



Buno - Juin 2019



Spirales

Sommaire

2 - Editorial

Rythme de croisière...

3 - L'actualité de l'AAVE

Les nouvelles du club

5 - Interception en vol

Les procédures à connaître...

6 - Stage Montagne à Saint-Crépin

De retour des Alpes...

7 - Découverte du vol en montagne

Ca change de la Beauce !

14 - Solo

Souvenirs... souvenirs...

18 - Compétition

Championnat de France à Buno

20 - L'AAVE à La Ferté-Alais

Promotion durant le fameux meeting

22 - Ca plane pour elles !

Opération féminine les 22/23 juin

24- Passer le théorique ou devenir FI

Ou comment se préparer...

26 - Votre sécurité au décollage

Des consignes à respecter !

28 - La poignée jaune au décollage

Une procédure qui peut vous sauver...

Rythme de croisière

La saison 2019 commence à prendre son rythme de croisière, ce en dépit d'une météo plutôt maussade ces derniers temps. Un stage montagne apprécié à Saint-Crépin, un Championnat de France parfaitement organisé, merci à Marilyne et à Cécile pour leur investissement dans cet événement qui participe au rayonnement de notre Club, aussi bien au niveau national qu'international !

Félicitation à Mathéo qui est désormais Champion de France de Voltige Planeur en catégorie Espoirs et bravo à ses instructeurs !

Remercions enfin Jarno qui, après une année complète passée au club, achève sa mission de service civique en ce mois de juin.

Et n'oublions pas : la sécurité doit rester notre leitmotiv. Sur ce, bon été à tous !

Armel FAREZ
Président

Ont participé à ce numéro : F. Besse, C. Bonnet, A. Farez, J. Isnard, S. Le Louarn.

 Île de France



Bulletin de l'Association aéronautique du Val d'Essonne destiné à ses membres.

AAVE

Aérodrome de Buno-Bonnevaux

91720 Buno-Bonnevaux

www.aave-buno.net

Tél. : 01 64 99 49 41

L'actualité de l'AAVE

■ Bourses pour les moins de 25 ans

Via la FFVP, des bourses peuvent être attribuées aux licenciés de moins de 25 ans selon des critères d'attribution bien définis : lâcher (150 €), BPP ou SPL (200 €), lâcher Campagne (300 €), premiers "1.000 km" cumulés sur la campagne (200 €), premier championnat officiel (200 €), voire une aide particulière... Les titulaires du BIA bénéficient d'une bourse plus élevée uniquement pour le brevet.

Pour la voltige, il faut être âgé de 15 à moins de 25 ans au moment des vols, être ressortissant de l'UE, être membre d'une association affiliée par la FFVP, être licencié FFVP en 2019, fournir la copie du carnet de vol faisant apparaître la mention de l'autorisation Voltige, fournir la photocopie du classement définitif de la compétition attestant de la participation du pilote. Les bourses concernent l'autorisation Voltige (200 €) ou la première participation à une compétition (200 €).

Pour prétendre à ces bourses, il faut être âgé de 14 ans et de moins de 25 ans au moment des vols, être ressortissant de l'Union européenne "zone euro", être membre d'une association agréée par le ministère Jeunesse et Sports, fournir la copie de la carte d'identité ou la copie du livret de famille et... faire une demande auprès de son club. Ces demandes doivent être faites mensuellement et formulées à la FFVP avant le 15 décembre 2019. Si vous pensez pouvoir en bénéficier, rapprochez-vous du trésorier via aave.tresorier@gmail.com

■ Ops au 9 juillet 2019

Relisez le précédent Spirales qui évoque la mise en application d'un nouveau texte réglementaire de l'EASA au 9 juillet 2019. Il concerne les opérations aériennes avec des planeurs. A noter notamment l'obligation d'avoir le manuel de vol à bord (ou une copie papier ou sous format numérique) et également les signes conventionnels en cas d'interception (voir l'article en page 5 dans ce numéro).

■ La main sur la poignée jaune...

Fin mai, un Duo Discus piloté par un équipage suisse a effectué un cartwheel derrière un remorqueur au départ de Vinon-sur-Verdon. Les pilotes n'ont heureusement rien eu mais le planeur est bien cassé en deux... Les pilotes n'avaient pas la main sur la poignée comme le recommande la FFVP. Quelques secondes en moins pour larguer peuvent faire la différence.

■ Des nouvelles du SF-25...

Suite à des criques, le moteur VW a été déposé et amené chez un spécialiste. Verdict : quelques éléments à changer et le GMP sera bon pour repartir. Les pièces ont été commandées. Retour en vol du SF-25 encore inconnu à cet instant...

■ Instruction sur TMG

Si le SF-25 qui est un TMG (Touring Motor Glider ou motoplaneur) n'est pas opérationnel à cet instant, que faut-il pour voler dessus quand il reviendra ?

En tant que pilote vélivole breveté (SPL), il vous faut soit la TMG(S) pour Sailplane, soit la TMG(A) pour Aircraft.

