

Spirales

Buno - Février 2017

Survol de la Beauce... en Duo-Discus
Photo F. Besse



Sommaire

2 - Edito

Une saison exceptionnelle...

3 - Convocation

AGO du 11 mars 2017

4 - Les actualités de l'AAVE

Nouvelles diverses

6 - Circuits

Challenge 50 ans de Buno

8 - Stage

Voltige à Buno-Bonnevaux

9 - Club

Anniversaire des 50 ans



10 - Réglementation

Votre médical vélivole...

12 - Vie associative

Chartes Remorqueurs et ADA



18 - Reportage photo

De Saint-Auban au Pelvoux

Ont participé à ce numéro : F. Troughkine, A. Riancho, B. Pontanus, J.-N. Marquet, P. Lemaire, F. Besse.

Une saison exceptionnelle...

La saison 2016 vient de s'achever. Après quelques mois froids, secs et vigoureux, voilà que débute déjà la saison 2017. Qu'il est agréable de voir sortir nos machines préférées de leurs remorques, pour les peaufinages, réglages et nettoyages avant la mise en piste pour le premier vol de l'année. Quelques pilotes légendaires du club nous prédisent une saison qui pourrait être exceptionnelle. L'avenir nous dira s'ils avaient raison tant il est difficile de prévoir la météo. Cependant elle sera, à n'en pas douter, exceptionnelle par les événements qui sont en train de se préparer et qui auront lieu à l'occasion du cinquantenaire de l'AAVE. La liste des principaux vous est connue et quelques belles surprises s'y ajouteront.

Dans l'immédiat, je vous souhaite à toutes et à tous, une belle saison de vol à voile agrémentée de quelques vols mémorables.

François TROUGHKINE
Président de l'AAVE

NB : tous les liens ou sites internet figurant dans ce bulletin (même ceux sans texte souligné et en couleur) sont interactifs. Cliquer sur le lien pour y accéder !

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

AAVE
Aérodrome de Buno-Bonnevaux
91720 Buno-Bonnevaux
www.aave.fr
Tél. : 01 64 99 49 41

Convocation AGO du 11 mars 2017

Vous êtes invités à participer à l'Assemblée générale ordinaire (AGO) annuelle de l'AAVEE qui aura lieu le :

samedi 11 mars 2017 à 9h30
Aérodrome de Buno-Bonnevaux

Ordre du jour

Rapport d'activité

– Rapport financier

– Perspectives 2017

– Rapport moral

– Questions diverses

– Renouvellement des membres du Conseil d'administration. Le Conseil d'administration 2017 sera constitué de 9 membres comme décidé lors de la réunion du Conseil d'administration du 28 janvier 2017.

Procédure de vote pour élire les membres du Conseil d'administration

Les membres du Conseil d'administration sont choisis parmi les membres actifs de l'association, majeurs et membres de l'association depuis plus de 6 mois au jour de l'élection et à jour de leurs cotisations (cotisation 2017 et avoir soldé son compte 2016).

Participent aux votes soumis à l'assemblée, tous les membres actifs âgés d'au moins quinze ans au jour de l'assemblée et adhérant à l'association depuis plus de 6 mois, et à jour de leurs cotisations.

Quels sont les membres du Conseil d'administration à renouveler ?

– Membres sortants pour un mandat de 3 ans : Armel Farez, Jean-Noël Marquet, François Troughkine.
– Membre démissionnaire : Cécile Bonnet (durée du mandat : 2 ans).

Présence

Nous avons besoin de votre présence car une association est l'affaire de chaque membre. En cas d'empêchement, vous pourrez participer aux votes par procuration établie au nom d'un membre actif de l'association en utilisant le pouvoir ci-dessous.

Le nombre de pouvoirs que peut présenter un électeur est limité à trois par membre physiquement présent (Article 23 des statuts de l'AAVE).

Il appartient à chaque signataire de s'assurer que le porteur de son pouvoir remplit les conditions pour être électeur. ■

Inscriptions et déjeuner...

– Dans la mesure du possible, inscrivez-vous à l'AAVE avant le dimanche 11 mars.
– Pour les membres qui souhaitent déjeuner au restaurant L'Envol le dimanche midi, merci d'informer Sabrina, de préférence par courriel à lenvolrestobuno@gmail.com ou en laissant un message au 06 52 26 40 78.



POUVOIR

Je Soussigné, Mme / M

Donne pouvoir à Mme / M

Pour voter en mon nom lors de l'Assemblée Générale Ordinaire de l'A.A.V.E du 11 Mars 2017.

Signature précédée de la mention manuscrite « Bon pour Pouvoir »

DATE

SIGNATURE

Les actualités de l'AAVE

■ Stage maintien des compétences FE

En janvier, Francis Clar, président de la commission Formation-Sécurité de la FFVV a organisé à Buno un stage de mise à niveau et/ou de formation des FE(S), alias les Flight Examiner (Sailplane) selon la dénomination de l'Agence européenne (EASA) – soit la version européenne de l'instructeur-testeur, apte notamment à délivrer la SPL (Sailplane Pilot Licence). Celle-ci regroupe désormais la licence, l'emport passager et l'autorisation de vol sur la campagne. Pour les instructeurs stagiaires de Buno (B. Pontanus, T. Arnold, Ph. Lhotellier, Ph. Tico, J.-P. Dejardin, F. Besse) ou d'autres terrains de la région parisienne, il a été question, durant cette journée, de réglementation, du programme détaillé d'un examen, de son organisation, de Wingu (logiciel permettant de passer en club l'examen théorique de la SPL), des facteurs humains, des critères d'aptitude et d'inaptitude, du guide de l'examineur, des formalités administratives (formulaires spécifiques) et de la prise de note en vol.

■ Claude Gazzola...

C'est en ce mois de janvier froid et sec que, Claude notre ami, tu es parti pour ton dernier circuit. Mais tu ne l'as pas fait avec ton 1Z, qui était à ton image : grand, élégant, discret, efficace.

