes licences, qualifications, etc. et le système doit vous prévenir par alertes par mail quand des échéances de validité vont survenir. D'où l'importance, dans l'item Coordonnées de votre compte sur GESASSO, de bien cocher la case "Notification email".

■ Votre expérience récente de la SPL

La SPL "marche" sur les 24 derniers mois glissants. Dans l'absolu, cela change tous les jours ! On perd certains vols et éventuellement on en gagne d'autres. Deux vols avec instructeur doivent être effectués dans les 24 derniers mois glissants. Idem pour les heures minimales, les atterrissages, les modes de lancement, etc. D'où l'intérêt des alertes de GESASSO.

■ Cours théoriques

Sous la houlette de Philippe Lhotellier, en charge de la formation-sécurité, des cours théoriques auront lieu les week-ends de mars en visant pour les candidats au théorique une session le 7 avril à Buno. Les dates et sujets abordés seront communiqués par mail. ■

Tutoriaux pour le GESASSO

https://www.youtube.com/watch?v=st_lejIN87k&list=PL4Lsd9ujCJmoQfjN4s2UqMSWaDES9aAyl



Un DVD sur Buno !

Pour affirmer son identité et son image de marque sur la pratique du vol à voile, l'Association aéronautique du Val d'Essonne (AAVE) inaugure une opération de communication et de promotion de ce sport et loisir vers un public passionné du vol sans moteur.

En réalisant pour la première fois un DVD de 48 minutes dans lequel on retrouve un contenu riche sur les moments forts d'une saison 2017 bien remplie, l'AAVE a su faire confiance à Eric Mercier et Colin Bruhière membres de l'association pour filmer plusieurs événements tout au long de la saison 2017 :

- les 50 ans du club,
- le rassemblement de l'association Dédale et ses planeurs de collection,
- les épreuves du Grand Prix de France,
- un vol d'initiation voltige en DG-500,
- l'exposition d'un simulateur de vol
- et enfin la présentation du bulletin d'information Spirales.

Des images disponibles dès à présent, afin de redonner de l'appétit à nos esprits durant cette période de disette hivernale où l'on guette avec impatience le retour des cumulus.

Le terrain de Buno-Bonnevaux connaît aujourd'hui une grande notoriété en France et en Europe grâce à des vélivoles passionnés qui participent au rayonnement du vol à voile et développent la réputation de l'aéro-club en définissant clairement leur dynamisme.

Bon film !

– DVD en vente au club. Durée 48 mn. 15 € sur place

AAVE : aéroport de Buno-Bonnevaux, 91720 Buno-Bonnevaux. www.aave.fr



Photos © via D. Brauwers



La Coupe Breguet atterrit à Angers-Marcé

C'était indiqué dans le précédent Spirales. Le CA de Buno avait décidé que l'AAVE faisait don de la Coupe Breguet à l'Espace Air Passion (EAP), le musée aéronautique d'Angers-Marcé qui l'exposera dans ses locaux.

Une coupe historique...

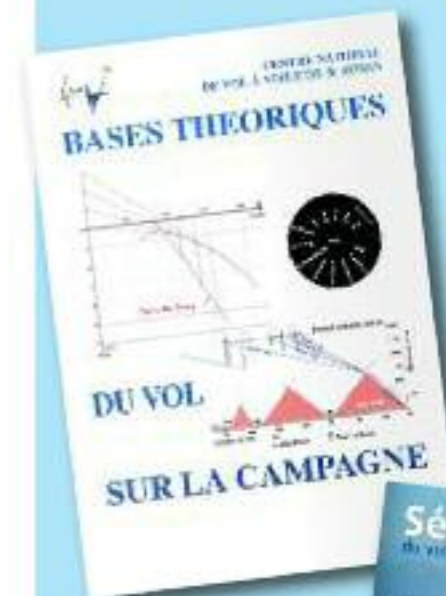
Créée en 1958, la Coupe des Avions Breguet récompensait alors le vélivole ayant parcouru le plus grand nombre de kilomètres sur la campagne. En 1959, Roger Biagi, alors instructeur à La Ferté-Alais, remporte la coupe à titre individuel, et son club (Aéro-clubs universitaires et scolaires de France) remporte la

Coupe Challenge Breguet, attribué à l'aéro-club dont les pilotes totalisant le plus grand nombre de points, quels que soient leurs classements individuels. Après trois victoires consécutives, en 1961, la Coupe Challenge est ainsi définitivement acquise par le Centre Inter-Clubs (CIC) de La Ferté-Alais. Cette coupe est donc arrivée naturellement à Buno-Bonnevaux lors de la création de l'AAVE (cf. le livre "Des ronds sous les cumulus"). En 1979, la Coupe fédérale va prendre la suite de la Coupe Breguet, avant que la Netcoupe ne lui succède. Ainsi, Daniel Brauwers et Jacques Rantet se sont rendus dernièrement à Angers-

La Coupe Breguet a rejoint les collections de l'Espace Air Passion, ex-musée régional de l'Air, implanté sur l'aéroport d'Angers-Marcé...

