

**“Je deviens
pilote
de planeur”**



**Tout ce qu'il faut
savoir pour suivre
une formation SPL
à Buno-Bonnevaux**

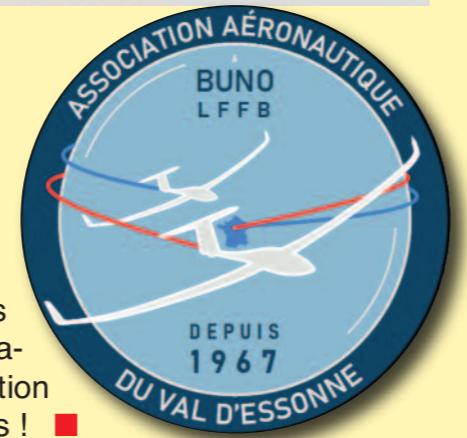




Bienvenue à Buno !

Bienvenue dans le milieu vélivole... Vous venez de rejoindre l'Association aéronautique du Val d'Essonne (AAVE), l'un des 160 et quelques clubs de planeur en France et vous allez suivre une formation menant à la licence européenne de planeur, dite SPL (Sailplane Pilot

licence). Ce document est destiné à vous informer sur les différentes phases, théorique et pratique, de cette formation passionnante. Bons vols ! ■



Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Une formation théorique | 3 |
| – eLearning | 3 |
| – examen théorique | 3 |
| Une formation pratique | 4 |
| – les compétences | 4 |
| – cursus de la formation pratique | 5 |
| – le PASS | 5 |
| – vidéos pédagogiques | 6 |
| – simulateur et motoplaneur | 6 |
| – compétences + | 6 |
| Des bourses (moins de 25 ans) | 7 |
| Une journée type | 8 |
| – briefing et mise en piste | 8 |
| – visite prévol et CRIS | 8 |
| – se préparer pour son vol | 9 |
| Quelques précisions | 10 |
| – Quelques spécificités à Buno-Bonnevaux | 10 |
| Des outils à votre service | 12 |
| – Gesasso | 12 |
| – App FFVP | 12 |
| – Planeur Info et Actions vitales | 12 |
| – Site de documentation | 12 |
| L'après SPL | 13 |
| Se bâtir une culture Sécurité | 14 |
| – facteurs humains et TEM | 14 |
| – bonnes pratiques | 14 |
| – Rex et CRESAG | 14 |
| – la culture juste | 14 |
| Un glossaire | 15 |
| Annexes | 16 |

Une formation théorique...

Avant de pouvoir piloter seul un planeur, il est nécessaire d'acquérir un certain nombre de connaissances. Cet apprentissage théorique se déroule durant toute la formation avec, à l'issue, un examen à passer. L'obtention de celui-ci est recommandé avant d'être lâché, c'est-à-dire de voler seul à bord (vol en solo). Il deviendra obligatoire pour l'obtention de la SPL. Ces connaissances théoriques vous seront utiles pour la formation pratique. Il est nécessaire de les acquérir en amont des vols pour connaître le vocabulaire et les concepts techniques associés aux leçons pratiques.

Un eLearning pour apprendre à son rythme

Le moyen le plus approprié pour acquérir ses connaissances théoriques est un eLearning fédéral, passant en revue toutes les notions nécessaires pour pouvoir passer l'examen théorique dans de bonnes conditions. Ainsi, à votre rythme, chez vous ou ailleurs, vous pouvez découvrir les différents thèmes :

- Réglementation,
- Performance humaine,
- Météo,
- Communications,
- Principe de vol des planeurs,
- Procédures opérationnelles,
- Performance et préparation du vol en planeur,
- Connaissance générale des planeurs,
- Navigation.

Ce cursus est découpé en 10 étapes progressives vous amenant au niveau exigé par la réglementation européenne. Vos instructeurs suivront votre progression et seront présents pour vous apporter une aide.

L'accès à cet eLearning se fait via le site internet de la FFVP, soit www.ffvp.fr item Boutique.

Se préparer à l'examen théorique

C'est aussi un moyen de traçabilité de votre apprentissage car le responsable pédagogique (RP) de votre club ne vous inscrira à l'examen théorique que si vous avez suivi l'ensemble de la formation théorique et qu'il est certain que vous avez le niveau pour présenter cet examen.

Un eLearning pour apprendre sur ordinateur ou sur tablette quand on le souhaite...

Le RP doit ainsi émettre une recommandation vous autorisant à passer cet examen. Ce dernier est du type QCM (Questions à Choix Multiples).

Auparavant, vous aurez pu vous entraîner avec deux examens blancs mis à disposition des stagiaires. En fonction de vos disponibilités, l'examen théorique se passera directement dans les locaux de votre club, en présence d'un examinateur responsable de son bon déroulement et avec le logiciel Wingu.

L'examen comprend 120 questions pour un total de 4h35, durée largement supérieure à ce

qui est nécessaire en pratique. L'examen peut être passé en une seule fois ou en plusieurs modules.

Il comprend une partie commune à toutes les disciplines aéronautiques et une partie spécifique au vol en planeur.

Si vous êtes déjà titulaire d'une licence de pilote d'avion, hélicoptère ou ballon, vous n'aurez pas besoin de passer la partie commune (Droit aérien, Facteurs humains, Météorologie et Communication). L'examen théorique a une validité de 24 mois. Il faut doncachever votre formation dans les 24 mois suivant l'obtention de la licence.

Une formation pratique...

La durée de la formation pratique est variable. Elle dépend de plusieurs éléments dont les conditions météorologiques dans votre région mais aussi de votre assiduité, de votre présence régulière au club, etc. Il ne s'agit pas d'accumuler des heures de vol en instruction mais d'acquérir des compétences.

Quelles compétences ?

On dénombre 7 compétences nécessaires à maîtriser. Les compétences techniques (savoir et savoir-faire) sont au nombre de trois :

- **Connaissances (CNS)** : ce sont les connaissances théoriques acquises via l'eLearning et complétées par les briefings de vos instructeurs au fur et à mesure de la formation pratique. Il s'agit ainsi d'acquérir un Savoir.

Le savoir-faire se décline en deux compétences :



– **Pilotage (PIL)** : il s'agit d'apprendre à piloter un planeur au moyen des commandes de vol, de gérer une trajectoire, de contrôler quelques paramètres (vitesse, altitude, position dans l'espace, etc.)