Le point de virage que tu as programmé, Claude, n'est pas dans nos bases de référence, mais nous espérons que tu pourras l'atteindre en toute quiétude.

En tout cas, pour personne, ça n'est du "comme prévu". Il n'y aura pas de vache, et de toute façon, personne de Buno n'aurait pu te dépanner, même si les membres de l'AAVE sont capables de formidables prouesses pour leurs amis. Claude, sur ton parcours, au détour d'un beau cumulus, n'hésite pas à nous envoyer des signaux, il y aura toujours quelqu'un sur la fréquence

■ Sur votre agenda vélivole...

N'oubliez pas les dates à venir :

– **Réunion instructeurs** :

samedi 25 février à 10h00.

– **Réunion remorqueurs** :

samedi 25 février à 14h00.

– **Réunion ULM** :

samedi 25 février à 16h00.

– **Réunion Sécurité** :

pour tous les pilotes de l'AAVE, le dimanche 26 février à 14h00.

– **AG** : samedi 11 mars à 9h30.

■ Le retour de l'Eurofox

Visite annuelle et changement du moteur terminés, il ne reste plus que des détails à régler avant le vol de contrôle. Il sera alors de nouveau disponible. L'EFOx est mis en vente au prix de 29000 €.

■ Stage Montagne à Saint-Auban

La réunion pour le stage Montagne a eu lieu le 19 février, pour préparer son déroulement organisation à Saint-Auban du 26 mars au 8 avril. L'inscription est encore possible en



de Buno pour les entendre.

Voilà, tout ce club à qui tu as tant donné, ne n'oubliera jamais.

Adieu Claude.

■ **François Troughine**
Président de l'AAVE

contactant Benoît. Bien penser à réserver le logement pour les vélivoles qui souhaitent utiliser l'hébergement au Centre national de vol à voile (CNVV), implanté sur le terrain.

■ Vos photos nous intéressent !

Au sol ou en vol, vous faites des photos de l'activité à Buno ? Partagez vos photos avec les autres membres... N'hésitez pas à envoyer vos meilleurs clichés pour une publication dans un prochain Spirales !

■ Journée pesée le 3 mars

Olivier propose d'organiser une journée pesée des planeurs des propriétaires le vendredi 3 mars. Merci de rapidement prendre contact avec lui si vous en avez besoin.

■ Formation au simulateur

Jean-Pierre a commencé à former nos 6 nouveaux élèves au simulateur en cette période hivernale, le résultat semble très efficace! Nous devons intégrer cet outil au maximum dans la formation. Tous les élèves sont invité à venir faire du simulateur pour refixer les bases avant le début de la saison.

■ Visites annuelles

Cette année est très lourde en maintenance, avec changement des moteurs du Pawnee PL et de l'EFOx. Mais aussi remplacement des radios 8.33 kHz. Tout le parc a été renouvelé par le GNAV et la moitié des planeurs sont sortis de visite. Un travail de rénovation de la remorque du 5L a été lancé afin de permettre un convoyage du LS-6 en sécurité chez Glider Finish (Slovénie) juste après la saison 2017. Le PAP devrait aussi être regelcoaté durant l'hiver 2017. Olivier et William font un duo très efficace, mais nous avons besoin de tous les membres pour avancer dans les visites annuelles.

■ Tarif du remorqué

Avec l'arrivée du Dynamic pour la saison 2017, il a été décidé de facturer tous les remorqués à 27€. Les conditions pour proposer ce tarif sont qu'un tiers des mises en l'air se fasse à l'aide du WT9. Si en cours de saison, ce ratio ne peut être respecté, le tarif reviendra à 30€.

■ Débroussaillage du 4 février

Le camping, lieu de résidence des vélivoles campeurs que l'on doit impérativement désigner ADA (Aire D'Accueil) pour ne pas inquiéter, a fait l'objet d'un "relooking". Il avait plu avant et après mais heureusement pas pendant – un autre miracle ! La DGAC souhaitait ne pas voir dépasser "une seule tête d'arbre", plus exactement "la cime de certains arbres" pour la sécurité du trafic des aéronefs sur notre magnifique plate-forme. Sabrina nous avait préparé un super petit déjeuner (englouti pour certains dès 8h00) et un déjeuner très convivial. Pour le reste, ce fut la Saint-Barthélémy du feuillu. Amis écolos ne vous inquiétez pas, il reste encore de nombreux arbres ! Une équipe de plus de 15 courageux a sévi.

Le résultat a été surprenant :

- 1) Près des pompes à essence : dégagement de l'antenne internet (une meilleur réception pour Sabrina, Olivier, Benoit...) et aussi du conduit de ventilation de la cuve d'assainissement (moins d'odeur !). Dégagement de la partie sud du restaurant. Et malgré tout cela, il reste encore de nombreux arbres, toujours de l'ombre.
- 2) Sur l'ADA et bois avoisinants : abatages de quelques arbres sans abimer aucune des caravanes (un exploit !). Cela nous était demandé par la DGAC. Abattages des arbres au sud-est de l'aire d'accueil avec autorisation de Patrick Herblot. Il reste encore une zone à traiter après autorisation.
- 3) Evacuation de vieilles caravanes (en cours). Les encombrants de longue date ont enfin été déposés à la déchetterie et la cabane détruite. Avec une bonne équipe et malgré un temps incertain, tout est possible mais tout n'est pas fini...

■ **Antoine Riancho**

Challenge "Buno 50 ans"

Sur une idée d'Alain Mazalérat, un "Challenge des 50 ans de Buno" sera organisé cette saison. C'est pour les membres de l'AAVE – association établie sur l'aérodrome de Buno-Bonnevaux depuis 1967 – l'opportunité :

- d'une part, de marquer l'attachement de l'AAVE à l'héritage que lui a légué son ancêtre, le Centre Inter-Clubs (CIC) de La-Ferté-Alais, un des pionniers du vol à voile moderne de performance,
- d'autre part, d'essayer de manifester la continuité de l'intérêt porté à l'aventure qu'est la pratique du vol à voile sur la campagne qui ouvre, à la porte de chez soi, l'accès à cet immense et merveilleux océan aérien toujours changeant.