Marcé, pour remettre la Coupe à Christian Ravel, créateur de ce musée et responsable du pôle Documentation. La Coupe a été mise en exposition temporaire devant le 40P offert au musée par François Ragot. La visite de ce musée est vivement conseillée, s'intéressant à toutes les facettes de l'aviation, de l'aéro-modélisme à l'avion de collection unique au monde en passant par les planeurs, les moteurs, les maquettes... Plusieurs chantiers sont en cours visant notamment à remettre en vol deux bimoteurs, un unique Moynet Jupiter et un rare Cessna Bobcat. ■ <https://www.musee-aviation-angers.fr>

Dans la bibliothèque du vélivole...



Pour préparer sa formation au vol sur la campagne

A lire avant d'arriver en stage à Saint-Auban !



Domaine de vol, facteurs de charge, résistance structurale

Les connaissances non-techniques utiles au pilote...



Téléchargement gratuit sur www.ato.cnvv.net

Buno sous la neige...

Hiver 2017-2018



Photos prises
début 2018
par Eric Mercier



Photos © Eric Mercier



Photos © F. Besse

Réunion Sécurité

Voici le compte-rendu de la réunion Sécurité des vols 2018 de l'AAVE, organisée le 4 mars par Philippe Lhotellier et Benoît Pontanus.

Jean Noël Marquet, président, a présenté l'équipe pédagogique et de la sécurité des vols pour la saison 2018 :

- Benoît Pontanus : chef de centre
- Philippe Lhotellier : correspondant Formation-Sécurité en remplacement de Jean-Pierre Dejardin, disparu en 2017
- François Besse : adjoint.

Il est précisé que de s'occuper de la sécurité des vols n'est pas du seul ressort de l'équipe dirigeante mais bien une responsabilité de tous les membres de l'association.

Sécurité des vols

- Présentation de la vidéo du message de début de saison, diffusé au niveau national par Francis Clar, président de la commission Formation/Sécurité FFVV.
- Passage en revue des 18 points que la commission Formation-Sécurité FFVV a défini comme points de sécurité à gérer en début de saison pour éviter les erreurs du passé — ces points sont détaillés dans le numéro d'Actions Vitales n°4 téléchargeable sur www.ato.cnvv.net item Documents
- Présentation des 3 points que Benoît a définis comme axes prioritaires d'amélioration dans le domaine de la sécurité des vols en fonction des problèmes rencontrés la saison dernière :

1) La sécurité au décollage.

Cet axe comprend :

- **Le nouveau CRIS** : utiliser et faire adopter le nouveau CRIS. Celui-ci définit 2 niveaux dans les actions. La préparation au vol avant l'installation dans le planeur et les actions vitales à faire juste avant le décollage.
- **L'interruption de tâche** : à part l'équipage, personne ne doit se trouver en avant de l'aile du planeur qui sera le prochain à partir. On n'adresse plus la parole au(x) pilote(s). Même le planchiste doit faire attention à ne pas interrompre une procédure d'installation ou de CRIS en cours.
- **La zone de cheval de bois** : les décollages doivent se faire du point de starter et pas en arrière. Rien ne doit se trouver dans la zone de cheval de bois de chaque côté du planeur
- **L'assistant au décollage** : il est le responsable de la sécurité du décollage. Il est le seul à avoir une vue d'ensemble sur tous les points pouvant présenter une menace. L'assistant est **obligatoirement** un membre de l'association formé à le faire. On n'accroche le câble que si l'équipage est installé. Rien ne doit se trouver dans la zone de cheval de bois de chaque côté du planeur. Vérifier le verrouillage des verrières, l'absence de trolley ou d'autres accessoires de manutention. Vérifier que les aérofreins sont bien verrouillés. Attendre le pouce levé de l'équipage puis, vérifier que l'approche est dégagée avant de lever l'aile.

- **La poignée jaune** : au remorquage garder la main sur la poignée tant que le contrôle latéral n'est pas assuré. Largage impératif et sans délai si une aile touche le sol.