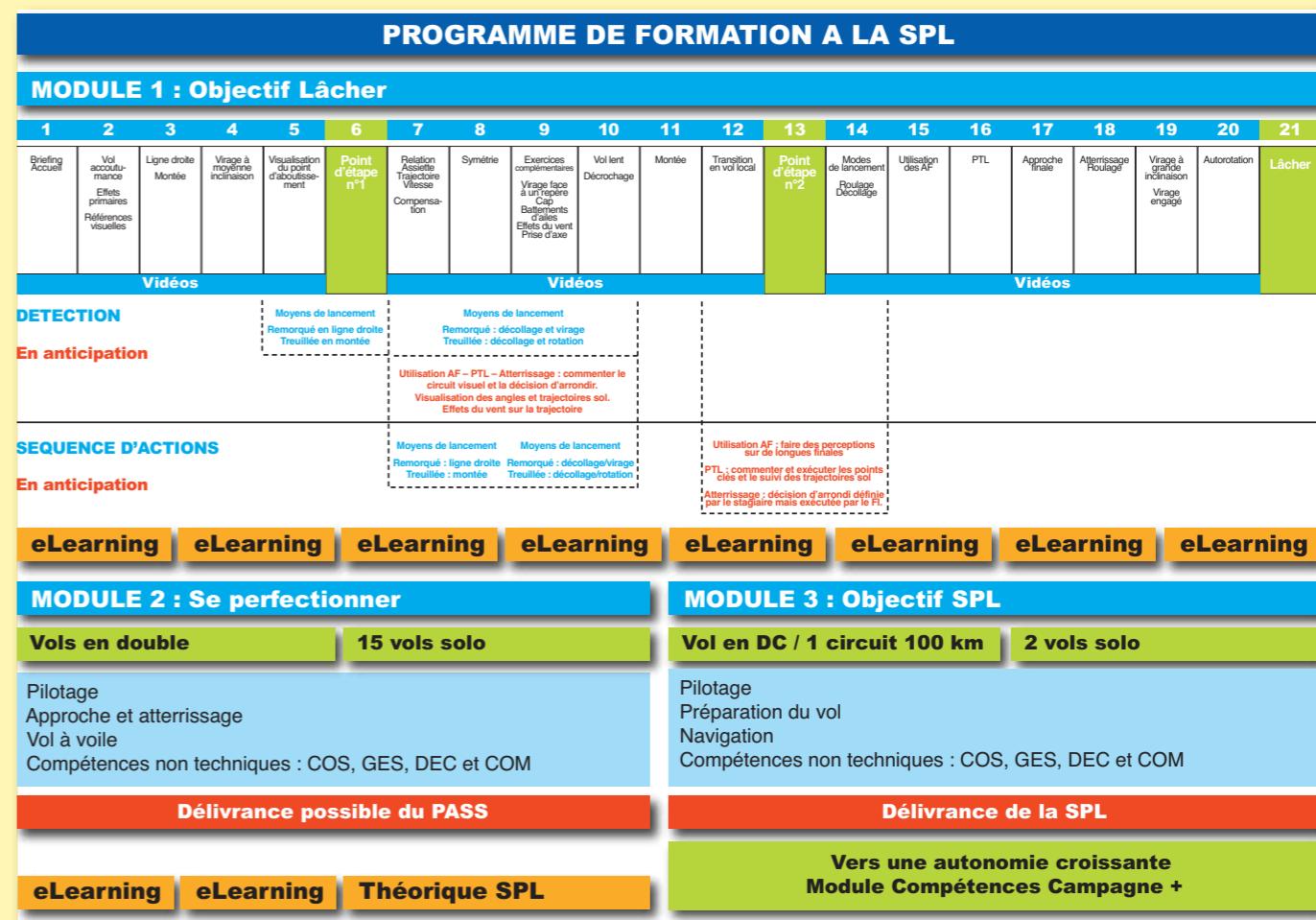
– Procédures (PRO) : quelques procédures à suivre sont nécessaires pour assurer une bonne sécurité des vols. Ce sera par exemple la visite prévol, permettant avant de voler de contrôler le bon état de fonctionnement de votre planeur mais aussi du parachute. On peut également citer la lecture d'un CRIS, une check-list à contrôler avant tout décollage pour éviter tout oubli, ou celle nécessaire avant d'effectuer un atterrissage.

Tout aussi indispensable est le savoir-être, regroupant les compétences non-techniques :

- Communication (COM) : c'est le relationnel entre les différents pilotes, entre vous et votre instructeur mais aussi avec le contrôle aérien. C'est l'art de savoir utiliser la radio avec la phraséologie adaptée pour se faire comprendre et éviter tout malentendu sur la fréquence.

– Conscience de la situation (COS) : il s'agit d'être bien conscient de votre environnement et des évolutions possibles pour anticiper vos décisions. Par exemple, noter une dégradation météorologique progressive (le vent forcit...) vous obligeant à abréger un vol, mais aussi la présence d'autres trafics, le survol de zones plus ou moins hospitalières, etc.

- Gestion de la charge de travail (GES) : en vol, il y a plusieurs tâches à effectuer : piloter, s'orienter, analyser la météo, écouter la fré-



quence, etc. Il n'est pas possible de les mener toutes de front mais il faut savoir les séquencer et les hiérarchiser dans le temps.

- **Prise de décision (DEC)** : c'est la faculté d'un pilote à prendre la bonne décision, après avoir analysé les différentes possibilités pour retenir la plus adaptée.

C'est l'ensemble de ces compétences (savoir-savoir-faire et savoir-être) qu'il faudra acquérir au fur et à mesure de votre progression, avec l'aide de votre instructeur.

Comment se déroule une formation pratique ?

Elle suit un cursus identique quel que soit votre club ou votre instructeur. La formation a été découpée en trois modules. Le premier, centré sur la pratique du pilotage, a pour objectif votre lâcher, grand moment pour un pilote et une étape vers la licence SPL. Le module 2 est une phase de perfectionnement vers une autonomie en local de l'aérodrome. Le module 3 est une initiation au vol sur la campagne et débouche sur l'examen pratique effectué par un examinateur pour délivrer la licence de pilote de planeur (SPL). Ce module accentue l'apprentissage en

matière de navigation et de vol à voile avec un possible atterrissage dans un champ (“aller aux vaches” dans le jargon du pilote de planeur). Le programme de la formation, schématisée sur l’illustration ci-dessus, montre les 3 modules et leur contenu. 18 leçons sont ainsi prévues pour le module 1 avec deux points d’ étape permettant de faire le point sur votre progression avant d’atteindre le lâcher.

Une étape intermédiaire et facultative, le PASS

Après le lâcher et un certain nombre de vols en solo, il est possible d'obtenir le PASS. C'est une autorisation à voler en solo sans supervision d'un instructeur. Ce PASS, facultatif, est délivré par le responsable pédagogique du club et n'est valable que dans ce club. Il vous donne une première autonomie pour voler dans un rayon de 30 km autour de l'aérodrome, sans extension possible (emport d'un passager par exemple). Le PASS peut ainsi être une étape intermédiaire pour les plus jeunes. Lâchés à 14 ans, ils doivent attendre d'avoir 16 ans pour obtenir la licence SPL. Le PASS leur donne une autonomie encadrée.