Règlement

Comité d'organisation

- Président : François Trouchkine, président de l'AAVE.
- Contrôle des vols : Benoît Pontanus, chef-pilote de l'AAVE.

Nature du Challenge

Accomplissement de la plus grande distance au cours d'un vol en planeur ayant Buno-Bonnevaux (Carte VAC LFFB, N 41°21'01"/E 002°25'28") comme :

- 1) lieu de décollage,
- 2) ou... comme point de virage déclaré et réalisé,
- 3) ou/et comme lieu d'atterrissage, ...entre le samedi 1^{er} avril 2017 et le dimanche 27 août 2017.

Validation du vol "Netcoupe 2017"

- Enregistrement "Netcoupe" avant J+48H du vol effectué le jour J,
- Prise en compte seulement de la distance validée Netcoupe ("libre-optimisée" ou "comme prévu") sans application d'aucun coefficient Netcoupe,
- Envoi d'un message d'engagement confirmant cette distance validée à challengebuno@gmail.com dans le même délai.
- Voir en Annexe les commentaires, le règlement "Netcoupe" et le Code sportif FAI,

le précis de dépôt d'un plan de vol VFR pour franchissement de frontière.

Contrôle du vol

- Il se fera par :
- Logger IGC comprenant une déclaration complète du vol (pilote/planeur/itinéraire),
 - Vérification sur See You du fichier IGC téléchargé sur le site Netcoupe concernant la validation de Buno/PV, ou la validation du vol "comme prévu",
 - Vérification du respect de non pénétration des zones d'espace aérien de classe A et P.
- Ces vérifications sont conduites par le Contrôleur des vols du Comité d'organisation.

Actualisation et suivi

Une page sera dédiée "Classement journalier du Challenge des 50 ans de Buno" sur le site internet de l'AAVE, www.aave.fr

Participants

- Participation libre et gratuite ouverte à tout pilote (ou équipage de 2 pilotes) membre(s) d'une association affiliée à la FFVV.
- L'envoi du message d'engagement indiqué ci-dessus implique l'acceptation de ce règlement, l'abandon à tout droit à réclamation et que le choix de la distance validée Netcoupe est définitif.
 - Le nombre de vols par pilote, ou équipage, n'est pas limité, mais chaque vol doit faire l'objet de l'envoi du message d'engagement.

Vainqueur

- Sera vainqueur le pilote (ou l'équipage), représentant l'association dont il est membre, qui a réalisé ce vol.

Récompense

- Un prix sera remis lors d'une cérémonie ayant lieu à l'aérodrome de Buno-Bonnevaux (LFFB) le samedi 16 septembre 2017, à 16h00.
- La nature de cette récompense sera précisée ultérieurement.

Obligations

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

Annexes

Commentaires

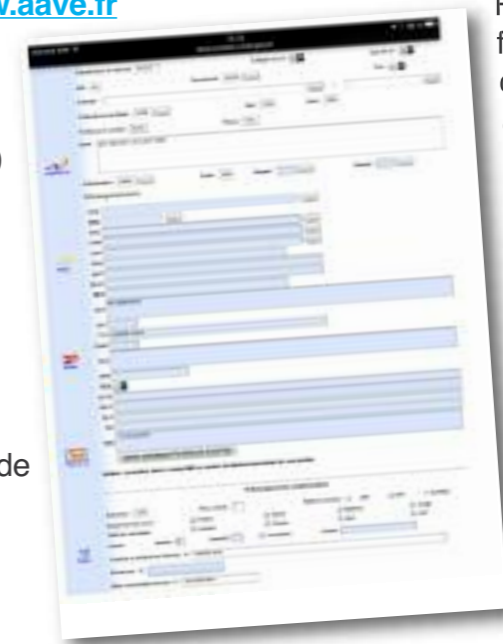
Un vol engagé dans ce Challenge est un vol Netcoupe :

- Dont la distance "libre-optimisée" a LFFB pour lieu de décollage (LFFB/xxx/yyy/zzz/aaa ou LFFB), ou/et a LFFB comme lieu d'atterrissage (DDD ou LFFB/xxx/yyy/zzz/LFFB) ou a LFFB comme étant au moins un point de virage qui a été déclaré et négocié dans les règles (DDD/xxx/LFFB/yyy/zzz/aaa ou DDD), (étant bien entendu que tout vol déclaré mais réalisé comme "non prévu" doit quand même maintenir LFFB comme étant le ou un des points de virage effectivement négociés),
 - ou dont la distance "comme prévu" a LFFB comme point de départ (LFFB/XXX/YYYY/ZZZ/AAA ou LFFB), ou/et a LFFB comme point d'arrivée (DDD ou LFFB/XXX/YYYY/ZZZ/LFFB), ou a LFFB comme étant au moins un des points de virage (DDD/XXX/LFFB/YYYY/ZZZ/AAA ou DDD).
- Rappel : les grands points du règlement de la Netcoupe sont :
- 3 points de virage (PV) maximum,
 - Application du Code sportif FAI en matière de PV et de pénalité (100 fois delta Z) si le dénivelé de 1.000 m maximum entre Pd et Pa est dépassé (par exemple ALT Pd = 4.000 m – ALT Pa=2.000 m P=-200 km),
 - Respect implicite des Règlements de la circulation aérienne.

Règlement de la Netcoupe

Documents à télécharger sur www.aave.fr pour avoir accès aux liens...

- Règlement
 - Note permanente 4.2 : Règlement de la NetCoupe (2017)
 - Annexe B : Enregistrement des performances
 - Annexe C : Contrôles des performances
- Documentations :
- Code sportif FAI (traduit en français)
 - Annexe C de la Section 3 du Code sportif FAI (traduit en français)



Dépôt d'un plan de vol VFR pour franchissement de frontières...

Le plan de vol FPL est obligatoire pour les vols transfrontaliers.