Côté instruction, une partie de la SPL peut se faire sur TMG (FCL.110.S) dans une limite de 7h00 maximum. Pour ces heures-là, un FI ayant l'extension TMG peut les réaliser car c'est dans les prérogatives du FI de délivrer de l'instruction SPL. En revanche, s'il s'agit de délivrer l'extension ou la qualification de classe TMG, il faut un FI/TMG. Les examinateurs FE(S) peuvent utiliser le TMG comme support sans pour autant être examinateur TMG.

Lorsque le TMG est utilisé comme support ou outil, il suffit que l'instructeur soit qualifié sur la machine.

Exemples pratiques : leçon sur l'atterrissage en campagne, utilisation du compas magnétique en navigation, ou bien transit dans des zones pour apprendre la radio. Bien sûr, les vols en question ne peuvent pas être pris en compte pour l'obtention de la TMG. De la même façon, un FIE

n'ayant pas l'expérience pour être FE/TMG peut utiliser le TMG comme support de la leçon "Atterrissage en campagne" lors d'un test de prorogation ou renouvellement FI. Il faut par contre qu'il dispose des prérogatives TMG. Si vous trouvez la réglementation européenne compliquée sur ces points, nous aussi ! Une simplification est attendue mais pas avant 2020 ! Il sera alors possible de faire une SPL uniquement sur TMG, ce dernier étant alors considéré comme un moyen de lancement, ce qui n'est pas le cas actuellement dans les textes de l'EASA !

Fiche démontage/remontage

Un Safety Information Bulletin (SIB) de l'EASA en date du 30 avril dernier a attiré l'attention des vélivoles sur les accidents survenus ces dernières années à la suite d'un mauvais remontage d'un planeur. Ceci suite à un mauvais branchement des commandes, à une mauvaise vérification des goupilles de sécurité, à une mauvaise connexion manuelle des commandes de vol, etc. Les causes peuvent être multiples : méconnaissance des procédures de remontage, distraction, interruption de tâche, etc. Pour améliorer ce point, la commission Formation-Sécurité de la FFVP a lancé le projet de réaliser des fiches de remontage par type de planeur et pour éviter que tous les clubs fassent leur fiche personnelle pour le même Pégase (un exemple parmi d'autres), il est prévu de regrouper les fiches de remontage sur un site internet. L'AAVE avait déjà lancé un tel projet en interne et il est toujours Ces fiches de remontage pourront également servir au démontage d'un planeur aux vaches, en les lisant "à l'envers". Dossier à suivre...

Quelques SUP-AIP

Spirales ne tient pas lieu de "service de l'information aéronautique", il y a le site du SIA pour cela avec Notams et SUP-AIP sur <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr> mais quelques rappels peuvent être utiles !
 – **Châteaudun** : la CTR de cette base

militaire dispose d'une Zone réglementée temporaire (ZRT) jusqu'au 6 novembre, zone allant du sol à 2.500 ft QNH.



– **Orléans** : une ZRT également active jusqu'au 6 novembre a été créée au sud-ouest de la base pour l'entraînement des A400M (du sol à 1.500 ft QNH) Ces zones sont activées par Notam mais si actives, elles doivent obligatoirement être contournées.



Départ de Jarno

Jarno Schumacher, notre service civique depuis un an, a achevé son contrat le 10 juin. Pour le remercier de l'aide qu'il a pu apporter au club (remplissage de la planche, aide en piste, accueil des VI, etc.), une cagnotte a été mise en place par les membres de l'AAVE. Elle lui sera remise lors d'un pot de départ que le club organisera à Buno un week-end de juin, après les vols (la date vous sera communiquée par mail).



Interception en vol...

Procédures

Avec l'arrivée du règlement européen Sailplane Air Operations (SAO), concernant les opérations aériennes des planeurs et applicable au 9 juillet 2019, l'EASA a défini les documents devant être désormais à bord. Ainsi, parmi les "documents, manuels et informations devant se trouver à bord" – lors de chaque vol – "sous la forme d'originaux ou de copies", on trouve :
 – le manuel de vol du planeur : pour conserver dans le temps l'original, il est recommandé de faire des copies "papier" ou d'avoir une version informatique (pdf) sur son portable, sa tablette... Ce dernier point sera aisé pour les propriétaires privés volant tout le temps sur le même type. Pour les pilotes changeant régulièrement de planeurs, la version "papier" sera sans doute la plus simple en pratique.
 – "les cartes actualisées et appropriées pour la zone du vol prévu".
 – "les procédures et informations relatives aux signaux visuels à utiliser par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté", d'où le rappel ci-dessous sous forme de tableau.
 A noter qu'en 2018 et 2019, un planeur

