

Spirales

Voler "Vintage", ce peut être aux commandes d'un Castel 3010 ou d'autres planeurs anciens présents à Buno début mai, lors du rassemblement annuel de l'association Dédale (photo via Marc Weibel).



Buno - Avril 2017

Sommaire

2 - Edito

Changement de décor...

3 - Les actualités de l'AAVE

Nouvelles diverses

4 - Repartez en Twizy !

Le premier prix du Challenge Buno



6 - Stage montagne

De retour de Saint-Auban-sur-Durance

18 - Rassemblement

Dédale atterrit à Buno-Bonnevaux !

34 - Du simu au (moto)planeur

De l'intérêt de l'école mixte



36 - Sécurité

Parmi les Rex...

Avec le soutien de...



Changement de décor

Le stage de début de saison 2017 à la montagne (Saint-Auban) est un réel changement de décor pour tout pilote volant habituellement à Buno, que ce pilote soit débutant ou confirmé.

Les Alpes sont un vaste jardin où la beauté des paysages, les conditions de vols complètent ce que le vélivole connaît en plaine. Et puis, un stage en début de saison, notamment hors de son terrain habituel, est une excellente façon de reprendre tôt le vol à voile après l'hiver, accroître son expérience et acquérir de l'aisance pour les vols à venir.

Le rassemblement des planeurs anciens, Dédale, à Buno est en soi un changement de décor. L'occasion de constater que le matériel de vol à voile a certes progressé mais qu'admirer des machines anciennes remises en état par des passionnés, voire voler sur ces machines "vintage", est un réel plaisir.

Bons vols en sécurité.

Jean-Noël MARQUET
Président

© AAVE 2017. Réalisation : François Besse
Ont participé à ce numéro : B. Pontanus, J.-N. Marquet, F. Besse.

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

L'actualité de l'AAVE

■ Dépenses et travaux

Issus des présentations faites le 11 mars lors de l'AG, voici les dépenses engagées par le club.

Entretien des infrastructures en 2016

– Signalisation camping, remise en état des barrières en bois devant le restaurant, signalisation terrain et treuil : 6.300,00 €
– Remise en état des gouttières : 21.140 €
– Abri des bouteilles de gaz au camping : 6.910 €

– Remise en état du chemin : 6.600 €

– Remise en état de la toiture de la salle de briefing : 9.300 €

– Tranchée câble électrique : 1.200 €

Investissement matériel volant et sol

– Remise en état du LS6 SM

– Achat du Twin 2 T41

– Achat de la golfette ClubCar blanche

– Achat d'une mule Kawasaki

– Achat d'un gyrobroyeur

– Achat d'une caméra et d'un enregistreur pour l'utilisation du treuil

– Echanges moteur Eurofox et Pawnee PL

– Renouvellement de 4 parachutes

– Achat de 4 radios 8,33 kHz

– Achat du DG-300 FD

– Achat d'un défibrillateur

Dépenses engagées en 2017

– Evacuation des eaux pluviales devant le hangar de début : 10.560 €

– Isolation fenêtres et murs de l'atelier : 35.164 €(*)

– Peinture toiture des hangars : 9.312 €

– Isolation et remise en état du bâtiment restaurant et salle de briefing : 65.000 €(*)

– Achat d'un abri pour la citerne essence : 1.300 €

(*) Dépenses subventionnées.

Prévisions d'engagement de dépenses en 2017

– Peinture complète pour le LS6 5L (septembre 2017)

– Peinture complète pour le Duo PAP et le LS6 Z01 (fin 2017/début 2018)

– Achat de radios 8.33 kHz à étaler sur plusieurs années. A terme, tous les

planeurs devront être équipés.

– Remise à niveau des calculateurs

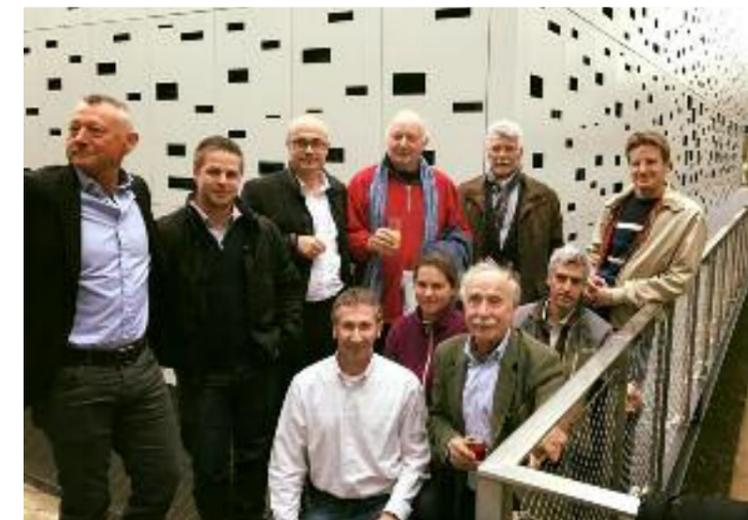
– Renouvellement de parachutes.

■ Personnel AAVE

Embauché en CDD en 2016, Benoit Pontanus est passé en CDI. L'apprenti William Déret a été embauché en CDD. Alexis Bibé a été embauché pour 2017 dans le cadre du Service civique.

■ AG de la FFVV

Le 18 mars, plusieurs membres de l'AAVE représentaient le club lors de l'assemblée générale de la FFVV... "encadrés" par Jean-Emile Rouaux, président de la FFVV, Benjamin Néglais et Eric Napoléon.



■ Sur votre agenda...

– **17 au 23 avril** : stage Voltige à Buno-Bonnevaux, en DG-500, encadré par Rémy Louvel, instructeur voltige, membre de l'équipe de France, juge international. Inscrivez-vous sur le planning !

– **Dimanche 30 avril** : début des vols pour les planeurs anciens de Dédale et soirée "Mets locaux". Les membres de Dédale viennent avec des produits (solides et liquides) de leurs différentes régions pour une soirée de partage avec les membres de Buno. Aux membres de Buno de faire de même... On compte sur vous !



Twizy modèle Life
 Couleur : Rouge Filament
 Option : portes à ouverture en élytre
 Equipement standard :
 – Airbag conducteur
 – Ordinateur de bord avec économètre
 – Boîte à gants fermée à clé
 – Cordon de charge spiralé de 3 m
 – Enjoliveurs 13”

Repartez en Twizy !

I déale pour les trajets urbains ou les déplacements sur une plate-forme aéronautique... la Renault Twizy est un véhicule électrique. Mais qu'est-ce que cette information vient faire dans le bulletin de l'AAVE ?

La réponse est simple : c'est le... premier prix du Challenge "Buno 50 ans" ! Ce prix majeur est permis par des conditions particulières offertes par le Garage du Rempart à Etampes.

Rappelons qu'à l'occasion des 50 ans de l'AAVE qui seront fêtés le 17 juin sur la plate-forme, un Challenge a été lancé à tous les vélivoles, visant à réaliser la "plus grande distance au cours d'un vol en planeur ayant Buno-Bonnevaux comme :

- 1) lieu de décollage,
- 2) ou... comme point de virage déclaré et réalisé,
- 3) ou/et comme lieu d'atterrissage".

Et ceci entre le samedi 1er avril 2017 et le dimanche 27 août 2017.

Le règlement complet du Challenge figure sur le site de l'AAVE (www.aave.fr) et a été publié dans un précédent numéro de Spirales (n°2/2017).

Le nombre de vols par pilote, ou équipage, membres d'une association affiliée à la FFVV, n'est pas limité, mais chaque vol doit faire l'objet de l'envoi du message d'engagement. Sera déclaré vainqueur le pilote (ou l'équipage), représentant l'association dont il est membre, qui a réalisé ce vol.

Le premier prix (la Twizy donc...) sera remise lors d'une cérémonie ayant lieu sur l'aérodrome de Buno-Bonnevaux (LFFB) le samedi 16 septembre 2017, à 16h00.

Les représentants de l'association du pilote (ou équipage) victorieux et tous les pilotes engagés sont invités à être présents à cette cérémonie. ■

Aérodrome de Buno-Bonnevaux

l'Envol club-house
 restaurant traiteur

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



Stage à Saint-Auban...

Le stage Montagne de début de saison pour l'AAVE a eu lieu à Saint-Auban du 26 mars au 8 avril. Il a vu la participation d'une vingtaine de stagiaires. 428 heures de vol et +/- 13.500 km ont été enregistrés durant 11 journées de vol sur 12 possibles. Voici quelques commentaires à chaud de stagiaires au retour de Saint-Auban...

Changement de décor

Débuter la saison de vol à voile par un stage sur autre plate forme, en l'occurrence celle de Saint Auban dans les Alpes du Sud, est un moment privilégié. L'étendue de la plate-forme et ses multiples configurations étonnent le vélivole qui vient ici pour la première fois : un vaste plateau où il serait possible d'atterrir dans n'importe quelle direction, donnant un accès presque immédiat à la



haute montagne.

