

# Spirales

Buno - Octobre 2016

A l'ouest de la vallée de l'Essonne, le saumon du Duo Discus pointant vers les carrières de Maisse tandis que l'on aperçoit la plate-forme de Buno-Bonnevaux sur la droite...

### Sommaire

#### 2 - Edito

Sur votre agenda en 2017

#### 3 - Les actualités de l'AAVE

Nouvelles diverses

#### 4 - Du côté de l'ADA

Des informations sur l'Aire d'Accueil

#### 5 - Anniversaire

17 juin 2017 pour les 50 ans de Buno

#### 6 - Compétition

Retour sur les Championnats de France

#### 8 - Compétition

Championnats sur E14

#### 10 - Parc de l'AAVE

Arrivée du Twin Astir Tango 41



#### 12 - Vol sur la campagne

Bienvenu à Etampes-Mondésir !

#### 16 - Incidents et accidents

Événements durant la saison 2016

#### 18 - Pour les instructeurs

Modalités pour les FI(S) et FE(S)

### Sur votre agenda en 2017

L'année 2016 a connu un programme d'activités chargé avec l'organisation de plusieurs événements : les "4 jours de Buno" (mai), l'anniversaire des 50 ans de la piste 10/28, le stage "Voler plus vite (fin juin-début juillet)", les championnats de France classe Club (fin juillet). En 2017, plusieurs événements sont déjà au programme :

– **Fin mars**, stage Montagne à Saint-Auban (à confirmer).

– **du 29 avril au 8 mai** se tiendra à Buno-Bonnevaux le rassemblement national annuel de l'association Dédale. Celle-ci regroupe les propriétaires et pilotes de planeurs de collection. Une dizaine de planeurs anciens sont ainsi attendus sur la plate-forme, pour y voler chaque jour de beau temps. Un remorqueur "ancien" devrait s'inviter pour recréer l'ambiance des terrains de vol à voile dans les années 1950.

– **le 17 juin** a été retenu pour fêter les 50 ans de l'aérodrome de Buno-Bonnevaux. Cet événement est traité plus en détail dans ce numéro.

– **du 25 juin au 1<sup>er</sup> juillet**, le Grand Prix de France, une compétition type régates organisée pour la première fois à Buno.

– **du 29 juillet au 5 août**, ce sera la Coupe de France des féminines à Buno. ■

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

**AAVE**

**Aérodrome de Buno-Bonnevaux**

**91720 Buno-Bonnevaux**

[www.aave.fr](http://www.aave.fr)

Tél. : 01 64 99 49 41

#### ■ Un ULM WT9 Dynamic à Buno

Fin octobre, avec un moteur Rotax arrivant en fin de potentiel moteur (1.500 heures), l'Eurofox QN a été arrêté afin que le mécanicien, Olivier Clapin, puisse déposer le moteur avant que ce dernier ne soit transporté à Dreux, chez Avirex, représentant français du motoriste autrichien. Là, le moteur sera remis au standard avant d'être retourné et remonté à Buno pour repartir avec un plein potentiel de 1.500 heures.

Durant cette période d'absence du seul ULM de l'AAVE et sur une idée du chef de centre, il a été envisagé de louer pendant trois mois (du 15 octobre au 15 janvier environ) un ULM de type Dynamic. Pour cela, le club devait s'engager sur un minimum de 50 heures de vol auprès de Finesse Max (Haguenau), distributeur français de la gamme Dynamic d'Aerospool. Après une enquête auprès des membres via internet, près de 25 membres se sont engagés à faire un total de... 116 heures de vol.

En conséquence, le Dynamic devait arriver vers le 20 octobre. Il s'agit d'un Dynamic en catégorie ULM, avec un Rotax 912S de 100 ch avec une hélice à pas fixe, réglé avec un calage "mixte" pour les balades à 200 km/h et la possibilité de remorquer des planeurs monoplaces, puisqu'il est équipé d'un crochet. L'appareil est à train fixe avec une instrumentation standard. Le coût de l'heure de vol (à l'ajustement près en fonction du coût du SP98) sera d'environ 105 €.



#### ■ Le retour du Sierra Mike

Après son accident au décollage, le LS-6 "Sierra Mike" a été réparé par Glider Finish en Slovénie et a retrouvé un aspect quasi-neuf... Pris en charge le 1<sup>er</sup> août, il est revenu le 15 septembre, avec profondeur et poutre de fuselage réparées, et reprise de l'état de surface de la cellule complète.



#### ■ Un DG-300 dans la flotte du club

A la mi-mai, le DG-300 "Victor Roméo" a rejoint la flotte des monoplaces de performances de l'AAVE. Les membres connaissent bien la machine puisqu'elle appartenait auparavant à François Dallaporta, membre du club...

#### ■ Un défibrillateur à Buno

Un défibrillateur, entièrement automatique, sera arrivé au club quand vous lirez ces lignes. Cet appareil portable (1.260 € TTC), analyse l'activité du cœur d'une personne en arrêt cardio-respiratoire. La défibrillation précoce augmente fortement les chances de survie d'une personne en arrêt cardio-respiratoire présentant une fibrillation ventriculaire, principale cause de mort subite chez l'adulte.