2) La sécurité à l'atterrissage

Cet axe comprend :

- **Savoir renoncer en circuit** : en circuit, savoir renoncer et faire demi-tour si les conditions nous amènent à voler trop bas dans une zone inhospitalière. En cas de difficultés, savoir renoncer suffisamment haut pour gérer un atterrissage en campagne en sécurité. Pour la sécurité des vols, il ne faut jamais être obligé de partir ou de réussir un vol ou un circuit. Si on ne "se sent pas" de décol-

ler dans une condition particulière ou pour une raison particulière, on ne décolle pas !

Un vol doit être un plaisir et non une contrainte... Notre activité est un sport et rien ne justifie de se tuer et/ou de tuer d'autres personnes ou simplement de casser notre matériel coûteux pour réussir un challenge qu'on s'est fixé trop haut...

– **Savoir renoncer à raccrocher en tour de piste** : en prise de terrain (sur l'aérodrome ou en campagne) savoir renoncer à tenter de prendre une ascendance une fois la procédure de prise de terrain commencée.

Tenter de prendre une ascendance dans le tour de piste Génère un risque d'abordage avec d'autres aéronefs dans le circuit, génère un risque de perte de contrôle car la manœuvre peut nécessiter une grande inclinaison et une vitesse réduite, génère un risque de collision avec le sol car hauteur insuffisante en cas de perte de contrôle. Au minimum provoque une gêne à tous les autres aéronefs dans le circuit et peut générer pour nous une prise de terrain acrobatique en cas de raccrochage raté...

3) La sécurité au remontage d'un planeur :

– Plusieurs problèmes de branchement de commandes de vol et de mise en place d'axes de remontage la saison dernière. Certains planeurs présentent des pièges. Dans l'équipe de remontage il faut quelqu'un qui connaisse parfaitement le planeur et ses particularités.

Il est impératif qu'un branchement soit vérifié par au moins deux personnes, par exemple celui qui a effectué le branchement et une autre personne.

Mesures de prévention pour les trois axes définis

En tant que correspondant sécurité dont le rôle est de contribuer à faciliter l'amélioration du niveau de prévention, Philippe Lhotellier, en concertation avec Benoît et François Besse, propose les actions suivantes pour les différents axes définis pour cette saison :

- **Création d'un panneau "Info Sécurité des vols"** dans la salle de briefing et d'un

autre au starter. Sur ces panneaux seront rappelés les axes définis et les actualités du domaine de la sécurité des vols.

– **Ces consignes seront également rappelées** tout au long de la saison lors des briefings du chef de piste du jour.

– **Une vidéo de formation** sera réalisée concernant la responsabilité et les devoirs de l'assistant au décollage. Elle devra avoir été visionnée pour pouvoir prétendre à tenir une aile au décollage. (dans l'attente de la vidéo, un briefing détaillé devra être réalisé)

– En ce qui concerne le montage/démontage des planeurs, une **fiche spécifique** va être rédigée avec photos et explications détaillées sur la manière de procéder.

Une check-list y figurera pour vérifier qu'au final tout a été fait correctement et qu'une vérification par un deuxième pilote a bien été effectuée.

Autre mesures de prévention

1) Parachutes

– Réalisation d'une vidéo lors des prochains plages pour montrer la manœuvre d'ouverture du parachute par le plieur ainsi que les consignes de vérification avant utilisation pour chaque type de nos parachutes.

– Récupération d'un parachute périmé qui sera suspendu dans la charpente d'un de nos hangars afin de donner à chacun la possibilité de se mettre dans le harnais et de réaliser qu'il est important de bien ajuster son parachute...

– Mise à disposition sur le PC (salle de briefing) d'une vidéo sur l'utilisation d'un parachute de secours (éjection et réception au sol).

2) Lâcher machine

– Mise en service de fiches de "lâcher machine" qui sont des questionnaires réalisés par la commission Formation/Sécurité. Le prétendant au lâcher devra chercher les réponses aux questions posées dans le manuel de vol.

L'instructeur en charge du lâcher devra, en plus du briefing habituel, vérifier et valider les réponses données par le pilote sur cette fiche de lâcher.

3) Culture sécurité des vols

La mission du correspondant sécurité étant également de susciter le retour d'information de tous les acteurs, Philippe Lhotellier rajoute un quatrième axe prioritaire qui est l'incitation à la rédaction et la lecture des REX.

La bonne santé au niveau de la sécurité des vols se mesure à la quantité de REX publiés. Le message suivant doit donc être largement diffusé par les instructeurs à tous les stagiaires et membres du club :

– Si vous êtes acteur ou témoin d'un événement ou d'une situation qui a ou aurait pu mettre en danger la sécurité d'un vol, communiquez et faites en profiter la communauté vélivole.

