

**Spirales**

**Bonne  
année !**

**Buno - Janvier 2018**

# Spirales

1/2018 Bulletin d'information de l'AAVE

## Sommaire

### 2 - Édito

Bonne année 2018 !

### 3 - L'actualité de l'AAVE

A vos agendas...

### 10 - Événement

Le Père Noël à Buno !

### 12 - Saison 2018

A vos agendas...

### 14 - Photos

Partagez vos meilleures photos !



### 16 - Pour les pilotes motorisés...

Données OSRT à renseigner

### 18 - Évolutions réglementaires

Tout ce qu'il faut savoir en 2018

### 22 - Un nouveau CRIS

...à découvrir dans chaque planeur

## Bonne année 2018 !

Que cette nouvelle saison vous apporte santé, du bonheur et de nombreux et beaux vols en toute sécurité.

Et pour permettre de s'entraîner avant de faire de grands vols en plaine, un stage à Saint-Auban est organisé en avril.

Pour ceux qui préfèrent, des vols en SF ou en Dynamic sont réalisables dès janvier et que chaque pilote renseigne bien les logiciels associés !

2018 sera marquée par des évolutions notables : date limite de conversion des licences (8 avril 2018... que les pilotes brevetés fassent le nécessaire bien avant cette date), passage en DTO, mise en place de GESASSO... et application d'un nouveau CRIS.

Bonne reprise des vols.

Jean-Noël MARQUET  
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](http://www.aave.fr)

Tél. : 01 64 99 49 41

île de France

Essonne  
LE DÉPARTEMENT

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

## L'actualité de l'AAVE

### ■ Science en l'Air à La Ferté-Alais...

les 14-15 octobre derniers, lors du week-end de la Fête de la Science au niveau nationale, l'association Jonathan Club organisait sa 3<sup>e</sup> manifestation intitulée Science en l'Air sur le terrain de Cerny/La Ferté-Alais, en parallèle avec la fête de l'Amicale J.-B. Salis pour ses membres. Pendant deux jours, près de 1.500 personnes ont pu ainsi assister à de nombreuses animations gratuites : conférences, mini-montgolfières, cerfs-volants, exposition d'avions anciens, simulateurs, carrières de l'aérien, etc. Comme les années précédentes, l'AAVE disposait d'une tente pour présenter des panneaux d'information sur le vol à voile et réaliser des séances de simulateur en plus d'un Pégase exposé. L'occasion de faire la promotion du vol à voile auprès du public de l'Essonne en espérant quelques retombées...



© Ch. Horrenberger



### ■ Du côté des infrastructures...

Les travaux de réfection des toitures des hangars ont atteint un budget de 15.000 €.

Les pignons des hangars seront repeints au printemps. Le restaurant a ouvert ses portes début décembre. Les travaux d'un montant d'environ 60.000 € ont été rendus possibles grâce à l'implication de la mairie de Buno, de la gestionnaire du restaurant et de plusieurs bénévoles de l'association.



### ■ Michel Teurand in memoriam...

Le 14 décembre, Michel Teurand nous a quittés... Membre de l'AAVE depuis des années, il appréciait de voler en double avec des copains – Dominique Marmier en tête, sur la photo ci-dessus – pour le plaisir mais n'aimait pas se vacher ! A Buno, il retrouvait "ses potes" comme il disait, cela le revigorait pour la semaine... Ses obsèques ont eu lieu le 21 décembre à Epinay-sous-Sénart.

### ■ Danse avec le vent !

Jean-Renaud Faliu nous a laissé quelques exemplaires – en dépôt-vente à l'accueil de l'AAVE – de l'ouvrage "Danse avec le vent" de Jean-Marie Clément, vélivole bien connu pour ses records de distance.

Pour ceux qui veulent aller plus loin que les habituels ouvrages techniques sur le vol à voile, c'est une vraie mine d'informations techniques, sur l'atmosphère, le vol de pente ou d'onde, les vols de grande distance...

Le tout dans un épais volume bien illustré de superbes photos. 304 pages.

Prix de vente : 45 €.





#### ■ Du côté du matériel...

Les visites annuelles se suivent. Trois Pawnee ont été pris en compte par Olivier dont celui de Moret. Le Duo "PAP" va bénéficier d'un regelcoatage et de nouvelles couleurs en harmonie avec le Duo "C4". Idem pour le Discus EH, en regelcoatage. Ce dernier prendra comme numéro de concours "JP" en hommage à Jean-Pierre Dejardin.

#### ■ De 2017 à 2019...

L'année 2017 a été intense pour l'AAVE avec une multitude d'événements dont notamment (on risque d'en oublier...) : stage Montagne à Saint-Auban, 4 Jours de Buno, Volez plus vite, Journée des 50 ans de l'AAVE, Grand Prix FAI, championnats de France des féminines, remise du Challenge des 50 ans, stage de voltige, présence dans des lycées ou des événements régionaux, coupe des vaches, café-croissants...