## Du côté de l'aire d'accueil

Quelques nouvelles concernant l'ADA ou Aire d'Accueil à Buno...

### Sécurité

En prévision de l'absence prochaine de nombreux campeurs pendant tout l'hiver, il est important de penser :

- à couper le gaz,
- à couper l'arrivée d'eau dès la connexion aux bornes,
- à débrancher et couper l'alimentation électrique.

Par ailleurs il serait souhaitable pour se prémunir de tout risque d'incendie que chaque caravane ou mobil-home soit équipé prochainement d'un détecteur de fumée et d'un extincteur.

### Nouveaux occupants

Accueillons comme, il se doit les "jeunes" nouveaux occupants de l'aire d'accueil :

- Charles-Ivan Chesneau
- Jean-Pierre Lafille
- Benoit Enderlin

### Travaux prévus

Une opération abattage/débroussaillage devrait être programmée cet hiver. Je vous contacterai suffisamment tôt et espère pour cette occasion pouvoir

organiser un "casse croute bucheron" avec la convivialité nécessaire et indispensable.

### Entretien et propreté

Un grand merci :

- à Sabrina qui a la gentillesse de prendre en charge et superviser :

- 1) l'emploi de la femme de ménage,
- 2) l'approvisionnement des produits d'entretien et fournitures diverses,

Ceci n'exclue pas pour autant de prendre soin des installations et intervenir à l'occasion...

Merci...

- à l'équipe d'experts (Frédéric Chemin, François Trouchkine et André Mariani) d'avoir détecté et résolu les mauvaises mises à la masse, occasionnant des décharges électriques dans les douches de l'aire d'accueil.

- et à tous ceux qui pendant l'année ont contribué au bon respect des installations.

### Accueil général

Nous avons pu satisfaire, lors des événements organisés cette année, l'accueil des participants et accompagnateurs. Cela a nécessité un travail important et toujours bénévole qui doit être rappelé :

- rénovations de toilettes près de la salle BOTI,
- installation possible des caravanes et mobil-homes à l'entrée du terrain face au BOTI, grâce à la remise en fonction des bornes de connexion.

### Encombrants

Prenez en charge l'évacuation de vos encombrants, voir pour cela le panneau d'information placé près de l'atelier de Bruno pour y trouver horaires et recommandations concernant la déchèterie de Maisse.

Merci à la personne ayant utilisée la carte d'accès de la déchetterie de la remettre en place à l'accueil... ■ **Antoine Riancho**

Ndlr : à noter l'établissement d'une charte concernant les utilisateurs de l'ADA ou aire d'accueil.



© Antoine Riancho



Le VMA (pour Victor Minié Aéro) 200 Milan, un planeur au début de Buno. Ce planeur serait toujours en état de vol à Amiens...

## Anniversaire

## Les 50 ans de Buno...

En 2017, nous allons célébrer le cinquanteenaire de l'AAVE. La date du samedi 17 juin 2017 a été choisie. Ce sera une journée de rencontre de tous les membres qui ont participé à la vie du Club depuis le transfert de nos activités de La Ferté Alais à Buno. À l'occasion de cette journée, des documents, des photos seront exposés. Un gros travail est réalisé en ce moment par Jean Reymond, Daniel Brauwers et François Besse pour pouvoir éditer un livre sur l'histoire de Buno. À ce titre, nous recherchons toute documentation, photo, etc. permettant d'enrichir ce livre et l'exposition. N'hésitez pas à nous faire parvenir vos documents. D'autre part, nous essayons d'établir un listing des adhérents dont l'unique but est d'inviter les membres de Buno depuis la création du club à cette journée particulière et dont nous avons perdu la trace. N'hésitez pas à nous fournir vos listings (Nom, prénom, e-mail, tél). C'est Daniel

Riou (d.riou@bbox.fr) qui est en charge d'établir le listing final. L'objectif est de lancer les invitations en février 2017. Durant la journée du 17 juin, nous allons faire venir avions remorqueurs d'époque, planeurs modernes et anciens. Une course d'orientation dans la proximité de nos installations avec énigmes historiques à découvrir sera organisée.

Le samedi soir, un repas nous regroupant tous est prévu. Quelques surprises viendront encore!

Nous allons aussi lancer un challenge du vol le plus long en distance qui verra le gagnant récompensé d'un prix que nous espérons conséquent. Ce challenge sera ouvert toute la saison prochaine et le prix sera remis en septembre 2017. Nous vous en préciserons les modalités en début d'année prochaine.

À bientôt sur le terrain. ■

**L'équipe de préparation des 50 ans**



## Compétition

# Championnats de France

**D**u 23 au 30 juillet 2016, se tenait à Buno-Bonnevaux le championnat de France classe Club, championnat "à la maison" donc, après celui de La Roche-sur-Yon (cf. pages suivantes), avec 34 planeurs classe Club sur le terrain, dont 4 participants du club (André, Romain, Colin et Cécile). Côté club, les trois Pégase concurrents étaient placés chaque soir devant les autres monoplaces dans le hangar Perfos afin d'être au plus vite mis en piste le matin après l'ouverture de la grille de départ.