La météorologie de cette fin mars début-avril 2017, excellente, a d'emblée permis de faire des circuits dans le secteur Sud des Alpes depuis la Méditerranée vue du ciel jusqu'à des incursions dans les Alpes italiennes. Les conditions aérologiques ont permis parfois de dépasser 4.000 m (avec utilisation de l'oxygène) et de bénéficier d'un panorama à couper le souffle, voir photos à l'appui. Je garde dans ma mémoire des images magiques : le Glacier Blanc dans les Ecrins, la mer Méditerranée aperçue depuis Fayence, le pont d'Aiguines du lac de Sainte Croix, le survol du lac de Serre-Ponçon, vers la vallée étroite de l'Ubaye, l'imposant pic de Bure, les Pénitents des Mées (fidèle repère pour chaque vol)... A chaque vol, des noms mythiques deviennent réalité : la Meije, les Agneaux, les Trois Evêchés, la montagne de Lure, Céüse, le Verdon, le Queyras, la Durance... sans compter les stations de ski où les lieux touristiques.

Voler ne s'improvise pas, notamment en montagne. Ce jardin fabuleux plein de ressources, fait de paysages grandioses sans cesse différents, où les conditions peuvent évoluer très

rapidement (du fait par exemple les vents locaux, d'où une analyse cruciale des masses d'air en interaction), ce qui nécessite une vigilance de tous les instants et une préparation adaptée, notamment la connaissance des aires posables et des champs vachables. Voler à Saint-Auban permet de s'appuyer sur l'infrastructure et de bénéficier des conseils avisés de l'encadrement et de vélivoles souvent très expérimentés. Cette expérience acquise en début de saison est bénéfique à plusieurs titres : s'aguerrir à un autre environnement parfois hostile en étant accompagné, s'entraîner avant de repartir sur la campagne car la pause hivernale est parfois longue, se faire plaisir...

Merci à Benoît d'avoir organisé ce stage ou d'avoir fait profiter les stagiaires de son expérience antérieure au CNVV, merci tout particulièrement à Pierre pour sa pédagogie et le partage de son immense expérience, merci aussi à André, Antoine, Claude pour leur passion communiquée aux stagiaires. Merci aussi à Gunter de nous avoir permis de voler "différemment". **Jean-Noël Marquet**

Rapport d'émerveillement

Quelle fût ma surprise en arrivant sur la plate-forme, son gigantisme et ses infrastructures sont dignes d'un aéroport régional ! Thomas Pesquet doit sûrement nous voir depuis son coucou dans l'espace. Les pistes offrent une porte d'entrée vers la découverte du vol de haute montagne en compagnie



d'instructeurs aux palmarès impressionnants et son apprentissage sur des falaises "écoles" en mono. Retenez ces quelques noms pour vos débuts, Authon, Pic de Bure et Le Cheval blanc. Les premiers d'une longue liste qui nécessitera de nombreuses années d'apprentissage ! C'est ici, toute la magie de la montagne, chaque point de virage offre un nouveau spectacle visuel, profitez de la vue, prenez des photos, mais n'oubliez pas de tenir le manche ! Saint-Auban ? C'est du spectacle, de la rigueur, de la convivialité, de l'apprentissage et des pintes à 4€ ! A quand le prochain stage ?

Christophe Kaerser Leca





Une première

Pour ma part, Saint-Auban dans ce contexte était une première. Merci à nos encadrants de s'être coupés en quatre pour faire voler tout le monde. Un grand "Merci" à Gunter pour le prêt de son planeur. Celui-ci nous a permis de faire des vols exceptionnels avec Benoit mais aussi Pierre Lemaire qui a usé de sa patience pour nous donner des conseils avisés.

Jean-Louis Millan

"On a le meilleur. Ce domaine est un pays". Jour 3, mercredi 29 mars 2017.

Aujourd'hui, c'est Pontanus le commandant de bord. C'est son pays d'adoption, je crois. Il est à la maison. Ce sont les vacances. A Saint-Auban, le périmètre immédiat est sérieux et grandiose. C'est contemplatif et sportif. Le zen, du paysage alpin qui défile, et l'adrénaline que procurent l'aérogologie et la puissance disponibles dans l'air vous enveloppent. Je retrouve certains repères de mon premier terrain de vol à voile. Une piste à fond de vallée orientée de façon quasi perpendiculaire au littoral, quelques centaines de km plus loin, se transforme vite en venturi. Le vent tourne souvent, entre 11h et 13h. Etabli du continent vers le littoral, le matin, il s'inverse en milieu de journée. C'est plus compli-



Photos © Matthieu Catillon

qué que ça mais, souvent, c'est le phénomène observé.

L'humilité est le premier sentiment ressenti une fois en l'air, calé dans le premier thermique des "Pylônes" à 13h15. On grimpe à 5 m/s, en grappe. C'est rafaleux, mais pas trop pour un début de convection. 2.200 m, on met le cap au nord sur "La Tôle Ondulée" puis "Le Ruth" et "La Vaumuse" que nous quittons à 2/500 m. Nous sommes en vol depuis 17 mn. Ca va vite. On se lance vers l'est-nord-est, la "Crête de Liman" et enfin "Le Blayeul" que nous quitterons à 2.850 m. Franchissement de "La Blanche", on bascule sur la vallée de Barcelonnette pour se jeter immédiatement sur Le Pouzenc, laissant la tête de Louis XVI à nos 9h00, que nous quitterons à 3.000 m. "A partir de maintenant c'est de la plaine", dit Benoit. "Oui Benoit, si on ne descend pas" me murmure une petite voix intérieure. Le "Guillaume" à la pointe orientale nord du Lac de Serre-Ponçon, le Dormillouse puis Peyre Eyraute, les planeurs de Saint-Crépin sont toujours alignés au sol. Il est 14h15. Ca va vite, plus que 15 mn et nous sommes au Glacier Blanc. Plafond à 3.700 m AMSL et nous sommes en local de Saint Auban. Le "final glide" est réussi grâce au cheminement de celui qui connaît.

– Benoit : "C'est mieux que ce que tu avais connu avant ?"

– Moi : 'Oui Monsieur'

Les Alpes, c'est un pays. On y trouve des vallées agricoles, des villes, des villages et



quelques sanctuaires et étendues sauvages. C'est un labyrinthe qui nécessiterait des années d'exploration pour oser dire qu'on connaît, un peu. Nous avons un des trois meilleurs périmètre de jeu et de travail au monde. C'est probablement le plus complet. Ne pas en profiter serait une faute. Ne pas savoir serait peut être une chance. C'est addictif. La deuxième rotation va pouvoir débuter avec Charles-Ivan...

Matthieu Catillon

Premières fois

C'est en stage à Saint-Auban dans les Alpes de Haute-Provence que se réalisent beaucoup de premières fois, parfois magiques. Quand on prévoit de voler avec des





chaussures de montagne, une grosse polaire et un bonnet pour ne pas avoir froid.

Quand on monte à 4.000 m avec oxygène dans le nez et qu'on survole les sommets enneigés d'Italie,

Quand on calcule sa finesse et qu'à 60 km du terrain, on se rend compte que l'on peut rentrer tout droit à St-Aub.

Quand on croise des bouquetins étonnés eux aussi ou qu'on enroule les ascendances avec des aigles.

Mais aussi que l'on subit des orages violents et que l'on est heureux d'être sur le terrain des vaches plutôt que là-haut.

Le planeur en montagne, c'est magique.

Frédéric Chemin

Mon ressenti du stage.