Aussi, en 2018, pour "souffler", il a été décidé de ne pas organiser un championnat national comme cela a été le cas toutes ces dernières années. Bon peut-être un championnat régional de voltige mais ce n'est pas encore sûr ! Par contre, en 2019, la FFVV, par l'intermédiaire de Philippe de Péchy, président de la commission sportive, a souhaité confier à l'AAVE l'organisation du championnat de France catégorie Senior en classes Standard, 15 m et Biplace 20 m. Les dates retenues vont du 4 au 11 mai 2019, avec 50 planeurs maximum et Benoît Pontanus comme directeur de la compétition. Cette proposition doit être validée en janvier 2018 par la FFVV.

#### ■ Du côté de L'Envol...

En octobre dernier, Sabrina a diffusé le texte suivant :

"A vous, amoureux des planeurs..."

C'est avec regret et une immense émotion que l'équipage de L'Envol et son commandant de bord Sabrina vous annoncent leurs derniers vols sur votre aérodrome de Buno et donc faire leur dernière saison en 2018, pour ensuite se poser sous d'autres cumulus.

La pérennité du restaurant L'Envol était liée à son activité hivernale et nécessitait un bail commercial qui n'a pas pu être conclu avec l'AAVE. Je suis donc contrainte de cesser mon activité sur votre magnifique site, avec un sentiment d'inachevé.

Chers vélivoles, vous m'avez fait vivre votre passion à travers vos journées de vols, je suis fière de l'avoir partagée avec mes proches et mes clients du premier instant.

Je tiens à remercier chaleureusement toutes les belles personnes dont j'ai fait la connaissance, qui m'ont soutenue et encouragée lors de mon passage chez vous. Je garderai un excellent souvenir de cet endroit magique qui est dans mon cœur. Bons vols les Ptits Lous".

#### ■ T-shirts et livres...

Après les 50 ans de Buno, il reste une poignée de T-shirts, des modèles "monoplaces" ou "biplaces", selon les tailles suivantes :

- Enfant (6 ans) "monoplaces" (1)
- Femme S "monoplaces" (1)
- Femme M "monoplaces" (6)
- Femme M "biplaces" (3)
- Femme L "monoplaces" (2)
- Homme XL "monoplaces" (2)
- Homme XXL "biplaces" (1)
- Homme XXL "monoplaces" (1)
- Homme XXXL "monoplaces" (1)

Côté livres, des exemplaires de "Des ronds sous les cumulus" restent disponibles.

Tarifs en page opposée....

#### ■ Une RMZ à Etampes en 2018...

L'administration avait questionné les clubs implantés à Etampes sur le projet d'une RMZ (Radio Mandatory Zone, "espace

# Spécial 50 ans



#### En vente au club...

Par correspondance, pour les frais de port, rajouter 5 € par T-shirt et 10 € par ouvrage.  
AAVE : aérodrome, 91720 Buno-Bonnevaux

**Le T-shirt : 15 €**  
**Le livre : 36 €**

aérien de dimensions définies, à l'intérieur duquel l'emport et l'utilisation d'équipements radio sont obligatoires". Tous les retours avaient été négatifs. En réunion CCRAGALS, les fédérations ont émis un avis défavorable à cette évolution de l'espace aérien mais voilà... à compter du 29 mars 2018, une RMZ sera active autour de l'aérodrome d'Etampes. L'objectif recherché est "d'avoir connaissance de tous les aéronefs évoluant aux abords de l'aérodrome et de protéger davantage la circulation d'aérodrome d'Etampes des intrusions dans le circuit de piste ainsi que des transits sans contact radio". D'où la création d'une RMZ...

La RMZ (en bleue sur l'extrait de carte) n'est active que lorsque les services de la circulation aérienne sont assurés (information disponible sur la fréquence ATIS du terrain). La RMZ s'appuie sur les limites de la zone D226A (demi-cercle de rayon 2,7 nm centré sur l'aérodrome). La base suit la RN20. Verticalement, elle s'étend du sol à 2.000 ft/AMSL (ou QNH).

Pour les pilotes, la RMZ se traduit par : "Avant qu'un aéronef ne pénètre dans une zone RMZ, un appel initial contenant la désignation de la station appelée, l'indicatif d'appel, le type d'aéronef, la position, le niveau et les intentions de vol, ainsi que d'autres renseignements selon les prescriptions de l'autorité compétente, sont émis par les pilotes sur le canal de communication

approprié". En d'autres termes, si vous pénétrez dans cette RMZ sans contact radio au préalable, vous êtes en infraction !

#### ■ Les tarifs en 2018

Les tarifs 2017 sont reconduits en 2018, à l'exception du prix du remorqué qui, suite au déficit d'utilisation du WT-9 Dynamic, a été réévalué à 29 €. Il sera désormais fait mention de l'acceptation des statuts de l'association, du règlement intérieur, ainsi que la charte de l'aire d'accueil lors de toute inscription ou réinscription.

La grille tarifaire sera amenée à évoluer l'année prochaine, suite au passage à la licence européenne SPL (Sailplane Pilot License) qui, pour rappel, englobera le lâché campagne et l'emport passagers. Une réflexion est donc lancée à ce sujet.

