

Buno - Mai 2019



Spirales

Sommaire

3 - In Memoriam...

Françoise Gaufreteau

4 - L'actualité de l'AAVE

Les nouvelles du club

7 - Communication

Un nouveau logo pour l'AAVE

8 - Organisation

De l'intérêt du planning électronique

9 - Infrastructures

Histoire de peinture

10 - Formation remorquage

Les nouvelles du club

11 - Saisonnier été 2019

Baptise Monet, pilote remorqueur

12 - Compétition

Championnat de France à Buno

14 - Opérations aériennes

Nouveau règlement le 9 juillet 2019 !

16 - Retour d'expérience

Comment faire ?

20 - Attention au centrage

Un point capital pour la sécurité

22 - Notam à Méréville

Treillage pour parapentistes...

L'AAVE en deuil...

L'accident dont a été victime Françoise nous a tous profondément bouleversés. C'était une des membres les plus actives du club depuis des décennies, une véritable passionnée du vol à voile. Elle y aura laissé la vie. Ses innombrables questions ainsi que sa bienveillance naturelle nous manquent déjà. Toutes nos pensées vont vers sa famille, notamment sa fille et son mari qui traversent une terrible épreuve. L'AAVE est en deuil.

Armel FAREZ
Président



© DR

In Memoriam... Françoise Gaufreteau

La mi-avril, le Conseil d'administration de l'AAVE a eu l'immense tristesse d'apprendre aux membres le décès de Françoise Gaufreteau, suite à un accident survenu le samedi 13 avril, à proximité de la commune d'Avize dans la Marne, lors d'un circuit effectué aux commandes du LS-8 "Bravo Delta" du club.

Françoise était membre de l'AAVE depuis de nombreuses années. Son mari, François, a également été membre du club il y a quelques années.

Nos pensées vont vers lui et ses proches.

Les circonstances de l'accident ne sont pas connues.

Une enquête menée par les enquêteurs du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) est en cours.

Les obsèques de Françoise se sont tenues le mercredi 24 avril aux Ulis. ■

 île de France

 Essonne
LE DÉPARTEMENT

Ont participé à ce numéro : F. Besse, A. Farez, E. Mercier, Ph. Lhotellier, F. Roche.

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

■ Fiches démontage/remontage

Nous souhaitons poursuivre le chantier de l'année précédente sur les fiches de montage illustrées de photos et de vidéos sur les différents types de planeur du club et des fiches de lâcher machine.

Il est demandé aux membres de l'AAVE de bien vouloir se porter volontaire pour participer à ce chantier.

Si vous connaissez bien un planeur, pour l'avoir plusieurs fois démonté et/ou remonté récemment, donnez-nous un coup de main pour rédiger ces fiches.

Ou à l'inverse si vous volez régulièrement avec un planeur sans bien connaître les consignes de montage et démontage, c'est l'occasion de vous perfectionner en participant à cette opération avec un ou deux autres pilotes dans le même cas. Ceci peut vous être fort utile lors d'une prochaine vache...

Un jour où ce n'est pas volable, prenez le manuel de vol, un appareil photo ou un smartphone, et procédez au démontage et remontage en prenant les photos ou vidéos pertinentes qui permettront d'illustrer de façon compréhensible ce qui est noté dans le manuel de vol.

En rajoutant quelques notes personnelles pouvant avoir de la valeur ajoutée, on peut en moins d'une heure réaliser un document qui sera très utile à la communauté des pilotes du club !

Si vous êtes volontaire, prenez contact avec Philippe Lhotellier au 06 80 72 45 01 ou via philhotellier@gmail.com
Merci d'avance à tous !

■ Emport passager pour les propriétaires de planeurs biplaces

Quelques rappels réglementaires...

Définition du passager d'un planeur pour un vol qui n'est pas un vol d'instruction : il n'y a pas de notion de "vol en équipage" pour un planeur. Donc, en dehors du commandant de bord (qui est défini par le nom inscrit dans la case CdB de la planche de piste),

l'autre occupant du planeur est un passager même s'il est breveté et a 20.000h de vol ! Conformément à la réglementation, le CdB défini doit donc avoir fait ses 3 atterrissages dans les 90 jours pour pouvoir emmener un passager, sinon il doit les faire en solo au préalable. Cette réglementation n'est pas une nouveauté européenne, elle existe depuis de très nombreuses années. En cas d'accident, si cette règle n'a pas été respectée, aucune assurance ne fonctionnera ! Rappels sur les 4 statuts possibles de l'occupant d'un planeur :

Vol standard :

- commandant de bord
- passager

Vol d'instruction :

- FI ou FE
- stagiaire

■ Arrêt de vol du Scheibe SF-25E

Le motoplaneur SF-25 a été arrêté de vol à la mi-avril après la découverte de plusieurs criques au niveau du carter du moteur.



Un démontage était alors prévu pour faire diagnostiquer l'état du moteur par un expert VW avant de prendre la décision adéquate pour un retour en vol de l'appareil dès que possible.

■ Avitaillement "avant" ou "après" le vol

Dans le cas des carnets de route des avions (dont nos Pawnee), des cases sont prévues pour mentionner si l'avitaillement a été effectué "avant" ou "après" le vol. Ce n'est pas le cas, hélas, pour le carnet de

route du SF-25E. Il est donc impératif de mentionner quand a été fait le plein quand vous passez à la pompe, en indiquant la quantité prise et en précisant "avant le vol" ou "après le vol". Cette indication est capitale pour la sécurité car elle permet d'évaluer la quantité restante dans le réservoir après plusieurs vols. Si l'avitaillement n'est pas précisé, il y a un risque de "fausse information", en notant qu'il n'est pas possible visuellement de noter le niveau du réservoir...

■ Du remorquage des planeurs JS

Des JS-1 (18/21 m) ont déjà volé depuis notre plate-forme. En 2019, deux JS-3 Rapture (15/18 m) y seront désormais basés. Il s'agit de planeurs de dernière génération, pesant 600 kg à la masse maximale comme les autres planeurs de 18 m d'envergure mais avec une aile de seulement... 10 m² de surface alaire ! En conséquence, la charge alaire atteint les 60 kg/m². Il y a déjà eu plusieurs JS-1 cassés au décollage en remorquage (le JS-1 en version 21 m à la masse maxi approche la charge alaire du JS-3 en version 18 m). À chaque fois, on note le même scénario : l'avion décolle, la vitesse est un peu faible, le planeur est "pendu au câble" à quelques mètres du sol, une aile s'enfonce et touche, cheval de bois en vol et le planeur est pulvérisé...

Que dit le manuel de vol ? A la masse max, la vitesse recommandée en remorquage est de 140 km/h. Par ailleurs, à la masse maxi, la vitesse minimale de remorquage en air turbulent est de 140 km/h.