Six épreuves ont été tournées sur huit jours de compétition, celle-ci ayant commencé avec deux AST de 337 et 411 km – et le plus rapide, Eric Soubrier de Chartres, a tourné à presque 103 km/h de moyenne ce circuit en LS-4 !

Ambiance et météo sympas toute la semaine. Des erreurs de ma part sur l'avant dernière épreuve ont fait que j'ai été "vachée" sur la ligne d'arrivée...

Merci aux super dépanneurs !

Encore un concours riche en apprentissage vélivoles, merci à tous pour cette organisation ! ■ **Cécile Bonnet**

### Classement des 5 premiers :

- 1) Eric Soubrier (Chartres), sur LS-4, champion de France classe Club 2016
  - 2) Thibault Alasnier (Orléans), sur Pégase
  - 3) Méric Morel (Biscarosse), sur Pégase
  - 4) Lucas Delobel (Habère Poche), en Cirrus
  - 5) Pierre Roumet (Romorantin), en Libelle
- André Verhulst termine 11<sup>e</sup> avec le Janus T, Romain 12<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup> pour moi-même, et Colin Bruhière finit 31<sup>e</sup> pour son premier championnat de France !

Ndlr : le calendrier sportif 2017 a déjà été publié par la FFVV. L'année prochaine verra la tenue du Grand Prix de France à Buno, du 25 juin au 1<sup>er</sup> juillet et la Coupe de France des féminines du 29 juillet au 5 août.

Photos © Cécile Bonnet





## Compétition

# Championnats sur E14

**A**ux commandes du Pégase E14, Cécile Bonnet a participé à plusieurs championnats durant la saison 2016, dont le championnat de France classe Club à Buno. Voici son retour d'expérience pour deux de ces championnats...

**Championnat de France Junior Châlons Écury-sur-Cooles. 6-13 août**  
Bonne semaine, malgré qu'elle ait commencé avec un triste évènement

– un accident grave au treuil la veille du début du championnat. L'organisation s'est donc montrée un peu sur la retenue au niveau du lancement des machines, mais une bonne communication a été établie sur ce sujet. 43 planeurs étaient en course sur le grand terrain de Chalons-Ecurey, en classes Club et Standard, avec départs au treuil et au remorqueur sur chaque classe. Les décollages sont longs, et les temps

d'attente une fois en l'air aussi. Assez bonne météo sur l'ensemble de la semaine avec 7 épreuves sur 8 jours, mais se terminant parfois très tard avec tous les concurrents dans les champs...

3 vaches dans des champs pour ma part, mais 2 que j'aurais pu éviter suite à des erreurs de ma part...  
*Ndlr : en classe Club, Valentin Leleu-Lambour (Montaigu) est arrivé 1<sup>er</sup> devant Lucas Delobel (Pierrelatte) et Pierre Dubard (Dijon). Cécile Bonnet s'est classée 10<sup>e</sup> sur 34 concurrents.*

## Championnat de France Féminines, 18 m et Libre. La Roche-sur-Yon 9/16 juillet 2016

78 machines étaient présentes pour ce championnat, regroupant les classes féminines, en catégorie 18 mètres et libre. Une flotte de 9 remorqueurs dont 3 ou 4 ULM ont permis des décollages très rapides : 15 minutes seulement pour la classe féminine (22 planeurs).

Une assez bonne météo a régné sur l'ensemble de la semaine, avec 6 épreuves validées sur 8 jours. Quasiment tout le monde avait très peu d'entraînement avant la compétition, étant donné les conditions météorologiques pluvieuses sur la France durant le début de saison.

Pour ma part, des problèmes d'ordre électriques sur le Pégase ne m'ont pas facilité la tâche... Malgré tout, au final, de bonnes épreuves, une très bonne organisation de la part du club de La Roche, et une bonne représentation du club avec Romain et Alain en 18 m, et André en libre. ■ **Cécile Bonnet**  
*Ndlr : en catégorie Féminines, classe Club*

(8 épreuves), Aude Untersee (Rennes) est arrivée en tête devant Magalie de Cachard (Chambéry) et Amélie Audier. Cécile Bonnet est 9<sup>e</sup> sur 22 pilotes. En catégorie 18 m (8 épreuves), le championnat a été remporté par Denis Guérin (Nogaro), devant Jean-Denis Barois (Vinson) et Gilles Navas (Vinson). Alain Mazalera est 9<sup>e</sup>. En classe Libre (7 épreuves), Pierre de Broqueville (Saint-Gaudens) est arrivé 1<sup>er</sup> devant Sylvain Gerbaud (Nogaro) et Valentin Grit (La Roche sur Yon). André Verhulst se classe 11<sup>e</sup>.



Photos © Victor Blin et DR

Ci-dessus, grille de départ à Chalon et une vache dans le même champ pour deux planeurs dont E14. Ci-dessous et page précédente, la grille de départ à La Roche-sur-Yon et l'ensemble des participants, pilotes, dépanneurs, organisateurs... Chapeau !