#### ■ Formation FI sur simu à Buno

En décembre, un élève-instructeur de Moret, Quentin Goullemot, a commencé sa formation en utilisant le simulateur de l'AAVE. Alain Roquillot, président du club de Moret, a ajouté : "J'adresse de la part du club de Moret tous nos remerciements pour avoir permis à notre jeune stagiaire-instructeur, Quentin, de réaliser son module 1 dans les meilleures conditions, sous la houlette de Francis Clar qui a eu la gentillesse de prendre en charge cette formation". Francis Clar a indiqué que "tout s'est très bien passé et nous avons pu travailler sérieusement grâce





# URGENCE AÉRONAUTIQUE

## Composez le 191

> Recherche

> Sauvetage

> 24h/24 7J/7



ARMÉE DE L'AIR



LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE  
DES ARMÉES

[www.defense.gouv.fr](http://www.defense.gouv.fr)



LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

[www.ecologie-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologie-solidaire.gouv.fr)



dgac

à la mise à disposition du local et du simulateur. Un grand merci à l'AAVE pour l'accueil qui nous a été réservé".

#### ■ La Coupe Breguet

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.

En 1979, la Coupe fédérale va prendre la suite de la Coupe Breguet, avant que la Netcoupe ne lui succède.

Le CA a récemment décidé que l'AAVE faisait don de cette coupe historique à l'Espace Air Passion (EAP), le musée aéronautique d'Angers-Marcé qui l'exposera dans ses locaux. Ce musée a pour spécificité de s'intéresser plus particulièrement à toutes les facettes de l'aviation de loisirs, de l'aéro-modélisme à l'avion en passant par le vol à voile. L'AAVE pourra cependant emprunter à titre temporaire et gracieux cette coupe lors de manifestations.

#### ■ Le Dynamic

Le contrat de location du Dynamic SV, l'ULM remorqueur, a été reconduit en 2018 avec une révision du nombre d'heures de vol à effectuer (210 contre 300 en 2017). Il devrait retrouver son hélice à calage variable dès ce mois-ci.

#### ■ Coupe des Vaches...

La traditionnelle "Coupe des vaches" s'est tenue le samedi 2 décembre 2017 au restaurant l'Envol, l'occasion de se réunir en cette fin de saison 2017 pour revivre quelques expériences vélivoles.

Autres réunions festives au programme :

– Soirée des lâchers et brevetés : date non déterminée à cet instant.

– Café-Croissants : le 10 mars 2018 à partir de 9h00. Les aéro-clubs aux alentours sont conviés à un petit-déjeuner sur la



Et le vainqueur est...

plate-forme, histoire de leur faire découvrir le terrain, le restaurant et aussi... la pratique du vol à voile à Buno.

#### ■ Livraison d'une Twizzy

Gilles Navas, vainqueur du Challenge de Buno organisé pour les 50 ans du club, qui l'a vu réaliser un superbe vol Vinon-Buno aller-retour, a reçu sa Renault Twizzy. ■





## Le Père Noël à Buno !

Le samedi 9 décembre, en début d'après-midi, le Père Noël est passé sur l'aérodrome de Buno-Bonnevaux pour les enfants de la commune... Il est même arrivé à bord du Dynamic pour venir se parquer juste devant le restaurant où l'attendait impatiemment un grand nombre d'enfants.

A l'intérieur de l'Envol, ce fut ensuite la distribution des cadeaux. Le maire de Buno a accueilli le Père Noël avant de lui donner la parole. A cette occasion, on a pu découvrir le nouvel aménagement de l'Envol, plus chaleureux et également plus efficace énergétiquement... ■



Photos © J.-N. Marquet

Aérodrome de Buno-Bonnevaux

l'Envol club-house

restaurant traiteur

l'Envol

Commune de Mézières - 91720 BUNO-BONNEVAUX  
Tél. 01 69 23 40 10 - 06 52 26 40 78  
email : lenvolrestobuno@gmail.com - facebook : L'envol Resto

# Votre agenda...

# 2018

## ...à Buno

**3 février :** Soirée des lâchers

**3-4 mars :**

- Réunion Sécurité pour les membres de l'AAVE
- Réunion instructeurs
- Réunion remorqueurs

**10 mars :** Café-croissant pour les pilotes extérieurs en avion (clubs environnants, quelques avions anciens de La Ferté-Alais...)

**11 mars :** Assemblée générale de l'AAVE

**Avril :** Stage voltige (à confirmer)

**8 au 22 avril :** Stage Montagne à Saint-Auban-sur-Durance

**10 au 13 mai :** Les "4 Jours de Buno".  
Les 4 Jours pourraient commencer dès le 6 mai en notant que les mardi 8 mai et jeudi 10 mai sont fériés...