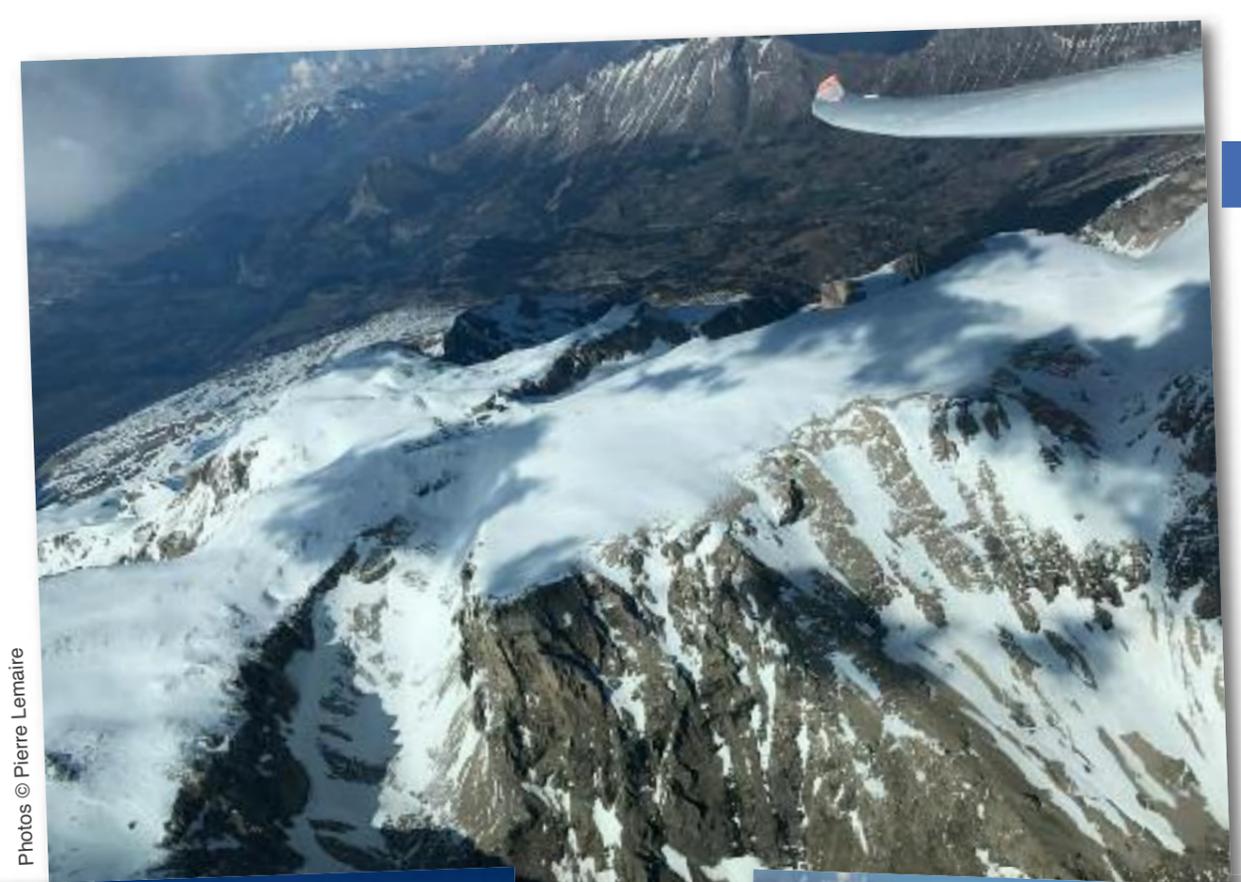
N'ayant jamais volé autre part qu'à Buno, ce stage a été une grande expérience pour moi, qui m'a permis de découvrir à la fois ce

nouveau terrain de jeu totalement différent qu'est la montagne, avec des records d'altitude, des paysages magnifiques, mais qui demande une immense rigueur dans la tenue du vol. Cela m'a permis de commencer la saison 2017 et l'école campagne sur les chapeaux de roues, de voler sur des planeurs plus performants que d'habitude (ASH25) et aussi de rencontrer de nouveaux vélivoles. Je trouve que le stage a été très bien organisé et j'en garderai un excellent souvenir.

Alexandre Alatterre

11 jours de bonheur...

...et des images merveilleuses plein les yeux, voici le résumé de mon stage 2017 à Saint-Auban. Un temps magnifique, sauf le week-end du 1^{er} avril, où le mauvais temps nous a permis une petite balade de découverte de la jolie vallée du Jabron avec à son extrémité



Le Dévoluy avec l'aile du Nimbus 4DM.





Photos © Benoit Pontanus

Photos © Benoit Pontanus

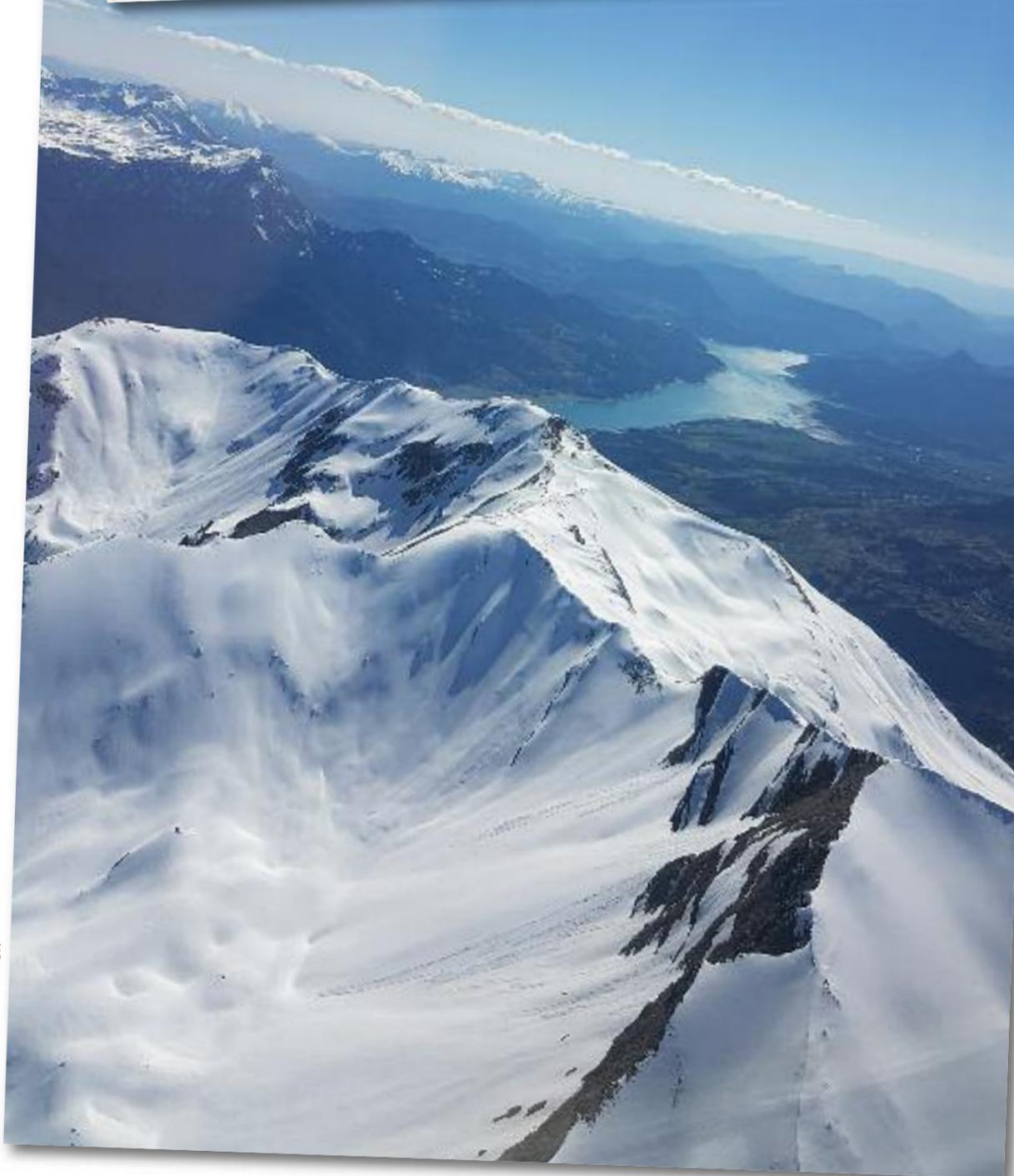


ouest le Mont Ventoux – que certains ont aussi vu de près ou de loin en planeur – et de l'un des plus beaux villages de France, dixit le guide, Montbrun-les-Bains, conseillé pour ses thermes... thermes que nous n'avons pas eu le temps de tester.

Un accueil très sympathique des groupes présents sur le site... militaires, sportifs de Haut Niveau, Pôle Espoir (les p'tits jeunes, dont notre Cécile). On y rencontre Eric (c'est Eric Napoléon !), Aude, Mélanie, Maryline (mais elle, on la connaît déjà !), Alain Poulet et plein d'autres, et en fait ce sont tous des champions connus de vol à voile et/ou des entraîneurs instructeurs réputés. On se sent tout petit mais ils sont tous très gentils et pas du tout "Prout Prout ma chère", excusez-moi pour ce terme un peu populaire.

Restos, partage des provisions de chacun au gré des horaires et des participants au dîner, barbecue des remorqueurs, pots et apéros quotidiens... car on a tous les jours un

nouveau truc à arroser : premier vol à la Mecque du vol à voile, lâcher machine, découverte du superbe Nimbus 4D (prononcer Nimebousse), lâcher montagne pour certains, vol de plus de 300 km au-dessus des montagnes enneigées, des stations de ski, des cols, des lacs, des glaciers – magnifique Glacier Blanc niché au fond d'une profonde vallée parcourue au ras des pentes en dessous des crêtes sans perdre de hauteur avec le beau 3W– et même des Gorges du Verdon, que je n'imaginai pas du tout de trouver dans cette région, vol avec les aigles, spectacle de bouquetins qui caracolent sur les crêtes, tout cela vu parfois de très près grâce au pilotage délicat et sûr de Fred, Claude, Benoît et les autres... qui me rendaient un peu perplexe au début quand je les voyais foncer parfois sur les falaises avec une belle confiance dans l'ascendance (thermodynamique) qui allait nous propulser plus ou moins vite et plus ou moins facilement au-dessus des crêtes !