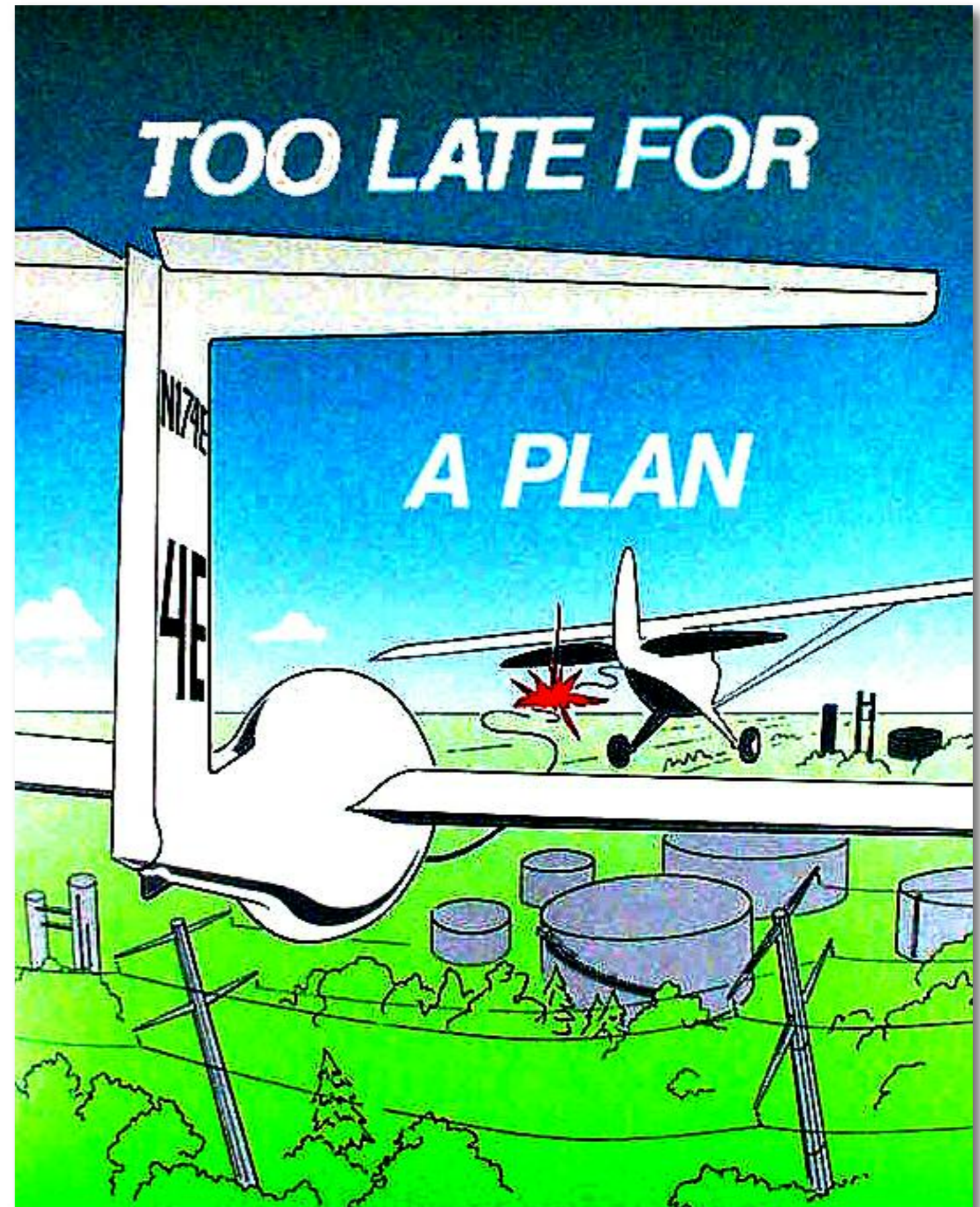
**Flotte**

## Convoi pour un Twin

Le 12 octobre, l'AAVE a intégré à sa flotte le Twin Astir 2, immatriculé F-CLHP, en remplacement du T61 accidenté l'été dernier. Le Tango 41 a été acquis auprès du club "Les planeurs d'Ille-et-Vilaine", implanté à Saint-Sulpice-des-Landes, la "nouvelle" plate-forme véliplane au sud de la ville de Rennes après la fin de l'activité vol à voile sur l'aéroport de Rennes-Saint-Jacques. Accueillie par quelques membres du club local et leur président, Gérard de Péchy, l'équipe de Buno a pu charger l'appareil dans la remorque avant un retour en Essonne. Ce convoi a été assuré par Michel Gastellu, Charles Daffy (et sa voiture...) et Jean-Pierre Dejardin. ■



Photos © JP Dejardin



Too late for a plan... Trop tard pour imaginer un Plan B...  
Une affiche de la Soaring Safety Foundation (USA).

## Campagne

# Bienvenue à Etampes !

Si l'on circule vers l'ouest au départ de Buno, la trajectoire passera évidemment à proximité du terrain d'Etampes-Mondésir, voire s'arrêtera éventuellement sur ce terrain, au départ ou à l'arrivée d'un circuit... Les planeurs ne sont pas normalement autorisés à atterrir à Etampes mais, par souci de sécurité des vols, Buno est toléré car c'est une bonne solution, notamment lorsque les cultures sont hautes ou que cela évite une vache et un convoiage ensuite par la route.