**Août**

- "Volez plus vite" (dates à préciser)
- "Salon vol à voile" (dates à préciser)

*A vos agendas pour noter ces rendez-vous  
de la saison 2018 à Buno-Bonnevaux...  
(sous réserve de confirmation)*

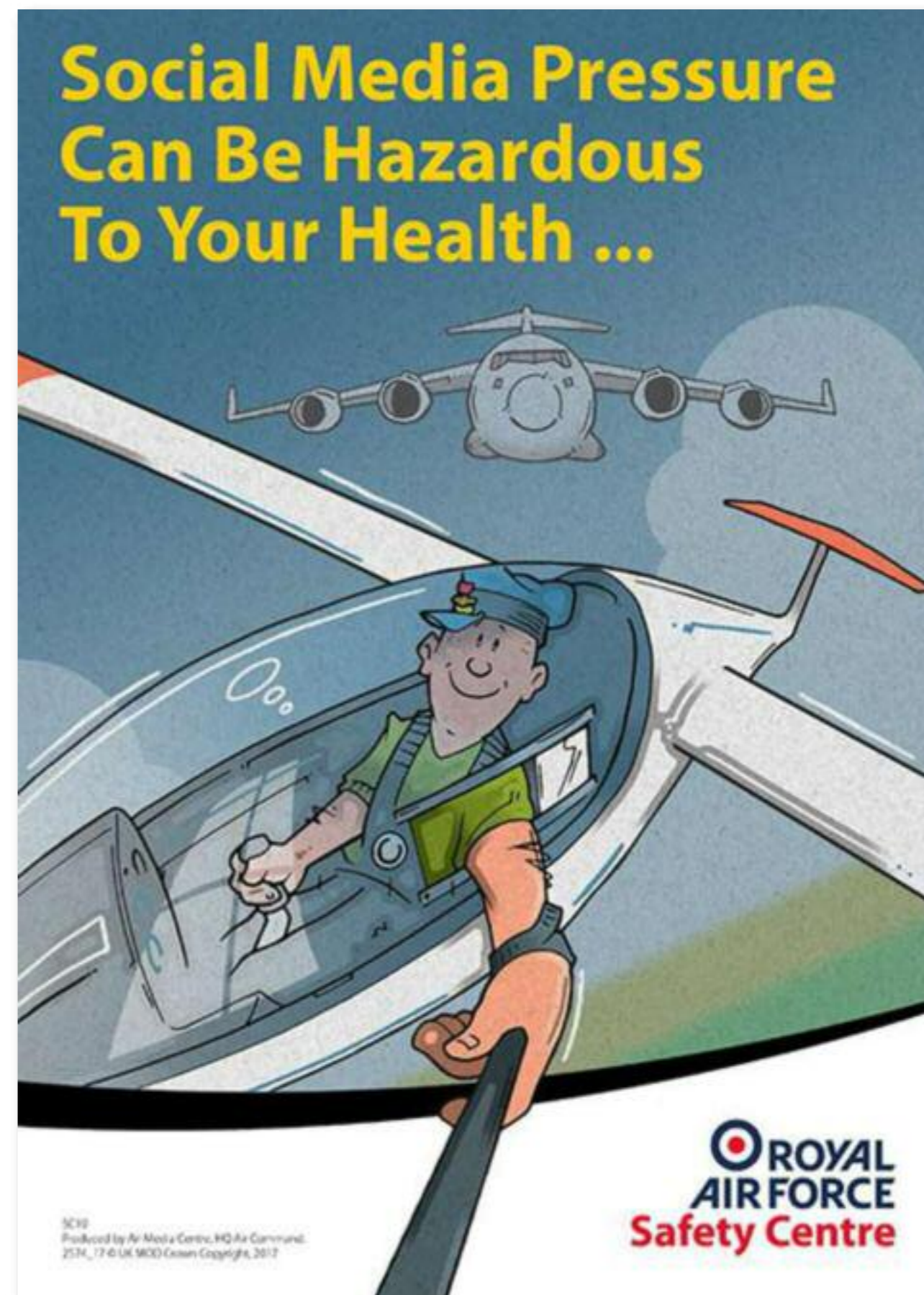
*Suivez la mise à jour via le Facebook du club*

<https://www.facebook.com/AAVE-Association-Aéronautique-du-Val-d'Essonne-213947788620784/>

## Sécurité

**A** méditer... Une affiche du département Sécurité de la Royal Air Force...  
"La pression des médias sociaux peut être

dangereuse pour votre santé"... Pas besoin d'une perche pour faire de belles photos comme celles publiées pages suivantes ! ■



# Partagez vos photos !

Qui n'a pas sur lui, de nos jours, un téléphone pouvant prendre des photos ? L'occasion au sol et en vol "d'enregistrer sur la pellicule" de beaux paysages, des nuages superbes ou un arc-en-ciel... Faites profiter les autres membres de vos clichés ! ■



© Daniel Riou

Arc-en-Ciel en bout d'aile à proximité de Tousson...

Photos © Emmanuel Turlet



Superbes ciels d'hiver en local de Buno à bord du SF-25...

© F. Besse



De la casquette du tableau de bord au saumon de voile, petit panoramique en ASW-28...

Contre-jour en SF-25 par une belle journée de décembre...

© Emmanuel Turlet



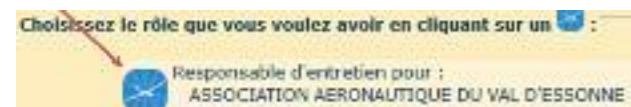


## Pour les pilotes motorisés

Par “pilotes motorisés”, on entend ceux volant sur Pawnee et SF-25E. Pour suivre les potentiels moteur et pouvoir anticiper des visites périodiques (50 h, 100 h, etc.), Olivier a besoin d’avoir en temps réel l’activité des appareils, pour planifier son travail et s’arranger pour ne pas bloquer un avion remorqueur juste avant un long week-end ! D’où la nécessité de suivre la procédure OSRT (Outil de Suivi Réglementaire et Technique) pour rentrer les vols effectués afin que les heures de vol atterrissent sur le bureau d’Olivier...