Lors du premier cours de Philippe, j'ai eu l'impression qu'il parlait chinois, quand il citait tous les noms des montagnes et des régions alentours, avec parfois des expressions imagées comme la "tôle ondulée". J'ai aussi été impressionnée par l'amphi plein à craquer (près de 100 personnes de toutes les nationalités) où étaient présentés en français et en anglais le briefing météo et les recommandations diverses pour la journée de vol.

François Gaufreteau

Buno est venu à moi...

J'ai participé à l'encadrement de ce stage montagne de printemps à Saint-Auban

avec plaisir. Déjà, retrouver Buno de temps en temps m'était agréable, mais là, je peux presque dire que Buno est venu à moi, et le plaisir en était d'autant plus grand. J'ai donc essayé de transmettre un peu de mes connaissances, au sol comme en vol pour remercier et avec quelque chance du côté météo, je pense que le stage fut une réussite.

Bien organisé par Benoit, avec l'aide active des participants, un coup de main supplémentaire en vol biplace d'Antoine, André et Claude et le prêt extraordinaire du Nimbus de Günter, nous avons pu approfondir les connaissances de chacun

et faire prendre du plaisir à tous dans cet environnement extraordinaire des Alpes du sud enneigées.

Evidemment, à Saint-Auban, la convivialité, le côté "club" est peut-être moindre qu'à La Motte ou à Saint-Crépin, mais la facilité de la mise en piste et des rangements, la mise en l'air finalement efficace pour nos besoins, les thermiques et pentes disponibles nous ont ouvert le paradis du vélivole avec bonheur dans un environnement technique et humain agréable et sécurisé.

Puis, le soir, Arnaud et ses collègues ont quand même su nous désaltérer dans une ambiance chaleureuse. Heures et kilomètres doivent être comptabilisés par ailleurs, mais plaisir et progrès sont là, indubitablement. Au plaisir de vous revoir, le 17 juin à Buno d'abord, puis sans aucun doute à Saint-Aub à la première occasion.

Pierre Lemaire

Le mot du chef-pilote...

Nous avons eu l'occasion de débarquer en masse au centre national de Vol à Voile à Saint-Auban pour 15 jours. Après une transhumance plus ou moins difficile pour certains, entre Buno et les Alpes du Sud, avec quelques soucis de voiture, nous avons pu monter les 9 planeurs dans la foulée. La journée fut longue, mais Pierre et Patricia nous avaient concocté un apéro extraordinaire afin de d'être en forme pour les excellentes journées de vols dont nous allions pouvoir profiter.

Lors du premier briefing, nous comprenons que nous serons gâtés par la météo pendant les deux semaines. Je m'étais fixé de nombreux objectifs pour ce stage. Le premier était l'entraînement de nos instructeurs présents, afin qu'ils puissent attaquer la saison à Buno avec déjà quelques beaux vols dans les ailes. Ensuite de faire raccrocher les différents bouts de cartes des pilotes ayant déjà volé à la Motte du Caire et Saint-Crépin pour agrandir leur terrain de jeux.

Un des objectifs majeur était également de finaliser quelques qualifications campagne et de lâcher les jeunes pilotes en local de St-Auban.



Objectifs atteints ! Pour ma part, 50 heures d'instruction et 3.500 km sur la campagne ! La liste des remerciements est longue :

- Günter pour avoir descendu et prêté le Nimbus 4DM !
- Pierre pour nous avoir soignés et transmis ton expérience.
- Claude ou le Renard Argenté pour avoir assuré plusieurs journées de renforts.
- Gérard qui a également renforcé l'équipe pédagogique.
- Les instructeurs et les pilotes "biplace" qui ont transmis la technique montagne aux autres.
- Tous les membres de l'AAVE pour cette ambiance exceptionnelle pendant ces 15 jours.

Mon ancien coloc Arnaud pour m'avoir Hébergé, et vous avoir déshydraté après les vols.

Et enfin mes amis et anciens collègues du CNVV pour l'accueil et la convivialité. On recommence bientôt ?

Benoit Pontanus





Aéro-freins sortis pour l'unique VMA Milan en état de vol dans le monde. Il sera à Buno en mai prochain !

© Jvia Benoit Auger

Dédale atterrit à Buno !

Dédale, c'est l'association regroupant en France tous les passionnés, utilisateurs et/ou propriétaires de planeurs anciens. Chaque année, Dédale organise son rassemblement national sur un aérodrome différent. L'an passé, c'était à Troyes-Barbery. En 2017, ce sera à... Buno-Bonnevaux dans le cadre des 50 ans de l'AAVE. Ainsi, du 29 avril au 7 mai, le terrain de Buno fera un retour en arrière avec la venue attendue d'une dizaine de planeurs datant des années 1950 aux années 1970. Chaque jour volable, ces planeurs seront mis en piste et ils évolueront dans le ciel de Buno. Comme il s'agit de machines parfois longues à monter, la plupart en structure bois-et-toile appréciant peu l'humidité, certains de ces planeurs seront hangarés pour la nuit dans le hangar "avions" du club – c'était une condition pour accueillir dans de bonnes conditions les membres de Dédale. Dans le cas extrême (orages...), il faudra envisager le

démontage d'une ou deux machines du club pour assurer la protection de toutes les machines. On en profitera dans le hangar Perfos pour remettre durant cette "semaine historique" deux monoplaces au plafond, histoire de gagner des places de rangement. Pour améliorer la "reconstitution historique", il est de plus prévu de faire venir un Morane MS-502 Criquet de l'association Casques de Cuir, appareil basé à La Ferté-Alais et rééquipé il y a peu d'un crochet de remorquage. Le MS-502, avec son moteur en étoile et son imposante "batteuse", faisait partie des remorqueurs utilisés au départ à La Ferté-Alais puis un peu à Buno avant l'arrivée des Rallye. C'est un MS-502 (version française du Fieseler Storch allemand) qui inaugurer la piste 10/28 en 1966 avec le chef-pilote et chef de centre de l'époque, Robert Péchaud. Il faudra attendre les années 1990 pour connaître le remorquage derrière des Piper PA-25/235 Pawnee.



Le Wa-30 Bijave de Pascal Broc, sur l'aérodrome d'Aspres-sur-Buëch...

Photos © Alain Noël

Voici les planeurs prévus à Buno, lors de ce rassemblement national...

– Wassmer Wa-30 Bijave

Les anciens de Buno retrouveront le Wassmer Wa-30 Bijave, le biplace école des années 1960-1970, une réalisation du constructeur implanté à Issoire. Le Bijave a été utilisé à Buno pendant de nombreuses années. Pierre Vaysse a défriché les Ecrins en Bijave au départ d'Aspres-sur-Buëch lors des stages Montagne. Si la finesse "commerciale" était de 30, en pratique, il est préférable de tabler entre 25 et 27. Il resterait de nos jours une dizaine de Bijave en état de vol... sur les 282 exemplaires construits par Wassmer Aviation.

Pascal Broc, secrétaire général de Dédale,



devrait venir avec son Bijave sorti d'usine au premier trimestre 1968. Il totalise désormais 5.760 heures de vol pour 12.550 lancés. Sa carrière l'a fait passer du Doubs, avec l'aéroclub du Doubs à partir de 1968, à l'Ain avec l'association vol à voile de Corbonod à partir



© Daniel Jung

Rentrée des machines dans le hangar Début à Buno, dans les années 1970. A gauche, un Super Javelot, au centre, un Bijave...

Années 70...
Le Bijave F-CDJE
survole les installations
de Buno-Bonnevaux.



© Daniel Jung

de 1983. Puis ce sera le Jura avec le Centre de vol à voile du Jura à partir de 1991, les Hautes-Alpes avec l'Association Aéronautique d'Aspres-sur-Buëch à partir de 2009. En 2014, le biplace devient une machine privée dans le Gard, au sein de l'aéro-club d'Avignon-Pujaut Ce sera enfin l'Ardèche en 2015 avec Ardèche Planeur. Pascal Broc en est le propriétaire depuis le 6 octobre dernier...