### L'espace aérien autour d'Etampes

La limite des 1.000 m maximum, passant par la garde-barrière bien connu dans la vallée de l'Essonne se poursuit pour passer pile à la verticale de l'aérodrome d'Etampes. Pour bénéficier du FL65, il est donc impératif de passer au sud du terrain, en visant les villages de Méréville ou d'Angerville. Méréville est simple à trouver, il est au bout de la ligne de chemin de fer qui bifurque quasiment à angle droit à Sermaise-en-Gatinais

(un groupe d'éoliennes pour aider à le localiser) en provenance de Pithiviers. Le bosquet qui longe la voie ferrée est bien visible du ciel. Angerville est bien facile également à localiser, c'est le plus gros village au sud de l'aérodrome d'Etampes, imposant une rocade ouest à la N20, la ville étant coincée entre cette artère et la voie ferrée venant d'Etampes. Il faudra d'ailleurs garder cette limite maximale nord pour la trajectoire jusqu'à Santeuil, à l'ouest de l'autoroute menant à Orléans, avant de pouvoir remonter vers le nord-ouest en direction de Chartres. Pour la hauteur par rapport au sol à Etampes-Mondésir, notez que l'altitude du terrain est quasiment identique à celle du terrain de Buno-Bonnevaux.

### Contacteur Etampes

Si vous passez bien au large et au sud du terrain, qui plus est à bonne hauteur (plus de

1.000 m QNH), il n'est pas impératif d'appeler la tour d'Etampes mais mieux vaut être sur la fréquence (119,05 MHz) pour écouter le trafic pouvant arriver de toutes les directions vers cet aérodrome.

Si votre trajectoire est amenée à passer à proximité du terrain :

- vous allez passer à sa verticale et à moins de 1.000 m,
- vous allez passer entre le terrain et la ville d'Etampes à moins de 1.000 m,
- vous êtes à faible hauteur, vers 600 m/sol et vous gardez du coin de l'oeil le terrain d'Etampes au cas où...

...alors un contact s'impose, même si finalement vous passez plus au large ou vous remontez sans avoir besoin de vous y poser. Mieux vaut prévenir et ne pas venir que d'arriver "sans prévenir" à la dernière minute ! Et pour bien arriver, il est préférable – si vous en avez le temps – d'écouter l'Atis, le message enregistré par le contrôle et donnant tous les paramètres en vigueur dont notamment la piste en service. Au fur et à mesure de la journée et en fonction de l'évolution de certains paramètres (le QNH, le vent, la disponibilité d'une des deux pistes, etc.), les messages Atis bénéficient d'une lettre en alphabet aéronautique (Alpha, Bravo, etc.).

### 06 ou 24 pour la piste en herbe

La piste en service est l'élément essentiel pour déterminer votre possible trajectoire d'arrivée. Le circuit de piste pour la 06 ou la 24 se trouve à l'ouest, donc circuit main droite pour la 24 et main gauche pour la 06. La piste en herbe est largement recommandée ! Elle est longue (1.200 m), large (50 m) et permet le dégagement en fin de roulage en virant vers les installations. Notez qu'aux deux QFU, un seuil décalé existe et il faut donc se poser après les V bien visibles dans l'herbe.

Donc, vous avez décidé de contacter Etampes pour annoncer votre passage et/ou votre possible intégration dans le circuit si l'atterrissage devient impératif. Il est donc recommandé de passer dès que possible sur 119,05 MHz (à ne pas confondre avec 119,50...) et d'attendre quelques secondes

avant de parler pour être sûr et certain de ne pas couper un échange radio entre un avion et la tour. Si la fréquence est libre, un échange standard peut-être le suivant :

- Planeur F-CEPN : Etampes du planeur Papa-Novembre, bonjour.
- Tour d'Etampes : Papa-Novembre, bonjour.
- PN : Planeur Janus Fox Charlie Echo Papa Novembre, provenance Buno, destination Chartres, en transition vers 700 m QNH au sud des installations.

Ce pourrait être également :

- PN : Papa Novembre, planeur entre Buno et Chartres, vers 500 m/sol, dans l'est des installations, on souhaiterait se poser chez vous, les consignes.

Si vous avez écouté l'Atis, vous pouvez rajouter le code de l'information, permettant au contrôleur de noter que vous connaissez déjà les paramètres.

- PN : Papa Novembre, planeur entre Buno et Chartres, vers 500 m/sol, dans l'est des installations, on souhaiterait se poser chez vous, avec l'information Charlie.



La tour, dans le premier cas, prendra en compte la présence du planeur, informera éventuellement son équipage de trafics avion à proximité. Il sera alors important de bien veiller la fréquence car le planeur peut être appelé par la tour à tout instant. L'équipage du planeur devra communiquer les grands changements de trajectoire, dans le plan horizontal mais aussi dans le plan vertical. Dans le deuxième cas, le contrôle donnera la piste en service, mettra le planeur en priorité si d'autres trafics motorisés sont dans le tour de piste. Il est alors bon de faire un tour de piste "propre" en annonçant, comme à Buno, la vent arrière, l'étape de base et la finale.