Vidéos pédagogiques à visualiser avant vos vols

Pour mieux vous préparer à chaque séance de vol, des vidéos “Briefings avant vol” sont disponibles en ligne avec toutes les leçons prévues dans le module 1 de votre formation. Il est nécessaire de visionner chaque vidéo avant la leçon en vol pour être plus efficace.

Concrètement, la formation pratique se déroule avec un instructeur et un planeur biplace. La leçon comprend un briefing, avec éventuellement l'usage du simulateur, la leçon en vol et un débriefing après vol. Lors du briefing, l'instructeur rappellera le contenu de la leçon en vol, les concepts et vocabulaires utilisés, complétant ou expliquant le contenu de la vidéo associée. Il expliquera le déroulement du vol.

En vol, il vous fera la leçon avec explications et démonstration avant de vous laisser les commandes.

À l'issue du vol, dès la descente du planeur, il pourra vous faire un premier débriefing sur les points positifs et ceux à travailler pour la séance suivante. Vous pourrez consulter votre fiche de progression, avec les commentaires de l'instructeur, dans Gesasso, outil de gestion des pilotes et stagiaires (voir plus loin).

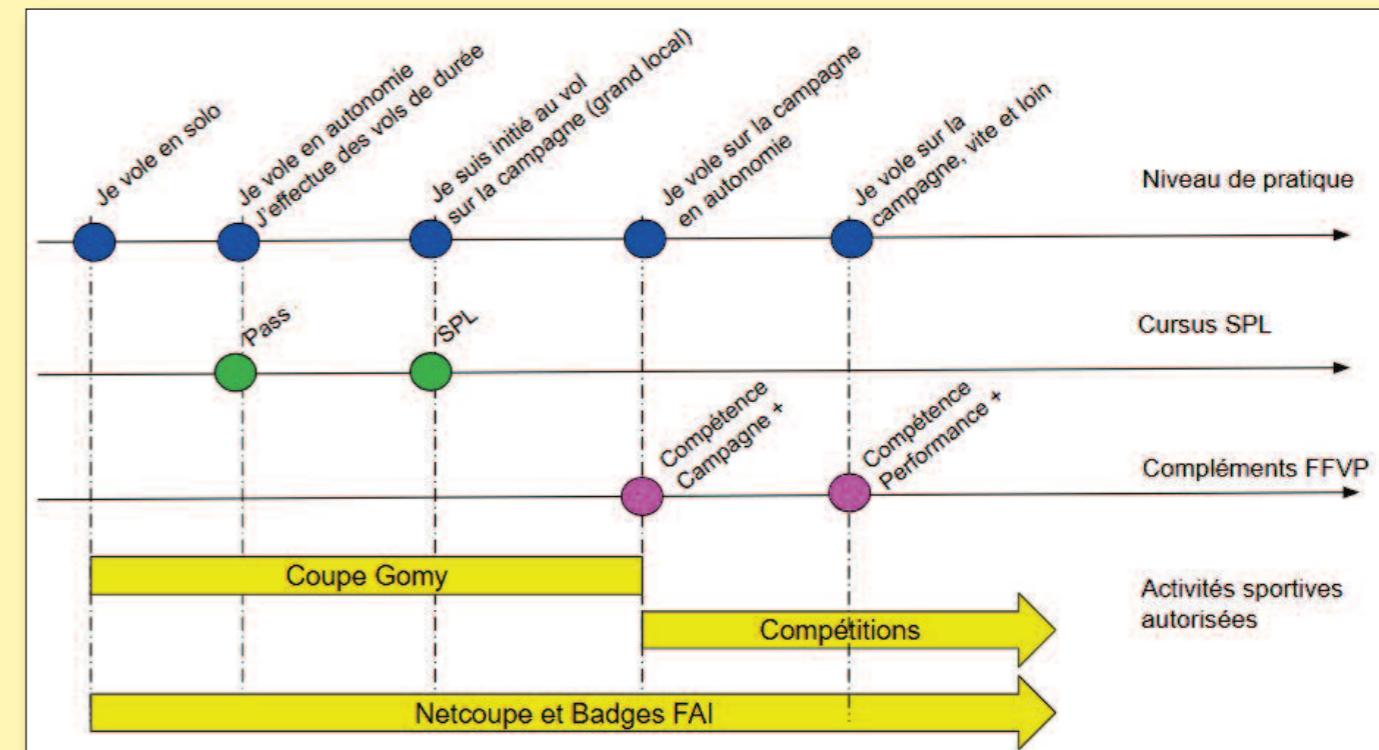
Simulateur et motoplaneur

Pour accélérer certaines phases d'apprentissage pratique, deux moyens peuvent être très utiles si votre club en dispose.

Le premier est le simulateur de vol, permettant d'effectuer la leçon sans les contraintes du vol (contraintes météo ou trafic, disposition en tandem avec l'instructeur derrière, etc.). Il est possible de figer la situation et de recommencer plusieurs fois de suite la même évolution. Ainsi, une fois en vol, une partie de l'apprentissage aura déjà été acquise, offrant une meilleure efficacité. Un autre moyen utile peut être l'utilisation d'un motoplaneur (ou TMG pour Touring Motor Glider). Ce dernier peut être utilisé pour enchaîner des tours de piste ou s'entraîner à l'atterrissage en campagne.

Compétences +

La SPL est une licence européenne, régie par l'Agence européenne pour la sécurité de l'Aviation civile (EASA). C'est donc un compromis réalisé avec une vingtaine de pays dont les conditions de vol sont très différentes. Le niveau "vol sur la campagne" correspondant au module 3 de la formation à la SPL apporte les bases pour commencer à s'éloigner de l'aérodrome en



sécurité. Cependant, cela n'est pas suffisant pour exploiter pleinement les possibilités de circuit en planeur. Donc, un module supplémentaire intitulé Compétences Campagne+ est proposé après l'obtention de la SPL. Il est destiné à vous perfectionner pour aller "plus vite et plus loin" en circuit sur la campagne. ■

Les différents niveaux de compétence obtenus au fur et à mesure de l'apprentissage.
La Coupe Gomy est réservée aux jeunes compétiteurs. Les complément Compétences Campagne + et Compétence Performance + permettent de progresser au-delà de la SPL.

Vidéos Briefing Formation à la SPL



Toutes les vidéos disponibles sur

<https://www.youtube.com/channel/UChxrbYw32jvwkRNcpTkAIOQ>

Des bourses (-25 ans)

Pour aider au financement de la formation des futurs jeunes pilotes de planeur, la Fédération Française de Vol en Planeur (FFVP) attribue chaque année des bourses.

Accessibles jusqu'à l'âge de 25 ans, elles permettent au jeune pilote de recevoir, au cours de sa progression, jusqu'à 1.500 € d'aide. Ce sont les clubs qui effectuent les demandes auprès de la fédération.