- Dépôt de ce FPL. Il peut être effectué en France en contactant le 0810IFRVFR ou BRIA (bureau de piste) Le Bourget +33 148625314/17 ou en allant sur le site www.olivia.aviation-civile.gouv.fr
- Préavis de ce FPL. Le dépôt doit être effectué au moins 30 minutes avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT). Attention : ce FPL ne peut pas être déposé en vol, (NO AFIL).
- Activation de ce FPL. En vol par contact radio avec un organisme de CTL.
- Pour les vols "intra-Schengen", les vols sont possibles au départ de n'importe où.
- Ne pas oublier de clôturer immédiatement le FPL après l'atterrissage (à destination ou autre).

Cette clôture se fait par contact radio avec un organisme de CTL, ou par téléphone +33 1 56 30 13 01 ou appel de BRIA Le Bourget +33 1 48 62 53 14/17.

– La rédaction du FPL sur le site www.olivia.aviation-civile.gouv.fr est faite point après point. La case Aide explicite tous les codes et les abréviations.

En exemple ci-après se trouve une saisie d'écran du formulaire Olivia pour un dépôt de FPL de Buno LFFB vers Leutkirch EDNL (à voir sur le site de l'AAVE www.aave.fr). Le type d'aéronef est XXXX. En case 18 faire figurer GLIDER/ modèle de planeur.

Pour l'autonomie : faire un calcul pour que cela corresponde à l'heure du coucher de soleil à destination. L'heure estimée du passage de la frontière (par exemple l'Allemagne FIR Langen) est indiquée en case EET de la manière suivante : EET/EDGG0430. ■



Stage

Voltige à Buno-Bonnevaux

Du 17 au 23 avril, l'AAVE organisera un stage Voltige à Buno. Ce stage sera encadré par Rémy Louvel, instructeur voltige et juge international déjà venu il y a quelques années sur notre plate-forme pour former ou entraîner des pilotes.

Le stage est ouvert à tous les pilotes, quel que soit le niveau.

– Vous voulez vous initier à la voltige en effectuant quelques vols de mise en garde et pour apprendre les figures de base... C'est l'occasion de découvrir la discipline avec ensuite une meilleure aisance en vol, une connaissance des limites du domaine de vol sans oublier le plaisir de pratiquer la 3e dimension comme vous ne l'avez jamais encore fait...

– Vous voulez acquérir le premier cycle en

suivant un stage... C'est l'objectif principal de ce stage, permettant d'acquérir les bases de la voltige avec notamment les principales figures : boucle ou looping, tonneau, renversement, vol dos, virage dos, vrille, retournement, rétablissement tombé, rétablissement normal...

– Vous voulez vous perfectionner en ayant déjà le premier ou le second cycle... C'est l'occasion de réviser certaines figures et d'effectuer des programmes Connus ou Inconnus, comme dans le cadre d'une compétition. Pour tous ces cas, ce stage est adapté à vos attentes avec cours théoriques et pratiques. Le type de planeur utilisé sera le DG-500. Si vous êtes intéressé, merci de vous inscrire sur le planning électronique de l'AAVE sur www.aave.fr ■



© F. Besse



© N. Bernolfin



© P. Lemaire

© F. Besse

© A. Crespin

Anniversaire des 50 ans

Le samedi 17 juin 2017, l'AAVE fêtera ses 50 ans de vol à voile sur la plate-forme de Buno-Bonnevaux. A cette occasion, différentes animations auront lieu durant la journée...

Le 17 juin sur le terrain...

Cette classique journée de vol à voile par ailleurs (vols en planeur en remorquage ou treuil, motoplaneur et ULM) comprendra ainsi une exposition statique de planeurs anciens et modernes. Un rallye ouvert à tous et doté de lots permettra de découvrir l'histoire du terrain. Les anciens membres pourront retrouver la troisième dimension lors d'un vol en planeur...

Pour "dimensionner" certains points, l'organisation souhaite évaluer le nombre de membres présents sur le terrain ce jour-là, dans la journée (13h00/20h00 et/ou à la soirée prévue sur le terrain à partir de 20h30. La participation au dîner sera d'environ 25 €/personne (plus de précision prochainement) avec quelques surprises ! Merci de bien vouloir préciser vos intentions pour cette journée via le formulaire (lien en bas de page)... en précisant (oui/non) votre présence sur le terrain dans la journée, au dîner (oui/non) en indiquant le nombre de personnes au dîner.

Si vous connaissez d'anciens membres du club intéressés par cet anniversaire, faites suivre ce numéro de Spirales ou leur

conseiller de prendre contact avec le club sur 50ansbuno@gmail.com

Deux T-shirts "Collector"...

A cette occasion, deux T-shirts sont prévus avec des illustrations signées Antoine Crespin. Ils auront sur le coeur un "logo AAVE" et, dans le dos, une illustration "mono-places" (ASW-28 "6" et Breguet Br-901S) pour l'un et une illustration "biplaces" (Duo-Discus "C4" et Kranich 2) pour l'autre. Dans les deux cas, les T-shirts (100% coton, 190 gr/m² pour les hommes, 150 gr/m² pour les femmes en cols V ou 190 gr/m² en cols ronds) auront un fond blanc (seule couleur proposée). Le prix de vente de chaque T-shirt sera de 15 €, quelle que soit la taille. Pour les hommes, le col est rond. Pour les femmes, le col est en V. Pour rappel : S : 69/50, M : 72/53, L : 74/56, XL : 76/58, XXL : 78/62, 3XL : 80/64, 4XL : 84/68, 5XL : 88/72

Si des T-shirts "femmes" (tailles de S à 3XL) sont commandés, merci de faire une double ligne pour les séparer des T-shirts "hommes" et de prendre contact par mail pour différents choix complémentaires (col, taille).

Un formulaire en ligne a également été mis en place (lien en bas de page) pour pouvoir pré-commander vos T-shirts.