#### Une fois au sol...

Si possible, il est préférable de dégager une fois le planeur posé mais attention aux herbes pouvant être hautes entre les balises de la piste et celles du taxiway. Cela peut rouler partout entre les balises. Au fait, où se poser ? Rappelons que les balises d'une piste sont de couleur blanche et que les balises des taxiways sont jaunes. A Etampes, la piste en herbe est la plus "extérieure" par rapport aux hangars. Le taxiway est coincé entre la piste en herbe et la piste en dur. Si vous n'avez pas pu dégager après l'atterrissage, une fois sorti du planeur, poussez celui-ci en dehors de la piste, sans le laisser entre piste et taxiway mais bien poussé jusqu'au taxiway. Ceci évitera au contrôle de devoir fermer la piste en herbe pour les avions... Une fois posé au sol, laissez la radio sur marche pour écouter d'éventuelles consignes.

Il est temps d'appeler Buno par téléphone pour un dépannage air ou d'utiliser brièvement la radio pour émettre vers un planeur en local de Buno qui transmettra votre demande au starter.

Un "certain temps" ou un "temps certain" plus tard, un Pawnee viendra vous chercher. Il faudra suivre les consignes du contrôle pour mettre en piste le planeur à la dernière minute, pour limiter au maximum la condamnation de la piste en herbe. Donc, auparavant, sur le taxiway, se préparer, convenir avec le pilote remorqueur des consignes

(briefing avant convoyage) à appliquer notamment les fréquences radio sur lesquelles avion et planeur seront à l'écoute. Il se peut que personne ne puisse tenir l'aile au départ. Le pilote du remorqueur mettra donc la puissance sur freins pour obtenir une accélération initiale la plus rapide, pour vous faciliter le maintien des ailes horizontales. C'est le pilote remorqueur qui assurera les échanges radio avec la tour et, une fois hors du circuit et du secteur d'Etampes, annoncera qu'il quitte la fréquence d'Etampes. Il faudra alors basculer sur la fréquence de Buno et confirmer sa présence sur cette fréquence pour assurer le convoyage dans de bonnes conditions jusqu'au largage à proximité de Buno.

#### Quitter la fréquence, un impératif !

Autre cas de figure, vous avez contacté Etampes pour un transit et vous êtes bien à l'ouest du terrain, pour 7 ou 8 km. Surtout ne quittez pas la fréquence pour repasser sur la fréquence circuit sans en avertir le contrôle. En cas d'absence de réponse de votre part, ce dernier pourrait enclencher les "hostilités", considérer que votre absence de réponse peut être dû à un accident, etc. Donc, quand vous vous êtes éloigné du secteur d'Etampes, il faut demander à quitter la fréquence et ne le faire que lorsque vous avez eu confirmation du contrôle que vous pouvez le faire.

– PN : Etampes du Papa Novembre, on est désormais à l'ouest des installations, à 1.200 m, pour quitter la fréquence...

– Etampes : Papa Novembre, vous pouvez quitter la fréquence, bon vol...

Et là, vous pouvez changer la fréquence de votre VHF.

Certains jours, le contrôle n'est pas actif. Ce peut être également le cas à l'heure du déjeuner. L'information Atis permet de le noter, avec un message enregistré annonçant que les services de la navigation ne sont pas assurés et qu'il faut donc pratiquer l'auto-information. Ceci ne doit pas vous empêcher de préciser votre position, votre trajectoire et vos intentions à destination des avions évoluant dans le secteur ou dans le tour de piste. ■

Aérodrome de Buno-Bonnevaux

l'club-house  
**Envol**  
restaurant traiteur

**Envol**  
Commune de Mézières - 91720 BUNO-BONNEVAUX  
Tél. 01 69 23 40 10 - 06 52 26 40 78  
email : lenvolrestobuno@gmail.com - facebook : L'envol Resto





## Sécurité

# Incidents et accidents

**E**n préambule : lors du dernier séminaire des formateurs de formateurs qui s'est déroulé au CREPS de Bourges, avant de nous libérer, le dimanche matin, Francis Clar, le président de la commission Formation-Sécurité de la FFFV, nous a posé cette question :

– “Dans votre club, qui est responsable de la sécurité ?”.

Mais vous connaissez bien entendu la réponse :

– “Oui, c'est chacun d'entre nous !”

La saison n'est pas encore terminée et nous avons à déplorer 4 événements ayant entraîné la casse de deux planeurs et d'une verrière. Au niveau humain, cela aurait pu être catastrophique.

**C4** : le 18 juin, nous avons décidé de faire “Le jour le plus long”. Premiers décollages au début du jour aéronautique et derniers

atterrissages juste avant la limite de la nuit aéronautique. La météo n'était pas bonne, de la pluie et une masse d'air très humide.

Au cours de la journée, il y eut plusieurs interruptions des décollages à cause de la pluie. Vers 21h00, un pilote a tenu à faire le dernier décollage au treuil avec un VI perso alors que la pluie menaçait. A mi-treuilée, il a vu que des stratus bas se formaient au nord, dans le volume du tour de piste 28 main droite.