### Procédure pour les remorqueurs avion

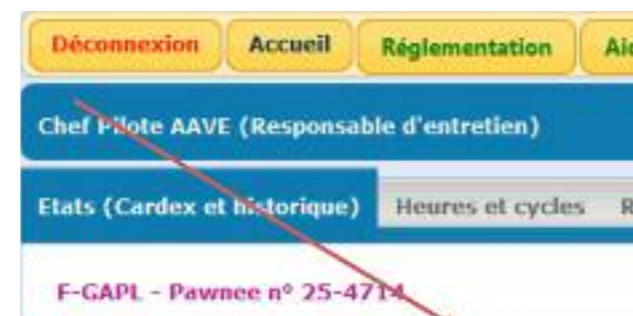
- Ouvrir Firefox sur l’ordinateur dans la salle de briefing.
- Aller sur <https://osrt.g-nav.org>
- Code utilisateur : cpil1
- Mot de passe : 5eyvuy
- Cliquer sur l’icône bleu quand vous êtes sur la page suivante...



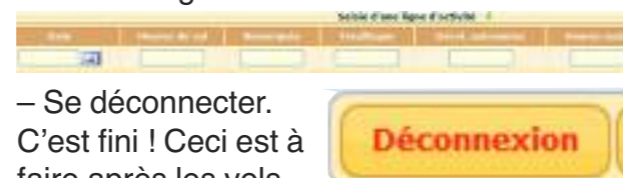
- Aller en bas de la page et cliquer sur “l’oeil” correspondant à l’avion concerné.



- Cliquer sur “Heures et cycles”.



- Saisir la ligne



- Se déconnecter. C’est fini ! Ceci est à faire après les vols, après le carnet de route et la planche numérique, qui demandent les mêmes données.

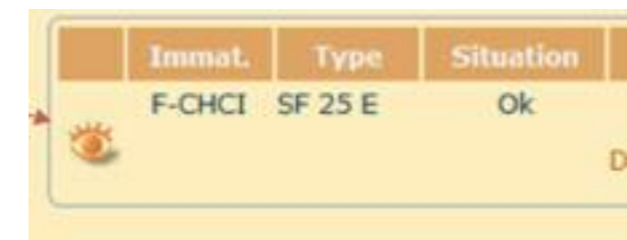
### Pour les utilisateurs du SF-25E

La procédure est identique mais les codes sont différents !

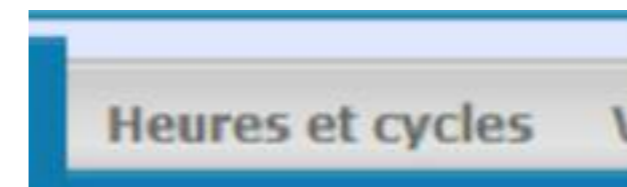
- Ouvrir Firefox
- Aller sur <https://osrt.g-nav.org>
- Code utilisateur : mlnj1
- Mot de passe : c8dkc9
- Cliquer sur l’icône



- Cliquer sur l’oeil



- Cliquer sur Heures et cycles



- Saisir la ligne



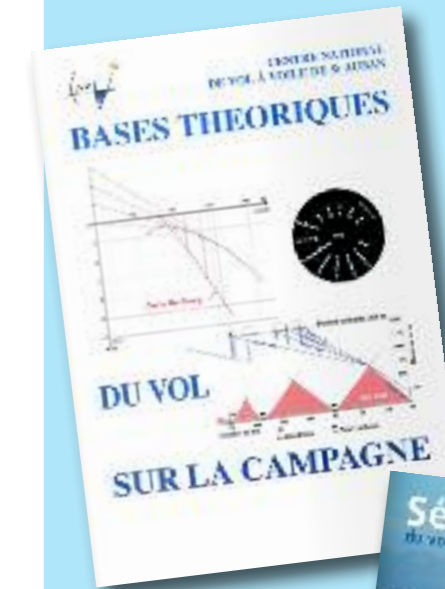
- Se déconnecter



C’est fini ! ■



## 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](http://www.ato.cnvv.net)



© Photos F. Besse

## Évolutions à prévoir...

L'année 2018 va connaître son lot de modifications réglementaires, avec l'entrée en jeu progressive de nouvelles règles dues à l'EASA, l'agence de Cologne en charge de l'harmonisation européenne. Voici une synthèse des points à retenir pour ne pas être perdu dans les discussions à venir... Accrochez-vous, il y a à dire !