La menace à prendre en compte est le décrochage ou la perte de contrôle en

roulis près du sol, le tout causé par une vitesse trop faible. D'où cette information à destination des pilotes remorqueurs pour les sensibiliser à ce risque lié à ce type de planeur.

Il faut avant tout privilégier la recherche de la vitesse et non de la hauteur tant que l'attelage est au-dessus de la piste. De leur côté, sur la fréquence, les pilotes de ces planeurs devront rappeler au remorqueur, avant le décollage, la vitesse minimale qu'ils souhaitent avoir en remorqué. A noter que Christophe Abadie été remorqué sans problème par un ULM WT-9 Dynamic à Saint-Auban. A 140 km/h, le remorqueur à une meilleure Vz et le planeur est presque à sa finesse max, permettant un taux de montée de 2 m/s jusqu'à 1.000 m QNH !

■ Procédure Décollage

Rappelons la procédure en vigueur cette année à chaque décollage. La vérification radio entre planeur et remorqueur ne change pas. Quand le câble est tendu, le CRIS effectué, le pilote du planeur prêt, les ailes peuvent être mises à l'horizontale. Le pilote remorqueur ne décollera pas tant qu'il n'aura pas eu confirmation du vélivole qu'il est bien prêt, soit "Lima Kilo, prêt".

Si vous avez un crochet arrière, merci de l'indiquer à ce moment-là : "X-Ray Zoulou, prêt, crochet arrière". Et seulement après cette ultime annonce du pilote planeur, le pilote remorqueur pourra effectuer son message pour indiquer le décollage de l'attelage avant d'afficher pleins gaz.



Le JS-3, un planeur à remorquer à 140 km/h...

■ Tenir l'aile au décollage

Il est impératif que l'aile, lors d'un décollage, soit tenue par un membre de l'AAVE et non pas une personne extérieure au club, qu'il s'agisse d'un proche, d'un accompagnant pour un vol de découverte, etc. Tout membre doit intervenir si ce n'est pas le cas et assurer le décollage. Lever l'aile est à la portée de tous... Lever l'aile en ayant conscience de la situation (vérification de la verrière fermée-verrouillée, des AFs rentrés et verrouillés, de l'absence de trolley à l'arrière et surtout de l'absence d'un aéronef en finale) ne peut être fait que par un pilote, membre de l'AAVE.

■ Portail de la sécurité des vols

Depuis quelques semaines, un portail a vu le jour, réalisé par la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile (DSAC) à la demande du Conseil national des fédérations aéronautiques et sportives (CNFAS). Il regroupe donc de nombreuses informations sur la sécurité des vol dans les différentes disciplines aéronautiques. Son objectif est de faire la promotion de la sécurité, pour prévenir des accidents. Des rapports d'enquête ou des études du BEA seront déclinés en informations et en actions de formation et de maintien des compétences des pilotes par les instructeurs. Une page spécifique à la FFVP vous permet d'accéder également à :

- tous les numéros du bulletin "Actions

vitales !" destiné aux instructeurs vélivoles mais que tout le monde doit lire !

- des articles sur la sécurité publiés dans la revue fédérale "Planeur Info".
- des documents liés à la sécurité.
- des vidéos.

Il peut être également intéressant de consulter les pages des autres disciplines car de nombreuses problématiques sont communes à toutes...

<https://securitedesvols.aero>

■ Les SUP-AIP sur le site du SIA

Avec la complexité de l'espace aérien, la création temporaire de multiples zones réglementées (ZRT) ou interdites (ZIT), un circuit doit être préparé en consultant les suppléments à l'AIP France. Ce peut être un meeting sur tel terrain, une zone interdite pour les évolutions d'un drone, une région complète utilisée pour un exercice militaire... D'où l'intérêt de consulter le site du SIA <https://www.sia.aviation-civile.gouv>

A titre d'exemples, fin avril-début mai, l'exercice militaire Grand Duc "impactera" les circuits vers l'est. De mars à novembre, la zone de Châteaudun peut être interdite. Une nouvelle zone au sud-ouest de Bricy a vu le jour pour l'entraînement des A400M. Enfin, à la mi-mai, suite aux 24 Heures du Mans, le secteur du Mans sera à éviter durant plusieurs jours.