s'est fait intercepter par un hélicoptère de l'armée ou de la gendarmerie, d'où la nécessité de connaître et d'avoir à bord les signaux relatifs à l'interception par un aéronef. Le tableau ci-dessous récapitule la signification des signaux de l'aéronef intercepteur ainsi que les signaux à faire par l'aéronef intercepté même si certains points de cette procédure s'avèrent totalement inadaptés à la pratique du planeur (clignotement régulier ou irrégulier des feux, survol de la piste à 1.000 ft, etc.). Par dérogation... les documents, manuels et informations peuvent être conservés dans les bureaux de l'aérodrome ou du site d'exploitation pour les vols s'il est prévu qu'ils resteront en vue de l'aérodrome (vol local) ou du site d'exploitation. À la demande de l'autorité compétente, le pilote commandant de bord ou l'exploitant doit mettre à la disposition de celle-ci les documents originaux dans le délai fixé par l'autorité, qui ne peut être inférieur à 24 heures, précise le texte réglementaire. Ainsi, le carnet de route peut ne plus être emporté en circuit mais il devra être présenté sous 24 h en cas de contrôle, d'où l'intérêt de l'emporter pour éviter toute perte de temps par la suite... ■

| PASSER SUR LA FREQUENCE 121.500 | | | |
|---|-------------------------------|-------------------------|--|
| Signaux de l'intercepteur | | Signaux de l'intercepté | |
| Se place au-dessus Battements d'ailes Clignotement des feux Large virage en palier | Suivez-moi | Compris j'obéis | Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux et suivre |
| Dégagement brusque en montée | Vous pouvez continuer | Compris j'obéis | Battements d'ailes |
| Sortie du train, phares allumés, survol de la piste en service | Atterrissez sur cet aérodrome | Compris j'obéis | Sortie du train, phares allumés. Survol piste en service et atterrir |
| Train rentré, battements d'ailes. Clignotements irrégulier des feux | Compris suivez-moi | Je ne peux pas atterrir | Rentrer le train. Clignotement des phares. Survol piste 1.000 ft |
| Dégagement brusque en montée | Compris | Je ne peux pas obéir | Clignotement régulier des feux disponibles |
| Dégagement brusque en montée | Compris | En détresse | Clignotement irrégulier des feux disponibles |



Stage Montagne 2019 à Saint-Crépin

Stage

Je suis arrivé l'avant veille au soir avec C4 pour revalider ma qualif treuil avec Pierre Blanc. Après une belle journée, un glacier blanc et les cinq treuillées réglementaires, les convois de Buno commencent à arriver. Ça se présente bien, tous les planeurs sont là, entiers. On se retrouve aux chalets et tout le monde s'installe. Tout semble bien se passer mais je remarque dans certains échanges de regards qu'il y a quelque chose qui cloche. Nous sommes le matin du dimanche 14 avril à cinq minutes du premier briefing AAVE du stage montagne. J'attrape Nicolas Bernollin dehors et je lui demande ce qui ne va pas. La nouvelle tombe comme un couperet, il m'apprend l'accident de Françoise. On attaque le briefing, Nicolas annonce la mauvaise nouvelle à ceux qui ne savent pas encore et nous faisons une minute de silence... C'est terrible de commencer un stage sur une telle nouvelle... La question de vouloir voler se pose alors car tout le monde est extrêmement choqué.

Mais bon, on est là pour ça et nous décidons de mettre les machines en piste et d'y aller tout doucement. Il va falloir se serrer les coudes, y mettre beaucoup d'humanité et faire avec les questions qu'on a tous dans nos têtes. Les conditions de vol et la lumière dans les montagnes nous y aideront. Le stage finira par être une thérapie et nous en ressortirons tous soudés. L'ambiance sera douce et formidable toute la semaine et je dois vraiment remercier chacun d'y avoir contribué de manière aussi inconditionnelle. Je finirais en disant juste que pour moi, la meilleure façon de rendre hommage aux proches qui nous quittent de manière si tragique, c'est peut-être de continuer à faire ce qu'ils ont tant aimé, voler. Je laisse la parole à Serge Le Louarn qui témoigne ici de ses impressions pour son premier stage montagne, une pensée pour Françoise et ses proches...

Vélocité vôtre,

Jérôme Isnard, instructeur pour l'AAVE

Découverte du vol en montagne...

Récit

Le soleil a chauffé la vallée, cumulus blanc coton sur ciel bleu roi en altitude, en face de nous : la 34 bien bitumée et un couloir étroit entre le pic de Pra Reboul et la Roche Charnière pour la montée en remorquage. Au sol, le vent du nord suit l'axe de la vallée. Mon instructeur me demande si je veux piloter le décollage. "Oui bien sûr" dans ce décor de rêve, je n'hésite pas. La seconde d'après je regrette

déjà mon assertion. Et oui, j'ai observé les décollages précédents et ça ne ressemble en rien aux rouleaux de la 28 à Buno. La décision est prise, CRIS, pouce en l'air c'est parti, le DR-400 accélère. Je me répète la consigne : bien positionner le Duo en ligne derrière le remorqueur, rester sur la piste et laisser le planeur décoller avec la vitesse. Jusque là, ça va ! Mais dès que le remorqueur décolle, ça part fort sur la