On distingue les bourses sur objectif et les aides particulières pour les jeunes méritants. Certaines de ces aides sont majorées pour les titulaires du BIA (Brevet d'initiation aéronautique).

Les montants (2023) sont les suivants

- **Lâcher** : 100 €
 - **PASS Planeur** : 150 € (200 € si titulaire du Brevet d'initiation aéronautique).
 - **SPL** : 150 € (200 € si titulaire du BIA).

Les aides complémentaires et aides à la performance sont les suivantes :

– Obtention de la compétence Campagne + :
300 €

- Obtention de l'autorisation Voltige simple ou avancée : 200 €

– Premiers 1.000 km sur la campagne déclarés sur la Netcoupe en tant que commandant de bord : 200 €

- Participation à un 1^{er} championnat officiel (régional, inter-régional, national ou voltige) : 200 €

Enfin, 100 bourses d'un montant unitaire de 100 € sont attribuées à la fin de chaque année, afin de favoriser la pratique au profit des jeunes les plus méritants, dévoués ou défavorisés. ■

Nota : le BIA concerne les collégiens et lycéens passionnés d'aviation. Il s'agit de suivre durant un an des cours de culture aéronautique pour obtenir un diplôme mais également, de rencontrer des professionnels et, parfois, de vivre un premier vol en planeur. Le BIA peut se substituer au théorique SPL pour les conditions d'attribution du PASS

Une journée type...

Chaque club a son propre mode de fonctionnement. Voici celui en vigueur à Buno-Bonnevaux...

Briefing général et mise en piste

La journée débute généralement par la sortie du matériel. C'est là que le concept de "sport collectif" prend tout son sens car il faut être plusieurs pour sortir, avec attention et méthode, les planeurs des hangars où ils ont été imbriqués la veille.

Après avoir retiré les housses de protection, il faudra ensuite "équiper" les planeurs, c'est-à-dire installer les batteries nécessaires à l'alimentation électrique de l'instrumentation et mettre en place les parachutes.

Les planeurs seront ensuite emmenés en piste selon la piste utilisée ce jour, déterminée en fonction des prévisions de vent.

C'est alors l'heure du briefing. Il y sera question des prévisions météorologiques du jour, de consignes particulières, d'informations sur l'espace aérien, de points de sécurité et aussi de l'affection des machines, c'est-à-dire la répartition des planeurs en fonction des pilotes brevetés, des stagiaires et des instructeurs.



Un sport collectif,
dès qu'il s'agit de sortir
et rentrer les planeurs
des hangars, mais aussi
lors de la mise en vol...

Visite prévol et CRIS

Avant de voler, une visite prévol de chaque planeur devra être réalisée par le commandant de bord. Votre instructeur vous montrera comme se déroule une telle inspection avec les points spécifiques à surveiller. Il s'agira de suivre le recto de la check-list CRIS pour vérifier que le planeur est en bon état, que tout est prêt avec notamment l'adjonction de gueuses si besoin pour un bon centrage du planeur. Vous ne devez pas oublier non plus un bob et des lunettes de soleil, protections obligatoires à bord d'un planeur pour éviter insolation, fatigue et troubles visuels.

Selon la météo du jour, les vols débuteront en tout début d'après-midi. Votre instructeur vous indiquera la période prévue pour votre leçon en vol. Avant ou après, vous participerez à la mise en vol des planeurs. Il faudra vous former aux modes de lancement utilisés par le club (décollage au treuil ou derrière un aéronef remorqueur) et acquérir les connaissances avant de "tenir l'aile". Cette dernière action reste capitale pour la sécurité de l'attelage au décollage et impose une courte formation par un instructeur ou un pilote confirmé. Voir en annexes, l'affiche des recommandations pour "l'aide à l'aile".



Se préparer pour son vol

C'est votre tour de voler ! Il faut donc vous installer à bord. Auparavant, il faudra enfiler le parachute dont l'utilisation vous sera expliquée. Il est important de bien s'installer dans le cockpit car de cette installation dépend la qualité et la précision de votre pilotage. D'abord vous devez régler votre siège afin d'avoir accès à toutes les commandes dans leur plein débattement, et aux instruments du tableau de bord sans difficulté, ainsi qu'à la poignée de largage du câble et celle(s) d'éjection de la verrière. Vous devez également, pour être dans un état confortable, effectuer avant chaque vol les mêmes réglages en hauteur (réglage du dossier, coussins ?) afin de conserver des références visuelles semblables d'un vol à l'autre. Il faut également vérifier le réglage du palonnier. L'instructeur vous aidera à trouver la bonne installation.

Avant de décoller au treuil ou derrière un remorqueur, il faudra consulter le verso du CRIS avec les points clés à vérifier avant tout lancement. Votre instructeur énoncera ces vérifications mais progressivement, ce sera à vous de les appliquer. Vous avez décollé, vous êtes en vol, câble largué, c'est la découverte de la troisième dimension, de nouvelles sensations, l'apprentissage de la représentation dans l'espace pour se repérer. Ce monde nouveau, à découvrir progressivement, peut parfois entraîner un "mal de l'air". N'hésitez pas à prévenir votre instructeur si c'est le cas. Plusieurs vols seront

Une courte formation est nécessaire avant d'être habilité à tenir l'aile d'un planeur au décollage...

peut-être nécessaires pour que les symptômes disparaissent.

Pour voler de façon efficace, il faut être en bonne condition physique. Si la fatigue est ressentie, n'hésitez pas à le mentionner. Votre instructeur reprendra les commandes, vous laissant le temps de vous reposer avant de poursuivre la leçon. 45 mn de vol pour les premières leçon est déjà une grande durée...

Prévoir la leçon suivante...

Une fois l'atterrissement effectué, un premier débriefing oral effectué, il faudra en fin de journée ramener les planeurs aux hangars et les ranger avec méthode pour ne pas les abîmer. Auparavant, ils auront été "déséquipés" (batterie, parachutes), lavés (pour supprimer les impacts de moucherons qui peuvent dégrader l'état de surface) et houssés pour une meilleure protection. Il restera encore en fin de journée une partie administrative, assurée par l'instructeur, à savoir le remplissage du carnet de route du planeur et de votre carnet de vol, puis la fiche de progression sur le logiciel Gesasso. C'est à ce moment que votre instructeur reverra avec vous les éléments du débriefing effectué à l'issue de la séance de vol. Il vous indiquera quelle étape de l'eLearnig préparer et quelle vidéo voir ou revoir pour la séance suivante. ■

Quelques précisions

Voici quelques informations complémentaires pour faciliter votre intégration au sein de l'AAVE et aussi faciliter la tâche des bénévoles (dirigeants, instructeurs, remorqueurs, etc.) qui animent l'association.