Autre Bijave prévu au programme, celui de Willy Wahrenberger. Son F-CCTE est sorti

d'usine en 1964 avec le n°80 de série. Cet appareil a débuté sa carrière aéronautique en mai 1965 à l'aéro-club de l'Est (Nancy-Essey) avant de passer, à partir de 1991, une vingtaine d'années à Bordeaux puis à Biscarrosse. Au début des années 2000, il rejoint la flotte de l'association de vol à voile de La Montagne Noire. En 2005, un membre de l'aéro-club de Niort en fait l'acquisition ainsi que le monoplace associé au Bijave, le Wa-22A Super Javelot. Cet achat évitera un départ des deux planeurs vers l'étranger, les



© Willy Wahrenberger

Le Bijave aura été le biplace école emblématique des années 1960-1980 pour le vol à voile français. Ici, l'appareil de Willy Wahrenberger.



© Willy Wahrenberger

25 juin 2016, rencontre de deux Super Javelot sur un même terrain...

collectionneurs des pays d'Europe du Nord étant intéressés par ce type de machines. Finalement, ce Bijave arrive dans les rangs de l'Escadrille du Souvenir en 2014. Après une remise en état, il reprend ses vols en septembre 2015 et vole depuis à partir de l'aérodrome de Niort-Marais poitevin.

– Wassmer Wa-22A Super Javelot

Appartenant également à l'Escadrille du Souvenir (Niort-Marais poitevin), ce monoplace de classe standard date de 1966 (n°15). 104 exemplaires ont été produits par Wassmer

pour ce monoplace dont le premier vol remonte au 26 juin 1961. La gamme Bijave-Super Javelot sera la référence de nombreux clubs français pendant près de 35 ans. Le F-CCZZ a commencé son activité en mai 1966 à Angers puis, à partir de 1983, à Bordeaux puis Biscarrosse. Comme le Bijave, il a ensuite rejoint La Montagne Noire et enfin Niort, pour une reprise des vols en mars 2016 après une remise en état. Comme pour le Bijave, il ne resterait qu'une dizaine de Super Jav' en état de vol.

Wa-22 Super Javelot... Une aile en bois, un fuselage en treillis métallique entoilé.



© Michel Pelliott



Avec sa verrière à surfaces planes, le Wa-21 Javelot II est très reconnaissable.



– Wassmer Wa-21 Javelot II

Renaud Crinon viendra à Buno avec ce modèle de Wassmer, prédécesseur du Wa-22 Super Javelot. Le Wassmer Wa-21 Javelot II est un 15 m de classe standard comme alors définie dans les années 60. C'est l'évolution principale par rapport à son prédécesseur le Wa-20 Javelot de même performance (finesse max de 27 environ) et à l'aspect similaire mais avec deux demi ailes pour 16 m d'envergure – le Wa-20 ne sera construit qu'à 5 exemplaires avant de passer aux modèles 21 puis 22. Pour le Wa-21 Javelot II, l'aile entièrement en bois comprend un plan central rectangulaire posé à l'arrière de la cabane et des "rallonges" calées avec un dièdre caractéristique qui a évolué entre les différentes évolutions Wa-22 et Wa-22A Super-Javelot. L'avant du fuselage est caractéristique avec une verrière à armature interne métal ou fibre, et des développés plans en plexi au remplacement aisé et donc à la qualité optique toujours au top – contrairement à la "bulle" du Wa-22 Super Javelot. Le fuselage est en tubes et toile avec une roue fixe précédée d'un petit ski - le patin de freinage. Certains exemplaires sont équipés d'un crochet de treuil Aérazzur en plus du crochet de remorquage. Ce modèle a donné naissance au best-seller du constructeur, le biplace-école Wassmer Wa-30 bijave (Biplace JAVelot) à l'allure très ressemblante, au moins pour l'aile et au même mode de construction.



Le F-CBGP, présent à Buno début mai, est le seul Milan encore en état de vol.

– VMA Milan

Benoit Auger viendra avec l'unique VMA Milan encore en état de vol (le F-CBGP n°28). A l'origine de ce planeur de performance, on trouve le Weihe allemand, conçu en 1938 par le fameux Hans Jacob. Le planeur figure parmi les meilleurs de son époque avec ses 18 m d'envergure et ses 29 points de finesse, remportant les championnats du monde en 1948. Plusieurs centaines d'exemplaires verront le jour. Après la Seconde Guerre mondiale, le Weihe sera repris en France sous le nom de Milan après la récupération au départ de cellules "prises de guerre". Certaines machines allemandes seront remises en état par la société Victor Minié Aéronautique (VMA), basée à Saint-Cyr l'Ecole puis du Weihe, on passera au VMA



Le même... mais dans les années 1950 !

© AAVE



Photos © Benoit Auger



© Benoit Auger



© Thierry Andrade

200 Milan...

– Carmam M100S Mésange

Thierry Andrade viendra à Buno avec son M100S Mésange. Ce planeur a été conçu en Italie par les frères Morelli (d'où le M...) de la société Aeromere, et le M100S a été produit en série sous licence par la société française Carmam – pour Coopérative d'Approvisionnement et de Réparation de Matériel Aéronautique de Moulins... A Moulins, dans les années 1970-1980, environ 80 exemplaires du monospace sortiront des chaînes d'assemblage dont le n°10, datant de 1964, désormais sous le registre des aéronefs de collection avec son immatriculation F-AYPI. Moins de 5 exemplaires seraient en état de vol.

– Carmam M200 Foehn

Si le Wa-30 Bijave est associé à son

monospace, le Wa-22 Super Javelot, il en est de même avec le M100S dont la version biplace est le M200 Foehn. Le M200 présent à Buno appartient à Didier Pataille, le président de Dédale. Le F-CDHC, construit en 1967, a été restauré en 1995, entièrement refait. Avant cela, il a toujours été basé à Niort, comme biplace école. Comme le monospace M100S, le M200 – un biplace à cabine côte à côte décalé – a été produit par la Carmam au début des années 1970 sur l'aérodrome de Moulins-Avermes. 59 exemplaires du M200 (finesse 33) verront ainsi le jour. Puis la société produira, toujours sous licence, une série de Glasflugel H-201 Libelle avant qu'une déclinaison française ne voit le jour sous le nom de JP-15/34 et JP-15/36, des monospaces standards (15 pour l'envergure, 34 et 36 pour la finesse



© Daniel Jung

Buno, années 1980. Un M200 lors d'une édition des "4 Jours de Buno".



Courte finale pour le M200 de Didier Pataille. La documentation d'époque insiste sur le côte à côte décalé et l'excellente visibilité offerte à l'équipage.



maximale) dont le premier est diffusé sous la forme d'un kit. Ces planeurs ont été conçus par le tandem Jacquet et Pottier.

– Breguet 900-01

il ne s'agit pas de n'importe quel Br-900 mais... du n°01, dit "La Louisette", sans doute en hommage à Louis Breguet, le patron des Avions Breguet. C'est la première réalisation de la société dans le domaine du planeur, avec la volonté d'utiliser les menuisiers qualifiés tandis que l'aviation "lourde" s'oriente de plus en plus vers le métal. "La Louisette" est un prototype, qui sera abandonné suite aux critiques de Paul Lépense, le chef de centre de La Ferté-Alais, devenu pilote d'essais des planeurs Breguet. On reproche au planeur son poids élevé et



Photos © via Didier Pataille



© Marc Weibel

La Louisette, la première tentative véliplane de Breguet avant le Br-901S.

son maître couple excessif. Il donnera ainsi naissance au modèle suivant, qui devrait être le vrai Breguet 900-01, un monoplace dépourvu de volets de courbure.

Après un premier essai de décollage le 31 mai 1948 à partir du terrain de Montaudran, le premier vol officiel a lieu le 17 juin 1948 à partir de Toulouse-Lasbordes, avec Paul Lépense aux commandes. Malgré les améliorations apportées, l'évaluation du planeur par les pilotes d'essais du Centre d'essais en vol (CEV) entraîne des critiques sévères, avec des qualités de vol jugées médiocres. L'appareil sera cependant utilisé par le constructeur jusqu'en 1956. Il vola notamment deux années à La Ferté-Alais puis à Grenoble. Régis Godreau, ancien de La Ferté-Alais puis véliplane à Buno, a fait ses 300 km but fixé à son bord, le 11 juin 1955, en atteignant Clermont-Ferrand. Un autre véliplane de La Ferté-Alais manquera de peu un triangle de 300 km en posant le planeur aux vaches, à quelques kilomètres du terrain de La Ferté. Arrêté de vol en septembre 1956, le planeur est stocké à La Ferté-Alais au sein de l'aéroclub Breguet puis de l'AAVE. Willy Dautreppe va travailler sur la cellule pour l'améliorer. Au niveau du fuselage, la pointe avant été modifiée avec un nez basculant en fibre de verre et une verrière de Fauvette. Des aérofreins type Schempp-Hirth ont remplacé ceux d'origine. Le 6 janvier 1974, le monoplace devient la propriété de Jacques Teissier au sein de la Société scientifique de recherche et de promotion du planeur léger (SSRPPL). Il est en partie restauré à Cholet avant un retour à Poitiers en 1979. Au sein de l'Ecole

nationale supérieure de mécanique et d'aéro-technique (ENSMA), Marc Weibel met en chantier La Louisette le 15 novembre 1986. La restauration va durer jusqu'en 1993 à Poitiers, puis le planeur sera déplacé à Montluçon de 1993 à 1996 avant d'atterrir à Chauvigny de 2011 à 2014. Avant de décéder en juin 1994, Jacques Teissier a confié le planeur à Marc Weibel, qui en devient le propriétaire le 3 août 1994. La durée du chantier s'explique par une reconstruction plus qu'une restauration. Il faut attendre le 11 avril 2015 après 15 ans et 1925 heures d'atelier pour revoir voler l'appareil à Poitiers.