– Les REX peuvent permettre de modifier certaines procédures ou comportements pour améliorer la sécurité.

– Lire les REX de façon régulière. On grandit de ses erreurs mais heureusement on n'en fait pas tant que ça dans une vie de pilote. Les REX nous donnent donc la possibilité de grandir des erreurs des autres (si elles ont été mises dans la communauté des REX)

– On s'aperçoit quand on lit les REX que les mêmes erreurs sont reproduites par des pilotes différents à des endroits différents. On n'est donc pas à l'abri de faire les mêmes.

– On s'aperçoit également que les erreurs ne sont pas l'apanage des pilotes débutants et que même des pilotes expérimentés en font. Donc aucun de nous n'est à l'abri d'en faire...

Une démonstration est faite pendant la réunion sur la façon de rédiger un REX via le site de la FFVV.

Informations diverses

– Dans un but d'harmonisation, la commission Formation/Sécurité prépare la mise en place d'un système e-learning comprenant une formation théorique destinée à compléter l'actuel "Bouquin bleu" de Cepadues ainsi que des briefings vidéo avant vols conformément à la méthode définie par la commission formation de la FFVV. Un de ces briefings sur la ligne droite a été présenté. 43 briefings

vidéo ont été définis et sont en cours de réalisation. Les six premiers sont disponibles localement à Buno mais n'ont pas encore été protégés en copyright. Ils sont mis à disposition des instructeurs de l'AAVE sur le PC de la salle de briefing mais ne doivent pas être diffusés ailleurs.

GESASSO

Benoit définit ce qu'est cette nouvelle application mise en place par la FFVV pour, entre autre, nous aider gérer la surveillance de la validité de nos nouvelles licences à prorogation par expérience récente "glissante".

Il fait une petite démonstration sur la façon de se connecter à GESASSO et à y entrer les informations nécessaires.

Les membres de l'AAVE sont invités à entrer dans un premier temps au moins les différents documents et qualifications et autorisations dans la base de donnée GE-

SASSO en attendant qu'une solution soit trouvée pour que les heures de vols soient alimentées par le GIVAV.

Questions diverses

La réunion se termine par des discussions et échanges suites aux différentes questions posées par les membres présents.

Le convoyage par la route d'un planeur faisant bien sûr également partie de la sécurité, il nous est notamment demandé de préciser la réglementation concernant la capacité d'une voiture à tirer une remorque. Vous trouverez la réponse à cette question dans les Spirales n°2 téléchargeable sur le site de l'AAVE.

Le président clôture la réunion en remerciant tout le monde pour l'implication de chacun afin de maintenir le meilleur niveau de sécurité possible.

■ Philippe Lhotellier
Correspondant Formation-Sécurité



1 – PREPARATION AU VOL

Premier vol de la journée ou après une longue interruption :

Effectuer la visite prévol conformément au manuel de vol.

– **Équipement du pilote** : chapeau, lunettes.

Si le planeur vient de voler :

Faire le tour du planeur et vérifier visuellement :

- Pas d'impacts ou dégradation visible sur la cellule,
- Gonflage normal des pneus,
- Antenne de compensation, fil de laine en place,
- BO et éclisse enlevés,
- Fixation et branchement des batteries,
- Coffre à bagage en ordre,
- Documents pilote et planeur
- Téléphone portable en route (géolocalisation)

– **Équipement du pilote** : chapeau, lunettes.

Avant de monter à bord

- Vérification du centrage (y compris gueuses),
- Coussins si besoin,
- Réglage et fixation du siège,
- Parachute : sangles ajustées et poignée d'ouverture repérée.

A bord

- Dossier et palonniers réglés,
- Harnais attachés.

© FFVV – 2018

2 – ACTIONS VITALES / CRIS

Commandes
Libres
Compensateur : réglé
Volets : positionnés

Radio
Fréquence/Volume

Instruments
Flarm : actif
Alti : QNH
Compas : QFU

Sécurité
Harnais : attachés
Verrière : fermée-verrouillée
Briefing Sécurité

Remorqué
Câble : attaché
Câble : tendu
AF : verrouillés

Treuil
Fusible : vérifié
Câble : attaché
AF : verrouillés

Ailes horizontales
POIGNEE JAUNE EN MAIN

© FFVV – 2018

Le CRIS à Buno en 2018...

En 2018, un nouveau CRIS sera opérationnel à Buno. Ce "bout de plastique" est offert par la FFVV à tous les propriétaires de planeurs volant en France, que ces planeurs appartiennent à des clubs ou des privés, et ce à raison d'un CRIS par siège soit deux pour un biplace !