Un planning des vols

Pour faciliter l'organisation des vols et notamment s'arranger pour optimisation l'adéquation entre le nombre d'élèves et le nombre d'instructeurs, il est bon d'anticiper votre présence sur le terrain. D'où un planning numérique accessible de chez soi où vous devez vous inscrire, au moins la veille (au plus tard vers 19h00). Ceci permettra d'anticiper les journées à forte activité. Selon votre "statut", il faut s'inscrire en tant que stagiaire, ou pilote breveté souhaitant faire tel ou tel type de vol.

Le planning des vols est accessible à partir du site internet du club (<https://www.aave.fr>) dans la partie réservée aux membres. Il vous faudra un mot de passe, qui vous sera transmis lors de votre inscription, et l'accès se fera ensuite avec les trois premières lettres de votre nom suivi de votre numéro GIYAV (également transmis lors de votre inscription). Ensuite, il suffit de cocher votre "statut", la ou les dates de votre présence programmée. Si vous changez d'avis ou si les conditions météorologiques ne sont pas propices et que vous souhaitez annuler votre présence, merci de corriger le planning en conséquence.

Ci-dessous, la page pour s'inscrire sur le planning de l'AAVE...

| Planning de FRANCOIS BESSE | | | | | | | |
|----------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------|------------------------|
| Chef Pilote | Instructeur Planeur | Instructeur 14h | Instructeur SF25 | Instructeur Réserve | Formation Instructeur | Instructeur Voltige | Indisponible |
| Ramorleur Journée | Ramorleur 10h-15h | Ramorleur 10h-17h | Ramorleur 14h-19h | Ramorleur 14h-17h | Ramorleur réserve | Indisponible | |
| Elève Pilote | Elève Vol Campagne | Elève SF25 | Passport Découverte | Entrainement Local | Elève Instructeur | Voltige | Situations Inusuelles |
| Circuit 15m | Circuit 15m | Circuit Biplace | Circuit Propriétaire | | | | |
| Pilote VL Club | Pilote VL Club Voltige | Pilote VL Club SF25 | 1 VL Perso | 2 VL Perso | Pilote Stage GTA | | |
| SF25 09h-11h | SF25 11h-13h | SF25 13h-15h | SF25 15h-17h | SF25 17h-20h | SF25 matin | SF25 après midi | SF25 journée |
| SIMU 09h-11h | SIMU 11h-13h | SIMU 13h-15h | SIMU 15h-17h | SIMU 17h-20h | SIMU matin | SIMU après midi | SIMU journée |
| Travaux divers | Occup. Atelier Ouest | Occup. Atelier Est | Stage Montagne | Organisation CdF | Part. Expo/Méeting/Fête | Accueil Groupe / SIMU | Accueil Groupe / PISTE |
| Dim 1 Jan | Mar 1 Fév | Mer 1 Mar | Sav 1 Avr | Lun 1 Mai | Jeu 1 Juil | | |
| Lun 2 Jan | Jeu 2 Fév | Ven 2 Mar | Dim 2 Avr | Mar 2 Mai | Ven 2 Juil | | |
| Mar 3 Jan | Ven 3 Fév | Sun 3 Mar | Lun 3 Avr | Mar 3 Mai | Sun 3 Juil | | |
| Mer 4 Jan | Sav 4 Fév | Dim 4 Mar | Mer 4 Avr | Jeu 4 Mai | Dim 4 Juil | | |
| Jeu 5 Jan | Dim 5 Fév | Mer 5 Mar | Mer 5 Avr | Ven 5 Mai | Lun 5 Juil | | |
| Ven 6 Jan | Lun 6 Fév | Lun 6 Mar | Jeu 6 Avr | Sun 6 Mai | Mer 6 Juil | | |
| Sab 7 Jan | Mer 7 Fév | Mar 7 Mar | Ven 7 Avr | Dim 7 Mai | Mer 7 Juil | | |
| Dim 8 Jan | Jeudi 8 Fév | Mer 8 Mar | Sun 8 Avr | Lun 8 Mai | Jeu 8 Juil | | |
| Lun 9 Jan | Ven 9 Fév | Jeu 9 Mar | Dim 9 Avr | Mar 9 Mai | Ven 9 Juil | | |
| Mar 10 Jan | Sab 10 Fév | Ven 10 Mar | Lun 10 Avr | Mer 10 Mai | Sun 10 Juil | | |

L'information au sein du club

Selon leur contenu, les informations diffusées au sein du club peuvent passer par plusieurs canaux. Il y a notamment :

- **le site internet du club** pour toutes les informations générales sur l'association. Il donne accès à la partie Membres pour accéder à des fonctionnalités complémentaires comme le planning du club, les manuels de vol des planeurs, les comptes rendus de réunion du Conseil d'administration, l'état de votre compte pilote, la liste des médecins agréés pour passer votre visite médicale, etc.

- **le Facebook de l'AAVE** permet de diffuser l'actualité récente, des informations sur des événements récents ou à venir prochainement, l'avancée de travaux ou de projets en cours, l'organisation d'un stage particulier, etc.

- **la Newsletter de l'AAVE** vous sera adressée par mail, avec des informations plus détaillées sur l'activité du club, des stages, des animations, etc.

- **le Whatsapp du club** permet une liaison rapide vers tous les membres, pour une consigne particulière mais ce peut être aussi un lien d'échange inter-membres.

Créditer son compte

Pour la bonne marche de l'association, il est nécessaire que votre compte Pilote demeure dans le vert. Vous avez accès à votre compte dans la partie Membres du site internet de l'AAVE, avec l'item Créditer son compte. Ceci vous permet d'accéder à l'application SmartGlide et de connaître l'état financier de votre compte. Si



votre compte est négatif ou sur le point de l'être, il est possible de le créditer via l'application sécurisée et l'usage d'une carte bancaire.

Sortie et rentrée des planeurs

Le matériel coûte cher et il faut donc en prendre soin. Cela doit être notamment le cas durant la sortie ou la rentrée des planeurs dans les hangars. Cette opération doit être dirigée par un instructeur ou un pilote expérimenté. Il faut être concentré et attentif aux consignes du responsable de la manœuvre car c'est là que l'on peut endommager un planeur, voire blesser un membre.

Lorsqu'une manœuvre est en cours, il ne faut pas pousser les portes du hangar car le bruit ainsi généré ne permet pas de s'entendre et donc de passer les consignes de sortie/entrée des planeurs.



Pour remorquer les planeurs en piste, des trolley sont utilisés à l'arrière du planeur pour faciliter son déplacement. Une fois le planeur en place, il faudra retirer ce trolley.

Véhicules de piste

Pour remorquer les planeurs vers la piste en service, des "golfettes" à moteurs thermique ou électrique sont utilisées. Si vous n'avez pas le permis de conduire (B), vous devez obligatoirement disposer de l'Attestation scolaire de sécurité routière (ASSR), soit le premier diplôme avant le permis de conduire.