Attention ! La commande sera passée en ce début de mois de mars ! ■

Formulaires en ligne pour le 17 juin et les T-shirts...

https://docs.google.com/a/aerovfr.com/forms/d/1ZqVgtHrroP_mHko1Q9P0CfnDa07_ijLpTebpJfvxbSI/viewform?edit_requested=true
https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScBhd1Akuyzqxqwy9M-3s6tY_RwKhyfh2bbtBa0c4OkJZ9xPA/viewform?c=0&w=1

Réglementation

Certificats médicaux applicables au vol à voile

Le 3 février, la FFVV a diffusé une information sur les certificats médicaux, après avoir validé les données auprès de la DGAC. Dans cette période de transition de la réglementation nationale vers le cadre européen de l'EASA, la FFVV a noté des difficultés à choisir le type de certificat médical qui convient le mieux à chaque pratique véliplane, d'où cette circulaire d'information précisant les aspects réglementaires liés aux certificats médicaux Classe 2 et LAPL.

La circulaire d'information fédérale

La France a fait le choix de transformer les brevets de pilote de planeur (BPP) en Sailplane Pilot Licence (SPL). L'Etat français ne délivre pas de licence LAPL(S) pour le planeur. Cette licence devrait d'ailleurs disparaître très prochainement au niveau européen dans le cadre de la simplification de l'EASA. Deux types de certificats médicaux peuvent accompagner la SPL

1) Certificat médical de Classe 2 : il s'appuie sur des standards internationaux de l'OACI. Il permet la pratique du planeur en

France en tant que pilote ou instructeur, en Europe ou au-delà des frontières de l'Union Européenne. Il est obligatoire pour effectuer des vols en planeur à titre commercial. Un vol commercial est un vol effectué dans un organisme à but lucratif. Un vol d'initiation effectué dans un club loi 1901 n'est pas un vol commercial ! Le certificat médical de Classe 2 est utilisable pour tout type de licence de planeur BPP ou SPL

2) Certificat médical de type LAPL : il s'appuie sur les standards EASA européens. Il permet la pratique du vol à voile en tant que pilote en France et dans l'Union européenne uniquement. Il n'autorise pas les vols en tant qu'instructeur ni les vols exercés à titre commercial (cas des organismes à but lucratif). Il permet les vols d'initiation qui ne sont pas des vols commerciaux lorsqu'ils sont effectués dans une association loi 1901. Le certificat médical LAPL couplé avec une licence SPL restreint cette dernière (pas de vols d'instruction, pas de vols commerciaux,

Type de certificat	Applications	Type de licence	
		Brevet de Pilote de Planeur	SPL
Certificat de Classe 2	<ul style="list-style-type: none"> Pratique de loisir Instruction club et ATO CNVV (bénévoles et professionnels) Vols hors de l'Union Européenne Vols exercés à titre commercial (organismes à but lucratif) 	✓	✓
Certificat type LAPL	<ul style="list-style-type: none"> Pratique de loisir Pas de vols commerciaux dans une organisation à but lucratif Pas d'instruction Pas de vol hors de l'Union Européenne 		✓ (spl restreint)

pas de vols hors de l'Union européenne). cf. tableau ci-dessus.

Les durées de validité des certificats médicaux

Les 2 types de certificats médicaux ont des durées de validité qui diffèrent. La validité de votre certificat médical varie aussi selon la tranche d'âge à laquelle vous appartenez. Avec une validité de 24 mois dès 40 ans et au-delà, c'est le certificat médical LAPL qui est le moins contraignant, tant pour la fréquence de renouvellement que pour les exigences médicales appliquées. cf. tableau ci-dessous.

Les questions que vous vous posez

– J'ai converti mon BPP en licence SPL. Mon certificat médical Classe 2 vient à expiration et je voudrais un certificat médical LAPL. Comment procéder ?

Cet examen est prévu par le règlement. Vous pouvez donc vous présenter dès aujourd'hui chez votre médecin aéronautique et lui demander cette visite

LAPL. Ainsi, lorsque vous choisissez de passer une visite médicale LAPL, les privilèges de votre licence SPL deviennent restreints. Si la case 13 de votre licence SPL est cochée (Autorisé Vol commercial), vous devez demander à la DSAC la suppression de cette mention. Vous n'avez pas d'autres formalités à accomplir.

– J'ai un certificat médical LAPL. Comment faire pour retrouver les privilèges complets de la licence SPL ?

Il vous suffit de repasser une visite médicale de Classe 2 pour récupérer l'intégralité des privilèges rattachés à votre licence SPL, sans formalité supplémentaire.

– Alors, Certificat LAPL ou Classe 2, lequel choisir ?

Si je ne vole pas en dehors de l'Union européenne, si je ne fais pas d'instruction ni de vol commercial dans un organisme à but lucratif, j'ai tout intérêt à passer une visite médicale LAPL car elle est allégée et son renouvellement est plus favorable au-delà de 50 ans. ■

Certificat		Durée de validité		
		60 mois (5 ans)	24 mois (2 ans)	12 mois (1 an)
Classe 2		- de 40 ans	De 40 ans à 50 ans	50 ans et +
	LAPL	- de 40 ans	40 ans et +	



© F. Besse

Vie associative

Chartes Remo et ADA

Deux chartes définissent les usages pour les pilotes de remorqueurs et les usagers de l'Aire D'Accueil (ADA)...

Charte des pilotes remorqueurs

Préliminaires : remorquer n'est pas un dû mais une nécessité pour mettre en vol les membres vélivoles. L'objectif premier n'est donc pas d'augmenter ses heures de vol avion mais de rendre service au club et aux membres vélivoles.

Le chef-pilote est seul habilité à décider de la capacité d'un pilote à remorquer, notamment en début de saison.

Valider sa SEP qu'en faisant du remorquage de façon épisodique n'est pas souhaitable car il est nécessaire de garder son entraîne-

ment hors saison vélivole et de garder certains compétences (navigation). Pour le bon fonctionnement du club, il est nécessaire que les pilotes remorqueurs s'entendent avec courtoisie sur le partage des vols en cas de 2 pilotes inscrits sur la même journée.

