

# Spirales

**Buno - Mai 2016**



## Sommaire

### 2 - Edito

Un calendrier bien chargé...

### 3 - Les actualités de l'AAVE

Nouvelles diverses

### 6 - Compte-rendu

Réunions à Buno-Bonnevaux

### 10 - Anniversaire

Les 50 ans de la piste 10/28

### 12 - Reportage

Stage Montagne à Saint-Crépin

### 14 - Circuits

Retour sur deux "1.000 bornes"



### 19 - Reportage

Vache de début de saison...

### 20 - Rex

Situation critique en LS-6

### 22 - Rex

AFs non verrouillés en Janus

### 22 - Reportage

Rassemblement Dédale !

## Un calendrier bien chargé...

L'année 2016 connaîtra un programme d'activités chargé avec l'organisation de plusieurs événements :

– **Les "4 jours de Buno"** programmés du 5 au 8 mai lors du week-end de l'Ascension. C'est le retour d'une compétition organisée jadis sur la plate-forme.

– **Le stage "Voler plus vite"** prévu du 26 juin au 2 juillet, avec la participation, comme l'an passé, de plusieurs membres de l'équipe de France de vol à voile.

– **Les championnats de France** classe "Club" du 23 au 30 juillet, après la reprise de ce dossier en cours de route, le club de Vichy ne pouvant plus organiser cette compétition comme prévu au départ...

Pour le début de saison, il faut encore citer : – L'anniversaire fêté "en interne" des 50 ans de la piste 10/28, avec la venue de quelques avions anciens.

– Le stage Montagne à Saint-Crépin, réalisé du 9 au 24 avril.

Et il faut annoncer, pour l'an prochain, les 50 ans de l'AAVE. Si vous avez des idées d'animations, ne pas hésiter à les communiquer. Un comité spécifique va être mis en place pour préparer en amont cet anniversaire. ■

### 50 ans de l'AAVE

Un document retraçant "50 ans de vol à voile à Buno-Bonnevaux" est envisagé pour le printemps 2017... Si vous disposez de photographies, documents ou de témoignages sur cette période, merci de vous signaler ! ■

## Les actualités de l'AAVE

### ■ Conseil d'administration 2016

A l'issue de l'assemblée générale de l'AAVE, tenue le dimanche 13 mars 2016 à Buno-Bonnevaux, les membres du Conseil d'administration se sont réunis pour attribution des postes. Le CA est dorénavant composé comme suit :

- François Trouchkine, président
- Jean-Pierre Dejardin, vice-président,
- Jacques Berger, vice-président
- Christian Chavignaud, trésorier
- Cécile Bonnet, trésorier adjoint
- Jean-Noël Marquet, secrétaire général
- Benjamin Mir, secrétaire général adjoint
- Antoine Riancho, chargé de mission
- Bernard Maurin, membre du conseil d'administration

### ■ Coupe Jacques Gomy (-25 ans)

L'association des Amis de Jacques Gomy, avec le concours de la FFVV, organise une coupe de vol à voile destinée à encourager et récompenser les jeunes pilotes de moins de 25 ans, non autorisés "vol sur la campagne" au 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours. Les trois premiers à la Coupe Jacques Gomy remportent un stage d'entraînement à Saint-Auban ! Contacter Benoit pour le règlement et les modalités d'inscriptions.

Jacques Gomy, disparu le 5 janvier 1967 à Beynes, avec Gérard Verette, lors d'un vol d'essais sur le biplace de voltige CP-100, ancêtre du Cap-10B, était chef de centre à Beynes depuis 1962 mais aussi pilote d'essais d'avions légers et de planeurs.

### ■ Les "4 jours de Buno"

L'AAVE organise pour ses membres une compétition durant le week-end de l'Ascension (5-8 mai). C'est le retour des "4 jours de Buno" organisés jadis... Deux catégories sont prévues afin que le maximum de membres puissent se faire plaisir et ce, en fonction de leur niveau.

– **La première** : pour les débutants (lâché ou breveté mais non lâché campagne) en "Best Efficiency" (meilleure efficacité) : classement

sur vos performances en montée, sur la meilleure finesse tirée avec votre planeur et, si la météo le permet, pourquoi pas un circuit en sécurité dans le local de Buno.

– **La seconde** : pour les pilotes plus confirmés (minimum lâché campagne) en "Open" (libre) : il s'agira d'une compétition classique catégorie multiclasse, tout type de planeur étant accepté avec des handicaps.

Le but de cette "compétition" est avant tout de se faire plaisir et également d'inciter les pilotes confirmés à parrainer les débutants. Merci de vous inscrire rapidement sur le site de Buno afin de faciliter la logistique. Cette compétition sera sélective et permettra aux participants d'être éligibles à une place en championnat de France. Le samedi soir, une soirée est prévue au restaurant L'envol.

### ■ Championnats de France à Buno

Il n'était pas prévu d'organiser un championnat de France en 2016 à Buno après plusieurs éditions tenues ces dernières années – le temps pour le club "d'absorber" notamment l'arrivée du treuil et les différents changements effectués début 2016, avec l'arrivée entre autres d'un nouveau chef-pilote.

Mais le club de Vichy, qui a avait été retenu pour le championnat de France de classe Club (23-30 juillet), a connu des difficultés d'organisation liées notamment à l'indisponibilité de certains organisateurs, pris sur d'autres championnats au niveau international aux mêmes dates.

La FFVV, en accord avec le Planeur Club de Vichy et l'AAVE, a proposé le transfert de la compétition à Buno-Bonnevaux. Les dates restent inchangées (épreuves du 23 au 30 juillet). Une vingtaine de planeurs étaient déjà inscrits avec une capacité pouvant aller jusqu'à 35 planeurs.

Les avions remorqueurs pressentis seront les deux Pawnee, un Dynamic et un DR-400. Les membres de l'AAVE souhaitant s'investir dans l'organisation peuvent prendre contact avec Benoit.

## ■ Remorqueurs saisonniers

Deux pilotes ont été sélectionnés et sont en cours de formation, retardée suite aux conditions météo peu propices durant le mois d'avril. Il s'agit de Nelson Delgrange et Pierre Sautereau.

Nelson Delgrange est un EPL (élève-pilote de ligne au sein de l'ENAC), et donc pilote professionnel, qualifié vol aux instruments sur multimoteurs, ATPL théorique, et titulaire du brevet de pilote de planeur.

Pierre Sautereau, pilote professionnel, qualifié vol aux instruments sur multimoteurs, ATPL théorique, a fait une école d'ingénieurs (Estaca). Il a été élève-pilote à Buno il y a quelques années mais sans aller jusqu'au brevet planeur, faute de temps.

Ci-contre, Pierre et ci-dessous Nelson en vol sur le DR-400 F-BUSB du Comité régional Centre



## ■ Voler plus vite

Petit rappel pour ce "stage" organisé du 26 juin au 2 juillet à Buno. Voler avec des champions ça vous dit ? C'est possible car Benjamin Néglais et d'autres membres de l'équipe de France seront présents.

Ce stage s'adresse à tous les circuiseurs mais priorité sera donnée aux pilotes débutant le vol sur la campagne et qui sont du niveau des 300 km. Les instructeurs intéressés en tant que stagiaires sont aussi les bienvenus.

Le but du stage est de vous faire progresser, d'améliorer votre vitesse moyenne sur circuit, pour que vous puissiez par la suite (ou pendant le stage si la météo s'y prête) réaliser vos 500 km ou aborder la compétition en étant plus serein.

Un premier vol permettra d'évaluer votre niveau, puis vous alternerez vols en biplace et monoplace. Chaque jour, un briefing particulier y sera consacré et chaque journée de vol se clôturera par un débriefing et l'exploitation de votre fichier de vol.

Nous privilégions l'apprentissage de la vitesse et les arrivées en sécurité.