Mais ce n'est pas tout. Une formation, courte mais nécessaire, vous sera donnée pour les deux types de motorisation.

Mise en piste

Pour remorquer les planeurs vers le seuil de la piste en service, il faudra au moins 2 personnes (l'une dans la golfette, l'autre en bout d'aile), voire 3 pour la piste 01 qui est en descente (afin d'éviter que planeur ne ratrappé le véhicule dans la descente).

Là, encore, il faut faire preuve de vigilance, observer l'avancement du planeur, allez à la bonne vitesse, ne pas être distrait (pas d'usage du téléphone portable). Un powerpoint vous permettra de noter toutes les consignes de mise en piste en fonction des différentes pistes utilisables à Buno-Bonnevaux. ■

Des outils à votre service

Plusieurs outils pédagogiques vont vous accompagner lors de votre formation. Nous avons déjà vu l'eLearning pour la partie théorique et les vidéos "Briefings avant vol" pour la partie pratique. Il faut en présenter d'autres...

Gesasso

C'est un logiciel fédéral assurant de nombreuses fonctions. C'est là qu'est conservée votre fiche de progression, vous permettant de consulter les commentaires de vos instructeurs et de suivre l'état d'avancement de votre formation. Vous pourrez si vous le souhaitez imprimer votre fiche. Vous y trouverez également une planche de vol récapitulant toutes vos séances de vol. Une fois breveté(e), vos licences et qualifications y seront présentes, avec des alertes quand certaines butées calendaires vont être atteintes (par exemple la validité de votre visite médicale).

App FFVP

Cette application mobile, téléchargeable gratuitement sur votre smartphone, vous rappelle l'état de votre licence, de vos qualifications. Elle vous propose un parcours sportif, votre carnet de vol, le statut des différents membres de votre

club (stagiaire, instructeur, breveté, remorqueur, etc.) ainsi que l'état de vol ou non des aéronefs.

Documentation

Le site www.ato.cnvv.net peut vous renseigner sur de nombreux points réglementaires sans parler de documents pédagogiques ou liés à la sécurité des vols.

Planeur Info

Diffusée en version numérique, la revue trimestrielle de la FFVP vous renseigne sur l'actualité de la pratique. Tous les numéros sont consultables sur www.ato.cnvv.net

Actions vitales

C'est le nom d'un bulletin numérique destiné aux instructeurs mais que tout le monde peut lire ! Il y est question de réglementation, de pédagogie, de sécurité des vols, de bonnes pratiques... Tous les numéros sont consultables sur www.ato.cnvv.net

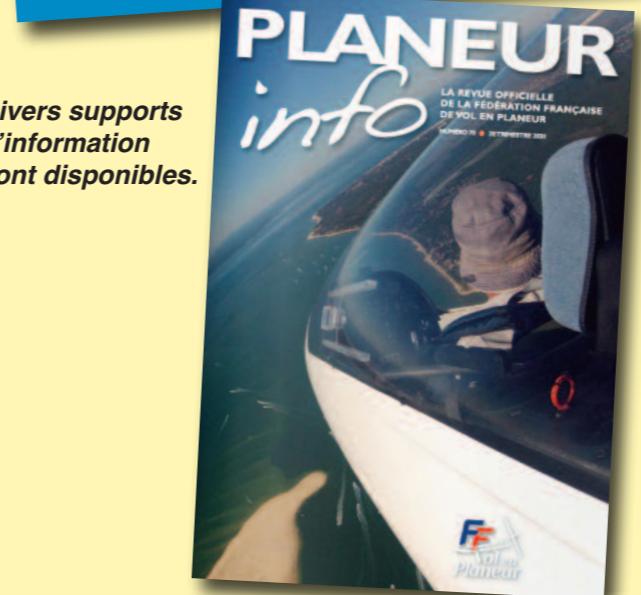
Webminaires

Des conférences en ligne sont régulièrement proposées à tous les licenciés, sur différents domaines sans oublier des compétitions. ■

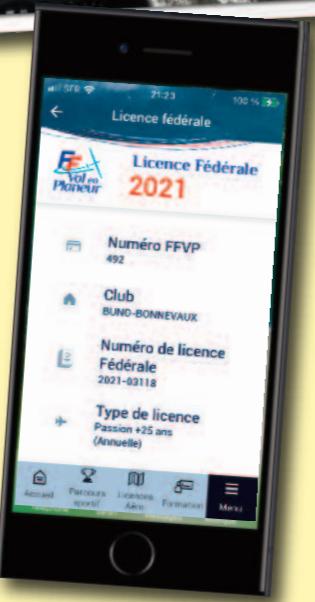
The screenshot shows the GESASSO software interface. At the top, there's a navigation bar with links for 'GESASSO', 'Ma fiche', 'Stagiaires', 'Association', 'Planches de vol', '[Aide]', 'BESSE Francois', and 'Se déconnecter'. Below this is a sidebar with 'Formations suivies' (BENOIT PILLON - PPL(A) - TMG (pour pilote avion PPL)), 'Derniers profils visités' (Francois BESSE), and a 'Documents de référence' section with a 'Documents et formulaires' link. The main content area is titled 'BUNO-BONNEVAUX - Association' and shows a list of members. At the bottom right is a small 'Aide' button.



Divers supports d'information sont disponibles.



En plus de l'application fédérale, disponible sur Google Store ou Play Store, il y a également le site internet et le Facebook de la FFVP.



L'après SPL

Si le lâcher est une étape dans votre formation, obtenir la licence de pilote de planeur n'est pas une fin en soi ! Chaque vol est une nouvelle découverte, l'occasion de progresser dans le pilotage et c'est sans fin, d'où l'intérêt du vol en planeur. Plusieurs possibilités s'offrent à vous une fois la SPL en poche :

– **Progression machines** : en fonction de votre expérience, vous pourrez piloter au fur et à mesure des planeurs de plus en plus performants ou équipés de dispositifs additionnels comme une motorisation pour décoller ou pour assurer un retour au terrain si les conditions météorologiques rendent la fin du vol difficile.

– **Pilote VI** : vous aimez partager votre passion du vol ? Après une certaine expérience acquise, il vous sera possible d'effectuer des vols d'initiation (VI) au profit de votre club, pour faire découvrir la magie du vol en planeur à des non-initiés.

– **Montagne ou plaine** : le vol en montagne est spécifique et s'avère différent du vol en plaine dans plusieurs domaines : vol de pente, vol en onde. Un apprentissage s'impose donc. Il en sera de même pour un pilote formé en montagne et souhaitant pratiquer en plaine, avec moins de repères pour assurer la navigation.