L'utilisation de 2 avions simultanément doit se justifier par un certain nombre de planeurs en attente. Si ce nombre devient réduit, on arrête l'un des deux avions. Vouloir remorquer quelques planeurs en milieu de journée peut être utile, pour permettre par exemple une pause au pilote remorqueur principal, mais ne pas oublier que remorquer, c'est aussi sortir l'avion du hangar, faire la prévol, faire les pleins, tenir le carnet de route, nettoyer l'avion, le ranger dans le hangar...

Merci de ne pas oublier ces contraintes !

1) Rôle du pilote : en tant que commandant de bord, il est responsable de toutes les opérations (au sol et en vol) liées à l'usage des Pawnee, avec pour souci principal un niveau de sécurité maximal. Il aura à sa charge toutes les opérations nécessaires à cet objectif, notamment visite prévol, contrôle du câble, essais moteur, remorquage, gestion sur la fréquence des trafics extérieurs, suivi du bilan carburant, lavage de l'appareil, stockage de l'avion, tenue du carnet de route, ouverture et fermeture avec Seine Info.

Le ou les pilotes saisonniers auront de plus la charge du suivi des heures pour les visites périodiques (procédure OSRT à voir avec le mécano).

En cas de problème technique rencontré à la visite prévol ou en vol, en informer le chef-pilote et le mécanicien pour traitement immédiat ou reporté.

2) Activité au quotidien : pour remorquer, il est nécessaire de s'inscrire auparavant sur le planning électronique. Il est possible de s'inscrire en tant que remorqueur principal ou remorqueur de réserve. Pour le bon fonctionnement du club et l'organisation de l'activité, il est indispensable que les pilotes remorqueurs s'inscrivent à l'avance. En cas de problème de dernière minute et l'incapacité d'être présent comme indiqué, prévenir dès que possible le chef-pilote pour trouver un remplaçant.

Si vous êtes remorqueur principal, merci d'anticiper l'arrivée au terrain pour ne pas travailler en urgence ensuite avec des vélivoles souhaitant décoller tôt.

Il est vivement recommandé que le pilote remorqueur soit au briefing mais certaines journées, des décollages (circuits ou voltige) peuvent avoir lieu avant le briefing. Suivre la météo pour anticiper les "bonnes" journées.

Le ou les pilotes remorqueurs ont la responsabilité "d'ouvrir l'activité" avec Seine Info avant toute activité de remorquage.

Merci de ne pas oublier, après la fin des vols (dernier posé d'un planeur y compris s'il revient tardivement par dépannage air),

de clôturer avec Seine Info.

Avant de s'aligner devant un planeur, vérifier visuellement son immatriculation, contrôler l'absence de trolley, noter l'équipage (instructeur à bord d'un biplace ou lâcher solo ?) pour évaluer son expérience, ce qui peut influencer ensuite sur les évolutions possibles et/ou le secteur de largage. Pour les "jeunes" solo, le largage dans le cône de finesse 10 est impératif.

Le contrôle radio avec le planeur est impératif avant le décollage.

Après largage, un message radio doit indiquer le secteur de descente (secteur géographique ou repère connu) vers la vent arrière ("Papa Lima en descente du nord vers la vent arrière 28"). Les messages suivants indiqueront la vent arrière, la base et la finale.

Si les vols locaux sont finis, s'assurer que tous les circuiteurs sont rentrés ou sont en local avant de quitter le terrain.

3) Suivi carburant : les deux Pawnee sont au même standard avec 149 litres de 100LL dans le réservoir. En remorquage en local de Buno, la consigne est d'avitailier après 2h00 de temps moteur. En convoi, il est nécessaire à l'atterrissage à Buno d'avoir au moins 30 mn de vol soit au moins 25 litres à bord, soit 124 litres à consommer durant le convoi et donc environ 2h15 utilisables, ce qui détermine le rayon d'action possible sans vent.

4) Casques : il est préférable que chaque pilote dispose de son propre casque. Dans le cas contraire, emprunter un casque dans le placard Avions mais ne pas toucher aux casques de l'ULM du club.

5) Tenue de la planche de vol : ne pas oublier de prendre plusieurs feuilles pour noter les remorquages effectués en les numérotant. Ne pas oublier d'indiquer s'il s'agit d'un remorqué standard, double, voltige ou demi. Merci de bien tenir la planche avec les immatriculations des planeurs car c'est une sécurité en cas de problèmes de tenue de la planche au starter. En cas de convoi, celui-ci doit être mentionné en bas du log de remorquage. Bien indiquer le tachy maxi en fonction

du dernier avitaillement.

6) Lavage : avant les vols du jour, le pilote doit s'assurer que le pare-brise est propre. En fin de journée, il est impératif de nettoyer l'appareil pour qu'il soit propre pour le pilote remorqueur du lendemain. Bords d'attaque de la voilure et des empennages mais aussi les haubans, le plastron du capot moteur, l'hélice, le pare-brise.

7) Stockage : avion dans le hangar avec les caches Pitot et statiques en place.

8) Documents de bord et planche électronique : après les vols, le pilote doit remplir le carnet de route mais aussi noter le nombre de remorqués (par catégorie) sur la planche électronique se trouvant sur le PC dans la salle pilote.

Si un avitaillement intermédiaire a été fait, il faudra faire 2 lignes pour bien indiquer la prise de carburant à tel tachymètre.

9) Avitaillements : les avitaillements seront indiqués sur le carnet de route en phase avec un compteur tachymètre.

Le plein est à faire à la fin des vols pour que l'avion soit prêt le lendemain matin.

Mise à la masse impérative de l'avion pour tout avitaillement (pince crocodile à placer sur le tuyau d'échappement). Contact pistolet-bouchon de réservoir avant d'ouvrir ce dernier. Ne pas "faire levier" avec le pistolet sur l'orifice du réservoir.

Bien vérifier que le bouchon est bien remis en place.

10) Convoyages : les convoyages doivent être effectués après accord du chef-pilote ou du chef de piste.