A consulter, notamment les SUP-AIP n°72 100, 106 et 113 et d'autres... ■



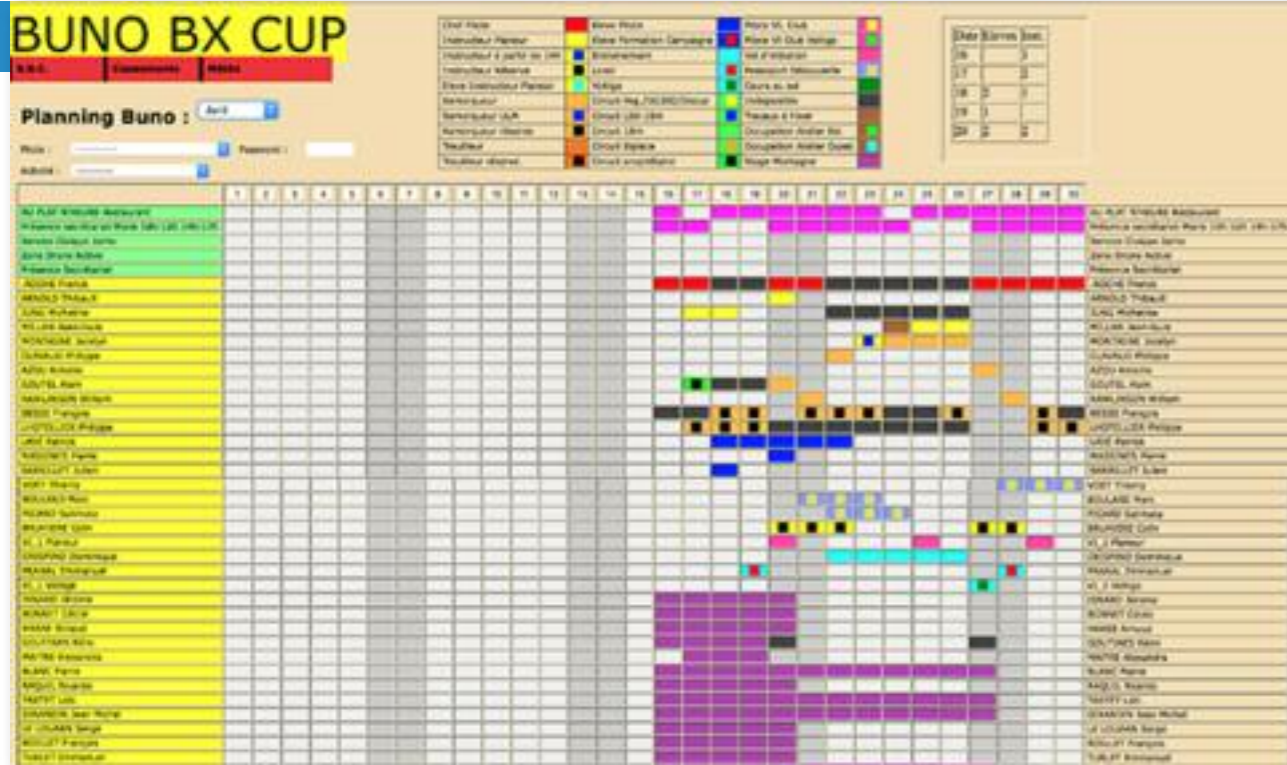
Un nouveau logo pour l'AAVE en 2019

Communication Pour accompagner ses nouveaux supports de communication, l'AAVE se devait aussi de changer de logo. Un logo moderne, dont l'idée de départ avec une forme qui se rapproche au mieux du monde de l'aviation et plus représentatif de l'activité du planeur. Comme pour tout projet visuel, une collaboration et des échanges d'idées avec l'aide de quelques membres du club ont été nécessaires pour atteindre ce but. Prendre du recul, savoir prendre le temps de la réflexion et finalement passer de l'ébauche à la concrétisation... Quelques jours ont suffi pour valider un choix et voir apparaître la nouvelle image. De nouvelles trajectoires elliptiques de planeurs à la silhouette épurée, qui avalent

les kilomètres autour d'un globe, avec une notion de vitesse, de nouvelles couleurs et surtout un élément important à mon sens... l'année de création de l'association, en devoir de mémoire pour nos pères fondateurs. Un logo à notre image pour une nouvelle génération...

■ Eric Mercier

NDLR : un nouveau Flyer a également vu le jour ces dernières semaines, présentant le club, ses activités, les différentes formations proposées, avec un renvoi vers le site internet – un document de promotion qui pourra être utilisé lors de différents événements, dont le stand vélivoile prévu à La Ferté-Alais les 8-9 juin prochains.



De l'intérêt du planning électronique...

Pratique

Le planning électronique consultable sur le site de l'AAVE est une formidable aide pour faciliter l'organisation des vols, pour le chef-pilote (ou chef de piste du jour) mais aussi pour tous les membres qui peuvent ainsi avoir à l'avance une idée de l'activité à une date donnée....

Il est donc important de bien l'utiliser !

– **Élèves** : en fonction du nombre d'élèves, il est plus facile d'adapter le nombre d'instructeurs pour limiter le nombre d'élèves par instructeur et ainsi améliorer la qualité de la formation.

– **Circuiteurs** : si vous voyez arriver une belle "alerte météo", un ou deux jours auparavant, inscrivez-vous. Cela attirera l'attention pour avoir un pilote remorqueur tôt le matin si nécessaire. Sans cela, il se peut que le pilote remorqueur n'arrive qu'en fin de matinée en prévoyant un début d'activité en tout début d'après-midi...

– **Pilotes remorqueurs** : inscrivez-vous en titulaire et/ou en réserve. Si le nombre de pilotes à mettre en l'air est important, deux

remorqueurs simultanés en début d'activité est un plus. Le pilote en réserve peut être appelé en cas d'indisponibilité du pilote "titulaire" – merci d'anticiper... toute indisponibilité de dernière minute car si vous êtes le seul titulaire du jour, c'est toute l'activité qui dépend de vous ! – ou de forte activité.

– **Drone** : une nouvelle ligne a été créée dans ce planning, informant les membres de l'activité Drone au nord du terrain. Cette zone est normalement active avant le début des vols mais ce n'est pas toujours le cas. Elle a déjà été ouverte, avec un drone évoluant vers le "transformateur", en début de vent arrière pour la 10, alors que les décollages se faisaient en 01. D'où l'importance d'adapter les trajectoires, notamment au décollage pour les remorqueurs. Le chef-pilote ou le chef de piste du jour peut vous préciser la zone à éviter si la case Drone est colorée...

– **Restaurant** : les jours d'ouverture du restaurant apparaissent également sur le planning, vous permettant de vous organiser en conséquence. ■



Remise à niveau des balises de piste

Infrastructures

Près de 35 litres de peinture blanche. Pas moins de 175 m² de surface à peindre sur... 46 dalles en béton qui délimitent les bordures de piste. Au total, 6 jours de travail réalisés en plusieurs fois. Ce sont les chiffres qui se sont accumulés petit à petit tout autour de l'aérodrome, pour redonner un peu de fraîcheur aux délimitations envahies par les mauvaises herbes et autres lichens. Un grand merci à Eric Mercier et Philippe Brunel qui ont usé "jusqu'à l'os" trois brosses métalliques pour, agenouillés, parvenir à se débarrasser de la mousse qui s'installait dans les aspérités en surface et avait progressivement noirci les dalles. Un vrai boulot de forçat ! Mais aucune chaîne aux pieds grâce à la motivation et à l'entre-



aide. Un travail de longue haleine, "certainement sous-estimé au départ dans sa pénibilité", mais dont l'arme principale fut par la suite celle de la... patience. Une opération à renouveler tous les 5 ans... environ. ■





Formation remorquage

Formation

Pour éviter la situation rencontrée à plusieurs reprises l'an passé – à savoir, des difficultés à avoir chaque jour de la saison au moins un pilote remorqueur sur la plate-forme – il avait été décidé d'accentuer la formation de plusieurs pilotes remorqueurs, avec quatre candidats retenus en 2019. En 2018, aucun pilote n'avait été formé, faute de candidat, contrairement aux années précédentes avec de 2 à 3 pilotes formés chaque année. Pour ce faire, le DR-400/180R du comité FFVP de la région Centre a été loué à compter du 6 avril dernier afin d'assurer la

formation des candidats. A l'heure où ces lignes sont rédigées (mi-avril), Baptiste Monet – prévu comme pilote remorqueur saisonnier de fin mai à fin août – a été qualifié et les trois autres pilotes (C. Bruhière, F. Roche et L. Boissard) étaient sur le point d'être qualifiés à leur tour. La formation a été assurée par François Besse et Philippe Lhotellier, dans le cadre du Declared Training Organisation (DTO). Ce Robin DR-400/180R sera conservé pour assurer les remorquages lors du championnat de France (5/11 mai) à Buno-Bonnevaux. ■