Vous ferez deux vols par jours, courts mais rapides pour mieux travailler vos points faibles. Vous profiterez de l'expérience de ces grands compétiteurs. C'est une occasion unique en France. D'autres pilotes, également compétiteurs de niveau national, vous accompagneront. L'inscription est fixée à 40 €.

## ■ Travaux au club

### Travaux terminés ou en fin de réalisation :

- Aire d'accueil (travaux imposés par la commission de sécurité)
- Abris des bouteilles de gaz : 5.616 €
- Terrassement et connexion gaz : 1.294 €
- Panneaux de signalisation avec pose : 2.366 €
- Tracteur
- Réparation : 1.415 €
- Tôles et gouttières hangar avion : 2.845 €

### Travaux en cours :

- Réalisation tranchée zone d'accueil. Nous avons profité de l'intervention de la société Godin au camping (tranchée et connexion gaz) pour demander le terrassement de la tranchée pour enfouir le câble électrique installé en dépannage. Cette intervention n'a malheureusement pu être effectuée par des bénévoles. Le branchement et l'enfouissement définitif du câble devraient être réalisés prochainement par une équipe de bénévoles.

### Travaux approuvés par le CA et attente d'approvisionnement :

- Couverture salle briefing : 9.301 €
- Cette réparation coûteuse nécessite la fabrication de tôles et bardages sur mesure. Un délai de 4/5 semaines est nécessaire.

## ■ Dépenses du club

Le règlement de l'achat (3.862,80 €) pour la caméra du treuil a été effectué.

Nous avons commandé un roto-broyeur à la société Cornet (John Deere à Maise) pour un montant de 6.000 €.

Une livraison de 12 tonnes de calcaire a été faite pour la route qui contourne les pistes.

Montant : environ 220 €. C'est Samuel qui gentiment s'est proposé d'aller nous le chercher avec sa remorque. Ceci nous a fait économiser le coût du transport. Merci à lui. Et pour finir, la location du rouleau-compresseur (autour des 1.000 € en fonction de l'horamètre) est faite. Il était sur site tout le week-end de fin avril-début mai. ■

# Du côté du camping...

## - Confort, mise en conformité et sécurité

Le confort et la sécurité de l'aire d'accueil s'améliorent progressivement grâce à l'implication et la compréhension de tous. Pour le confort de tous, l'enlèvement de vieilles caravanes à l'état d'épave a été effectué. Par ailleurs, nous disposons à présent d'une liste à jour des caravanes et des mobil-homes.

En outre, nous avons géré, dans des délais courts et imposés, plusieurs actions pour mettre en conformité la "zone d'accueil" (devenue de nouveau "camping" par demande des autorités de tutelle avec obligation de mise en conformité) :

- ajouts de panneaux de signalisations (sécurité et aide à l'intervention des pompiers).
- construction d'un abri des bouteilles de gaz aux normes (loin de la végétation, fermé).

## - Obligations et informations aux occupants

(résultat de la visite du 17 février 2016) Diverses informations seront disponibles à l'accueil et aux sanitaires du camping :

- registre des résidents (c'est exigé par la commission de sécurité préfectorale ?).
- charte des usagers de l'aire d'accueil.
- cahier des prescriptions amendées.
- PV pour la sécurité du camping.
- plan d'évacuation (en cours d'élaboration).
- plan d'implantation des caravanes et mobil-homes (en cours d'élaboration).

## - Consommation de gaz

Elle est de 5 bombonnes par an soit 550 € et passe à 7 à 8 en périodes d'affluence

(concours, stages). Il est à signaler qu'en aménageant plus correctement l'autre accueil camping, à l'entrée du terrain, on pourrait minimiser cette surconsommation en utilisant les autres sanitaires proches.

## - Eau chaude (douche, lavabo, évier) par production électrique

Les quelques entreprises spécialisées "électrique et gaz", consultées il y a deux ans, n'avaient pas convaincu de changer l'installation gaz existante en électrique. Réinterroger le changement de vecteur énergétique pour la production d'eau chaude n'est pas d'actualité en raison des travaux engagés pour la mise en conformité. Cependant, une étude avec des propositions concrètes et chiffrées est toujours recevable.

## - Consommation individuelle d'électricité (caravanes et mobil homes)

Cette prestation apporte un confort apprécié par vous tous. Globalement, il n'y a pas d'abus ou de négligence de l'ensemble des consommateurs. A noter qu'un contrôle précis par travée existe déjà.

Cependant, nous avons constaté une surconsommation ponctuelle et nous la facturerons directement à la personne concernée pour ne pas pénaliser l'ensemble des occupants du camping. Couper l'alimentation électrique de votre caravane ou de votre mobil-home pendant l'hiver est de votre responsabilité. L'installation de compteurs individuels n'est pas à l'ordre du jour. C'est techniquement possible mais une telle disposition aurait un impact sur les cotisations. ■ **Antoine Riancho**



## Débriefing

## Réunions à Buno

**E**n début de saison, plusieurs réunions ont eu lieu au club concernant les instructeurs, les pilotes remorqueurs et aussi les pilotes d'ULM à Buno. Voici les comptes-rendus de ces réunions organisées ces dernières semaines.

### Instructeurs

Le 19 mars s'est déroulée la réunion annuelle des instructeurs de l'AAVE. Un tour de table a été réalisé afin que tout le monde se présente. Venant d'arriver au centre, il était important pour le chef-pilote de connaître les attentes des instructeurs. Pour dynamiser l'activité, des alertes "grands vols" par mail, quelques jours avant une bonne période météo, sont prévues durant la saison. De plus, la répartition machine pour ce type de journée pourra être réalisée à l'avance, afin que chacun puisse préparer

### Pour aller plus loin :

[https://www.dropbox.com/sh/phoez9lo68bronj/AACjl-1Sw4GOZgWdGVw0FUC\\_a?dl=0](https://www.dropbox.com/sh/phoez9lo68bronj/AACjl-1Sw4GOZgWdGVw0FUC_a?dl=0)

son planeur avant le briefing.

Nous avons visionné la vidéo réalisée par la DGAC sur l'accidentologie en 2015 (cf. encadré en fin d'article).

Un rappel sur le "rôle de l'instructeur" à été effectué, le Powerpoint est disponible sur la dropbox ci-dessous. Ont également été parcourues les nouveautés sur les licences européennes ainsi que sur leur renouvellement, les procédures de non largage (ces sujets sont également disponibles sous forme de Powerpoint sur la dropbox).

Enfin, une vidéo sur l'utilisation du parachute réalisée par un fabricant à été présentée. Pour la saison 2016, 22 instructeurs sont inscrits au club. Afin d'organiser au mieux l'activité, il est essentiel d'indiquer à l'avance vos disponibilités sur le planning.

Durant les jours de repos de Benoit (jeudi et

vendredi), il est nécessaire qu'un instructeur prenne la responsabilité des vols (inscription à faire sur le planning...).

### Remorqueurs

L'activité remorquage en 2015 a comptabilisé 191 heures de remorquage pour le F-GAPL et 138 h pour le F-GHSQ, soit 329 heures auxquelles il faut rajouter environ 25 h sur plusieurs DR-400 utilisés pour entraîner ou former au remorquage, notamment les pilotes saisonniers.

D'après les carnets de route des avions, les pilotes ayant remorqué en 2015 sont MM. Goutel, Bucher, Azzoug, Riancho, Gabet, Pontet, Rawlinson, Mikoulinisky, Crespin, Mir, Montagné, Goutines, Lhotellier, Thiébault et Besse, soit 15 remorqueurs.

Ainsi, deux saisonniers (Antoine Gabet et Clément Pontet) ont été formés sur DR-400 avant de passer sur PA-25 Pawnee. Philippe Lhotellier a "revalidé" sa qualification remorqueur, non pratiquée depuis quelques années après avoir été jadis chef-pilote de l'AAVE.

Six à sept remorqueurs ont été utilisés lors des championnats de France, avec l'appui de DR-400, MS-893 Rallye et un D-140 de l'armée de l'Air.

Côté technique, un incident a été noté sur le système de freinage d'un des deux Pawnee, bien géré par le pilote.