Il décide alors un tour de piste 28 main gauche et se dirige vers le sud, il aperçoit alors des stratus bas dans le volume de fin de vent arrière 28 main gauche, il décide alors de se poser en 01, s'aligne avec l'intention d'exécuter un rattrapage de plan lorsque soudainement, la verrière s'embue. En réalité, c'est l'extérieur de la verrière qui est recouverte de condensation, la visibilité devient nulle. Le pilote

exécute alors une spirale dans l'espoir de se repérer en regardant par le fenestron ouvert. Finalement, après un retour à une visibilité partielle, le pilote peut remettre les ailes à plat et se diriger vers une culture, le planeur s'arrête sèchement, freiné par son entrée dans un champ de colza... Planeur intact !

Que retenir de cet événement ?

Ce vol a été exécuté dans des conditions météo inhabituelles pour les vélivoles. Le refroidissement de la masse d'air avec le soir qui arrive est propice à la saturation d'une masse d'air très humide, donc à sa condensation (formation instantanée de stratus). La verrière du planeur, plus froide, a accéléré la condensation d'un air à la limite de la saturation.

Ce problème peut se produire lors de dépannages air tardifs dans des conditions similaires d'humidité.

Cela s'est produit lors d'un décollage tôt le matin dans les Pyrénées pour un vol d'onde, le pilote a pu essayer l'extérieur de sa verrière en passant son bras par le fenestron ouvert.

**SM** : le 7 juillet, au décollage en piste 10, le pilote du monoplace SM, lors de la prise de vitesse, ne parvient pas à relever l'aile gauche qui traîne au sol. Le planeur finit par décoller, semble-t-il l'aile gauche encore au sol. Le pilote largue alors le câble et le planeur touche violemment le sol, causant de gros dommages au fuselage et à la profondeur. Le pilote, une fois sorti, constate les dégâts.

Il est abasourdi mais indemne. Le pilote me déclare ne pas comprendre ce qui est arrivé. Il faut savoir renoncer à un vol en commandant de bord si on a, ne serait-ce qu'un doute sur sa capacité à assurer cette responsabilité à un moment donné.

**R56** : le 8 juillet, atterrissage un peu ferme suivi d'un rebond modéré sur Astir, une fois sorti du planeur le jeune pilote s'aperçoit que la verrière est cassée à la suite, sans aucun doute, du choc du dessus de sa tête avec celle-ci. Le pilote se plaint de

maux de tête, mais après une consultation médicale rien n'est décelé.

**T61** : le 21 juillet, un “lâché” malheureux a conduit à la casse du Twin Astir T61. Par bonheur, malgré les deux chocs violents du planeur avec le sol, le pilote n'a pas été blessé, hormis quelques égratignures et légères coupures. Cet événement sera évoqué lors de la prochaine réunion des instructeurs. Deux sujets seront développés consécutivement à cet événement : “Le lâché” et “Le respect des consignes du chef de centre”.

■ **Jean-Pierre Dejardin**

### Avant d'atterrir...

**ZPA** : Zone de perte d'altitude ou Zone de préparation à l'atterrissage

**Tout** : Train, Trafic.

**Va** : Vent, Vitesse (VOA), Volets.

**Bien** : Ballasts.

**Continue** : Ceintures, mais aussi les Bretelles à resserrer, Compensateur.

**Raoul** : Radio (fréquence et volume) et annonce. ■

### La main sur la poignée de largage

La Fédération française de vol à voile préconise, dans son manuel de lancement des planeurs au treuil, de garder la main sur la poignée de largage du câble pendant le treuillage. Même si le décollage remorqué est moins dynamique que le décollage au treuil, il nécessite néanmoins une grande vigilance pendant le roulement. Garder la main sur la poignée de largage permet au pilote de larguer le câble plus rapidement si une aile touche le sol (1).

(1) Voir aussi à ce sujet les rapports du BEA sur les accidents lors du décollage au treuil et en remorqué des planeurs immatriculés F-CGCQ et F-CBDD, disponibles sur <https://www.bea.aero>

# Réglementation

## Pour les instructeurs...

### ■ Réunion Sécurité-Formation

La réunion Sécurité-Formation organisée par la FFVV à Paris, chaque hiver, à l'attention des instructeurs, aura lieu le 10 décembre. Inscription nécessaire, contacter Benoit. Repas pris en charge par la FFVV.

### ■ Remise à niveau FI(S)

Lors du week-end des 15 et 16 octobre, Francis Clar, président de la commission Formation-Sécurité de la FFVV, a animé un stage de remise à niveau FI(S) ou Flight Instructor (Sailplane). Une douzaine d'instructeurs, dont un de Beynes et un de Saint-Rémy, ont suivi ce stage. Ont été abordés à cette occasion les avancées réglementaires (licences), le logiciel Gesasso, les facteurs humains, la pédagogie lors de l'utilisation du simulateur, le retour d'expérience et l'accidentologie, les espaces aériens, les nouveautés documentaires.

### ■ Réglementation pour les FI et FE

Profitons de cet espace pour reprendre une information diffusée récemment par la commission Formation-Sécurité de la FFVV (Lettre d'information n°16-08 du 26 septembre 2016). Ceci permettra d'éviter de chercher ces informations quand votre qualification arrive bientôt à expiration...