Le lac de Serre-Ponçon

Photos © J. Isnard et A. Maître



gauche, à droite, reprise dans l'axe une fois, deux fois, mon instructeur reprend, sort les AF et retend le câble plusieurs fois. Virage vers Prachaval, pas mieux, toute la montée se fait à saute moutons. Finalement dégagement vers Fourran pour la pompe de service au-dessus des pylônes et largage du remorqueur. Mais le vent du nord est joueur, il casse, déforme, éjecte le planeur des ascendances. Il nous faut trouver autre chose, direction le fort de Mont-Dauphin, ce n'est pas facile mais nous finissons par accrocher et obtenons rapidement

un bon variomètre pour revenir vers le pic de Fourran. Maintenant, recherche du vent dynamique sur la pente, ailes à plat, ça pousse un peu, nous nous rapprochons du mur de roche, le variomètre monte, ça pousse fort maintenant, nous engageons une série de virages en huit. Virage serré à gauche à 45°, fil de laine, assiette, vitesse. Virage à droite, nous enchaînons le long de la pente. Je suis très impressionné, je penche la tête me disant qu'il serait bien temps de virer mais non, nous engageons le virage à



Planeur en composites avec le Duo ou tubes et toile avec le K13 ?





quelques envergures. Je prends les commandes, j'essaye, impressionné par la proximité de cette pente, ça monte, j'oublie mon appréhension mais j'ai une tendance à m'éloigner de la pente, il faut se rapprocher, je me force. Le décor change rapidement en montant, d'abord la cime des épicéas puis les rochers couleur terre, enfin nous atteignons la crête et le grand désert blanc mais il faut encore monter, sacerdoce du vélivole, alors spirale au-dessus de la crête avec un vide abyssal au sud et la pente enneigée au nord. Nous sommes des intrus et l'accueil est rude entre le dynamique de la pente et l'ascendance, ça secoue. Nous atteignons enfin une altitude raisonnable, pour commencer une belle glissade dans la Voie Royale, l'entrée du parc des Ecrins ! Waouh ! Vite, il faut admirer, observer, enregistrer, le variomètre n'est plus d'humeur positive, il faut ressortir et passer à

En bout de piste, la citadelle de Mont-Dauphin...



Le glacier blanc... à l'ombre

autre chose. Direction le col de Vars en cheminant et retour vers la zone de perte d'altitude sans une spirale. Maintenant nous entamons une descente en spirale au-dessus des gravières de la Durance. A 1.400 m, nous nous engageons dans la vent arrière, direction l'église de Saint-Crépin. Soudain le variomètre passe en négatif à moins trois. Encore le vent du nord qui nous joue des tours mais nous avons une belle marge, virage, base, finale et atterrissage en douceur devant nos remorques stationnées le long du terrain. Les derniers ont dû effectuer une main gauche le long des câbles électriques pour éviter la descente du clocher. Dernière soirée à Saint-Crepin, tout le monde est là, ils sont tous venus. Nous démontons deux planeurs qui reprendront la route dès le lendemain. Ce soir, le club de vélivoles nous invite à un apéritif convivial dans les très beaux locaux du CVV Guil et





Ambiance
en piste
ou au gîte...

Durance. Merci à eux pour l'accueil. Merci aux organisateur-instructeurs pour l'organisation et l'animation de ce stage bref mais... intense !

Ont participé à ce stage : 15 stagiaires et 3 instructeurs. Activité sur les 7 jours : 5 jours départ en remorquage, 1 jour départ au treuil, une journée hors condition vélivole. Même pas mal...


Serge Le Louarn




D'autres photos à découvrir sur...

<https://photos.app.goo.gl/FQhBJdgKCDZvGuAu8>

A l'affiche...

 FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOL EN PLANEUR
FORMATION-SÉCURITÉ

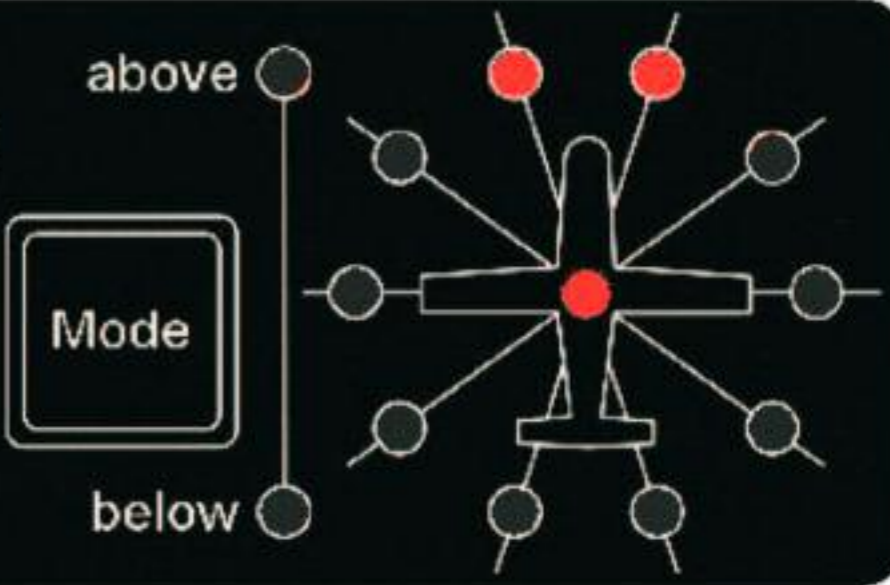
Alarme FLARM
à midi ?