A noter la disparition par incendie, lors d'un roulage à Bourges, du DR-400 HH emprunté quelques semaines auparavant par Buno. Par ailleurs, un décollage avec les AFs non verrouillés du Janus PT (cf. Rex publié dans ce numéro de Spirales) a entraîné le largage du planeur en montée initiale. A cette occasion, il est rappelé que le PA25 peut connaître des oscillations de tangage, non divergentes mais pas forcément agréables pour le pilote, dans le cas d'un planeur en position très basse.

Il est rappelé que les deux PA25 ont des réservoirs de contenance égale (149 l) permettant 2h00 maximum de remorquage au tachymètre en local.

Rappels de consignes provenant d'Olivier Clapin :

– on ne tire ni ne pousse sur les saumons des PA25.

– on ne pousse pas sur les bords d'attaque des voilures car ils sont constitués de fines tôles jointives s'appuyant uniquement sur les becs de nervure (fragile !). On pousse donc à la base des haubans ou au bord d'attaque (près de l'emplanture) des plans fixes.

– une seule impulsion est suffisante pour lancer l'enrouleur de câble après largage d'un planeur. Ne pas garder le doigt sur le bouton !

– les PA25 n'ont plus de freins de parking. Le point fixe se fait avions tenus aux freins.

– on ne coupe pas l'essence le soir mais s'il fallait un jour "couper l'essence" (procédure anti-feu), il est impératif de prévenir Olivier pour la remise en service et il ne faut pas voler avant son intervention. Ceci fait suite à un incident, il y a quelques années. La commande est trop souple et en croyant avoir réouvert le circuit, la gaine s'est courbée mais n'a pas réouvert le circuit, d'où danger.

– pour les saisonniers, il faudra ne pas oublier de remplir les heures de vol, nombre de remorquages et nombre d'atterrissages sur l'OSRT car "les heures de vol ne s'incrémentent pas automatiquement sur le GIVAV" ! Ceci permet à Olivier de suivre le potentiel moteur des Pawnee et donc d'anticiper une 50 ou 100 heures avant un week-end



par exemple. La procédure est indiquée sur un panneau figurant juste au-dessus de la boîte à clés dans la salle briefing...

Le cursus des pilotes vélivoles comprend une nouvelle leçon avec mise en palier de l'attelage puis descente (en cas de nécessité : espace aérien, conditions météo), d'où la nécessité pour les remorqueurs d'être entraînés également.

En cas de non largage côté planeur, il faut poursuivre la montée et ramener le planeur près de la verticale du terrain puis le larguer après avoir prévenu le pilote qui se posera avec le câble pendant sous son nez. Le "retour au sol" est abandonné depuis quelques années, créant plus de problèmes que de solutions...

Il est conseillé de réduire un peu la puissance en montée (monoplaces notamment) car les derniers centimètres de course de la manette de gaz n'apportent que consommation supplémentaire et niveau sonore accru. Ceci dans un souci de moindre empreinte sonore des Pawnee.

Dans cet optique, les procédures anti-bruit imposent d'éviter des secteurs (ouest du chemin de Grimery, proximité de Tousson, Bois

Minard, Nanteau, les fermes dans le tour de piste...). La distance du chemin de Grimery par rapport à la vallée donne une bonne idée des distances à respecter par rapport aux autres sites... Exemple, départ vers le sud-est : passage entre Tousson et Bois Minard, au niveau de Touvaux en évitant Bois Minard et Nanteau.

Bien remorquer en prenant en compte le vent (cône de finesse 10 plus ou moins incliné selon le vent).

Les demi-remorqués doivent amener le planeur autour de 400 m QNH en zone de perte d'altitude ou début de vent arrière du QFU prévu.

Même avec deux planeurs bien écartés sur deux lignes, il faut avancer le planeur en retrait jusqu'à l'aplomb de l'autre planeur avant de mettre pleins gaz.

L'aérodrome étant non contrôlé (mais avec usage obligatoire de la radio), l'intégration doit se faire par report en début de vent arrière.

Les messages radio doivent comprendre la localisation de la descente (après largage) vers la vent arrière, puis la vent arrière, la base et la finale.

En cas de doute sur la position de l'autre remorqueur ou d'un planeur dans le circuit, ne pas hésiter à utiliser la radio.

Merci d'optimiser l'activité du club en vous inscrivant à l'avance sur le planning informatique, ce qui permet au chef-pilote d'avoir une vision des jours à venir.

En cas de convoyage, un briefing est impératif avec le pilote du planeur avant de redécoller, avec notamment : vitesse de remorquage, espace aérien, fréquences, trajectoire, consignes en cas de panne radio, etc. Il est envisagé de réaliser un outil "d'aide à la décision au convoyage" avec, en fonction des terrains potentiels, une butée horaire recommandée au départ pour un retour avant le coucher de soleil en prenant en compte l'aller-retour, le temps sur place pour préparer le décollage, les aléas divers, etc. avec un "cahier" dans chaque avion regroupant les fiches VAC des terrains et le calcul "standard" du temps nécessaire à un convoyage.

A suivre...

## Ulmistes

L'activité 2015 de l'Eurofox a vu une baisse significative des heures de vol, avec un total sur l'année de 117 heures de vol contre plus de 170 h par le passé. Une vingtaine de pilotes ont volé sur l'Eurofox.

Une réflexion est à faire sur la dynamisation interne et les attentes des pilotes. Selon la demande, des cours théoriques pourraient avoir lieu sur certains sujets pas toujours bien maîtrisés par des pilotes vélivoles ayant obtenu leur licence ULM par équivalence (conduite

moteur, réchauffage carburateur, montées spécifiques, panne moteur en montée initiale, encadrement, phraséologie, intégration sur un aérodrome contrôlé, etc.).

Côté machine, l'intervention majeure d'Olivier Clapin a été le changement des parties transparentes, dont le pare-brise, avec un gain important en visibilité. Il est dommage que la porte droite ait été abîmée avec un débordement du carburant lors d'un plein. Ceci a entraîné une nouvelle intervention avec changement des transparents. Il est rappelé que le plexiglass n'aime pas l'essence. En cas de problème, laver aussitôt à l'eau la partie concernée.

En 2015, le tachymètre a été changé après rupture du précédent instrument.

Il est rappelé qu'une convention a été passée avec l'association gérant la plateforme de Genevrelle, au nord de Champmotteux. Ils ont droit de venir se poser à Buno durant la période hivernale, d'octobre à fin mars. Pour Buno, les ULM ont le droit d'utiliser la piste de Genevrelle à l'année mais après autorisation par téléphone à chaque fois. Le numéro de téléphone du responsable se trouve en fin de check-list de l'appareil. En cas d'absence, laisser un message annonçant l'atterrissage et le faire après une reconnaissance de la plate-forme.

Merci à l'issue d'un vol d'inscrire votre vol lisiblement dans le carnet de route et de rentrer le vol dans la planche électronique. Ne pas oublier les avitaillements, "avant" ou



"après" le vol tout en renseignant le classeur de la citerne SP98 pour éviter une rupture de stock.

L'activité ULM en France, durant la saison 2015, a connu un bilan dramatique en matière de sécurité des vols avec un doublement du nombre de décès par rapport à 2014. Ceci doit interpeller chacun sur sa pratique, ses propres limites et celles de l'appareil selon les conditions météo. En cas de doute, ne pas hésiter à questionner un instructeur et/ou à faire un vol de réentraînement.

A noter qu'Olivier Clapin a bénéficié d'un stage technique Rotax de 2 jours chez Avirex à Dreux, avec une formation assurée par l'importateur du motoriste autrichien.