Saisonnier 2019

Remorquage

Baptiste Monet, qualifié remorqueur à la mi-avril, sera pilote remorqueur saisonnier durant l'été. Il sera opérationnel à partir de la fin mai et jusqu'à la fin août. Nous lui avons demandé son "parcours aéro" : "J'ai découvert l'aviation lors d'un baptême de l'air sur l'aérodrome de Belley près de Chambéry alors que j'étais âgé d'une dizaine d'années. En 2013, je m'inscris à l'aéro-club des Ailes Florentinoises sur le terrain de Saint-Florentin où je serai lâché par mon instructeur Jean-Marc Perrin (également instructeur planeur) qui m'emmènera jusqu'au PPL et qui, un jour, me propose un VI en ASK-21... À la suite de ce vol, je m'inscris... au club (CVVSFC) pour débiter une formation qui me conduira jusqu'à la SPL en août 2016. Durant cette année, je suis alors en classe préparatoire en physique, Sciences de l'ingénieur, à Auxerre. Ne souhaitant pas poursuivre vers une deuxième année, je m'oriente vers un BTS aéronautique et atterris à Morlaix. Je découvre alors l'association Armor Aéro Passion dans laquelle je m'investis le week-end et où nous maintenons en état de vol un Morane-Saulnier MS-760 Paris que j'ai eu la chance d'accompagner en meeting à la Ferté-Alais ou encore à Muret. Nous disposons également

d'autres avions comme un Rallye, un CP-320 Super Emerald et un De Havilland Chipmunk. Lors de l'été 2018, j'ai volé en planeur au club de Challes-Les-Eaux pour découvrir la montagne et appréhender une autre aérologie. Cette expérience a été très bénéfique pour ma connaissance de la météo et pour mon pilotage. Un petit mot sur mon projet professionnel : mon objectif est de poursuivre à la suite de mon BTS vers une licence de mécanicien avions à turbine pour pouvoir financer mon CPL dans les prochaines années, mon objectif étant de voler sur Pilatus PC-12. Je suis arrivé à Buno grâce à une annonce de pilote remorqueur saisonnier. Je souhaitais découvrir un nouveau club dans lequel je pourrais m'investir et participer à l'activité tout en découvrant un autre aspect du vol, en étant de l'autre côté du câble. Ma première expérience début avril a été très enrichissante et passionnante ! Je remercie particulièrement Philippe Lhotellier et François Besse pour ma qualification, ainsi que tous les membres du club qui m'ont accueilli au cours de cette semaine ! À bientôt !" ■



Championnat de France à Buno-Bonnevaux...

Compétition

Pour ceux qui auraient raté l'information... l'AAVE organise les championnats de France 15 m Standard et Biplaces 20 m du 5 au 11 mai. La directrice de la compétition est Marilynne Abadie-Bérard. La grille de départ sera limitée à 50 planeurs toutes catégories confondues, chiffre qui devrait être atteint car à la mi-avril, on comptait déjà 47 planeurs inscrits dont 13 biplaces. Une flotte de 6 à 7 remorqueurs est prévue pour mettre tout le monde en vol en un minimum de temps.

Le briefing général Compétition des concurrents aura lieu le samedi 4 mai à 18h00. Il sera suivi à 19h00 du briefing général Remorqueurs. Le briefing quotidien aura lieu à 10h30. Les décollages interviendront selon les conditions météo, entre 11h30 et 13h30 en moyenne. Pour assurer l'organisation afférente au championnat, le club a besoin chaque jour de quelques bénévoles. Parmi les tâches à effectuer, dès 9h30/10h00, figure l'installation de la salle de briefing des concurrents dans le hangar Avions, avec mise en place de

tables et chaises et aussi de la sono. L'AAVE recherche également des "pistards" ou "chiens jaunes" (comme sur le pont d'un porte-avions...) pour récupérer les câbles derrière les avions remorqueurs, les accrocher aux planeurs, etc. Pour ce faire, une inscription via un Doodle a été mise en place. Si vous êtes intéressé pour participer à l'organisation d'un championnat de France, avec l'ambiance particulière d'une compétition de niveau national, n'hésitez pas à vous inscrire en choisissant l'une des plages horaires proposées. Ce peut être le matin jusqu'à la fin des décollages du championnat pour ensuite voler pour vous dans l'après-midi. Les vols "club" seront suspendus durant le décollage du championnat de France.

Un dîner avec tous les concurrents est programmé pour le 8 mai au soir. Des informations complémentaires vous seront communiquées par mail et/ou via le Facebook du club. ■

Lien vers le Doodle des bénévoles...

<https://doodle.com/poll/hssriuhwa7k9t99i>

Le lien vers le site spécifique au Championnat de France à Buno...
<https://www.soaringspot.com/fr/cdf-15m-biplaces-20m-2019-buno/>

CHAMPIONNATS DE FRANCE

BUNO-BONNEVAUX
5-11 MAI 2019

15M
STANDARD
& BIPLACES 20M

C4
F-CDAC

île de France

Esfome
LE CONSEIL GÉNÉRAL

FFA
Vol en Planeur

Parc naturel régional du Gâtinais français

ARMÉE DE L'AIR



Opérations aériennes en planeur

Réglementation EASA sur les conditions d'exploitations des planeurs

Réglementation

Le 9 juillet prochain, la réglementation opérationnelle pour les planeurs va évoluer... Jusqu'à présent, les conditions d'utilisation des planeurs étaient régies par l'arrêté franco-français du 24 juillet... 1991. Ce texte réglementaire va être ainsi remplacé début juillet par un texte européen intitulé par l'EASA "Sailplane Air Operations" (SAO). Ce nouveau règlement se veut plus simple et surtout il laisse plus de latitude aux commandants de bord. Une synthèse des principales évolutions a été envoyée par la FFVP aux dirigeants et instructeurs des clubs véliplanes. Nous en reprenons ci-dessous les principaux points :

- l'exploitant (comprendre le club...) doit désigner "un pilote **commandant de bord** qualifié pour agir en cette qualité". En pratique, un commandant de bord doit ainsi être toujours désigné avant le décollage. Ceci sera assuré par la planche de vol identifiant le commandant de bord dans le cas des planeurs biplaces.
- pour les **vols de découverte**, une personne doit être "désignée par l'organisme

- responsable des vols de découverte" (l'AAVE dans notre cas !). Cette personne devra suivre les candidats à un vol de découverte depuis leur arrivée sur le terrain et jusqu'à leur départ.
- le commandant de bord doit s'assurer qu'avant, "et le cas échéant, pendant le vol", le passager reçoit un briefing concernant les procédures normales, anormales et d'urgence. En pratique, c'est déjà effectué mais le texte réglementaire précise que "le **briefing des passagers** devrait inclure l'emplacement et l'utilisation des ceintures de sécurité et, le cas échéant : ouverture d'urgence de la canopée, parachute, équipement de distribution d'oxygène et autres équipements de secours fournis pour un usage individuel". Ce briefing au passager peut être assuré par le commandant de bord ou une personne désignée par le club. Ce peut-être un autre pilote.
- Le pilote commandant de bord n'autorise personne à utiliser un **appareil électronique portatif** à bord d'un planeur, y compris un organisateur électronique de

- poste de pilotage perturbant le bon fonctionnement des systèmes et équipements du planeur ou sa maniabilité. En d'autres termes, si l'appareil électronique ne perturbe pas l'instrumentation, son usage est possible...
- Il est rappelé qu'il est **interdit de fumer** à bord...
- Evoqué "le cas échéant" lors du briefing d'un passager, le port du parachute pourrait ne plus être obligatoire. Mais Le Comité directeur de la FFVP, réuni le 10 mars 2019, a pris la position suivante à l'attention des clubs et des licenciés (extrait):

"Forte recommandation d'utiliser le parachute de sauvetage". Rappelons que le parachute sert en moyenne de 3 ou 4 fois chaque année...