Un constat simple...

Pourquoi ce "nouveau" CRIS ? C'est le fruit d'une réflexion menée ces dernières années au sein de la commission Formation-Sécurité de la FFVV. Le constat est simple : d'année en année, on retrouve toujours les mêmes causes d'incidents, notamment liés à des oublis lors de la réalisation du CRIS. Le nombre de REX, évoquant des oublis de verrière ou d'aéro-freins non verrouillés, est important et récurrent. Buno n'a pas échappé à ce problème avec il y a trois ans la radiation du

registre des immatriculations d'un Janus, trop endommagé pour être économiquement viable. Ainsi, chaque année, en France, des pilotes oublient de verrouiller les AFs ou de verrouiller leur verrière, même si la procédure à suivre dans ce dernier cas est constamment rappelée : si l'on ferme une verrière, on la verrouille aussitôt. Rabattre une verrière sans la verrouiller n'est pas à faire, que l'on soit dans le planeur prêt à décoller ou au sol, juste avant de convoier en piste un planeur derrière un véhicule. Dans ce dernier cas, cela évitera que la verrière batte sur la moindre bosse de la piste et entraîne des chocs pour l'arceau de verrière voire des chocs et vibrations très néfastes pour l'instrumentation de bord. Dans le premier cas, cela évitera de lire des REX où un pilote récupère la verrière peu après le décollage derrière remorqueur lors d'un VI ou encore tente de la

verrouiller durant la montée sous 45° lors d'une treuillée.

Améliorer la sécurité, un impératif

Si l'être humain fait et fera toujours des erreurs, il faut trouver des procédures pour limiter ces erreurs, lui permettre de vérifier qu'il n'en commet pas. Il n'y a évidemment pas de miracle ni de panacée en la matière mais il est impératif de chercher à diminuer le nombre d'incidents et d'accidents. La pression réglementaire s'accroît sous la poussée de l'EASA dans ce sens, avec au moins une revue de sécurité par tous les instructeurs d'une structure de formation chaque année, dans le cadre du Declared Training Organisation (DTO) qui entrera en vigueur à partir du 8 avril 2018 (au 8 avril 2020, tous les clubs vélivoles devront être devenus DTO s'ils veulent assurer de la formation menant à la licence SPL). Cet effort d'amélioration de la sécurité est impératif au niveau national (c'est le rôle de la commission Formation-Sécurité de la fédération), au niveau des clubs (c'est le rôle du correspondant Sécurité) mais aussi de chaque vélivole car la sécurité des vols, c'est votre vie ! Il n'est plus crédible d'annoncer qu'en aviation légère, le danger réside dans le trajet domicile-aérodrome. Les chiffres sont là pour contredire cette fausse vérité, que le trajet se fasse en voiture ou en deux-roues. Certes, les accidents mortels en vol à voile se comptent parfois sur les doigts d'une main. Ce sont de petits chiffres en valeur absolue si l'on compare aux milliers de morts en voiture chaque année mais en valeur relative, ces chiffres sont trop importants, largement supérieurs à ceux enregistrés en aviation commerciale. Donc, pour chercher une parade à ces problèmes de décollage effectués sans que le CRIS ait été parfaitement suivi, la commission fédérale a fait le constat qu'au fil du temps, avec les nouveaux équipements, la sophistication des planeurs, on pouvait arriver à plus de 30 items à lire sur la fiche du CRIS. Pas besoin d'expliquer que plus il y a d'items à vérifier, plus il y a de chance d'en oublier si le pilote n'est pas assez concentré

(d'où la "bulle" à respecter quand le planeur se trouve en première position sur la grille) ou s'il n'a pas de méthode pour bien suivre de la main droite les items à vérifier tandis que la main gauche tient la fiche. La solution a donc été de "simplifier" le CRIS tout en notant que sur un avion de ligne de dernière génération, l'équipage a 5 items à vérifier avant de pousser les manettes en avant...