L'avenir de l'Eurofox à Buno a été évoqué en prenant en compte l'arrivée de la butée du potentiel moteur du Rotax 912 (1.500 heures). Début 2016, il restait 100 heures de potentiel et avec la tolérance admise par le motoriste, cela laisse 175 heures de vol potentielles cette année, soit une valeur largement suffisante pour couvrir la saison 2016. Pour la suite, la décision sera prise par le CA début mai. Une des hypothèses est de déposer le moteur fin 2016, de le transporter chez Avirex et de le récupérer ensuite après la révision générale (RG), soit une immobilisation pouvant atteindre deux mois. L'appareil repartirait ainsi avec un potentiel à nouveau de 1.500 h de vol pour un coût estimé autour de 8.500 € si aucun problème particulier n'est relevé durant la RG. ■

## Accidentologie en 2015

Savez-vous qu'en 2015, on a compté en France 1 mort pour 5.000 pratiquants du 2-roues motorisé, à comparer à 1 décès pour 2.600 pilotes d'avions légers, 1 décès pour 10.000 vélivoles et 1 décès pour 333 pratiquants de l'ULM ?

Pour interpeller les pilotes de l'aviation générale sur ces chiffres négatifs, la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile (DSAC/DGAC) a diffusé une vidéo. Il est rappelé que – au moins... – 80% des accidents sont dus à l'opérateur humain – c'est-à-dire le pilote...

Et c'est donc sur les comportements, le recul sur son activité, la prise de décision et une bonne évaluation des risques qu'il faut insister. La vidéo est à consulter avec le lien mentionné ci-dessous. ■

<https://www.youtube.com/watch?v=n6DMYJM38rQ>



## Anniversaire

# 50 ans de la piste 10/28

**E**n mars dernier, l'AAVE a fêté les 50 ans du premier atterrissage d'un avion-remorqueur sur la piste 10/28 à Buno-Bonnevaux. C'était le 23 mars 1966. Le chef-pilote Robert Péchaud se posait en piste 28 aux commandes d'un Morane 505 Criquet. Largués auparavant et en provenance de La Ferté-Alais, plusieurs planeurs et leurs pilotes l'attendaient au sol ainsi que les équipes des Bases, en charge de la préparation de la piste. Ainsi, avec la réalisation progressive

d'installations en dur (hangars, bureaux, etc.), plusieurs clubs vélivoles issus de La Ferté-Alais allaient s'installer définitivement sur la commune de Buno-Bonnevaux, mettant fin à la location chaque année d'une luzerne dans le secteur pour, la semaine, voler en dehors de l'espace aérien du Centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny. Le matin, les appareils étaient convoyés en vol depuis La Ferté-Alais et le soir, le convoyage inverse s'effectuait à l'issue des vols... Autre époque !



### Les 50 ans de la piste...

Pour fêter l'événement, plusieurs avions anciens sont venus de La Ferté-Alais, dont un Morane-Saulnier MS-317 (un remorqueur typique des années 1950/1960), piloté par Willy Rawlinson. L'accompagnaient un Piper J3 et un Yak-52. Après la traditionnelle photo de groupe devant le Morane, un buffet attendait la cinquantaine de participants dont des anciens membres comme Jean Reymond, Daniel Brauwers, Aline Rigazzio...

### ...et les 50 ans du club

Ce n'est qu'en 1967 que l'Association aéronautique du Val d'Essonne (AAVE) verra le

jour. C'est donc l'an prochain que l'on pourra fêter les 50 ans de l'association. Plusieurs événements sont en préparation avec pour objectif de faire venir des planeurs anciens. Des contacts ont été pris avec l'association Dédale regroupant des collectionneurs de planeurs d'ancienne génération. Son rassemblement national, d'une durée d'une semaine, est programmé pour avoir lieu début mai 2017 à Buno. Un remorqueur ancien, voire plusieurs, sont envisagés pour remorquer ces machines en bois et toile. Affaire à suivre... Un document retraçant "50 ans de vol à voile à Buno-Bonnevaux" est également prévu. Si vous avez des photos, des documents ou des témoignages concernant la vie de l'association ces 50 dernières années, n'hésitez pas à vous signaler dès que possible. ■



Pour aller plus loin :

<http://www.aave-buno.net/files/SPIRALES/50ansPisteBuno.pdf>



# Montagne

## Stage à St-Crépin

**D**u 9 au 24 avril, le stage Montagne de début de saison a eu lieu à Saint-Crépin (Hautes-Alpes), comme en 2015, en utilisant la plate-forme gérée par le club de vol à voile Guil et Durance. Certains ont ainsi pu découvrir à la fois le vol en montagne (vol de pente et vol d'onde) et le lancement au treuil, tout en effectuant le début de la vent arrière à la verticale du fort Vauban de Montdauphin...

Quel bilan pour ce stage ? Une quinzaine de pilotes dont 4 instructeurs (Jean-Renaud Faliu assurant l'encadrement, Nicolas Bernollin, Jérôme Isnard et François Besse), 4 planeurs de Buno (C4, PN, 5L et BBX) complétés de 2 planeurs "privés" (les Janus de Serge Letexier et André Verhulst) pour un total de 180 heures et 4.667 km en comptant ceux faits par Serge Letexier et André Verhulst (1.305 et 1.676 km)...



Le total des heures de vol aurait pu être supérieur si la deuxième semaine avait pu bénéficier de meilleures conditions aérologiques. Lors d'une absence durant quelques jours, pour raison familiale, André Verhulst a confié son Janus Tango à Pierre Lemaire. Ce dernier, après avoir été membre et instructeur à Buno il y a quelques décennies, a mené une carrière d'instructeur vélivole à Saint-Auban (du



SFACT au CNVV via le CFHN), et ce durant 27 années avant de prendre sa retraite, rédigeant au passage un "guide" des bonnes pratiques pour voler en montagne... Certains pilotes de Buno ont ainsi bénéficié, en vol, de cette expérience (plus de 20.000 heures de vol) et tous ont pu suivre ses briefings spécifiques au vol en montagne... ■ PS : prochain stage de fin de saison à La Motte du Caire ou sur un autre site.





## Circuits

# 1.000 bornes...

**E**n juillet 2015, deux circuits de 1.000 km ont été tournés par Alain Mazalerat et André Verhulst, des vols exceptionnels au départ de Buno. Retour sur ces circuits... Les derniers jours de juillet 2015 ont été marqués par d'excellentes conditions aérologiques sur une bonne partie du centre de la France, avec des plafonds à plus de 2.000 m et des vz moyennes de 2,5 à 3 m/s sur une large zone exploitable par les vélivoles.

### Circuits de 1.000 km

Ceci a entraîné quelques circuitiers à placer la barre haute avec des circuits de 1.000 km affichés au départ.

Ainsi, le 29 juillet, au départ de Buno-Bonnevaux, André Verhulst sur ASW-22BL, a réalisé un circuit de 988,12 km à la moyenne de 93,22 km/h, la fin du circuit se faisant à Moret-Episy, à une vingtaine de kilomètres du terrain de départ...

"Caramba, encore raté"... de 12 km !

Le même jour, au départ du même terrain mais sur un circuit différent, Alain Mazalerat tournait un circuit de 950 km en ASG-29, à la vitesse moyenne de 103,28 km/h.

Alain a déjà tourné par le passé deux "1.000 bornes" au départ de Buno...

### Pour aller plus loin :

<http://ffvv.org/files/2016/02/np-4131-liste-records-mise-a-jour.pdf>

Dès le lendemain, soit le 30 juillet, André Verhulst et Alain Mazalerat ont remis cela au départ de Buno-Bonnevaux sur un circuit identique pour eux deux, les menant vers Neufchâteau, Vallon-en-Sully, Alençon et retour, des circuits réalisés "comme prévu". André Verhulst a ainsi parcouru 1.014,1 km à la vitesse moyenne de 109,04 km/h tandis qu'Alain Mazalerat franchissait 1.014,25 km à 119,5 km/h de moyenne, décrochant des records de France et d'Europe sur triangle de 1.000 km, diplôme lui ayant été remis lors de l'assemblée générale de la FFVV début 2016, en compagnie d'André Verhulst.