Plusieurs vols seront réalisés le lendemain, révélant un planeur assez fin, surtout comparé au Castel 3010 F-CREJ que possède également Marc Weibel.

– Siren C-38

Il aurait dû s'appeler JP-15/38 car c'était pour la Carmam de Moulins – dont ce sera la dernière production – le prolongement des JP-15/34 et JP-15/36. Le C-38 a changé de nom suite à la reprise-fusion de la Carmam au sein de la Siren au début des années 1980. Le monoplace reprend exactement l'aile des JP-15, avec le même profil que celui des Jajus, LS-3, Mosquito. Mais le fuselage est entièrement nouveau, avec un empennage en T et une dérive à forte flèche. Le cockpit est très spacieux et aménagé d'une manière originale où l'on peut deviner quelques bonnes idées de formes qu'on peut penser avoir un certain lien avec l'excellent ST-15 Crystal de Christian Brondel qui viendra une décennie plus tard.

Le C-38 de Renaud Crinon, présent à Buno,



Le seul C-38 en état de vol sur les trois exemplaires produits...



est le seul en état de vol sur les trois exemplaires construits. Le n°1 figure dans les réserves du musée de l'Air et de l'Espace au Bourget. Le n°2 a été détruit pour les besoins des essais de la certification. Le n°3 est désormais en CDNS. Il ne s'agit donc pas d'un "vrai" ancien mais il trouve sa place dans le rassemblement Dédale du fait de son aspect historique en lien avec la préservation du patrimoine aéronautique français...

– **SZD-9 bis 1 "Bocian"** : propriété de Jean-Michel Ginestet, le OO-SZE sera exposé en statique – l'appareil est mis en vente. Le Bocian (Cigogne) est un planeur biplace polonais construit en 1957. Planeur école, il est alors également utilisé pour la voltige et les vols de nuit (!).

En achetant ce planeur à Valenciennes en 2003, l'état d'épave, Jean-Michel Ginestet "n'a

trouvé que peu de choses sur son historique. Le carnet de route du planeur a été délivré en 1988 et le nombre d'heures de vol total du planeur est inconnu. Son carnet indique 305h20 en 598 lancers, avec un dernier vol le 28 novembre 1998. Seules certitudes, le planeur a appartenu à deux propriétaires privés (Jacques Lembourg puis Rémy Noé). Pierre Wiart, président du club de Valenciennes où le Bocian a volé pour la dernière fois, m'a dit que le Bocian a volé en Belgique et était propriété de la Sabena". Ceci sera confirmé par un article paru dans le Fana de l'Aviation, avec une photo en couleur du OO-SZE en livrée crème et bleu, aux couleurs de la Sabena". L'explication est la suivante : à la fin des années 50, la compagnie aérienne belge avait de l'argent bloqué en Pologne. Elle passa alors commande d'une vingtaine de planeurs polonais, des Mucha, deux Bocian et des Jaskolka. Le OO-SZE sera ainsi utilisé pour de la voltige et du vol sans visibilité avec l'aide du seul indicateur de virage. Les deux Bocian basé à Temploux étaient immatriculés OO-SZD et OO-SZE, le S rappelant la Sabena car tous les planeurs



Photos © Renaud Crinon



On admirera les formes rondes du fuselage du Bocian...





Une mire en bout d'aile pour voltiger...



Photos © Franck Roche

belges sont immatriculés OO-Zxx. Le OO-SZE, restauré par son propriétaire, aidé d'Yves Soudit, a repris l'air en juin 2005. En vol, il "se comporte très bien, et même mieux que je ne l'espérais. Les commandes sont d'une souplesse surprenante pour un planeur ancien... Le Bocian se pilote avec 2 doigts ! (et 2 orteils !). La place avant est spacieuse, la position est confortable et la visibilité excellente. Le planeur grimpe bien dans les pompes et transite correctement. Les AF, malgré leur taille, ne sont pas d'une grande efficacité".

– **H-101 Salto** : propriété de Franck Roche, c'est le n°9 de la série, datant de 1972. Il a

appartenu auparavant à Sandro Rutz, un ex-pilote d'hélicoptère (Mil-24) de l'armée de l'Air de l'Allemagne de l'Est, devenu par la suite chef de l'équipe allemande de voltige en planeur. L'appareil a été utilisé aux championnats d'Europe de voltige en 2008, aux mains de Denis Hartmann, instructeur voltige de Franck Roche. Ce dernier a acheté le D-2032 en octobre 2015 pour remplacer son Pégase, souhaitant pouvoir faire de la voltige. Il ne resterait que 4 Salto en France. Le H-101 Salto a été conçu dans les années 1970 par Ursula Hänle, la veuve de Engen Hänle, concepteur du Libelle H-201 et directeur de Glasflügel. Le Salto sera produit par Start+Flug GmbH. Le type sera brièvement représenté en France par les Avions Mudry (Bernay). L'appareil diffère du Libelle par son empennage en V. Les aéro-freins sont placés au bord de fuite de la voilure. Après le premier vol du prototype en mars 1970, 67 Salto seront produits jusqu'à début 1977. Cinq autres verront le jour par la suite chez LTB Frank & Waldenberger. Le



© via Jean-Claude Néglais

A noter l'important décalage vertical des deux places en tandem sur l'AV-22S

programme sera relancé à la fin des années 1980 par Ursula Hänle via Doktor Fiberglas. Hors voltige (+7/-5 g), le Salto affiche 34,5 de finesse.

– **Fauvel AV-22S** : Charles Fauvel a toujours été attiré par la conception d'ailes volantes. La plus célèbre est sans doute l'AV-36, un monoplace qui a volé notamment à Buno, mais il a également conçu des biplaces. Le projet est né quand le Service de l'Aviation légère et sportive (SALS) a souhaité remplacer les Caudron C-800 et Castel 25S. Charles Fauvel imagine un biplace en tandem, avec un fort décalage en hauteur, permettant l'usage d'un seul tableau de bord. Des déclinaisons en côte à côte ou en motoplaneur sont prévues. L'AV-22 n°01 vole pour la première fois à Cannes en avril 1956 à partir. Il est suivi du 02, un peu modifié. L'appareil passe au Centre d'essais en vol, en étant poussé à 270 km/h et +5 g. Avec ses 15 m d'envergure, le 01 n'affiche que 226 kg sur la balance. Le SALS passe commande en 1958 d'une présérie de 4 AV-22S (pour Série). L'appareil présent à Buno est le second de cette série de 4 AV-22S dont 3 sont encore en état de vol. Il est immatriculé F-CAGL. L'appareil vole depuis mai 1959, avant de rejoindre l'aéro-club de Dinan. A ses commandes, Charles Fauvel fera une démonstration de voltige au salon du Bourget

en juin 1959. En avril 1960, un circuit de 350 km est effectué. Cet AV-22S est endommagé en septembre 1961 lors d'une meeting en Bretagne, passant sur le dos en fin de roulage. Réparé, il est à nouveau accidenté en août 1967, voilure brisée sur une clôture. La réparation étant jugée non viable économiquement, malgré 300 heures de vol seulement, l'appareil est abandonné avant d'être radié du registre des immatriculations en octobre 1967. Des vélivoles du club d'Arcachon rachètent l'épave en 1975 qui va recevoir l'immatriculation F-CAGL en place de l'originale, F-CCGL, non disponible. Le chantier sera abandonné, avant que Jean-Claude Néglais n'en retrouve la trace, pour l'acquérir avec Joseph et Eric Bocciarelli en 1989. Après restauration, l'aile a revolé en mars 1993 à Pont-Saint-Vincent. Joseph Bocciarelli en est devenu l'unique propriétaire en 2012. Avec 16 m d'envergure, l'AV-22 atteint la même finesse qu'un K13 ou un Bijave. La particularité des ailes Fauvel est qu'au niveau du comportement, le pilote ne voit aucune différence par rapport à un planeur "normal".