- RX
- TX
- GPS
- Power

Mode

above



below

Dégagez
à droite...



Deux de plus !

Formation

C'est le premier samedi de juin et il y a beaucoup d'élèves inscrits. Franck m'en attribue quatre. Je connais bien 3 élèves sur les quatre et je sais qu'il y en a deux qui ne sont pas loin d'être "lâchables". Après une petite interview sur leur progression et une consultation des fiches Gesasso, je fais l'inventaire des exercices qui restent à finaliser.

Comme c'est souvent le cas en fin de progression, il reste en particulier à améliorer le tour de piste et l'approche finale.

On part tous les cinq vers une balise de bord de piste qui nous sert de piste miniature et on commence par un briefing de révision sur La PTL, avec le déroulé de tous les points clés qui permettent de la

faire en sécurité et avec précision.

On fait également une petite révision sur la gestion du plan en approche et sur la manœuvre d'arrondi. Avant le briefing, nous avons pré-aligné notre planeur et nous sommes donc les premiers sur la ligne de départ pour les décollages.

La météo est bonne et j'arrive à faire voler au moins une heure chacun de mes élèves. Je finalise les quelques exercices qui restaient à perfectionner pour mes deux "lâchables". L'affaire se présente bien, leurs prises de terrain et leurs atterrissages sont de qualité satisfaisante.

En fin de journée, le temps est calme et l'activité réduite. Les autres planeurs biplaces ont fini leurs rotations, et il ne reste

Bon ben... finalement, je ne vais pas venir avec toi lors du prochain vol !



plus que quelques monoplaces en vol. Je sens que le moment peut être propice, alors je propose de poursuivre par des demis-remorqués pour perfectionner les approches. L'idée est adoptée. Nous voilà donc partis pour deux séries de 3 demis-remorqués. Je commence avec Olivier De Bellescize. Il a déjà été lâché mais cela date d'il y a 25 ans et il n'a pas revolé en planeur depuis ce temps. Après deux tours de piste convenable, ma décision est prise. Je vais l'envoyer tout seul faire le troisième, mais je ne lui dis pas. Je me rappelle que pour mon lâché, il s'est passé une trentaine de minutes entre le moment où mon instructeur m'a dit qu'il me lâchait et le moment où j'ai décollé (en Bijave à l'époque).

J'ai un super souvenir de ce premier vol où j'ai chanté à tue-tête pendant le remorquage, mais je me rappelle aussi du léger sentiment d'angoisse accompagné de l'installation d'un doute dans l'attente du moment fatidique.

Pour éviter ce petit moment d'inconfort, quand je décide de lâcher un élève, je ne l'informe que dans les dernières secondes et en attendant, je fais tout comme si nous allions repartir en double commande. J'attends donc que le remorqueur soit aligné pour sortir du planeur et informer Olivier qu'il va partir tout seul. La surprise est totale et il a juste le temps de digérer



l'information pendant que je déséquipe la place arrière et que je vérifie que tout est OK dans le planeur. Je lui demande de faire aussi bien que le précédent vol, ou même mieux s'il en a envie, et c'est parti ! Je le surveille, mais en confiance. Il me fait ça de la plus belle des manières avec un atterrissage parfait ! C'est un homme heureux quand il sort du planeur et instinctivement, on s'embrasse.

Il y a toujours un lien particulier entre un lâché et son instructeur. C'est un moment fort et une récompense pour les deux. Pour l'élève, c'est l'aboutissement de beaucoup d'efforts d'apprentissage théorique et pratique. Mais c'est aussi une réussite après de longs moments de présence et d'attente en piste. Pour l'instructeur qui passe des heures dans les salles de briefing, en piste et dans les différents planeurs biplaces à tourner





autour du terrain ou à faire des tours de piste, c'est la satisfaction de se sentir utile et d'avoir réussi à rendre quelqu'un capable de voler seul en sécurité. C'est aussi un moment émouvant où le plus inquiet des deux n'est pas l'élève...

Mais la journée n'est pas finie. Il reste les demis-remorqués à faire avec Roxane Raugel. Elle me fait deux tours de piste en parfaite sécurité et la précision est suffisante. Sa formation a traîné en longueur et il lui faut un déclic. Je décide donc de l'envoyer seule elle aussi pour le dernier vol. Ce sera son vrai lâché. Cela va lui donner confiance. Même scénario, même surprise et même

atterrissage parfait ! On s'embrasse également mais la différence est que Roxane exprime sa joie à chaudes larmes et tous ceux qui sont restés en pistes sont touchés par cette émotion !

Coup de chance, il y a encore des clients au restaurant et malgré l'heure tardive, il est encore ouvert. On avertit Benjamin qu'il va y avoir des arrosages, pour qu'il reste ouvert pendant que nous rangeons notre DG-500 et le Pawnee.

Une équipe se charge de remplir discrètement des seaux d'eau, car il faut entretenir les traditions...