### 10.000 km sur la campagne

Ce 30 juillet, d'autres pilotes "club" ont réalisé, entre autres, quatre circuits de 750 km, un de 720 km, quatre de plus de 600 et un de 500 km. L'AAVE a ainsi comptabilisé sur une même journée plus de 10.000 km sur la campagne...

Le texte qui suit, signé Alain Mazalerat et André Verhulst, fait le "débriefing" de ces circuits de 1.000 km réalisés via un triangle FAI de 1.015 km sur le parcours Buno-Bonnevaux, Neufchâteau, Vallon-en-Sully, Alençon et retour. ■

### Météo et préparation

"La sécheresse exceptionnelle que subit la moitié nord de la France depuis le 10 avril environ et la forte température estivale de fin juin/début juillet font espérer une très belle journée si une descente d'air froid advient en juillet, avant que la durée des jours ne soit trop courte pour envisager un vol de dix heures.

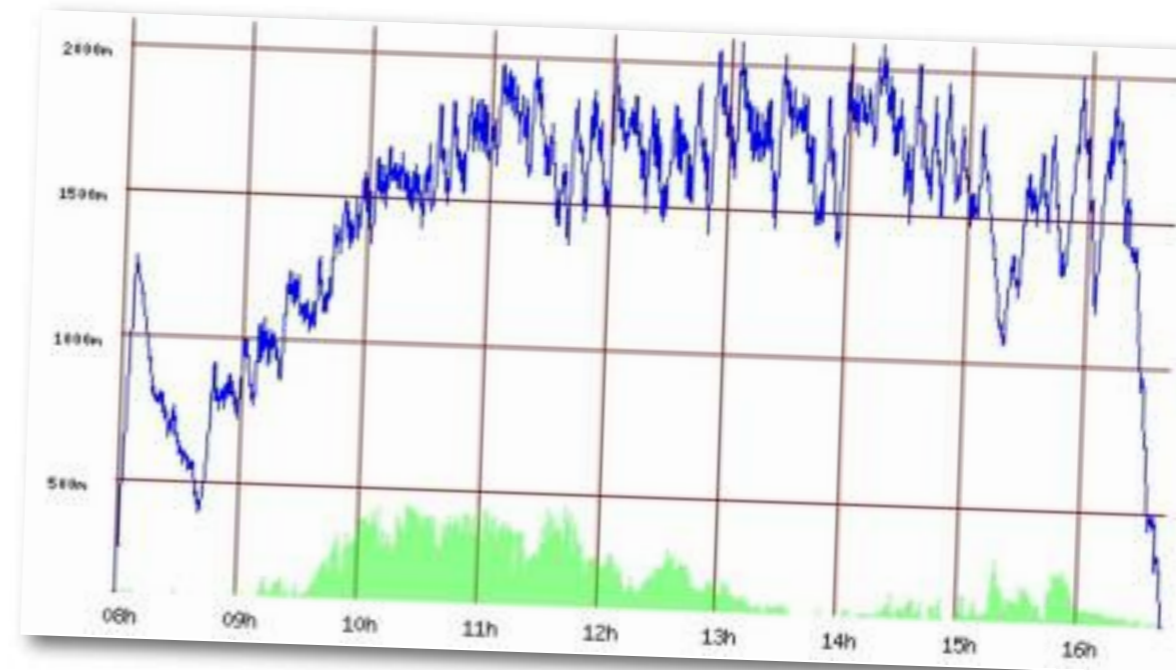
Une telle situation se présente le samedi 25 juillet. Mais comme prévu, le front a libéré Buno à partir de 11h00 et le vent de secteur ouest est assez fort. Le triangle de 710 km (Buno, Angers-Avrillé, Lurcy-Lévis, Buno) est tourné à 99 km/h malgré le départ et le retour s'effectuant avec une composante de vent de face. Mais de très bonnes conditions sous cumulus sont rencontrées entre Le Mans et le nord d'Avord. La "réserve de route" prévue en cas de retour avec vent de face est consommée pour rentrer, en raison du soudain écroulement des cumulus autour de Sancerre jusqu'à Gien.

Le soir, la prévision à cinq jours de Top Météo annonce à nouveau un front froid orienté environ 240°/060° passant sur Buno mercredi en fin de nuit. Derrière lui, les cartes des températures de point de rosée sont très bonnes (moins de 8°C) et les vents prévus de secteur ouest ne sont pas très forts. Cette prévision se confirme le lendemain, mais celle à cinq jours donne la journée de jeudi bien meilleure encore. Le front garde cette orientation et se déplace lentement pour se situer au sud du

Massif Central jeudi à 14h00. Et les cartes de Td sont à peine croyables : le matin, toute la moitié nord de la France est à moins de 8°C, valeur maintenue l'après-midi avec un noyau assez étendu de valeur 4°C centré à peu près sur Vierzon ! Ces prévisions se confirment et s'affinent les deux jours suivants.

Je suis venu voler mardi devant le front dont la marge ne doit arriver qu'en fin d'après-midi. En fait, elle est là dès 14h00 et ce n'est plus volable à 15h00. Ce front semble donc être en avance de quatre heures ! Mardi soir "l'horaire de passage" n'est pas changé et deux détails sont troublants. Top Météo donne une profonde bande de thermique pur derrière le front. Météo France, par le bulletin de TF1 du soir (par internet pour pouvoir consulter les cartes qui passent si vite) fait évacuer ce front peu étendu en latitude très rapidement plein est.

André Verhulst téléphone pour m'avertir qu'il a demandé à Nicolas, notre chef-pilote, de bien vouloir organiser le remorquage pour 9h30. Je lui fais part de mes doutes. Le réveil est réglé sur six heures pour mercredi. Mercredi matin, rapide coup d'œil à Top Météo avant de partir. Rien de changé. Donc aujourd'hui, ce n'est peut-être pas une "journée à 1.000". André et moi sommes en piste, prêts à décoller à 9h30. Nous avons eu le temps de regarder sur son iPhone la dernière photo satellite et le bulletin de Michel Klich (Orléans). Michel



Le profil du vol d'Alain Mazalerat sur son ASG-29/18 m avec 4 records de France (distance libre sur triangle, distance sur triangle, vitesses sur triangle de 750 et 1.000 km) et 1 record d'Europe (vitesse sur triangle de 1.000 km)

confirme la bonne situation mais n'annonce pas son fameux "beau temps à planeur". La photo confirme mon impression que le front est plus loin que ne donnent les cartes. André maintient sa déclaration de 1.000 km vers Sézanne, au-delà de Chatellerault, puis secteur de Romilly. Donc retour vers Buno avec du vent de face, sans "réserve de route"... Il s'étonne de ma déclaration limitée à 850 km. Rapidement je change et j'affiche Chalons-Ecury aéro, Montaigny aéro, soit 955 km. Cet AR est tourné à 102 km/h. La première branche a été un peu difficile. La composante de vent arrière a bien aidé.

A partir du travers de Provins, c'est fumant. Et pour une fois, le contrôle d'Orléans-Bricy est charmant, très aimable et coopératif. Après Blois, au retour, non seulement le Perche est étalé, ce qui était visible depuis le travers de Tours, mais toute la Beauce et la Sologne sont dans l'ombre. En assurant, et toujours avec un peu de vent arrière, le retour est sans problème. L'est de Buno est complètement dans l'ombre. André parviendra à se traîner jusqu'à Moret...