– **Documents, manuels et informations devant se trouver à bord :**

- a) "L'ensemble des documents, manuels et informations suivantes sont transportés à bord lors de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies :
 1. le **manuel de vol** de l'aéronef.
 2. les données détaillées du plan de vol circulation aérienne (ATS) déposé, lorsque celles-ci sont exigées.
 3. les **cartes actualisées** et appropriées pour la zone du vol prévu.

Règlement européen

http://www.ato.cnvv.net/wp/wp-content/uploads/2019/02/CELEX_32018R1976_FR_TXT.pdf

AMC et GM

<http://www.ato.cnvv.net/wp/wp-content/uploads/2019/02/AMC-SAO-1.pdf>

Synthèse FFVP

<http://www.ato.cnvv.net/wp/wp-content/uploads/2019/03/Reg-CE-2018-1976-part-OPS- JQM.pdf>

4. toute autre documentation pouvant être pertinente pour le vol ou qui est exigée par les États concernés par ce vol.

5. les **procédures et informations relatives aux signaux visuels à utiliser par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté**.

d) Par dérogation... les documents, manuels et informations qui y sont mentionnés peuvent être conservés dans les bureaux de l'aérodrome ou du site d'exploitation pour les vols :

1. dont il est prévu qu'ils resteront en vue de l'aérodrome ou du site d'exploitation ; où
2. qui restent dans les limites d'une distance ou zone déterminée par l'autorité compétente.

e) À la demande de l'autorité compétente, le pilote commandant de bord ou l'exploitant met à la disposition de celle-ci les documents originaux dans le délai fixé par l'autorité, qui ne peut être inférieur à 24 heures".

Il faudra donc embarquer dorénavant le manuel de vol (ou une copie de ce dernier). Si le carnet de route peut ne pas être emporté lors d'un circuit, il y a tout intérêt à continuer à le faire pour éviter d'avoir à le présenter sous 24 heures en cas de contrôle...

– **Utilisation de l'oxygène**

Le texte précise que "le pilote commandant de bord veille à ce que toutes les personnes à bord utilisent l'équipement d'oxygène de subsistance lorsqu'il estime qu'à l'altitude du vol prévu, le manque d'oxygène peut entraîner une baisse de leurs facultés ou nuire à leur santé".

Et "lorsque le commandant de bord ne peut déterminer les conséquences d'un manque d'oxygène sur les passagers, il doit s'assurer que tous les occupants utilisent de l'oxygène d'appoint pour toute période où l'altitude-pression est supérieure à 10.000 ft'.

Ainsi, une certaine liberté est donnée au commandant de bord dans ce domaine mais l'hypoxie existe toujours bel et bien... ■



Comment faire un retour d'expérience ?

Sécurité

Parmi les choix possibles pour faire profiter les autres de votre "expérience", à l'issue d'un événement qui peut être intervenu (incident ? incident ou accident évité de justesse ? situation qui aurait pu entraîner un incident ou un accident ?), vous avez la possibilité de déposer un Rex sur le site fédéral mais aussi d'utiliser le retour "sécurité des vols" anonyme via la boîte aux lettres SGS de l'AAVE.

Cette boîte se trouve à droite à l'entrée de la salle de briefing (photo ci-dessus).

Comment rédiger un retour sécurité des vols pour alimenter le SGS de l'AAVE ?

SGS = Système de Gestion de la Sécurité
Un "retour sécurité" est anonyme et ne peut générer aucune sanction.

Rédigez sur une feuille de papier libre, sans indiquer de date ou d'immatriculation,

Depuis sa mise en place, la boîte aux lettres SGS de l'AAVE a reçu...
...3 retours "sécurité des vols" et 2 Rex.

l'événement que vous avez vécu et qui a, ou aurait pu mettre en jeu la sécurité de votre vol. Merci d'indiquer :

- ce que vous pensez être la cause ou les causes qui ont généré cet événement,
- comment vous avez vécu cet événement,
- ce que vous en avez tiré comme leçon,
- les éventuelles suggestions que vous pourriez faire pour que cet événement ne se reproduise pas.

Quelques remarques... Vous pouvez faire des retours sur des événements anciens, même de plusieurs années si vous estimez

que ce que vous avez vécu peut encore se reproduire.
La boîte aux lettres SGS peut également servir à déposer des suggestions pour l'amélioration de la sécurité, même si vous n'avez pas vécu d'événement particulier !
La bonne santé du niveau de sécurité des vols d'une association se mesure au nombre des retours effectués par les membres car cela montre l'implication qu'ils ont dans ce domaine.
Merci donc pour votre contribution à l'amélioration de la sécurité ! ■

Comment déposer un Rex sur le site fédéral ?

L'événement évoqué dans votre "retour d'expérience" via le SGS du club peut également concerner la totalité de la communauté véli-vole en France. Un problème technique survenu sur un type de planeur peut ainsi se retrouver sur tous les planeurs de ce type, d'où l'importance de partager avec les autres clubs car l'AAVE pourra également bénéficier, un jour, de leur retour sur un problème intervenu ailleurs et qui pourrait survenir à Buno.

Vous avez donc deux possibilités pour faire "remonter l'information" suite à un événement : 1) faire un "retour sécurité des vols" au sein de l'AAVE via la boîte aux lettres SGS, 2) déposer un Rex sur le site fédéral,

3) faire... les deux !

On peut imaginer également des variantes, par exemple la dépose d'un Rex sur le site fédéral mais en prévenant le responsable Sécurité de l'AAVE (Philippe Lhotellier) pour qu'il puisse en avoir connaissance et utiliser la matière de ce Rex pour alerter les pilotes de l'AAVE...