Le pilote doit auparavant faire le plein de l'avion, vérifier que le convoyage est possible avec notamment les points suivants : amplitude de temps estimée pour l'aller-retour plus le temps passé au sol pour préparer le décollage, avec comme butée le coucher de soleil. Les 30 mn pour le coucher de soleil aéronautique sont une sécurité mais ne doivent pas être intégrées dans le calcul du temps nécessaire au convoyage, conditions météo sur la route, Notam sur le terrain de destination. Vérification des Notams en route, SUP-AIP.

– avoir la documentation nécessaire au vol

(carte, fiche VAC, carnet de route, licence pilote).

– l'usage d'un GPS est recommandé.

– envisager l'emport d'un câble standard pour ne pas solliciter l'enrouleur et bénéficier d'un câble court plus opérationnel au décollage en l'absence d'aide à l'aile du planeur.

– si besoin de carburant à l'arrivée pour assurer le retour, téléphoner au préalable au gestionnaire pour s'assurer que le plein est possible.

– un briefing avec le pilote du planeur est nécessaire avant de redécoller. Il doit porter sur différents points dont notamment : vitesse maximale de remorquage pour le planeur, choix de la trajectoire au départ, gestion de la radio (sauf pour de courts moments en croisière si le pilote remorqueur a besoin d'un échange avec un terrain, il est recommandé que planeur et avion soient constamment sur la même fréquence), procédure en cas de panne radio, procédure en cas de mise en palier ou mise en descente pour raison d'espace aérien ou de météo.

– s'entendre avec le pilote du planeur, après largage, pour les trajectoires à l'arrivée sur Buno, dont QFU utilisé.

11) Trajectoires en remorqué : plusieurs trajectoires "standard" ont été définies selon les différents QFU à Buno. Pour limiter les nuisances sonores, bien prendre en compte les fermes, hameaux et villages aux alentours. Faire le tour de Boisminard, ne pas survoler Tousson, éviter de passer à l'ouest du chemin de Grimery, etc. Prendre en compte le vent pour la zone de diffusion de l'empreinte sonore.

Pour la voltige, préférer une trajectoire sud, puis est, puis nord avec environ 1.000 ft sur chaque branche afin de survoler des zones peu habitées et arriver parallèlement à la 10/28 pour l'altitude de largage. Dégager vers le sud après largage.

12) Consignes particulières

– ne pas pousser sur les bords d'attaque (tôles fragiles) des Pawnee mais uniquement sur les haubans. Il est possible de pousser sur l'empennage horizontal, au plus près du

fuselage, en s'aidant de la poignée à l'arrière. Ne pas toucher aux saumons fragiles.

– attention lors de la rentrée des avions aux marges en envergure car les saumons, recourbés vers le bas, ne sont pas bien visibles.

– à la prévol, vérifier le niveau d'huile (9 quarts).

– si l'essence doit être coupée (manette sur le flanc droit), il est impératif que la remise en vol soit réalisée par le mécanicien.

Repousser la manette ne suffit pas car la gaine est souple.

– mixture toujours laissée tirée après arrêt moteur.

– entrer à bord si possible par le flanc droit pour éviter de déformer le boîtier des commandes moteur.

– ne pas toucher au réglage des sièges, à fond en arrière. S'adapter au besoin par coussins.

– après démarrage, attendre 150°F aux culasses avant de rouler.

– remorquer portes fermées. Si par mégarde, une porte s'ouvre en vol, la laisser ouverte et poursuivre le vol. Elle ne battra pas et il est impossible de la refermer.

– en cas de position très basse du planeur, le Pawnee peut entrer en ondulations sur l'axe de tangage.

– bien prendre en compte les effets du souffle hélicoïdal lors des démarrages, du roulage et des essais moteur. Prendre en compte le vent pour éviter de souffler les hangars.

– démarrer et surtout arrêter l'appareil toujours face au vent dominant afin que ce dernier puisse refroidir les culasses quand l'avion est au parking.

– ne pas tomber dans la routine, maintenir la vigilance à chaque remorqué.

– en cours de journée, parking des avions en aval du starter et pas dans la zone de cheval de bois, notamment si utilisation de 2 remorqueurs dont 1 restant au sol.

– les journées à circuit, si 2 Pawnee ont été utilisés, à partir de 16h30, il est recommandé que l'un des deux soit avitaillé et mis en attente en cas de déclenchement d'un convoyage air.

13) Hygiène de vie

– Pas d'alcool dans les 8h00 avant un vol.

– Pas de produits stupéfiants.

– Au moins 6h00 de sommeil avant une journée de vol.

– Une pause au moins toutes les 2 heures pour l'avitaillement.

– Ne pas oublier de boire.

Charte des usagers de l'aire d'accueil

L'AAVE a créé l'ADA pour faciliter à ses membres actifs la pratique du vol à voile. Cette aire d'accueil dispose de 60 emplacements environ. Son usage est strictement réservé :

– aux membres licenciés de l'AAVE, à jour de leur cotisation,

– à leurs conjoints et leurs enfants mineurs,

– à leurs invités.

– aux vélivoles et leurs accompagnants lors notamment de championnats et autres manifestations sur le terrain

Le bureau de l'AAVE veille à la bonne tenue et au bon ordre de l'ADA, ainsi qu'au respect de l'application de la présente charte.

1) Conditions d'admission

L'installation sur l'ADA nécessite :

– l'autorisation de l'AAVE.

– l'acceptation des dispositions de la présente charte et l'engagement de s'y conformer.

– la justification d'une assurance Responsabilité civile (RC).

– l'autorisation parentale pour les mineurs non accompagnés de leurs parents.

2) Participation financière

Pour couvrir les frais de fonctionnement de l'ADA, une participation financière est demandée aux usagers.

Le Conseil d'administration détermine chaque année le montant et les modalités de cette participation qui sont affichés au bureau d'accueil et sur le site web de l'AAVE. La participation est payée à l'AAVE le jour de l'inscription.

Les usagers sont invités à prévenir un représentant de l'AAVE de leur départ dès la veille de celui-ci pour régulariser leur compte.