### Declared Training Organisation (DTO)

Depuis le début des années 2000, les clubs avion et hélicoptère sont devenus des "organismes déclarés" auprès de leur DSAC régional (Direction de la Sécurité de l'Aviation civile, ex-districts aéronautiques). L'EASA a voulu ensuite remonter la barre en souhaitant imposer le concept d'Approved Training Organisation (ATO), aux contraintes lourdes (dépôt par chaque club d'un manuel de formation, d'un manuel d'opérations, d'un manuel SGS pour

Système de gestion de la sécurité). La rébellion a eu lieu fin 2014, avec l'IAOPA-Europe, et le projet d'ATO pour tous a été rejeté, même si certains clubs avion sont devenus entre-temps ATO – et le CNVV également – avec un mode de fonctionnement proche de celui d'une école privée.

L'EASA s'est donné trois ans pour revoir sa copie et donc, à partir du 8 avril 2018, tous les clubs (avion, hélicoptère, planeur, ballon) devront devenir DTO (Declared Training Organisation). C'est un système déclaratif avec un président, un chef-pilote, une flotte, un programme de formation (celui déposé par la FFVV pour l'ensemble des clubs est déjà approuvé). Les dirigeants du DTO s'engagent à respecter la réglementation, le programme de formation et mettre en place une politique de sécurité. Deux rapports annuels devront être fournis : activité, revue de sécurité.

La butée pour devenir DTO est fixée au 8 avril 2019 pour les clubs avion et hélico, au 8 avril 2020 pour les clubs vélivoles. L'AAVE deviendra ainsi prochainement un DTO. Ce statut, obligatoire, permettra de poursuivre la formation de pilotes et notamment de délivrer la nouvelle licence européenne SPL (Sailplane Pilot Licence) remplaçant le BPP (brevet de pilote de planeur) franco-français.

### Conversion des pilotes remorqueurs

Ce point concerne les pilotes faisant du remorquage sur avion (SEP) ou motoplaneur (TMG). Jusqu'à présent, leur autorisation de remorquer était valide à vie tant que leur qualification de classe était à jour, avec la visite médicale associée. A compter du 8 avril prochain, la réglementation européenne s'appliquera. La formation au remorquage doit suivre un programme bien défini, qu'il s'agisse d'un pilote privé ou professionnel.

Une fois la qualification de remorquage acquise, il faudra la proroger pour la conserver, à raison de 5 remorqués dans l'année, ce qui n'est pas contraignant. Si ce n'est pas le cas, un réentraînement devient nécessaire.

Le point à noter pour les pilotes remorqueurs : il faut avant le 8 avril 2018 que vous convertissiez votre "autorisation" franco-française en qualification européenne apposée sur votre licence. Cette conversion va se faire durant les trois premiers mois de l'année avec l'aide de la FFVV. Il faut justifier avoir effectué du remorquage avant le 8 avril 2018 et ce, à l'aide de différents moyens :

#### a) Vous êtes pilote privé

– le premier est d'avoir sur son carnet de vol l'apposition "Apte au remorquage" signée par l'instructeur ayant assuré la formation. C'est rarement le cas si l'on remonte dans le temps...

– ou si vous avez le "carton" délivré jadis par le SFACT après une formation au remorquage effectuée à Saint-Auban ou dans un autre centre national,  
– ou si vous n'avez ni l'un ni l'autre, il faudra

fournir une attestation confirmant que vous êtes bien apte au remorquage de planeurs, avec signature d'un instructeur avion FI(A) autorisé à l'enseignement du remorquage de planeurs.

Au passage, précisons que les instructeurs ayant fait de la formation au remorquage de planeurs avant le 8 avril 2018 pourront continuer à le faire (droits du grand-père).

#### b) Vous êtes pilote professionnel

Si vous êtes CPL ou ATPL et avez remorqué avant le 8 avril 2018, une simple attestation sur l'honneur vous permettra d'obtenir la qualification européenne. Vous ne pourrez pas remorquer à partir du 8 avril 2018 si vous n'avez pas effectué cette conversion. Il sera possible de se convertir après le 8 avril 2018 mais mieux vaut le faire avant cette date.

L'AAVE préviendra par mail les remorqueurs quand la procédure de conversion sera définitivement établie.

### Conversion des licences vélivoles

Ceci concerne tous les vélivoles. Ces trois dernières années, la FFVV s'est efforcée de faciliter la conversion des licences franco-françaises en licences européennes auprès de la DGAC, en commençant par les instructeurs désormais passés de ITP/ITV à FI(S) ou Flight Instructor (Sailplane). Normalement, tous les instructeurs à Buno sont devenus FI(S). Si ce n'est pas le cas, accélérez la conversion. Les démarches ont été limitées au minimum.

Il a été rappelé à plusieurs occasions qu'il fallait aussi pour les pilotes déjà brevetés passer également à la licence européenne. Il reste encore beaucoup de licences à convertir et le temps passe vite.

Ne tardez pas !