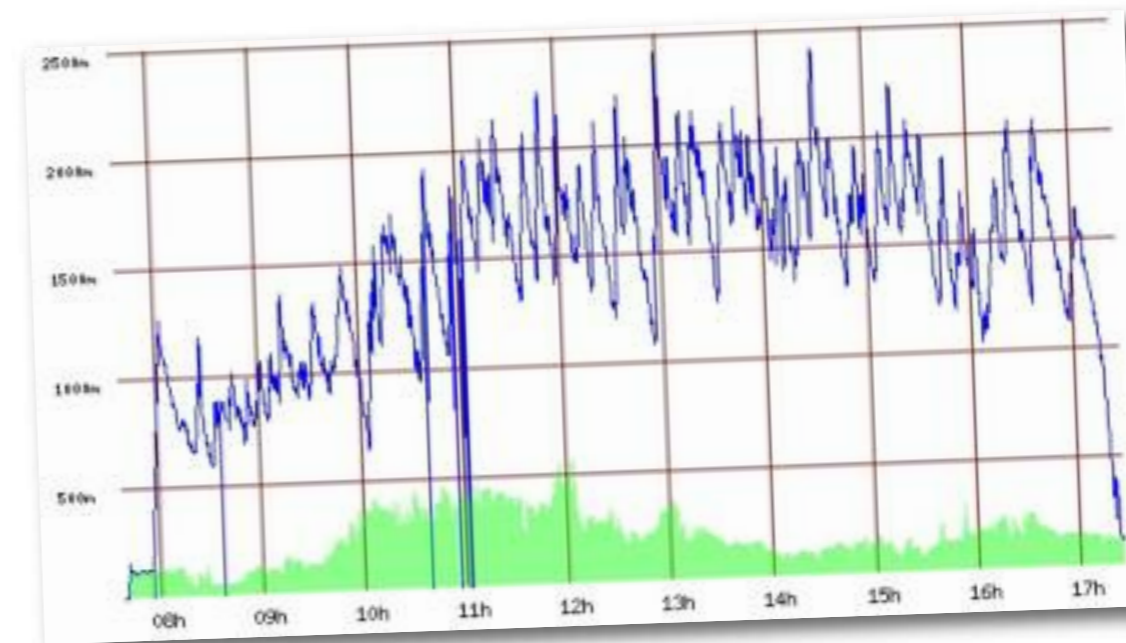
Le soir, consultation de Top Météo, la prévi-

sion de jeudi est toujours la même. Notamment vent de secteur ouest faible, tournant nord/nord-ouest vers Alençon en deuxième partie d'après-midi. Leur compilation des photos satellite ne fait pas apparaître cette intrigante bande de thermique pur qu'ils maintiennent pour jeudi au sud de Nevers. Météo France, via TF1, a corrigé le déplacement du front froid. Il est maintenant cohérent avec les cartes de Top Météo. La prévision de nuages ne semble pas faire cas de thermique pur au sud de Nevers jusqu'au Massif Central.

Jeudi est sans conteste une excellente "journée à 1.000" sur triangle à 3 points de virage : très probablement départ possible à 10h00, première branche avec du vent arrière, ne pas descendre sur le Massif Central, dernière branche avec une petite composante de vent arrière, retour sans doute possible à 20h00. Le réglage du réveil est maintenu à 6h00.

Jeudi, André et moi sommes à nouveau prêts en piste à 9h30 devant une très grande effervescence ! Et à nouveau, coup d'œil à la photo satellite qui montre une grande bande de nuages bas à l'est de Troyes. C'est peut-être le reste de l'advection d'air humide d'hier en deuxième partie d'après-midi. Je juge qu'elle va se cumuler. Michel Klich confirme qu'il fait beau,

Diplôme de performance pour un "vol de plus de 1.000 km"... André aux commandes du Kilo Sierra.



Le profil de vol suivi par André Verhulst avec son ASW-22BL D-2255.

mais, à nouveau, il ne mentionne pas "beau temps à planeur".

André semble être interpellé par ma déclaration enthousiaste d'un triangle FAI de 1.000 km sur Vittel, Lurcy-Lévis, Alençon – Vittel remplace par prudence Epinal-Dogneville qui donnait un triangle FAI de 1.070 km. Effacer sa très grosse déception d'hier le tente, mais Vittel ne lui convient pas ("C'est un trou"). Nous convenons de Neufchâteau. Il faut changer Lurcy, André déniche Vallon-en-Sully, que Thierry Paris nous fait tourner fréquemment au départ des championnats ayant lieu à Montluçon-Guéret. Banco ! 1.015 km FAI.

Nous partons donc ensemble sur le même triangle, ce qui est très sympathique !

#### Le vol

La journée a été merveilleusement fumante. Elle n'a posé aucun problème. Au départ, après Montereau, emporté par l'élan, j'ai fait une petite erreur de cheminement et j'ai trop tardé à retraverser la Seine. A Neufchâteau, le ciel vers Epinal (à 50 km) est merveilleux. Les derniers 60 km de la troisième branche, le virage à Alençon, et les premiers 60 km de la quatrième branche ont été moins bons. Les cumulus sont très espacés et étalés, la base n'est plus qu'à 1.600 m. En revenant vers la Beauce, c'est le retour des conditions excellentes. Mais la convection semble vouloir s'affaiblir rapidement. Le transpondeur a fonctionné pendant une

grande partie du vol. Bien que le plafond ne dépasse pas le FL 55 des planchers de Saint-Dizier et de Nancy, Saint-Dizier a été contacté. A la fin sur la Beauce, il est même resté en "veille" pour avoir l'indication du FL 65 et confirmer l'alarme du LX 8000... Ordinairement, quand je rentre trop tôt, j'ai plaisir à effectuer une "remise des gaz" pour savourer le paysage et le ciel. Aujourd'hui, malgré la merveilleuse luminosité, je ne fais qu'un tour dans le 2 m/s "planté" qui est dans le milieu de la vent arrière ! Je suis un peu fatigué par la concentration déployée pour aller vite. Et il faut accueillir André qui tourne son "1.000" au départ de Buno. Il ne va pas tarder. J'en suis très heureux !" ■ Alain Mazalérat

André Verhulst, même circuit sur ASW-22BL (KS), rajoute quelques commentaires : "Que rajouter à cette analyse météo magistrale ? Pour ces deux vols, nous avons pris des remorqués "Voltige", pour un passage de ligne à 1.000 m/sol, ce qui est prévu par le Code sportif et fait gagner 30 km de glissade, vent arrière en air calme, à la finesse nominale, avant de se retrouver dans la couche convective. Le 29, le plafond était à 450 m/sol sur la vallée de la Seine, avec des thermiques mous et des témoins douteux : j'ai eu la chance de raccrocher à 150 m/sol sous le vent de Villeneuve-la-Guyarde, vent qui n'était même pas perpendiculaire à la colline !

Mon deuxième point, plus au sud que celui

de Maza, s'est trouvé sous un voile de cirrus qui m'a retardé, sur 150 km. Pour le troisième point, la forêt d'Othe était assez bonne, j'ai eu une clearance de Seine pour monter (un peu) au-dessus du FL65, et un alignement qui m'a mis en local de Pont-sur-Yonne, mais au nord du trait vers l'énorme étalement qui s'est formé sous le vent de la forêt de Fontainebleau.

A Pont-sur-Yonne, 19h50 et 640 m QNH, j'ai trouvé, au deuxième passage sous le nuage, alors que la tache de soleil disparaissait, 1 m/s moyen jusqu'à 1.670 m seulement : pas en local de Buno avec 20 km/h de face, hélas. J'aurais pu tenter la tache éclairée que m'a signalée Antoine Riancho vers Montargis, cela faisait un grand détour, qu'est-ce que cela aurait donné une demi-heure plus tard ? Je m'étais levé à 5h00 (Chevreuse est loin de Buno), la fatigue commençait à se faire sentir, j'ai préféré le local assuré de Moret pour ne pas perdre la journée du lendemain. En gros, le même scénario que le 8 août 2010, où je revenais de Dijon vent de face...

"Un âne ne trèbuché pas deux fois sur la même pierre", moi, oui !