Simplification par redécoupage

S'il y a désormais trop d'items à vérifier sur les planeurs, ce n'est pas en supprimant que le problème va être réglé car tous ces items sont importants. D'où un nouveau découpage du CRIS en plusieurs phases, pour éviter de découvrir quand l'avion s'aligne que l'on a oublié de mettre ou de retirer des gueuses, ou que finalement, le siège est mal réglé, ou... Après de multiples réunions et projets, la commission fédérale a donc décidé de proposer un nouveau CRIS, avec au recto les actions de "Préparation au vol" à faire avant de décoller, soit la visite prévol, avant de monter et l'installation à bord. Tout ceci peut être fait en amont, sans la pression du temps. Une fois installé à bord, harnais attachés, il sera temps de passer au verso avec les "actions vitales" ou le vrai CRIS, c'est-à-dire les ultimes vérifications. 13 items sont listés, 12 si votre planeur n'a pas de volets. La procédure se termine par les ailes horizontales et la main gauche mise sur la poignée jaune. Ce nouveau CRIS a connu une première version, diffusée fin 2017 lors des réunions hivernales Formation-Sécurité organisées par la commission fédérale dans les régions. Ce premier CRIS, en jaune-et-noir, convient parfaitement aux décollages derrière un remorqueur et il peut donc être utilisé si vous ne faites que du remorquage derrière avion, motoplaneur ou ULM. Pour une treuillée, une adaptation était nécessaire à la lecture, ce qui a finalement poussé la commission fédérale à modifier le projet pour proposer un second CRIS, en rouge-et-blanc. Ce dernier diverge du précédent uniquement pour la phase finale du CRIS, avec les deux procédures bien séparées entre départ au treuil ou

Vous souhaitez télécharger le nouveau CRIS ?

<http://www.ato.cnvv.net/logiciels/mode-de-lancement/>

derrière remorqueur. Ce CRIS a été diffusé aux clubs vélivoles lors de l'assemblée générale de la FFVV, à la mi-mars à Toulouse. Chaque planeur a Buno en disposera d'un exemplaire, à chaque place. Chaque CRIS doit rester dans son planeur. Il ne peut y être attaché car il peut être utilisé pour faire le tour du planeur mais merci de bien le remettre dans la poche du cockpit. Si vous souhaitez le consulter ou l'imprimer, il va figurer sur le site www.ato.cnvv.net

Etre convaincu de son intérêt !

Comme tout changement, toute évolution par rapport à une pratique entraîne souvent une résistance. C'est le mode de fonctionnement de l'être humain, surtout après plusieurs années de pratique. Les "jeunes" membres ne connaîtront pas l'ancienne formule et s'adapteront rapidement à ce nouveau CRIS. Les "anciens" pourraient juger qu'il s'agit d'un "gadget", qu'il n'est pas parfait (la solution miracle n'existe pas !), que cela ne sert à rien, etc. Ainsi il est important de comprendre la démarche suivie par la commission fédérale, visant à faire évoluer le CRIS pour en permet-

tre un meilleur suivi. Il est donc nécessaire que tous les membres de Buno l'utilisent en pratique, notamment les instructeurs pour standardiser cette utilisation non pas locale ou régionale, mais bien nationale.

Il ne s'agit pas de l'utiliser sous la contrainte mais d'être convaincu de son intérêt ! Le tout ensuite sera d'attendre une poignée de saisons pour noter, ou non, qu'un gain significatif a été enregistré sur le nombre d'incidents liés notamment au non-verrouillage des AFs et de la verrière. C'est le pari lancé et il faudrait que tout le monde soit convaincu que ce défi doit être relevé et gagné !

■ **François Besse**

Parmi les REX en 2017 (site FFVV)

– **Ouverture de la verrière en place arrière**
Vol d'instruction en Twin avec un élève totalement débutant (vol d'accoutumance). L'instructeur commence les vérifications (CRIS). Un des élèves, en bout d'aile, met les ailes horizontales, alors que l'avion remorqueur commence à avancer et pendant que l'instructeur ferme sa verrière. Ce dernier fait un grand signe pour qu'il repose l'aile,

puis intervient à la radio pour dire au remorqueur qu'il n'est pas prêt. L'instructeur finit son CRIS, en vérifiant bien la fermeture de la verrière avant. Elle n'est pas très facile à verrouiller. Pouce levé, ailes horizontales, le remorqueur met les gaz. Pendant le roulage, au bout de quelques secondes, l'instructeur perçoit, par-dessus le bruit ambiant, une série de claquements secs. Il voit sa verrière en train de s'ouvrir. Il essaie de la reverrouiller, n'y arrive pas et décide aussitôt de larguer, juste au moment où le planeur commence à quitter le sol. Le planeur s'arrête sans aucun problème.

– Ouverture intempestive lors d'un VI

Alors que le début de la mise en l'air se déroulait normalement avec un VI en place avant, vers 300/350 m QNH, la verrière s'est subitement ouverte complètement. Le pilote ne se souvient pas d'autres détails. La surprise est de taille. Passée cet effet de surprise, il referme la verrière. Ne pouvant la verrouiller, il demande au VI de la tenir fermée en insistant car le VI ne comprenait pas. Sa main gauche libérée, il a procédé au largage du câble avant un atterrissage casse basse à contre QFU, après annonce radio.