Si vous ne pouviez pas vous inscrire l'année suivante, vous vous engagez, soit à libérer l'emplacement au plus tard le 31 mars de l'année, soit à en acquitter les frais d'occupation pour l'année.

3) Circulation et stationnement des véhicules

L'accès à l'ADA s'effectue en utilisant le chemin d'exploitation qui contourne l'aérodrome par le sud de la piste nord-sud. À la traversée de la trouée d'envol sud, les véhicules doivent marquer le "Stop" et s'assurer, avant de traverser, qu'aucun aéronef n'est en présentation pour atterrir, en tenant compte.

- des planeurs en tour de piste qui peuvent être masqués par les bois situés dans le secteur Sud-Est des pistes.
- des avions en tour de piste qui peuvent être masqués par les bois situés dans le secteur Sud-Ouest des pistes.
- des planeurs qui terminent leur circuit par une arrivée directe, à basse altitude, sur la piste Nord-Sud, face au Nord.

En cas d'activité aéronautique ou non, les véhicules, les piétons, les cyclistes ne doivent pas traverser les pistes, ni stationner en bordure de celles-ci.

Dans l'ADA, seules les voitures, appartenant aux usagers et à leurs invités, peuvent circuler en respectant la vitesse qui est limitée à 10 km/h.

Le stationnement des véhicules se fait uniquement en lisière de l'ADA.

Dans chaque travée, le stationnement des voitures est limité aux nécessités de chargement ou déchargement de matériel, sans entraver la circulation.

L'accès aux différentes travées s'effectue préférentiellement par le chemin d'exploitation côté pistes.

Le chemin de Chantambre est réservé aux piétons et aux vélos. Ces derniers doivent circuler à vitesse modérée.

En cas de sol détrempé, il est recommandé d'éviter la circulation des véhicules pour préserver la végétation.

Pour la travée de la Ruche, seuls les véhicules des usagers, disposant d'une installation, peuvent y pénétrer.

Le lavage des véhicules n'est pas autorisé dans les travées.

La circulation des véhicules doit être réduite au minimum.

4) Installation

La tente ou la caravane et le matériel sont installés à l'emplacement indiqué par un représentant l'AAVE.

5) Tenue et aspect des installations

Chacun évite toute action qui peut nuire à la propreté, à l'hygiène et à l'aspect de l'ADA et de ses installations.

Les emplacements ne doivent pas être délimités. Les arbres et la végétation doivent être respectés.

Dans la travée de la Ruche, sont mis à la disposition des usagers :

- local sanitaire avec douches, lavabos, WC.
- éviers à vaisselle.
- lave-linge et bac à linge.
- Réfrigérateur, congélateur, fours à micro-ondes.

Ces équipements doivent être maintenus propres et en bon état, essentiellement par les utilisateurs et membres de l'AAVE.

Toute dégradation, constatée sur la végétation, les clôtures, les installations est à la charge de leur auteur.

6) Respect du voisinage

Les usagers de l'ADA doivent se conformer aux "règles de bon voisinage".

Les usagers de l'ADA sont instamment priés d'éviter tous bruits et discussions qui pourraient gêner leurs voisins. Les appareils sonores doivent être réglés en conséquence. Les fermetures de portières et de coffres doivent être aussi discrètes que possibles.

Les chiens et autres animaux ne doivent jamais être laissés en liberté. Ils ne doivent pas être laissés sur l'ADA, même enfermés, en l'absence de leurs maîtres qui en sont civilement responsables.

Évitez de faire trop de bruit tard dans la nuit et tôt le matin.

7) Sécurité

– **Premiers secours** : des trousse de première urgence sont mises en place de façon visible.

– **Incendie** : les feux ouverts (bois, char-

bon, etc.) sont rigoureusement interdits. Les réchauds et les barbecues doivent être maintenus en bon état de fonctionnement et ne pas être utilisés dans des conditions dangereuses.

En cas d'incendie, il faut aviser immédiatement les secours et le chef-pilote du jour. Les extincteurs et les bannes sont à la disposition de tous.

Les usagers sont invités à prendre toutes les précautions nécessaires pour la sauvegarde de leur matériel.

– **Vois** : si la direction a une obligation générale de surveillance de l'ADA, les usagers ont la responsabilité de leur installation.

La présence de toute personne suspecte doit être signalée à un représentant l'AAVE.

8) Invités

Après avoir été autorisés par un représentant de l'AAVE, les visiteurs sont admis sur

l'ADA sous la responsabilité des usagers qui les reçoivent et qui les informeront des recommandations en usage. (cf. paragraphe 3. Circulation et stationnement des véhicules)

Une participation financière peut être demandée.

9) Jeux

Les enfants doivent toujours être sous surveillance de leurs parents.

10) Non-respect de la charte

Si un usager perturbe le séjour des autres usagers, ou ne respecte pas les dispositions de la charte, un représentant de l'AAVE peut oralement ou par écrit, s'il le juge nécessaire, mettre en demeure ce dernier de cesser les troubles. En cas d'infraction grave ou répétée de la charte et après avoir été mise en demeure de s'y conformer, l'intéressé pourra être exclu. ■

L'Aire d'accueil de Buno (alias le "camping") dans les années 1970 !



Vol d'onde dans les Alpes



Quelques photos datant notamment du 15 septembre 2016 lors d'un vol de 5h54 depuis Saint-Auban jusqu'au Pelvoux, à 5.000 m, par onde de sud, à bord du Papa Golf...

Photos Pierre Lemaire, avec des clichés pris également en onde aux commandes d'un Duo-Discus.



Ci-dessus et à gauche, le Pelvoux atteint à 5.000 m d'altitude avant un retour à Saint-Auban en ASH-25 "PG"...



**Réservez en ligne
votre 17 juin***



* lien en page 9 de ce numéro de Spirales...

BUNO
BONNEVAUX
50 DE VOL
À VOILE
A N S 1967 - 2017



**Précommandez
vos T-shirts en ligne***

* lien en page 9 de ce numéro de Spirales...