### - Quand effectuer la prorogation de ma qualification FI(S) ?

La qualification FI(S) est valide 3 ans. Vous pouvez effectuer la demande de prorogation de votre FI(s) 12 mois avant la date de fin de validité, sous réserve de répondre à 2 des 3 conditions suivantes :

- 1) 30 heures ou 60 vols de formation comme FI(s) dans les 3 ans,
- 2) Un stage de remise à niveau FI(S) organisé par l'ATO du CNVV dans la période de validité de la qualification,
- 3) Une évaluation de compétence avec un FIE(S) examinateur d'instructeurs dans les 12 mois précédents la prorogation.

(\* Cette dernière évaluation est au minimum obligatoire pour la 3<sup>e</sup> prorogation, soit tous les 9 ans !

Donc n'attendez pas le dernier moment !

### - Quand effectuer la prorogation de mon autorisation FE(S) ?

L'autorisation FE(S) est valide 3 ans. Vous pouvez effectuer la demande de prorogation de votre FE(S) 12 mois avant la date de fin de validité, sous réserve de répondre aux conditions suivantes :

- 1) Répondre aux conditions du FI(S),
- 2) Avoir conduit au moins 2 épreuves pratiques, contrôles de compétence ou évaluations de compétence chaque année.

3) Participer, au cours de la dernière année de la période de validité, à un stage de remise à niveau d'examineur FE(S) organisé par l'ATO du CNVV,

(\* Faire la preuve, au cours de la dernière année de la période de validité de ses compétences à un pilote inspecteur I-FE(S) ou à un examinateur expérimenté S-FE(S) en faisant passer un examen ou une partie d'examen pratique, un contrôle de compétence ou une évaluation de compétence en tant qu'examineur.

(\* Cette évaluation de compétence, ne pouvant s'effectuer à 3 personnes dans un planeur, le pilote inspecteur I-FE(S) ou l'examineur expérimenté S-FE(S) remplacera le candidat dans cet exercice.

Donc n'attendez pas le dernier moment !

### - Stage de remise à niveau

(ancienne appellation : stage Actu)

La nouvelle réglementation met en place l'autorisation d'exercer comme examinateur (Autorisation FE : "Flight Examiner").

La délivrance de cette autorisation fait l'objet d'une formation dans le cadre de l'ATO. Pour proroger ou renouveler l'autorisation FE(S), il est obligatoire de suivre un stage de remise à niveau qui est ciblé sur la fonction examinateur et donc significativement différent du stage de remise à niveau FI(S). L'ATO a élaboré plusieurs stages qui répondent à cette exigence. Vous en trouverez le détail ci-dessous. Néanmoins, afin de ne pas augmenter le nombre de jours de formation rendus nécessaires pour les prorogations ou les renouvellements des diverses qualifications et autorisations, la FFVV a créé des stages offrant la possibilité de grouper les remises à niveau FI(S) et FE(S) en deux jours (stages de type 3 et 4) au lieu de trois.

#### 1) Stage de remise à niveau FI(S) :

Ce stage de 2 jours remplace l'ancien stage Actu et concerne la population des FI(S) en prorogation ou en renouvellement.

Ce stage peut aussi être utilisé pour la prorogation ou le renouvellement des ITP ou ITV qui ne sont pas encore convertis.

#### 2) Stage de remise à niveau FE(S) :

Ce stage d'une journée est nouveau et n'avait pas d'équivalent dans l'ancienne

réglementation. Il est exclusivement dédié aux FE(S). Il a pour objectif la remise à niveau indispensable pour prolonger l'autorisation FE(s) et doit être suivi dans les 12 derniers mois du mandat FE(S).

### 3) Stage de remise à niveau simultanée FI(S) + FE(S) :

Ce stage de deux jours est nouveau et permet aux FI(S) qui sont également FE(S) d'effectuer pendant ces deux jours les stages de remise à niveau simultanée de leur FI(S) et de leur FE(S). Ce stage est réservé aux FI(S) qui sont également FE(S) et qui sont dans la dernière année de leur mandat FE(S).

A l'issue de ce stage deux attestations seront délivrées : une remise à niveau FI(S) et une remise à niveau FE(S).

### 4) Stage Mixte de remise à niveau conjointe de FI(S) et de FE(S) :

Ce stage de 2 jours est nouveau et permet au FI(S) d'obtenir une attestation de remise à niveau FI(S) et aux FI(S) qui sont également FE(S) d'obtenir deux attestations : une FI et une FE. Ce stage est plus souple car il ne sépare pas les différents types d'instructeurs ou d'examineurs mais il a l'inconvénient d'exiger la présence de deux intervenants lors de la seconde journée.

A l'issue de ce stage, une ou deux attestations selon le cas seront délivrées.

Remarque : les stages 3 et 4 ont une durée de 2 jours alors que leur programme, qui est une somme des formations délivrées dans le cadre des stages de type 1 et 2, devraient logiquement s'étaler sur 3 journées. Afin de rester dans le cadre de la réglementation tout en n'imposant pas une durée de formation trop longue, ces programmes ont été densifiés et présentent de ce fait l'inconvénient de laisser moins de place aux discussions qui sont une des richesses des programmes des stages de type 1 et 2.

Le portail des formations du CNVV présentera le calendrier des futures formations. N'attendez pas le dernier moment pour vous positionner sur un de ces stages. ■

<http://www.cnvv.net/atocnv>

<http://www.ato.cnvv.net>