– Ouverture en montée initiale

Avant le décollage, l'équipage remarque que la verrière est difficile à fermer, après avoir déverrouillé et reverrouillé, tout semble normal, vérifié à deux reprises et tout semble en ordre. Peu après le décollage, l'élève constate que la verrière se soulève par à-coups, il en informe mon instructeur qui prend les commandes. L'élève maintient la verrière à deux mains. Après largage, réduction de la vitesse afin de tenter de reverrouiller la verrière. Juste après avoir solutionné cet incident, le planeur est contacté par le starter, car quelque chose d'anormal au décollage avait été constaté.

– La verrière du remorqueur...

En remorqué, au premier virage, la verrière s'ouvre latéralement et commencé à s'ouvrir légèrement. Le pilote du remorqueur tente de la refermer, mais elle s'est presque ouverte

complètement malgré ses efforts. Il perd son casque et son bob. Il doit utiliser ses deux mains pour refermer la verrière, mettant l'appareil en glissade pour aider à la fermeture. Après avoir retrouvé son casque en place arrière, il poursuit le remorqué normalement. A l'issue du vol, il ne retrouve pas sa sacoche avec carnet de route et papiers de la machine.

– Mauvais verrouillage de la verrière

Avant le décollage, check-list effectuée par le pilote aux commandes et refaite en place arrière l'instructeur. Verrière fermée-verrouillée vérifiée deux fois. Au décollage, dès la prise d'assiette de montée, l'attention est attirée par un niveau sonore trop important. La verrière n'est pas verrouillée et s'entrouvre. Le pilote en place avant assure le pilotage, le pilote en place arrière bloque la verrière avec la main gauche sur le levier de verrouillage toujours en position fermée. Après quelques investigations au cours de la rejointe de la vent arrière, ce dernier constate que la corde, qui doit assurer la verrière en position ouverte, est coincée. Elle empêche la tige de verrouillage de la verrière de passer dans les pions de verrouillage de cette dernière. Il entrouvre la verrière, tire fermement la corde, et verrouille la verrière. Le vol est poursuivi sans encombre.

– AFs sortis en treuillée

Décollage au treuil en début d'après-midi après deux CRIS, la première ayant été interrompue par des collègues qui plaisantaient. Le début de la treuillée se passe correctement, la vitesse est bien stabilisée quand dans la radio, l'instructeur responsable de piste me crie "Rentre tes AF !". Ce que j'ai fait dans la seconde. Le reste de la montée s'est bien déroulé sans autre incident mais cela aurait pu avoir des conséquences non négligeables sur le reste du vol si je n'avais pas été prévenu ! A l'analyse de la situation, j'en ai conclu que les AF, s'ils étaient rentrés, n'étaient pas verrouillés et donc que la deuxième CRIS n'a pas été suivi scrupuleusement.

(REX complets à retrouver sur ffv.org).



Pour lire des REX sur le site de la FFVV...

http://www.isimages.com/ffvsec/FFVSEC/COMPLET/REX_Liste.cfm?ty=1



Maîtriser le vol à voile

Ce livre est sorti en septembre 2015 . Il s'agit de la version française – traduction par Jo Lanöe, un vélivole franco-canadien – de la troisième édition de cet ouvrage intitulé en anglais "Advanced Soaring Made Easy".

Brian Eckey y a résumé toutes ses connaissances vélivoles – acquises en plus de quatre décennies en tant qu'instructeur, compétiteur, coach de la fédération australienne de vol à voile ou encore propriétaire d'un ASH-25 – pour "voler plus haut, plus vite, plus loin" . En 370 pages bien illustrées et toutes en couleurs, il détaille tous les aspects du vol à voile pour aider le lecteur à "passer du vol local au vol de distance", avec une progression en terme de pilotage, de connaissances théoriques et de préparation psychologique. Au fil des pages, plusieurs niveaux de lecture sont proposés, permettant une découverte du contenu à son rythme et de revenir par la suite consulter plus en profondeur certains sujets. Les points importants sont souli-

gnés. Certains passages apportent des compléments techniques, d'autres des données liées à la pratique dans certaines régions, d'autres encore le récit d'expériences personnelles de l'auteur.