Avant l'arrosage au sens figuré (celui du bar), il y eu donc l'arrosage au sens propre,



(celui qui mouille, et j'ai eu ma dose !) Tout cela s'est terminé par un TBZAM (Traduction = Triple Ban Zobé Accéléré Mixte) et tout le monde a crié très fort. Grosse ambiance à Buno ce samedi soir ! Ces moments ont été immortalisés par Eric Prévotat qui a fait de très belles photos de nos deux vélivoles déployant leurs ailes et de la "cérémonie" qui a suivi.

Le lâché d'un élève n'est pas une fin en soi, c'est juste une étape dans sa formation. Le stagiaire prend confiance en lui. Il se rend compte qu'il est capable de voler seul. De ce fait, après ce premier vol, il va progresser beaucoup plus vite en s'appliquant à perfectionner sa technique.

Mais le lâché reste quand même un des moments de la vie d'un pilote qui ne s'oublie jamais ! Espérons qu'il y en aura de nombreux autres au cours de cette saison !

Philippe Lhotellier



Et attention... pour le ban zobé !



La tradition est respectée...



Championnats de France

Compétition

L'AAVE, a accueilli du 5 au 11 mai dernier les championnats de France classe standard + 15m + biplace. Des membres du club de Buno se sont particulièrement investis pour recevoir les compétiteurs et leurs machines dans les meilleures conditions possible.

45 planeurs, soit 59 pilotes avec les biplaces, se sont regroupés à Buno pour cette édition 2019 !

– **14 biplaces** : Arcus, ASG-32, DG-1000, Janus CT, Janus C, Duo Discus

– **31 monoplaces** : ASG-29, LS-8, Discus, ASW-27, ASW-24, JS-3, LS-6, Lak-17, Ventus, LS4, et Pégase

Maryline Abadie-Bérard, directrice de cette compétition, aidée de bénévoles remarquables (Andrée Verhulst et Alain Mazalérat entre autres), a su tirer parti de la météo printanière, et proposer aux concurrents 4 épreuves, parfaitement taillées.

– **Dimanche 5 mai** : Epreuve de vitesse sur secteur de 2h30, beaucoup de pluie, mais l'épreuve est tout de même validée. Seuls 6 planeurs ont passé la ligne d'arrivée, bravant

les averses... Adrien Henry remporte l'épreuve en ASG-29 avec 68 km/h de moyenne.

– **Lundi 6 mai** : Course sur circuit imposé de 498 km, avec des plafonds à plus de 1.800 m ! Louis Boudierlique remporte cette épreuve en tournant à 108 km/h de moyenne, en JS-3.

– **Mardi 7 mai** : Course sur circuit imposé, un peu plus petit cette fois, avec 211 km. Météo technique en local de l'aérodrome de Buno, mais une fois les planeurs lancés sur le circuit, les conditions s'améliorent vraiment ! Adrien Henry remporte une nouvelle épreuve avec son ASG-29, à 102 km/h de moyenne.

– **Judi 10 mai** : Epreuve de vitesse sur secteur, 1h30 cette fois-ci. La météo est délicate sous un voile très épais. Adrien Henry remporte cette dernière épreuve du Championnat de France, à 82 km/h de moyenne, toujours aux commandes de son ASG-29.

Au classement final, c'est sans surprise qu'Adrien Henry (Bailleau) décroche la pre-

mière place du Championnat de France, avec 2.123 points au total. Il est suivi par Louis Boudierlique (Amiens), à moins de 100 points d'écart, puis par Christian Mallick (Sarreguemines).

Quelques pilotes de Buno ont également participé au championnat : André Verhulst dans son fidèle Janus "T" (14^e au classement final), Francis Svobodny avec son Ventus "BM" (12^e), Alain Mazalérat en ASG-32Mi accompagné de Paul Van Dingenen (10^e hors concours), et Cécile Bonnet dans le Discus 2b du club "EH" (36^e).

Le Championnat de France a également fait le plein avec nos amis anglais, belges et suédois pour cette édition. Ils se sont bien battus et sont bien présents en haut du classement !

Cette édition fut un franc succès pour notre association, que ce soit par la convivialité des concurrents et leurs équipes, ou pour la communication autour de notre sport auprès des entreprises et élus locaux !

Nous remercions tout particulièrement la mairie de Buno-Bonnevaux pour leur soutien sans failles, ainsi que la CC2V, le département Essonne, la région Ile-de-France, et Aviation Design pour leur soutien financier concernant les récompenses de cette belle compétition !



Les partenaires ont été nombreux, et ils ont permis une magnifique remise des prix à l'issue de la compétition :

Trophées fabriqués par la Verrerie d'Art de Soisy-sur-Ecole, bouquets de fleurs, bouteilles de vin, abonnements météo SkySight, et plus encore ! Merci à tous!

Rendez-vous à Buno du 7 au 14 juin 2020, pour le Championnat de France 18 m et Libre !