Dans les deux cas, il fallait tracer le 1.000 dans la meilleure zone... Il aurait fallu virer au nord-est plus loin, comme Maza, mais je craignais de rattraper le front puis, au nord-ouest de La Roche-sur-Yon, mais la brise de mer pouvait rentrer, avec le vent



### Statistiques SeeYou

#### KS

Spirale : 27%  
Vario moyen : 2m/s  
Thermiques : 55  
Plané moyen : 19,3 km  
Vs moyenne : 158  
Finesse : 55

#### ZA

Spirale : 19% (-30% par rapport à KS)  
Vario moyen : 1,8 m/s (-10%)  
Thermiques : 47  
Plané moyen : 23,3 km (+20%)  
Vs moyenne : 160  
Finesse : 98 (+78%)  
Le ZA était chargé à 54 kg/m<sup>2</sup>, le KS à 45 mais je voudrais qu'on m'explique !  
Bravo Maza et merci ! ■ A. V.

d'ouest... et en plus les contraintes d'Orléans, Tours et Nantes.

Après coup, c'est facile mais en cinq minutes sur la piste !

Le 30, à 9h30, les témoins à l'est de Buno étaient bien plus prometteurs et développés: pas de problème en arrivant sous les bases à 700 m/sol, il y avait des varios et des cheminements, et on s'est vus jusqu'après Brienne.

Ensuite, j'ai dû manquer une pompe et patras, encore une fois à raccrocher à

moins de 300 m/sol, avec un bon vario, mais Maza a viré 20 km devant, et on ne s'est pas revu – il est arrivé 45 minutes avant moi !

C'est mon premier 1.000 km en 3 points déclarés, en triangle FAI, et depuis Buno-Bonnevaux, mon club depuis 45 ans, à qui je dois ce bonheur de plus". ■

**André Verhulst**

Ndlr : Alain Mazaleraat a déjà réussi deux "1.000" à Buno, en 1998, l'un en triangle et l'autre en aller-retour.

Le duo de compères avec des T-shirts spécialement réalisés après leurs circuits de 1.000 km pour fêter cela à Buno.



## Reportage

### Vache de début de saison

**D**ébut avril, un équipage – dont nous taïrons le nom ! – a réalisé la première vache de la saison... en local de Buno. Le DG Lima Kilo a été posé dans un champ juste au sud de la principale carrière de

Maisse. Il a fallu une armée de bénévoles pour sortir le planeur de son champ, en portant sur une longue distance chacune des ailes puis en "soulevant" le fuselage roulant mal sur le sol encore gorgé d'eau... ■





## Situation critique...

Nous avons eu un incident sur un de nos LS6 le 15 mars dernier, voici le retour d'expérience rédigé par le pilote.

### Incident en remorquage

Début de saison, belle journée pour une reprise avec un vent du nord d'environ 20 km/h. On sort les planeurs des boîtes pour un petit vol.

Avec quelques personnes, on monte un LS-6/15 m. Mise en place des ailes, branchement des commandes ailerons/volets et AFs avec des systèmes "Lhotellier" munis de bagues de sécurité à visser. Montage profondeur et colmatage des fentes au ruban adhésif.

Une prévol dans les règles à la fin du montage avec vérification du sens de débattement des gouvernes, manip du manche avec un peu de retenue aux ailerons, à la profondeur... Vérification badin, vario. Tout est OK : on s'aligne. Le CRIS dans les règles et complet. Tout est OK.

Pouce en l'air et c'est parti... Le roulage se passe bien mais fortement secoué, à cause du revêtement de la piste en herbe mise à rude épreuve par l'hiver et probablement les lapins qui nous font des trous un peu partout.

Décollage et l'impression que le planeur se comporte de façon bizarre : très sensible à la profondeur – mais le crochet est juste devant

la roue. Difficile de tenir une belle trajectoire derrière le remorqueur, il a tendance à partir sur la gauche. Un coup d'œil rapide sur la commande d'AF : elle est en place, confirmé par ma main qui pousse en même temps la poignée bleue.

Cette impression se confirme rapidement, le planeur embarque franchement sur la gauche, je suis complètement à gauche du remorqueur avec des variations d'assiette très rapides que j'ai du mal à corriger.

Mon manche est en butée à droite et le planeur est toujours incliné vers la gauche. Nous sommes, j'estime, entre 50 et 100 m du sol complètement désaxé par rapport au remorqueur et peut-être pas très loin d'être sur la tranche. Je perds presque de vue le remorqueur. J'annonce à la radio que j'ai un problème... Raté, je n'ai pas appuyé sur le bouton : je recommence.

Réponse du pilote remorqueur qui a déjà remarqué le comportement anormal du LS-6 : "Je peux te ramener vertical terrain si tu veux". Je ne me rappelle pas avoir répondu. J'explique que mon manche est en butée à droite et que le planeur est fortement incliné à gauche. Je ne sais pas si mon message passe correctement car je ne suis pas concentré sur l'alternat mais j'en prends conscience rapidement et je cherche même où se trouve le micro pour être sûr de parler dedans.

Je ne sais pas ce qu'il se passe avec mon planeur. Je mets le pied à fond à droite et le planeur se stabilise en roulis. Il revient très doucement à plat. Je vole à plat à environ 200/250 m du sol, le remorqueur est complètement sur ma droite et impossible de revenir vers lui. J'ai le manche et le palonnier en butées à droite. Je l'annonce à la radio et je largue pour poser tout droit dans un champ.

Cet instant de répit me permet de faire rapidement le tour des commandes. Les volets en position +5° comme prévu pour le décollage, les AFs rentrés. Je tente de passer les volets à 0 et là, je gagne un peu de garde au manche qui me permet de faire un virage très léger à droite.

Je me sens tout de suite un peu mieux. Je regarde ma position, le terrain n'est pas loin et mon léger virage à droite doit me permettre d'envisager la piste face à l'ouest. C'est parti, mais je crains une fois face à l'ouest que le vent du nord me déporte vers le sud ou m'incline le planeur sur la gauche alors que j'ai très peu d'efficacité aux ailerons vers la droite, pas bon me dis-je ! Je pense pouvoir faire la 01 en faisant un petit bout droit en vent arrière et en reprenant mon large virage à droite pour effectuer une base très rapprochée, quasiment en seuil de piste. Super, je suis en finale piste nord, 110/120 km/h au badin, manche pratiquement en butée à droite et palonnier à fond à droite. Arrondi, ça roule et je termine par un 180° à droite à faible vitesse. Pilote et planeur pas cassés, je suis content.

Mes camarades arrivent rapidement et on cherche immédiatement à comprendre. C'est vite fait, aileron gauche pas branché ! Pourtant on a vérifié, à deux. On a bougé le manche avec un petit effort à l'aileron ! Après cette aventure, on a tout rebranché correctement, vérifié, revérifié et je suis parti pour un vol sans problème dans la foulée.

### Les leçons

- Ce n'est pas parce qu'on pense avoir bien branché qu'on est bien branché,
- Faire faire une vérification par une personne, voire 2, qui connaissent

### Pour aller plus loin :

<http://p8.storage.canalblog.com/84/13/1445110/109915388.pdf>  
<http://p4.storage.canalblog.com/40/39/1445110/109915269.pdf>  
<http://p6.storage.canalblog.com/65/85/1445110/109915377.pdf>

parfaitement le système de branchement, – Même si la bague de sécurité à visser ne peut plus tourner, on n'a pas la certitude qu'elle est à fond et en place, – Il faut absolument appuyer sur le petit poussoir une fois la bague vissée et constater qu'on ne peut pas débrancher la commande, – Le contrôle lors de la prévol doit être un peu plus vigoureux pour les ailerons, sans forcer pour autant, – Se rappeler qu'il y a plus d'efficacité aux ailerons avec les volets à 0°, – Le palonnier s'avère également être un allié très efficace. ■

Cet incident a donné naissance à un Flash-Info de la FFFV. Ci-dessous, documents du club de Bailleau sur le sujet...





## Aéro-freins non verrouillés

Ce Rex concerne un incident survenu à Buno-Bonnevaux durant l'été 2015, avec le Janus Papa Tango.