Les brevetés BPP ayant passé leur examen en vol ces derniers mois ont reçu en retour non pas un BPP mais un SPL restreint – restreint car n'ayant pas encore l'autorisation de vol sur la campagne comprise dans le SPL, cette restriction pouvant être levée facilement dès la saison prochaine avec l'obtention de l'autorisation



campagne. Notez que la licence européenne SPL comprendra la formation au vol sur la campagne. Réglementairement, au bout de 10 heures après la SPL, la pilote aura l'emport passagers automatiquement (hors règlement intérieur d'un club). A compter du 8 avril 2018, les clubs vélivoles pourront accéder au statut de Declared Training Organisation (DTO) et former dans le cadre de la réglementation Air-Crew tout en pouvant poursuivre les formations BPP en cours jusqu'au 8 avril 2020. La conversion de votre licence sera certes encore possible après le 8 avril 2018 mais sans doute selon un processus nettement plus "compliqué". Les DSAC/IR seront en effet très occupées par la transformation progressive de près d'un millier d'unités de formation en DTO (avion, hélicoptère, planeur, ballon). De plus, "l'assistance fédérale" pour ce processus prendra fin le 8 avril 2018 et ce sera alors à chacun de mener à bien sa conversion.

#### **Tutoriaux et FAQ pour le GESASSO**

[https://www.youtube.com/watch?v=st\\_lejIN87k&list=PL4Lsd9UjCJmoQfjN4s2UqMSWaDES9aAyI](https://www.youtube.com/watch?v=st_lejIN87k&list=PL4Lsd9UjCJmoQfjN4s2UqMSWaDES9aAyI)  
<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1SQwWvyS0ZuppTKnrvNo1AVleKbsDUhRgiqgzlvkYNrQ/edit#gid=0>

Bref, si vous n'avez pas fait cette conversion, nous arrivons bientôt à la butée la plus simple... A vous de jouer !

#### **et aussi le logiciel GESASSO...**

Cette fois, ce n'est pas l'EASA qui impose une évolution mais la FFVV en proposant aux clubs un nouveau logiciel de gestion des associations – par gestion, on parle d'activité et non pas de comptabilité... – développé par la fédération. L'objectif est de simplifier la tâche des dirigeants et des instructeurs, GESASSO étant accessible gratuitement à tous les licenciés de la FFVV. Il doit permettre notamment aux 160 clubs vélivoles de :

- délivrer les formations homologuées,
- suivre le programme de formation de chaque élève,
- enregistrer l'activité au quotidien et permettre le suivi au quotidien des expériences récentes de chaque pilote.
- déclarer directement auprès d'Air Courtage les pilotes de VI autorisés ainsi que le parc des aéronefs et des véhicules. GESASSO est développé sur une technologie totalement ouverte. Il offre des connexions pour tous les logiciels de gestion utilisés dans les clubs (Vulcain, Nestor, Excel, etc.) mais pas encore le Givav pour des questions technico-politiques...

À terme, il évitera bien évidemment une double saisie des planches. En complément, la FFVV a mis en ligne :

- une série de tutoriaux vidéo sur sa chaîne Youtube.
- une adresse mail pour le support ([sos.gesasso@ffvv.org](mailto:sos.gesasso@ffvv.org))
- ainsi qu'une FAQ pour répondre aux questions les plus fréquentes.

Au-delà de l'interconnexion avec le GIVAV toujours en cours d'élaboration, le point critique est qu'au départ, il va falloir alimenter GESASSO pour qu'il fonctionne correctement, ce qui va exiger que chacun rentre ses données. Si GESASSO n'a pas vos derniers vols, il ne pourra pas par exemple vous envoyer une alerte par mail vous indiquant que votre expérience récente est insuffisante pour embarquer un

passager ou que votre SPL va arriver à expiration.

GESASSO est utilisable par les dirigeants de clubs, jouant les beta-testeurs... Début janvier, l'ouverture du site à tous était prévue à partir de février-mars car la mise en ligne a été retardée, suite à de multiples bugs... Quand tout sera d'aplomb, en un seul clic, il sera possible pour vous et le chef-pilote de visualiser les aptitudes de tous les pilotes.

L'identification se fera avec votre numéro de membre FFVV, numéro unique que vous retrouverez sur votre licence assurance. La procédure "Mot de passe oublié" permet ensuite le premier accès au logiciel. Chaque pilote disposera de sa page personnelle, rassemblant toutes ses qualifications et ses autorisations (planeur, avion, modes de lancement, autorisations additionnelles, pilote VI, etc.). Les documents (exemple, le certificat médical) seront enregistrés au format pdf par chaque pilote dans "sa valise de documents" puis validés par le club. GESASSO est conçu pour faciliter la formation des élèves. La fiche de progression des stagiaires est disponible pour l'équipe des

instructeurs. Il sera possible de la renseigner en piste à partir d'un smartphone ou plus tard, sur PC, selon les préférences de chacun. Le stagiaire y aura accès. La fiche de progression est ainsi accessible au stagiaire qui pourra suivre, séance après séance, ses progrès et lire les commentaires laissés par son instructeur. Des codes couleurs exprimeront les trois niveaux d'apprentissage : "A voir", "En cours d'acquisition" ou "Acquis". Deux zones de commentaires sont proposées, l'une est réservée aux échanges entre instructeurs.