■ Cécile Bonnet

Photos © Arnel Farez





L'AAVE à La Ferté-Alais

Promotion

L'AAVE était présente en force au dernier meeting "Le Temps des Hélices", organisé à La Ferté-Alais les 8 et 9 juin par l'Amicale Jean-Baptiste Salis (AJBS). Il y avait déjà le stand de la FFVP et du comité régional Ile-de-France bénéficiant de la présence des bénévoles de Buno et du Pégase BNO. Il était possible de voler en réalité virtuelle sur un simulateur fédéral.

Le PA-25 Papa Lima, piloté par Philippe Lhotellier, a remorqué le DFS Habicht E de la famille Zahn pour sa démonstration. Enfin, Denis Hartmann, aux commandes de son Pilatus B4, et Franck Roche, avec son Salto, ont réalisé une démonstration de voltige à deux planeurs, fumigènes compris, après avoir été remorqués par un PZL Wilga venu de Saint-Hubert, en



Double remorqué
pour un PZL Wilga



Belgique. Cette présentation n'a pu avoir lieu le samedi, perturbé par le passage de grains sur l'aérodrome mais elle s'est déroulée le dimanche sous un ciel gris qui n'a pas rebuté le public à venir à ce meeting

désormais réputé dans le monde entier. Par ailleurs, suite aux orages sur la région le vendredi, trois avions prévus au plateau du meeting ont pu être abrités dans nos hangars... ■



Ça plane pour elles...

Les dames et demoiselles sont invitées, depuis quelques années, à découvrir la France et ses régions depuis le ciel, à bord d'un planeur.

La Fédération française de vol en planeur (FFVP) organise cette année encore, à

destination du public féminin, l'opération "Ça place pour elles" dans ses 160 et quelques clubs.

Des baptêmes en planeur à prix réduit sont proposés aux femmes durant tout le week-end. Cette opération est mise en

place pour faire découvrir le planeur aux féminines, encore trop peu présentes dans le milieu aéronautique.

Seulement 13% des pilotes de planeur français sont des femmes !

Bien que les chiffres soient en progression depuis quelques années, le vol en planeur cherche à se féminiser davantage.

Lors de l'opération "Ça plane pour elles",

les clubs proposent des vols Découverte aux femmes, mais il est également possible de venir accompagné afin de passer un bon moment entre amis, famille et partager vos expériences.

Avis aux amatrices de liberté et de sensations fortes, l'AAVE vous attend très nombreuses les samedi 22 et dimanche 23 juin sur le terrain de Buno-Bonnevaux. ■

ÇA PLANE POUR ELLES

JOURNÉES DÉCOUVERTE DU PLANEUR

22 & 23 JUIN 2019

FFVP Vol en Planeur

f Instagram

REPUBLIQUE FRANÇAISE
LE MINISTRE DE L'ÉCARTOILLAGÉ
ET DE LA MER

Vous souhaitez devenir instructeur ?

Afin d'évaluer la possibilité d'organiser une formation Instructeur au sein de l'AAVE, les éventuels candidat(e)s sont prié(e)s de se faire connaître auprès de Philippe Lhotellier (philhotellier@gmail.com ou 06 80 72 45 01) ou auprès de Franck (chefpilote@aave.fr) ou encore auprès de Marie, notre secrétaire (aave@free.fr)

Les pré-requis pour accéder à cette formation sont disponibles sur le site www.ato.cnvv.net sous l'onglet : FORMATION ATO, dans la rubrique FI(S) puis la sous-rubrique FI PRÉ-REQUIS.

Les sous-rubriques suivantes donnent des informations sur les évaluations préalables et sur le déroulement du stage.

- Il existe une subvention de la FFVP pour ce stage.
- Les instructeurs de FI à Buno sont bénévoles.
- Il y a 3 modules à réaliser. Ils peuvent s'étaler sur une ou deux saisons.

Le module 1 se compose de la théorie et de séances sur notre simulateur. Il n'y a donc pas de frais.

Les deux autres modules seront réalisés en vol à Buno. Les vols sont donc compris dans le forfait annuel. La charge financière supplémentaire se situera donc au niveau des remorquages.

Pour tout renseignement supplémentaire allez sur le site de l'ATO CNVV (cf. lien ci-dessus) ou appelez Philippe.

L'idéal est d'avoir un binôme de deux stagiaires pour optimiser la formation.

Merci de postuler rapidement, car l'organisation d'une éventuelle formation FI à Buno-Bonnevaux demande un assez gros investissement de temps pour l'instructeur et pour les stagiaires, et tout cela se programme à l'avance...



Vous souhaitez passer votre brevet théorique de pilote de planeur ?

Dans le but de planifier les cours théoriques et le passage de l'examen, nous demandons à tous les candidat(e)s de se faire connaître rapidement auprès de Franck notre chef-pilote (chefpilote@aave.fr) ou auprès de Marie notre secrétaire (aave@free.fr).

Une fois acquis, **ce théorique sera valable 2 ans**, vous aurez donc tout le temps pour finir votre formation pratique avant qu'il ne se périmé. **Postulez rapidement** car la façon d'organiser les cours théoriques dépendra du nombre de candidats !