### Description

Deuxième vol de la journée, VI personnel. Lors du décollage, au roulage, je ne parviens pas à cranter la commande de courbure lors du passage de celle-ci en position +8 (thermique) et la garde à la main (gauche). Le décollage a lieu normalement et, à environ une quarantaine de mètres du sol, le chef-pilote, au sol, voit que les aéro-freins sont sortis, sans doute par aspiration. Il envoie un premier message inaudible. Quelques secondes plus tard, un second message "Rentre tes AFs", compris immédiatement.

Je lâche la commande de courbure pour rentrer et verrouiller les AFs, les volets de courbure passent en négatif sèchement. Le planeur s'enfonce et passe en position basse instantanément.

A ce moment, l'attelage débutait un virage à droite conforme aux procédures en vigueur sur l'aérodrome. Le pilote remorqueur sectionne alors le câble. Je poursuis le virage à droite et choisis un champ qui me semble fauché, mais il ne l'est pas (contre QFU inenvisageable). Je pose le planeur dans ce champ d'orge mûr prêt à être moissonné. Devant moi se trouve un enrouleur de gros

tuyaux d'arrosage agricole, je décide d'exécuter un cheval de bois à droite mais cela est impossible. Le planeur refuse de quitter la ligne droite et continue sa course vers l'enrouleur et l'extrémité de l'aile gauche, à environ 1,5 m du saumon, entre en collision avec cet enrouleur. Le choc est violent et l'aile gauche est arrachée du fuselage et désolidarisée de son longeron de fixation des ailes entre elles. Le planeur est détruit, mais pas de blessé.

### Commentaires

1) malgré leur manipulation lors du CRIS, le AFs n'ont pas été verrouillés : CRIS mal exécuté.

2/ Après échanges avec les instructeurs, la commande de courbure DOIT être crantrée en position positive pendant le roulage, avant le décollage, puis la main gauche retourne près de la poignée de largage (jaune). ■

Photo Wikimedia

**Date du vol :** 6 juillet 2015  
**Fonction :** commandant de bord  
**Planeur (pur) :** Janus B  
**Flarm :** oui  
**Bandes anti-collision :** oui  
**Titre :** décollage aéro-freins rentrés non verrouillés, commande de courbure +8 non crantrée. ■

# CHAMPIONNATS DE FRANCE DE PLANEUR 2016



L'affiche réalisée par Antoine Crespin pour les championnats de France classe Club en juillet prochain...  
<https://antoine-crespin.com/aviation/>



**Reportage**

Castel C-25S  
Biplace côte  
à côte. Premier  
vol en 1942.  
170 exemplaires  
construits.  
Fenêtres  
latérales  
déposées en été,  
on vole  
le "coude  
à la portière"...  
Cf. "La Grande  
Vadrouille" !



## Rassemblement Dédale !

**D**édale, c'est l'association des pilotes propriétaires et des passionnés de planeurs anciens, comptant près de 100 membres. Chaque année, Dédale organise son rassemblement national sur un aérodrome différent. Ainsi, du 1<sup>er</sup> au 8 mai 2016, c'est à Troyes que se tient ce rassemblement annuel. Suite à des contacts pris avec l'association ces dernières semaines, le rassemblement

2017 se tiendra à... Buno-Bonnevaux, constituant ainsi un "événement" en phase avec les 50 ans de l'AAVE qui seront fêtés l'an prochain. L'AG de Dédale, ce 1<sup>er</sup> mai, a validé ce choix. Les photos prises ce 2 mai à Troyes-Barberey montrent le type de machines prévues en mai 2017 à Buno. ■  
Photos F. Besse  
[www.dedale-planeurs-anciens.fr](http://www.dedale-planeurs-anciens.fr)





Unique... le prototype du Breguet 900-01, baptisé "La Louisette" (Louis Breguet...). Ce planeur rappellera quelques souvenirs aux "anciens" de Buno car il a volé à partir du terrain de La Ferté-Alais. Premier vol en juin 1948. 8 exemplaires construits avant de passer au Breguet 901.



Cockpit torpédo pour le Nord 1300, construit par la Société nationale des constructions aéronautiques du Nord (SNCAN). C'est la version française du Grunau Baby (1931) construit à plus de 6.000 exemplaires...



Appareil unique... le prototype du VMA 200 Milan, copie française du Weihe allemand (1938). 18 m, finesse 29 à 70 km/h.



Ci-contre, Schleicher Ka-4 Rhönlérche de 1955. Finesse 17,5 à 78 km/h.

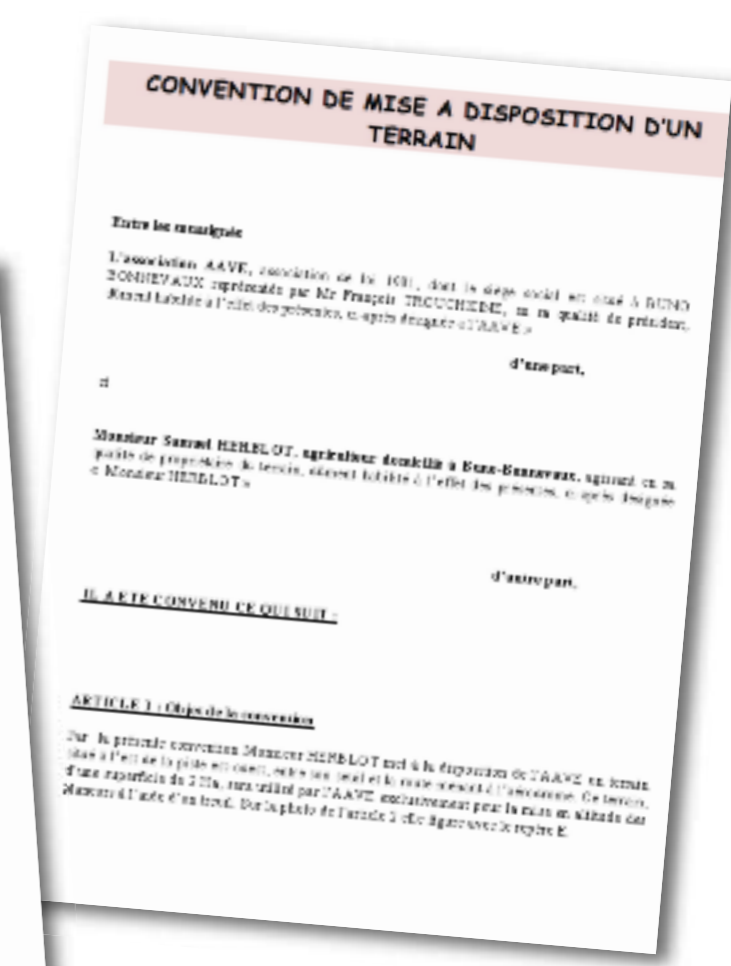


Ci-dessous, le prototype du Wassmer Wa-22 Super Javelot...



## Extensions en 10/28

Nous avons les autorisations des propriétaires des terrains à l'est et à l'ouest de notre piste 10/28 pour la mise en exploitation de notre treuil sur les parcelles (repères E et O tels que définis sur le plan en photo d'ouverture). ■





## Appel

## Objet trouvé...

Un appareil photo a été trouvé... Sur la carte numérique, quelques photos publiées ici afin de permettre éventuellement à certains de reconnaître son propriétaire. Il s'agit assurément d'une vache (les photos sont datées du 3 mai). Après enquête, le tracteur serait domicilié à Bordeaux-en-Gatinais, au km 28 environ de Buno. A la forme et la hauteur des cumulus, il semble que ce soit arrivé en tout début d'après-midi, au début d'un long circuit donc. Merci de votre aide pour identifier l'équipage et lui rendre l'appareil photo ! ■

A large, stylized graphic for 'L'Envol' restaurant. It features a white glider with a woman in a white pilot's uniform sitting on its wing. The background is a textured, painterly sky with various other gliders flying. Text includes 'Aérodrome de Buno-Bonnevaux', 'club-house', 'restaurant traiteur', and contact information at the bottom.

Aérodrome de Buno-Bonnevaux

club-house

# L'Envol

restaurant traiteur

E-GAR

E-GHBA

E-GAR

25

## 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