– **DG-100** : Robert Kehr sera présent avec le premier planeur produit par Glaser-Dirks, à partir du D-38 développé par l'Akaflieg Darmstadt, un classe standard conçu par Wilhelm Dirks. Le premier vol du prototype

Un tour de voltige en Salto ?

<https://www.youtube.com/watch?v=CF6fYtm9FM8>



remonte à 1974. 327 DG-100 seront produits sous différents modèles (100G, 100DG, 101, 101G). Le monoplace atteint 39 de finesse. Glaser-Dirks déposera finalement son bilan mais la marque reprendra vie sous le nom de DDG Flugzeubau, avec les modèles suivants, notamment les DG-300, DG-500, DG-1000...

Le rassemblement 2017...

Avec cette dizaine de planeurs, une quinzaine de membres de Dédale seront à Buno pour y voler chaque jour si les conditions sont favorables. Sauf problème technique, le Morane-Saulnier MS-502 Criquet des "Casques de Cuir", appareil classé aux Monuments historiques avec d'autres Morane-Saulnier de la famille Salis, devrait venir remorquer quelques planeurs pour retrouver l'ambiance des années 1960 à La Ferté-Alais voire aux débuts de Buno-Bonnevaux. ■

NB: les planeurs présentés dans cet article sont ceux enregistrés à la date du 1^{er} avril pour participer au rassemblement Dédale. Des évolutions sont encore possibles. Si le M100S n'a pas reçu à temps un laissez-passer après intervention technique et programme d'essais, il sera remplacé par un Ka-6e. Un deuxième Salto, de Pascal Petitjean, devrait être également présent.

<http://dedale-planeurs-anciens.fr>

Sur votre agenda

Ce Rassemblement national de planeurs anciens (RNPA) de l'association Dédale suivra le programme suivant :

- **Samedi 29 avril** : arrivée des planeurs anciens à Buno.
- **Dimanche 30 avril** : début des vols. En soirée, "Mets locaux", les membres de Dédale viennent avec des produits (solides et liquides) de leurs différentes régions pour une soirée de partage avec les membres de Buno.
- **Lundi 1^{er} mai** : Dédale tient traditionnellement son AG le 1^{er} mai...
- **Jusqu'à 7 mai au soir** : vols des planeurs selon les conditions météo.

© via Jean-Claude Néglaiss

L'aile volante Fauvel A-22S dans son élément. S'il ne sait pas qu'il est à bord d'une aile volante, le pilote ne se rend pas compte au niveau du pilotage...





Photo © J.-P. Dejardin



© Jean-Grégoire Marin

Du simu au motoplaneur puis au planeur...

L'hiver 2016/2017 a vu l'arrivée à Buno de plusieurs débutants dont 5 jeunes, 3 d'entre eux issus des formations BIA du collège de Ballancourt. Leur formation a été commencée par Jean-Pierre Dejardin en utilisant le simulateur.

Intérêt du simulateur :

“Le planeur n'est pas une salle de cours”. Notre simulateur est équipé d'un programme (aave 01) proposant un vol simulé en Ask-13, départ en vol au-dessus d'Alençon, sans vent ni turbulence. Depuis peu et merci à Philippe Lhotellier, le simu est aussi équipé d'un programme “Longue finale” sur le QFU 25 d'Alençon, 3 km à finesse 10. Le bureau de l'ordinateur comporte aussi, en Powerpoint, tous les briefings avant vol du CNVV, permettant aux instructeurs de préparer leurs cours au tableau à l'aide, maintenant, de maquettes aimantées. Pendant cette formation “hivernale”, le SF-25E, en attendant les cumulus, est l'outil de support idéal pour faire percevoir en vol tout ou partie de ce qui a été enseigné au sol, découverte en plus des perceptions

physiques (kinesthésiques), dues aux turbulences. Dès l'arrivée des premiers cumulus, on passe aux vols en planeur et je laisse mes amis et coreligionnaires, Fred et Manu, vous en parler...

■ Jean-Pierre Dejardin

Questionné sur cette formation “mixte”, Fred Geiger précise : “De longue date, j'utilise le simulateur pour la formation ab initio au pilotage de base. Les avantages sont multiples : salle de cours où théorie et pratique se côtoient, cours particuliers de deux ou trois élèves maximum, arrêt sur image possible avec replay (la pédagogie, c'est l'art de la répétition !)”.

“Ce fut donc un réel plaisir que de faire piloter ces trois jeunes élèves pour leur premier vol de l'année à l'occasion de la première journée de la saison à Buno. Ils ont mis à profit les mois d'hiver pour passer le BIA et apprendre tous les termes de bases nécessaires au pilotage ainsi que les commandes et sens d'action. Ils ont démontré en vol une réelle aisance.

C'est donc beaucoup de temps de gagné pour l'élève et l'instructeur. Merci aux instructeurs sol”...

Emmanuel Turllet confirme les propos de Fred : “Ce fut un réel plaisir de voler avec Clément, fraîchement formé au simulateur et déjà à son aise dans le planeur.

Une grande partie du vocabulaire est assimilée, ce qui allège considérablement la charge de travail. L'élève applique ainsi sans difficulté les points de base : circuit visuel pour assurer sa sécurité, de bons gestes aux commandes avec un début de conjugaison, prise en compte du repère capot, et une terminologie juste pour décrire ses actions et les mouvements du

planeur. Bravo pour ce travail au sol, qui se ressent instantanément lors des premiers vols”.

Entièrement remis en état l'an passé par Olivier Clapin, avec notamment une nouvelle verrière, le SF-25E “Charlie-India” est disponible pour la formation ab-initio mais aussi pour l'apprentissage de la vache lors de la formation au vol sur la campagne, sans oublier qu'il s'agit d'un engin peu cher à l'utilisation pour garder la main en période hivernale ou effectuer des balades à moindre coût.

Son manuel de vol a été scanné et il figure désormais dans les documents “machines” téléchargeables sur le site de l'AAVE. ■

© Jean-Grégoire Marin



Lien vers le Manuel de vol du SF-25E

<http://aave-buno.net/Documentation/Planeurs%20Manuels%20de%20vo/ManuelSF25.pdf>

Parmi les Rex...

Les Rex, ce sont les REtours d'eXpériences vécues par des pilotes ayant eu un incident ou un accident, et faisant partager leurs comptes-rendus. Comme le nombre d'erreurs qu'un pilote peut commettre est suffisamment important pour ne pas pouvoir les commettre toutes au cours d'une seule vie de vélivole, il est bon de bénéficier des expériences vécues par d'autres pilotes pour éviter de se retrouver dans la même situation... Voici quelques Rex à lire avec toujours matière à réflexion !

Décollement d'un numéro de concours-
Description : haut sur le plan d'arrivée, je vole à une vitesse de 150 km/h en accélérant progressivement. J'entends un léger sifflement que je considère d'abord normal (vu la catégorie de planeur, il n'est pas rare d'entendre ce genre de bruit à haute vitesse. Ndlr : le planeur est un Pégase). Des petites vibrations apparaissent dans les palonniers puis augmentent en l'espace de quelques secondes et cessent d'un coup. Pour préciser l'intensité du phénomène : à leur maximum, ces vibrations ne pouvaient pas être considérées comme normales, mais n'étaient pas non plus très importantes. J'ai entrepris de ralentir au moment où j'ai perçu que ça n'était pas normal. Le phénomène a cessé au même instant. J'ai supposé qu'il s'agissait du numéro de compétition, collé l'avant veille par moi-même par temps très froid. Le vol se termine normalement, je constate au sol qu'il manque une partie du numéro de compétition.

Commentaires : le décolllement de tout élément adhésif sur le planeur peut nuire à un vol.

Enseignement : j'ai une LNMA et les travaux ont été réalisés avec soin. La température lors du collage a certainement joué un rôle défavorable.

L'ajout du numéro de compétition aurait pu être anticipé aux travaux d'hiver, au chaud.

L'adaptation à Buno : lors de la prévol, bien surveiller également les joints d'étanchéité des gouvernes (profondeur, ailerons, direction) et également la présence des bandes en zig-zag en amont de la direction sur les DG-500, dont la présence est capitale pour bien alimenter aérodynamiquement la gouverne de direction.

Quasi-collision en début de vent arrière
Description : après plusieurs VI effectués ce jour-là en Duo-Discus sans problème, j'effectue un nouveau VI précisant à mon passager de bien observer autour de nous l'évolution des autres aéronefs car deux paires d'yeux valent mieux qu'une. À la fin du vol, me situant à 300 m d'altitude au nord-ouest de Chérence, je décide de regagner la branche vent arrière. Je remarque, ainsi que mon passager, un planeur en spirale entre Chérence et la Seine. Je me place donc au sud-est de Chérence, remontant de ce fait la vent arrière de la 22. Je surveillais le LS-1 en spirale qui a priori ne me gênera pas car je pensais qu'il avait accroché. Passé Chérence, je m'aperçois que le LS-1 sort subitement de sa spirale et se dirige vers moi à ma droite presque à la même altitude. Nous effectuons alors d'urgence tous deux une manoeuvre d'évitement : le LS-1 pique pour passer sous le Duo et moi j'effectue un virage par la droite. La collision est évitée de justesse. Je termine mon vol en effectuant un tour de piste classique sans encombre.