Notez qu'à compter du 8 avril 2020, le BPP français (Brevet de pilote de planeur) n'existera plus et la SPL européenne (Sailplane Pilot Licence) entrera en vigueur, pouvant être délivrée dans les clubs devenus Declared Training Organisation (DTO) – c'est déjà le cas pour l'AAVE.

Actuellement et jusqu'au 8 avril 2020, seule la formation au BPP peut-être proposée par les clubs tandis que les candidats reçoivent de la DGAC une SPL restreinte car la formation Campagne ne figure pas dans le cursus du BPP. Il suffit ensuite de suivre une formation Vol sur la campagne pour lever cette restriction et obtenir la SPL complète.

A partir du 8 avril 2020, un nouveau théorique – comprenant les notions prévues pour la SPL complète – sera mis en place par la DGAC. La FFVP prépare un eLearning que les candidats pourront suivre de chez eux mais au 8 avril 2020, toutes les matières ne seront pas encore prises en compte dans cet eLearning. Un complément de formation théorique devra sans doute être délivré au sein des clubs...

Pour éviter cette période "transitoire", tout candidat ayant passé son théorique BPP avant le 8 avril 2020 bénéficiera d'une validité de 2 années, lui permettant de "passer" cette période de transition. Un complément théorique devrait alors se limiter à quelques informations données par le testeur le jour de l'examen pratique. Tout ceci est encore en négociation au niveau DGAC/FFVP.

En résumé, il est nettement préférable de passer le théorique en 2019 plutôt qu'après le 8 avril 2020 !



Votre sécurité au décollage...

Avant le décollage

Alignement et stockage des planeurs en piste

Le prochain planeur à partir doit être au niveau du starter.



Au fur et à mesure des décollages, avancer les planeurs pour que les décollages se fassent toujours au niveau du starter.



Rien ne doit être stocké en avant du starter. La zone de cheval de bois doit être dégagée des deux côtés !



Accrochage du câble

Ne pas accrocher le câble tant que l'équipage n'est pas installé !



Départ en remorqué

Attention ! La plupart des planeurs ont deux crochets. Un crochet **avant** pour le remorquage et un crochet **arrière** pour le treuil. S'il n'y a qu'un seul crochet de treuil, le pilote du planeur doit **prévenir** le pilote remorqueur (surveillance accrue à la mise en puissance car risque de cheval de bois)



Préparation finale

Personne devant le prochain planeur qui doit partir !

On ne perturbe pas un équipage pendant qu'il effectue son CRIS !



L'interruption de tâche peut tuer !

Au décollage

Assistance et tenue de l'aile au décollage

Cette assistance au décollage doit être exclusivement effectuée par un membre de l'association, formé pour le faire !

Le "pouce levé" du pilote ne suffit pas !

Se déplacer et aller vérifier visuellement que la verrière est bien verrouillée, que le pilote est bien attaché et qu'il a bien son chapeau (sauf en voltige).



Faire un tour visuel complet du planeur pour s'assurer de l'absence d'anomalies et que tous les accessoires de stockage ou de manutention ont bien été retirés (trolley, housses, scotch, etc.).



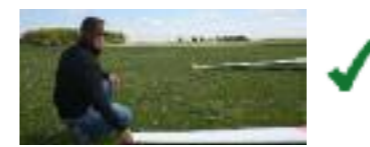
S'assurer que la zone de cheval de bois est bien dégagée de chaque côté du planeur :
– rien de stocké en bord de piste,
– rien de posé ou en train d'être ramené côté piste.



S'assurer que les aéro-freins sont bien rentrés et il faut avoir perçu le "clac" du verrouillage. En cas de doute, demander au pilote de refaire ce verrouillage.



Quand le pouce est levé, vérifier attentivement qu'il n'y a aucun aéronef en approche finale des deux côtés du tour de piste.



Le décollage



CRIS effectué



Pas de radio = No Go



Poignée jaune en main

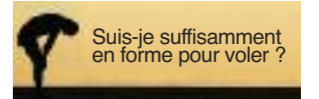


L'aile touche le sol = largage immédiat !

Les questions qu'il faut se poser avant le vol

Pilote commandant de bord

- Expérience récente ?
- Qualifications ?
- Visite médicale ?



Planeur

Il vient d'être remonté ?

→ Vérification du branchement des commandes par un autre pilote.



CEN valide ?

→ Vérification des documents dans le carnet de route.



Prêt pour le vol ?

→ Page Recto du CRIS.

La sécurité des vols a besoin de vous !

Quelle que soit votre expérience, lisez régulièrement ces consignes et **appliquez-les !**

La sécurité à l'atterrissage

Prise de terrain sur l'aérodrome

X Pas de raccrochage en vent arrière !
Risque de perte de contrôle + risque d'abordage + gêne des autres aéronefs dans le circuit d'aérodrome.

Prise de terrain en campagne

✓ Savoir renoncer à tenter de prendre une ascendance lorsqu'on est trop bas.

La sécurité prime sur la performance !

Lors du décollage, en treuillée ou en remorqué...



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