Comment "fonctionne" le Rex fédéral ? Le retour d'expérience vers la FFVP est également anonyme. Sa dépose se fait en ligne. Tous les Rex sont analysés par des membres de la commission Formation-Sécurité de la FFVP, qui peut ajouter quelques compléments d'information avant de valider le Rex. Entre le moment où vous déposez un Rex et le moment où il sera validé et donc visible de tous peut prendre parfois 1 à 2 se-



maines car le traitement est assuré par des bénévoles. Même si vous n'avez pas déposé de Rex, il peut être bon de temps en temps d'aller consulter les Rex mis en ligne car il y a toujours matière à réflexion en notant des situations qui auraient pu vous arriver. Pour déposer un Rex sur le site fédéral, il vous faut vous rendre sur l'espace licenciés en vous connectant avec votre identifiant et votre mot de passe (les Rex étaient auparavant atteignables en page d'ouverture du site fédéral mais le nouveau site est orienté vers la promotion du vol à voile pour attirer de nouveaux pratiquants et pour les licenciés, il faut donc aller dans l'espace licenciés). Vous arrivez alors sur l'écran

n°1 présenté page précédente. A gauche, dans le menu vertical, figure la mention Rex qu'il faut cliquer. Vous arrivez alors sur l'écran n°2 ci-dessus. Notez que si l'événement concerne un problème de pilotage, c'est un Rex qu'il faut déposer. Mais si c'est un problème par rapport à un espace aérien (impossibilité de transiter dans une zone malgré un protocole ?), c'est un RexEA (Espace Aérien) qu'il faut déposer. Ce dernier sera analysé par la commission Espace aérien de la FFVP. Une fois sur l'écran 2, vous pouvez consulter les Rex déjà mis en ligne, rechercher un Rex par mot-clé (vache ? aéro-freins ? train ?) ou déposer un Rex. En cliquant sur "Déposer un Rex", vous serez transféré... vers l'ancien site de la FFVV soit l'écran n°3 (en espérant vivement que cette transition informatique disparaisse un jour...). En cliquant pour déposer un Rex, vous arriverez (enfin !) sur le formulaire où il faut cliquer sur "Je commence" (écran n°4). Attention ! Le temps imparti pour déposer un Rex est relativement limité. Pour être efficace, saisissez au préalable la description de

Bienvenue dans la démarche du Retour d'EXpérience Vol à Voile.

En complétant ce formulaire, vous aidez la FFVV à collecter un maximum de retours d'expériences sur le Vol à Voile.

Par votre contribution, vous participez ainsi à l'amélioration de la **Sécurité** en faisant profiter de votre expérience.

Si nous diminuons le nombre d'incidents, nous diminuerons le nombre d'accidents.

Vos renseignements seront collectés au cours de **5 étapes**, et vous disposerez de 40 minutes par étape pour remplir le questionnaire. Après validation la FFVV mettra en ligne votre REX dans les jours qui suivent.

Je refuse

Je commence

Dans le cadre de ce REX, n'hésitez à nous contacter pour des éléments complémentaires avant ou même après publication, en appelant "M. REX" au 06 09 05 43 37, ou envoyer un e-mail à mediatheque@ffvv.org

ISImage est un service de la société ISI.

4

vos événements dans un traitement de texte, puis utiliser la fonction copier-coller pour mettre le texte dans le champ du formulaire... La dépose d'un Rex fédéral se fait en 5 étapes. Sur les premières, il suffit de cliquer différentes cases pour définir les différents éléments donnant le contexte de l'événement relaté. Pour la dernière étape, les

cases sont "ouvertes" permettant de détailler votre récit. Quand c'est fini, n'oubliez pas de valider (touche en bas de page) pour que votre Rex soit bien pris en compte. Tout ceci a été long à décrire mais la dépose d'un Rex, une fois votre texte déjà rédigé, ne doit pas prendre plus qu'une poignée de minutes ■



Attention au centrage...

Sécurité

Un rapport du BEA fait état de l'accident d'un SNC-34 Alliance en avril 2018 suite à une perte de contrôle. Le pilote, un élève en solo, a décollé en place avant sans gueuse ni coussin alors que sa masse équipée était inférieure de 9 kg à la valeur en dessous de laquelle, une correction de masse devient nécessaire.

Il a décollé en étant au-delà de la limite arrière de centrage, ce qui a contribué à la perte de contrôle.

Le rapport du BEA précise que "l'enquête n'a pas permis de déterminer les raisons pour lesquelles le pilote n'avait pas procédé à la correction de masse. L'instructeur lui avait posé la question avant le décollage, mais il est possible que l'élève n'ait pas compris la finalité de cette question, en particulier son lien avec les limites de centrage du planeur".

Pour voler correctement, un planeur doit avoir son centre de gravité à l'intérieur d'une plage de centrage définie par le centrage avant maximal et le centrage arrière maximal.

Il est donc important de bien connaître sa propre masse, tout équipé, c'est-à-dire avec le parachute sur le dos et de vérifier si cette masse est compatible avec le planeur.

Les menaces à contrer...

- Risque de vol hors centrage par méconnaissance du poids mini dans un monoplace ou en place avant d'un biplace,
- Risque de vol hors centrage par méconnaissance de son poids réel une fois équipé du parachute.

En conséquence, une stratégie a été mise en

place à l'AAVE depuis le 13 avril avec un pèse-personne mécanique à disposition au starter. Vous pouvez également vous peser avec la balance présente depuis des années dans la salle des parachutes.

Avant de vous installer, pesez-vous une fois équipé du parachute pour connaître votre poids réel et le comparer avec les exigences de la fiche de pesée. Consultez le manuel de vol et/ou l'étiquette figurant dans le cockpit du planeur avec le nombre de gueuses à prendre en compte en fonction du poids du pilote équipé.

Respectez bien le nombre de gueuses de structure prévu en fonction du poids que vous avez constaté. Cette correction de masse peut être effectuée par des coussins contenant du plomb ou des gueuses, en n'utilisant que les gueuses spécifiques au planeur en question.

Si vous utilisez des gueuses "volantes" (sac de plombs) pesez-vous avec le parachute et la ou les gueuses que vous allez emporter. Tous les sacs de plomb ont été bien identifiés avec indication de leurs masses respectives, comme sur la photo... ■



© VV Puivert

Pour lire le rapport du BEA sur l'accident du SNC-34 Alliance...

<https://www.bea.aero/index.php?id=40&news=18823&cHash=096af14a4cd4b428a6ee2f471a13dfa4>

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.