L'ouvrage comprend ainsi 12 chapitres : Entraînement en vol local, Météorologie et vol à voile, Préparer un vol de distance, Sortir du vol local, Maîtrise du vol de distance, Devenir fort psychologiquement, Etre performant en compétition, Soyons plus technique, L'atterrissage en campagne, Exploitation de l'effet de pente, Systèmes ondulatoires, Priorités à la sécurité. Le traducteur a adapté certains passages aux procédures françaises comme la formule mnémotechnique VERDO pour aller aux vaches...

Le tout est dense, illustré de nombreuses photos, de schémas techniques, faisant de cet ouvrage une bonne synthèse pour qui veut progresser après le brevet de pilote de planeur actuel (BPP), en notant que la future Saiplane Pilot Licence européenne (SPL, à partir du 8 avril 2018) comprendra la formation au vol sur la campagne.

Ainsi, tous les aspects pratiques, concrets, utilisables sur le terrain, sont présentés, complétant ainsi le "livre bleu" utilisé pour passer l'examen théorique.

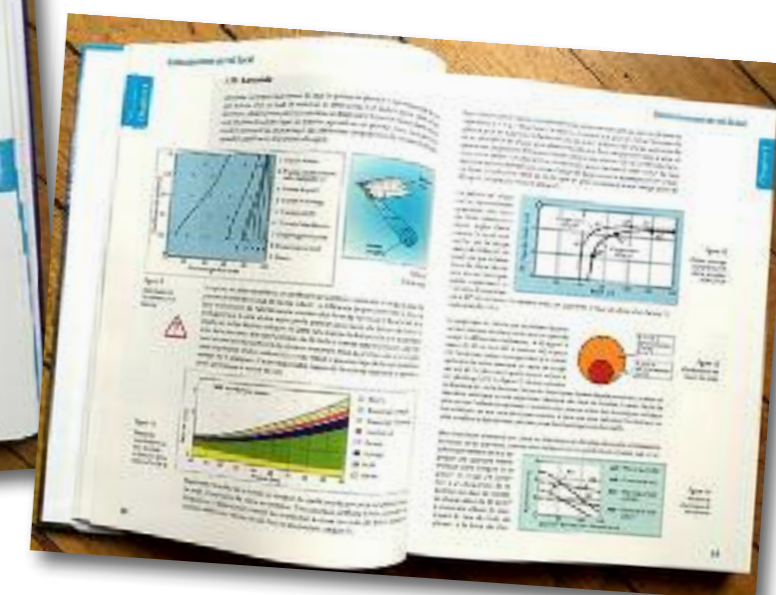
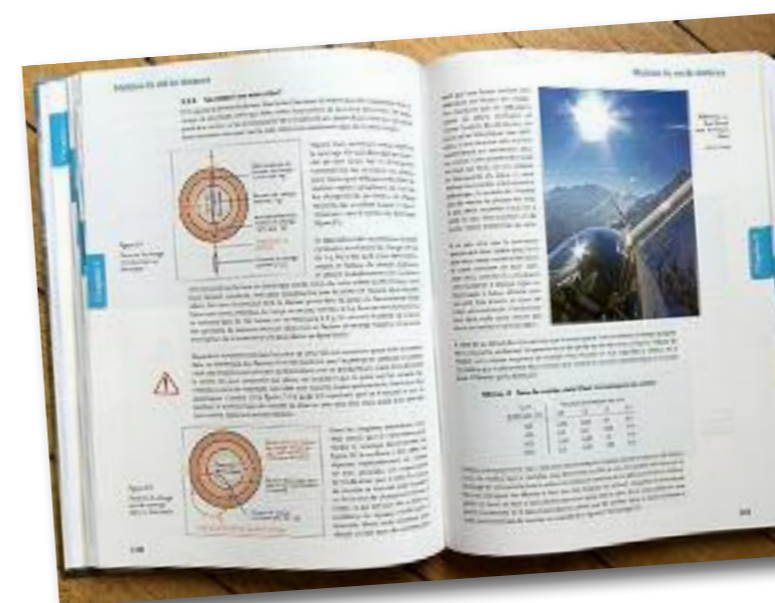
Dans son approche et son contenu, c'est le seul livre en français disponible de nos jours. Le tout pour un coût inférieur à celui de deux remorqués ! ■ F. B.



– *Maîtriser le vol à voile, la référence ultime pour voler plus haut, plus vite, plus loin, par Bernard Eckey, 370 pages.*

Diffusé par correspondance en France par SEAM Avionic www.seam-avionic.com au tarif de 59,90 €.

Disponible également au CNVV à Saint-Auban, l'ouvrage étant recommandé par la FFVV.



En treuillée ou en remorqué, lors du décollage...



...la sécurité, c'est la main sur la poignée jaune