– **Diplômes de performance** : plusieurs diplômes sont proposés qu'il s'agisse de distances parcourues en vol sur la campagne (300, 500, 750, 1.000 km...) ou en altitude (3.000, 5.000 m).

– **Compétition** : plusieurs niveaux de compétition sont possibles, du régional à l'international.

– **Voltige** : si vous voulez maîtriser votre planeur dans toutes les positions, la voltige s'offre à vous, jusqu'à la compétition. Une initiation à la voltige peut déjà parfaire votre aisance à bord.

– **Moniteur simulateur** : la simulation et la pédagogie vous attirent ? Il est possible de devenir moniteur simulateur pour assurer quelques leçons de pilotage au bénéfice de stagiaires, pour mieux les préparer aux leçons en vol. Devenir moniteur simulateur peut être un bon tremplin pour devenir par la suite instructeur.

– **Instructeur** : vous avez envie de faire partager vos connaissances et de former de nouveaux pilotes, un stage de formation s'impose pour devenir instructeur ou FI(S). Vous pourrez ensuite également devenir examinateur ou FE(S). ■

Se bâtir une culture Sécurité

Comme toute activité comportant de la vitesse (énergie cinétique) et de la hauteur (énergie potentielle), des risques existent. Il faut donc les connaître, les analyser et mettre des parades pour limiter leurs conséquences.

Facteurs humains

En aviation, plus de 80% des incidents et accidents ont une cause humaine. D'où le développement ces dernières décennies d'une nouvelle discipline, les facteurs humains (FH). Il s'agit de mieux cerner les capacités et les limites de l'être humain, pour le rendre plus performant et palier ses éventuelles défaillances.

Pratiquer le TEM

Cet acronyme (Threat and Error Management ou gestion des erreurs et des menaces) désigne une pratique issue du monde professionnel et qui se met en place dans nos clubs. Il s'agit d'anticiper les erreurs ou les menaces à venir durant votre vol. Cela consiste à identifier les risques pouvant survenir et ainsi prévoir de les atténuer pour les rendre acceptables ou de renoncer au vol si cela n'est pas possible. Exemple : si des orages sont prévus dans l'après-midi, il faudra anticiper la fin des vols et la rentrée des planeurs dès les premiers signes de la dégradation météorologique.

Les "bonnes pratiques"

Il est nécessaire également d'appliquer des "bonnes pratiques", un ensemble d'usages et d'attitudes assemblés au fil des décennies et considérés comme indispensables. Ces règles de l'art ne sont pas forcément traduites dans des procédures strictes, il peut s'agir de conseils pratiques transmis oralement par vos instructeurs. Un pilote averti en vaut deux !

Rédiger des Rex ou un CRESAG

L'erreur étant humaine, chaque année, des erreurs sont commises par des pilotes. Il est donc essentiel de les partager avec les autres pilotes pour alerter toute la communauté vélivole et prévenir les mêmes erreurs. D'où l'intérêt d'un Retour d'Expérience (Rex) qui existe à plusieurs niveaux, celui de votre club avec l'intervention recommandée d'un Correspondant Sécurité, au niveau national avec un recueil fédéral de tous les

Rex afin d'améliorer la sécurité des vols. Dans certains cas, au-delà du Rex, si la sécurité a été mise en jeu, une notification obligatoire devra être faite auprès de l'administration de l'Aviation civile, c'est le formulaire CRESAG ou Compte rendu d'événement de sécurité de l'Aviation générale.

De la culture juste

Ce concept repose sur une analyse factuelle et bienveillante d'une erreur humaine. C'est une composante essentielle de la culture de sécurité. Elle repose sur un climat de confiance devant inciter les pilotes à donner des informations sur une erreur commise, sans risque de sanction (sauf s'il y a eu transgression volontaire) afin de ne pas dissimuler un événement. Il ne s'agit donc pas de juger mais de comprendre et d'éviter une répétition de l'erreur. Exemple : si un pilote fait un atterrissage "dur", il doit le mentionner car la machine a pu être endommagée et un risque important peut survenir au vol suivant.

S'informer

Pour augmenter votre culture de sécurité en tant que pilote de planeur, il est nécessaire de s'impliquer, notamment en consultant différents documents. Ce peut être la lecture des Rex figurant sur le site fédéral ou des rapports d'accidents mis en ligne par le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'Aviation civile (BEA). ■



Glossaire

Avec notamment une réglementation européenne rédigée initialement en anglais et l'usage répandu d'acronymes en aviation, voici un glossaire pour s'y retrouver...

- **AESA** : Agence européenne de la sécurité de l'Aviation civile. Voir EASA.
- **Aller aux vaches** : jargon pour "atterrissage en campagne".
- **CRESAG** : Compte Rendu d'Événement de Sécurité Aviation Générale, notification obligatoire auprès de votre DSAC/IR de tout événement (incident, accident) jugé grave.
- **CRIS** : Check-list permettant de vérifier que tout est en ordre sur votre planeur avant de partir en vol.
- **DGAC** : Direction générale de l'Aviation civile.
- **DSAC** : Direction de la Sécurité de l'Aviation civile. La DSAC dépend de la DGAC.
- **DSAC/IR** : délégation régionale de la DSAC.
- **DTO** : Declared Training Organisation, Organisme de formation déclaré (auprès de sa DSAC/IR). C'est votre club.
- **EASA** : European Union Aviation Safety Agency, voir AESA.
- **FI(S)** : Flight Instructor (Sailplane), instructeur planeur
- **FE(S)** : Flight Examiner (Sailplane), examinateur planeur
- **FLARM** : FLight AlaRM, équipement électronique présent sur tout planeur et remorqueur destiné à alerter les pilotes d'un risque de collision avec un aéronef ou un obstacle répertorié.
- **GESASSO** : logiciel de gestion fédéral pour les clubs (GES ASSOciation) afin de suivre notamment les formations
- **PASS** : Passeport autorisant au solo sans supervision, possibilité d'obtenir un PASS avant la SPL.
- **PIC** : Pilot In Command (commandant de bord).
- **Planche** : enregistrement des vols lors du décollage. Tenir la planche...
- **Plume** : aile du planeur (jargon). Tenir la plume...
- **Pompe** : une ascendance (jargon).
- **Représentant du DTO** : responsable du DTO. En règle générale, le président du club.
- **REX** : Retour d'Expérience, démarche visant à partager des expériences qui peuvent être utiles à d'autres pilotes.
- **RP** : Responsable pédagogique d'un DTO. En règle générale, le chef-pilote.
- **SFCL** : Sailplane Flight Crew Licensing, réglementation européenne régissant les licences et qualifications des pilotes de planeur.
- **SPL** : Sailplane Pilot Licence, brevet européen de pilote de planeur.
- **TMG(A)** : Touring Motor Glider (Airplane), qualification motoplaneur sur la licence avion.
- **TMG(S)** : Touring Motor Glider (Sailplane), qualification motoplaneur sur la licence planeur.
- **TVBCR** : Tout Va Bien Continue Roger, formule mnémotechnique pour la check-list à faire avant de rejoindre le tour de piste pour atterrir en planeur.
- **VERDO** : Formule mnémotechnique permettant de préparer un atterrissage en campagne (voir "aller aux vaches").
- **WINGU** : logiciel permettant à un candidat à la SPL de passer l'examen théorique dans son club. ■