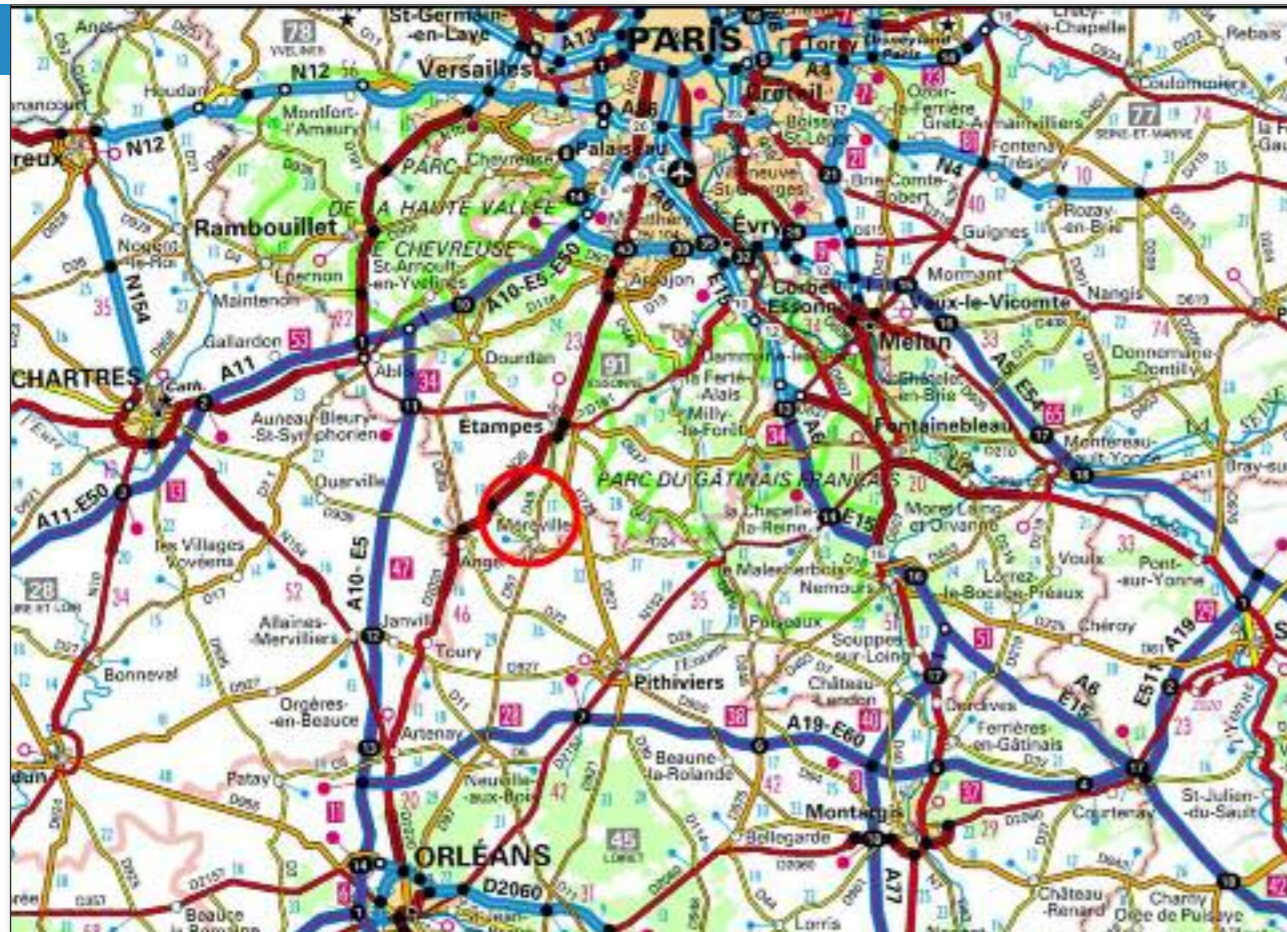
Actuellement et jusqu'au 8 avril 2020, seule la formation au BPP peut-être proposée par les clubs tandis que les candidats reçoivent de la DGAC une SPL restreinte car la formation Campagne ne figure pas dans le cursus du BPP. Il suffit ensuite de suivre une formation Vol sur la campagne pour lever cette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





Activité de treuillage à Méréville...

Suite au Notam d'Etampes permanent en ce moment, signalant du treuillage de parapente à Méréville, j'ai pris contact avec eux pour avoir plus d'informations. Voici un petit résumé qui sera utile pour le championnat de France (5/11 mai) mais aussi pour notre activité club :

Notam de treuillage de parapente et base de Paramoteur à Méréville

A Méréville, il y a deux activités distinctes :
 – une école de vol libre en parapente "Les Piafs"
 – une base Paramoteur "Les copains d'Eole"

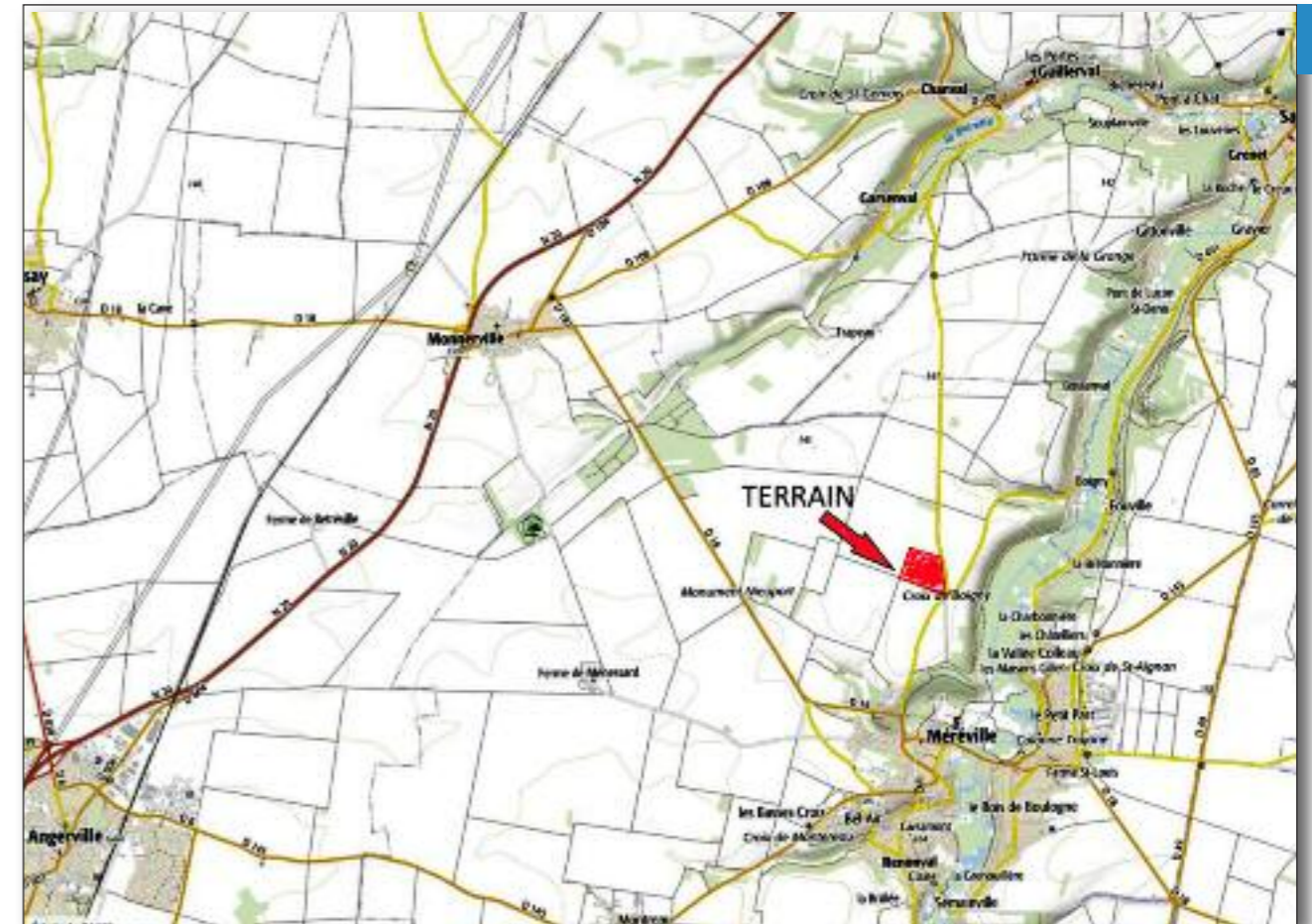
1) Vol libre

Le Notam a été déposé par l'école de vol

libre qui treuille des parapentes jusqu'à une hauteur d'environ 600 m QNH. Ils opèrent depuis des chemins municipaux qui sont généralement au sud de la ville mais ils utilisent parfois des chemins situés à l'est ou à l'ouest en fonction du vent. Ils n'opèrent en fait que les week-ends, ce qui n'est pas visible dans notre système de présentation des Notam au briefing puisqu'il n'affiche que les titres.