Dès début 2018, les clubs ont pu déclarer leur parc sans double saisie fastidieuse sur les serveurs d'Air Courtage. De même, l'activité sera transmise automatiquement à l'OSRT du G-NAV, pour le suivi de la navigabilité. À terme, le déclenchement automatique des bourses et la production des rapports d'activité seront déployés. Comme vous l'avez noté, il y a encore pas mal de "conditionnel" ou de "fonctionnalités" dans un "certain futur"... ■

PS : quand le site sera ouvert, son adresse sera la suivante :

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



## 1 – PREPARATION AU VOL

**Premier vol de la journée ou après une longue interruption**, effectuer la visite prévol conformément au manuel de vol. **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 en place
- BO et éclisse enlevés
- Fixation et branchement des batteries
- Coffre à bagage en ordre
- **Équipement du pilote** : chapeau, lunettes

### Avant de monter à bord

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

### A bord

- Ceintures attachées
- Dossier et palonniers réglés
- Accrochage du câble, crochet remorquage ou crochet treuil



© FFVV - 2018

## 2 – ACTIONS VITALES / CRIS

**Commandes** Libres et débattement  
**Compensateur** : réglé  
**Volets** : positionnés

**Radio** Fréquence/Volume

**Instruments** Flarm : actif  
Alti : QNH  
Compas : QFU

**Sécurité** Verrière : fermée-verrouillée  
Harnais : attachés  
Câble : tendu  
AFs : fermés-verrouillés  
Briefing Sécurité...

Ailes horizontales **POIGNEE JAUNE EN MAIN**



© FFVV - 2018

Le CRIS utilisé en 2018 à Buno...

# Un nouveau CRIS !

Dès le début de la saison 2018, vous trouverez dans chaque planeur (aux places avant et arrière sur les biplaces) un nouveau CRIS...

Réalisé par la commission Formation-Sécurité de la FFVV et offert à tous les clubs et propriétaires privés, il répond à une nouvelle approche des "actions vitales" à effectuer avant de décoller.

Trop d'incidents ou accidents surviennent chaque année au décollage, suite à une verrière ou des AFs non verrouillés.

La multitude de Rex enregistrés l'an passé dans ce domaine est là pour le confirmer. Ces dernières années, l'AAVE n'a pas échappé également à ce problème qui coûte cher...

Le constat a été fait : l'ancien CRIS n'est plus adapté pour plusieurs raisons. Avec le

développement de nouvelles technologies ou équipements, le nombre d'items à vérifier peut atteindre 30... sur certains planeurs. De plus, ce n'est pas quand le remorqueur se pointe devant le planeur qu'il faut s'occuper de contrôler le centrage... Évidemment, s'il faut vérifier 30 items, on ne peut pas simplifier le problème en supprimant des items ! Mais un "découpage" de toutes les vérifications à faire en plusieurs phases (visite prévol, installation à bord, vérifications ultimes avant le décollage) doit permettre "d'étaler" dans le temps le processus. D'où le nouveau CRIS version 2018 avec au recto les vérifications à faire bien en amont, jusqu'à l'installation dans le planeur. Et au verso, le "vrai" CRIS limité à 12 items importants pour la sécurité.

Ce CRIS édition 2018, reconnaissable à ses bandes jaune-noir, est parfaitement adapté au décollage en remorqué, derrière avion, ULM ou TMG motoplaneur.

Il prend en compte la procédure mise en place en 2017, à savoir, lors décollage (remorqué ou treuillée), tenir la poignée jaune jusqu'au contrôle du planeur en roulis. Pour les clubs utilisant le remorquage et le treuil, un second CRIS "mixte", reconnaissable à ses bandes rouge-blanc, est en préparation, utilisable à la fois en remorquage et en treuillée, avec les deux procédures en fin de CRIS...

Il est donc recommandé d'utiliser le CRIS 2018 en étant convaincu par le bien-fondé de la démarche entreprise.

A tous, merci de bien laisser les CRIS dans chaque planeur...

Pour les instructeurs, ce nouveau CRIS doit être s'accompagner du briefing pédagogique associé, à savoir que changer les habitudes n'est jamais facile...

Bien faire la différenciation entre les phases composant l'avant décollage :

- **Recto** : "Préparation du planeur", "Avant

de monter à bord", "A bord". Le principe d'effectuer les trois premiers items (CRI) avant que l'avion remorqueur n'arrive devant le planeur reste valide mais devient plus formalisé.

- **Verso** : "Actions vitales avant décollage" avec le briefing sécurité avant décollage, à savoir pour le remorquage : identification du vent (ce n'est pas écrit en toutes lettres dans le CRIS), que faire en cas de départ en cheval de bois ? que faire en cas de casse de câble au décollage ?

- **Rappel de la "poignée jaune en main"** : bien préciser aux élèves qu'il ne s'agit de garder la poignée jaune en main que durant la phase de roulage jusqu'au décollage. Après décollage (ou même après avoir obtenu un bon contrôle de l'inclinaison et de la trajectoire au sol, planeur toujours au sol), on lâche la poignée pour éviter un largage intempestif à basse hauteur sur turbulence par exemple...

Sur planeur à volets, si besoin de modifier la courbure durant la course au sol, c'est après la première accélération, quand on a plus besoin de tenir la poignée jaune... ■

## 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,
- **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 mixte pour les clubs faisant à la fois du treuil et du remorqué.

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



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