Commentaires : aucune alerte sur le FLARM pendant cette phase de vol.

Enseignement :

1) Ne pas se laisser distraire en phase préparatoire d'atterrissage.

2) Bien anticiper son circuit pour se placer correctement et à la bonne altitude en début de vent arrière.

3) Ne jamais remonter une vent arrière à basse altitude. (Suite page suivante)

Adaptation française d'une affiche de sécurité diffusée par la British Gliding Association (BGA)

La sécurité en ascendance

Rentrer dans une ascendance

- Les planeurs déjà dans l'ascendance ont la priorité
- Tous les pilotes doivent tourner dans le sens utilisé par les planeurs déjà dans l'ascendance
- S'il apparaît que des planeurs tournent en sens opposé, le planeur arrivant dans l'ascendance doit prendre le sens de virage du planeur le plus proche de lui (distance verticale)
- L'entrée dans l'ascendance doit se faire en gardant constamment le visuel sur le ou les planeurs proches ou à la même hauteur
- L'intégration doit être réalisée en tangeant le cercle afin que tout planeur déjà en ascendance n'ait pas à réaliser une manoeuvre pour éviter un planeur arrivant dans le thermique

Partager une ascendance

- Les pilotes doivent utiliser le principe du "voir et être vu"
- Si un planeur est à la même hauteur, ne faites jamais son "intérieur", à moins de faire un virage plus serré et d'être certain d'une séparation assurée
- Quittez le thermique si vous pensez que la sécurité est mise en jeu
- Ouvrez l'oeil pour chercher des planeurs arrivant dans l'ascendance

Quitter une ascendance

- Observez bien à l'extérieur du virage et derrière vous avant de partir tout droit
- Évitez les manoeuvres brusques

Aucune des recommandations ci-dessus ne dégage la responsabilité d'un pilote à engager une manoeuvre jugée nécessaire pour éviter une collision...

Commentaires encadrement :

Lors de cet événement, les pilotes des deux planeurs ne regardent pas préalablement dans la direction dans laquelle ils vont évoluer avant de modifier leur trajectoire : mise en virage à droite pour le Duo et inversion du sens de spirale de la droite vers la gauche pour le LS-1. Il s'agit d'un manquement à la règle de l'air de base : voir et éviter qui aurait pu avoir des conséquences funestes. Ayant détecté le biplace au tout dernier moment, face à lui, trop tard pour effectuer la manoeuvre d'évitement "réglementaire", le pilote du monoplace a le réflexe de plonger en dessous de l'autre planeur. La chance a voulu que l'autre pilote également dans l'impasse n'ait pas eu le même réflexe... Les deux pilotes ont chacun pioché une bille dans leur sac "chance", combien leur en reste-il ?

L'adaptation à Buno : remonter la vent arrière n'est assurément pas une bonne pratique. Attention aux vols de VI multiples car le pilote peut facilement passer en mode "routine" et la vigilance se relâcher. Même avec un non-initié, toujours souligner la nécessité d'identifier et de prévenir le pilote de tout trafic à proximité.

L'annonce de la zone de perte d'altitude, en précisant son altitude, permet aux autres planeurs d'avoir une meilleure conscience de la situation. Cela peut permettre de hiérarchiser l'ordre de passage en vent arrière. Si deux planeurs se trouvent à la même hauteur, il n'est pas interdit d'utiliser la radio pour déterminer qui sera le premier à partir en vent arrière.

Si un FLARM ne fait pas d'alerte, il est important de faire remonter l'information au chef-pilote ou au chef de piste pour corriger le problème avant le prochain vol.

Décollage avec verrière non verrouillée

Description : je reconnais que j'ai été inattentif sur le CRIS pour le fait que je suis parti en étant pressé et je me sens stupide à l'égard de cette expérience.

Commentaires : oui la check m'a aidé à bien finaliser mon CRIS en vérifiant bien que ma verrière est bien fermée et verrouillée

Enseignement : mon erreur a été de relâché mon intention sur le verrouillage de la verrière du planeur (Ndlr : ASK-13) et a eu pour effet que ma verrière s'est ouverte en pleine treuillée ! Et j'ai réussi à finir ma treuiller et à récupérer ma verrière en fin de treuillée et à la verrouiller.

Commentaire FFVV :

- Bravo pour le sang-froid qui vous a permis de terminer la treuillée et de refermer la verrière. Cette situation potentiellement à fort risque s'est bien terminée.

- Effectuer correctement et complètement chaque item des check-lists permet d'augmenter considérablement la sécurité des vols.

- La personne qui a levé l'aile aurait pu s'apercevoir que la verrière n'était pas verrouillée et le signaler au pilote. La bonne formation puis la vigilance des pilotes qui lèvent les ailes sont importantes pour la sécurité. Ils sont les derniers à pouvoir corriger un oubli du pilote. Cette formation est malheureusement souvent négligée dans les clubs. Créer un item au début de la feuille de progression permettrait de savoir si cette formation a été faite ou pas.

L'adaptation à Buno : un bon CRIS est crucial pour la sécurité. Ce n'est pas une contrainte mais une nécessité ! Ne pas le bâcler. L'anticiper pour ne pas être mis "sous pression" une fois le remorqueur aligné devant votre planeur. Donc, passez en revue le CRI bien avant que le remorqueur ne se présente devant vous et faire le S à la fin. Ne pas hésiter à demander aux autres membres prêts de votre cockpit de s'éloigner pour vous permettre d'effectuer votre CRIS en étant bien concentré. S'il ne faut en retenir que quelques-uns, les items capitaux sont : débattement de commandes, position du compensateur, verrière fermée et verrouillée, aéro-freins fermés et verrouillée. Ces items, mal contrôlés, sont chaque année la cause d'incidents ou accidents qui pourraient être évités par une plus grande concentration lors du CRIS. L'aide tenant l'aile doit être le "dernier" filtre. Ce n'est pas un rôle anodin... Quelques secondes d'attention pour éviter ensuite des minutes de stress. Cela vaut le coup ! ■

Pour les retardataires...

Certains membres ont entendu parler du 17 juin, des animations dans la journée et du dîner le soir avec quelques surprises mais ils ne se sont pas encore inscrits... D'autres ont vu les T-shirts proposés lors de la dernière AG mais ne savent pas où les pré-commander... D'autres encore souhaitent acquérir le livre "Des ronds sous les cumulus" ... évoquant 70 ans de vol à voile en Essonne et

notamment les 50 ans de l'AAVE mais ils n'ont pas réservé leur ouvrage... Les procédures pour s'inscrire et/ou pré-commander ont déjà été diffusées :

- à tous les membres par des mails,
 - sur le Facebook du club,
 - à plusieurs reprises dans les pages de Spirales...
- Les voici une dernière fois avec les liens à utiliser ! ■

Journée du 17 juin

Merci de vous inscrire si vous comptez être présent durant la journée... et/ou de vous inscrire si vous souhaitez participer au dîner au soir du 17 juin (tarif prévu : 25 €/adulte)

Vous souhaitez vous inscrire pour la journée "50 ans de Buno" le 17 juin et/ou la soirée ?

https://docs.google.com/a/aerovfr.com/forms/d/1ZqVgtHrroP_mHko1Q9P0CfnDa07_ijLpTebpJfvxbSI/viewform?edit_requested=true

T-shirts

Deux T-shirts ont été réalisés pour les 50 ans, l'un avec des monoplaces (Br-901 S et ASW-28), l'autre avec des biplaces (Kranich II et Duo-Discus). Toutes les tailles sont possibles.

Chaque T-shirt est vendu 15 €. Les T-shirts seront disponibles fin avril-courant mai.

Vous souhaitez pré-commander vos T-shirts "50 ans de Buno" présentés dans Spirales 6 ?

https://docs.google.com/a/aerovfr.com/forms/d/e/1FAIpQLScBhd1Akuyzqxwy9M-3s6tY_RwKhyfh2bbrtBa0c4OkJZ9xPA/viewform?c=0&w=1

Livre

L'ouvrage sera disponible fin avril-début mai. Il compte 300 pages et +700 photos. Son tarif a été fixé à 36,00 €.

Vous souhaitez pré-commander le livre sur les "50 ans de Buno" ?

https://docs.google.com/a/aerovfr.com/forms/d/e/1FAIpQLSdPZ4gEC_aFAayWR6fJ3leq5P-q7-NIFcgjnLhz9NO_Sdzl6g/viewform?c=0&w=1