Si on prend le Notam complet, cela est clairement défini :

LFFA-W0502/19
 Q) LFFF/QWGLW/IV/
 M/AW/000/020/4820N00204E005
 A) LFOX ETAMPES MONDESIR
 B) 2019 Apr 06 06:00
 C) 2019 Jun 30 16:00



D) SAT-SUN 0600-1600

E) ACTIVITE DE TREUILLAGE PARAPENTES ET DELTAPLANES A MEREVILLE. RDL170/3NM LFOX ARP
 -PSN : CERCLE DE 1000M DE RAYON CENTRE SUR 481950N 0020415E
 -INFO : SEINE INFO 134.300MHZ
 F) SFC

G) 2000FT AMSL

Ils font des circuits en thermique et cherchent comme nous à monter au plafond dans les ascendances. Je les ai informés du championnat de France et du risque lié au passage de planeurs qui volent vite et en meute. Ils vont mettre au courant leurs pilotes. Mais il faudra les prévenir si pendant un week-end une épreuve passe à proximité de Méréville

2) Paramoteur

Le club de paramoteur ne possède pas de treuil. Ils opèrent depuis une base fixe (cf. cartes de positionnement).

<https://www.lescopainsdeole.fr/l-ecole/>

Eux ne cherchent pas à monter au plafond. Au contraire ils cherchent les atmosphères stables et non turbulentes. Ils volent tous les jours volables la plupart du temps entre 300 et 700 m, extrêmement rarement au plafond. En paramoteur, ils préfèrent les masses d'air calmes du matin ou du soir et évitent généralement les heures convectives. L'école dispense ses cours les mercredis, samedis et dimanches, toujours en soirée, c'est certainement là qu'il y a le plus de fréquentation mais les vols restent très proches du terrain et rarement au-dessus de 300 mètres. Ils voient régulièrement des planeurs aux alentours du terrain mais ils sont souvent très hauts. Je les ai également informés du championnat. Ils vont eux aussi mettre au courant leurs pilotes. Là encore, il sera utile également de les prévenir si une épreuve passe à proximité de Méréville, semaine et weekend.

■ Philippe Lhotellier

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 (phlhotellier@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...




A l'affiche...


FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOL EN PLANEUR

FORMATION-SÉCURITÉ

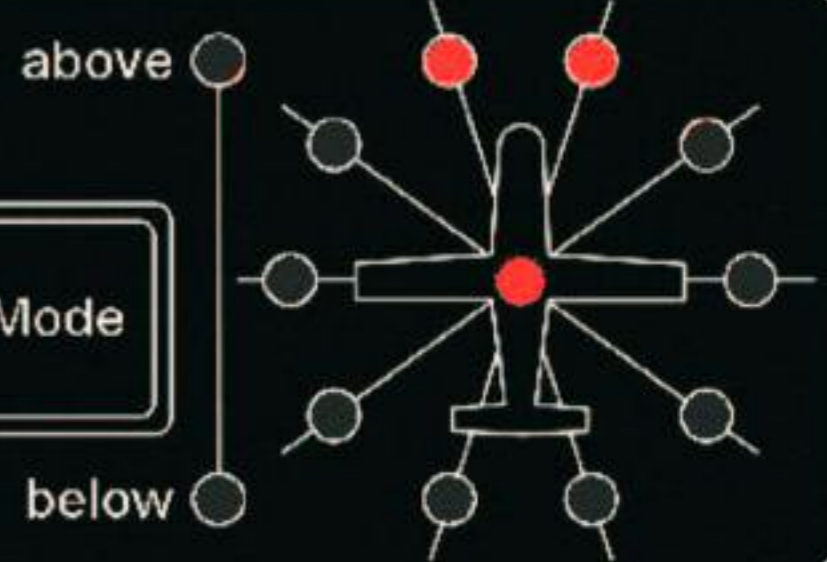
Alarme FLARM
à midi ?



- RX
- TX
- GPS
- Power

Mode

above



below

Dégagez
à droite...

LA MAIRIE DE BUNO-BONNEVAUX, LE COMITÉ DE PROMOTION DU MEZENAT, PIANOMUSEE, AVEC LA PARTICIPATION DE L'ASSOCIATION AÉRONAUTIQUE AAVE ET LA FONDATION DU PATRIMOINE PRÉSENTENT:

PIANO PLANANT

18 20:00
MAI

APÉRITIF-REPAS À PARTIR
DE 18H00

UN CONCERT EXCEPTIONNEL À DEUX ET QUATRE MAINS POUR
LE SOUTIEN À LA RÉNOVATION DE L'ÉGLISE
ST LÉGER DE BUNO-BONNEVAUX

MOZART, CHOPIN, BRAHMS,
RACHMANINOV, STANDARDS DE JAZZ,
IMPROVISATIONS... LA MUSIQUE SANS
FRONTIÈRES PREND SON ENVOL!



DIMITRI NAIDITCH
ET POLINA DE CARLO

VENEZ PASSER UN MOMENT MUSICAL FESTIF... AU MILIEU DES AVIONS ET DES PLANEURSI
ATTENTION, ATTACHEZ VOS CEINTURES... ÇA VA SECOUER!

AÉRODROME BUNO-BONNEVAUX | 91720 BUNO-BONNEVAUX

RÉSERVATION NECESSAIRE AU:

EMAIL: secretariat.mairie@buno-bonnevaux.fr

TEL: 01 64 99 48 87

25€ (ENTRÉE + 1 BOISSON), 35€ (ENTRÉE + 1 REPAS)



70 ans de vol à voile en Essonne, de La Ferté-Alais à Buno...



Des ronds sous les cumulus

En vente au club...

Par correspondance, pour les frais de port, rajouter 10 € par ouvrage (Colissimo 48h00). AAVE : aérodrome, 91720 Buno-Bonnevaux

Le livre : 36 €

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

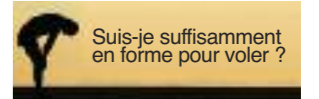


L'aile touche le sol = largage immédiat !

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**