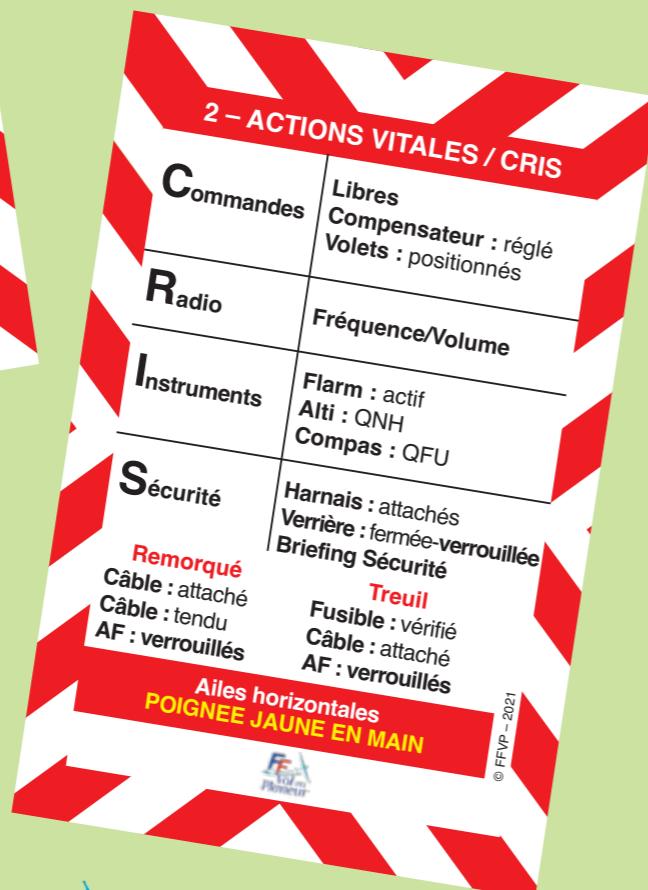


CRIS !



LE CRIS est constitué de quatre phases dont les trois premières s'effectuent bien avant le décollage :

- **Préparation du planeur**
- **Avant de monter à bord**
- **À bord**



La quatrième s'effectue juste avant le décollage :

- **Actions vitales ou CRIS**

Il y a donc un RECTO et un VERSO à lire.

L'un ne va pas sans l'autre.



Avant d'entrer en vent arrière

T
V
B
C
R

Tout...

Train sorti,
Trafic en vol et au sol...

va...

Vent (orientation et force),
VOA, volets...

bien...

Ballasts vides



continue...

Ceintures serrées,
Compensateur réglé...
Cockpit en ordre

Roger !

Radio



Alarme FLARM à midi ?

Votre FLARM
prend en compte
votre trajectoire,
pas votre cap !



AIDE AU DECOLLAGE

Les 10 recommandations

- 1 – Avant de tenir l'aile d'un planeur pour son décollage, je dois avoir reçu une **formation spécifique** par un instructeur.
- 2 – Cette formation sera inscrite sur ma **fiche de progression** par l'instructeur.
- 3 – Je dois vérifier **l'absence sur le planeur de trolley, housse, éclisse, cache-Pitot, sangle dépassant de la verrière...**
- 4 – Il me faut vérifier la **fermeture et le verrouillage** de la ou des **verrières**.
- 5 – Je dois m'assurer que les **aérofreins sont rentrés et verrouillés**.
- 6 – Le pilote a-t-il son **bob** et ses **lunettes de soleil** ?
- 7 – Le **câble est-il tendu** convenablement ?
- 8 – Je m'assure que la **piste est libre** et qu'il n'y a pas d'aéronef en finale aux différents QFU.
- 9 – Si tout ce qui précède est correct, je peux lever l'aile quand le pilote donnera son accord pour le décollage avec son **pouce levé**. J'accompagnerai le planeur lors de son accélération en courant à côté et en soutenant l'aile par le bord de fuite sans la retenir.

Dans le cas contraire, je ne lève pas l'aile et j'indique au pilote la raison

- 10 – Si le planeur est **ballasté**, le pilote vous expliquera **la procédure spécifique** à suivre.



Évaluez votre niveau de sécurité

LE BAROMÈTRE SÉCURITÉ DU PILOTE Quel est votre niveau de sécurité ?

Heures de vol

Nombre de vols

Mode d'emploi

Reliez vos heures de vol et le nombre de vols ces 12 derniers mois. Quand le trait traverse la ligne blanche verticale, consultez l'encastré de couleur à proximité.

Exemple : un pilote avec 25 heures de vol et 12 vols

Expérience totale

Votre expérience totale est représentée par vos heures et vos vols MAIS votre expérience récente est une donnée plus importante.

Expérience récente

Si vous avez moins de 3 vols dans les 90 jours, il est nécessaire d'effectuer un vol de contrôle...

Conditions météo

Conditions difficiles :
– vent supérieur à 15 Kt
– averses
– vent de travers

Suis-je apte pour voler ?

Trois niveaux à évaluer :

- Rouge
- Jaune
- Vert

Votre niveau de sécurité est bon mais restez vigilant

Le nombre d'erreurs peut augmenter plutôt que diminuer avec l'expérience.
Exemples :
– approche imprécise
– CRIS incomplet
– planeur mal monté
– mauvaise préparation à l'interruption au décollage
– prise de décision en allant aux vaches

Votre niveau n'est pas aussi bon que vous le pensez !

Faites attention quand vous rencontrez de nouvelles conditions. Exemples :
– un nouvel aérodrome
– un nouveau type de planeur
– un mode de lancement peu pratiqué
– une région peu connue

Soyez encore plus vigilant quand les conditions météo deviennent difficiles.

Danger ! Vous êtes rouillé...

Vous n'êtes sans doute pas préparé à voler en conditions difficiles ou à piloter un nouveau planeur, à utiliser un nouveau mode de lancement. Si cela fait plus de 2 mois que vous n'avez pas volé, faites un tour avec un instructeur (expérience récente). Si les conditions météo sont difficiles, parlez-en à un instructeur.

Avant un atterrissage en campagne

V
E
R
D
O

Vent

Force, direction, régularité, dérive du planeur, ombres des nuages, fumées...

Etat de surface

Différentes couleurs des champs, choix de la culture, sillons...



Relief

Pentes descendantes vers une rivière, dévers...

Dimensions

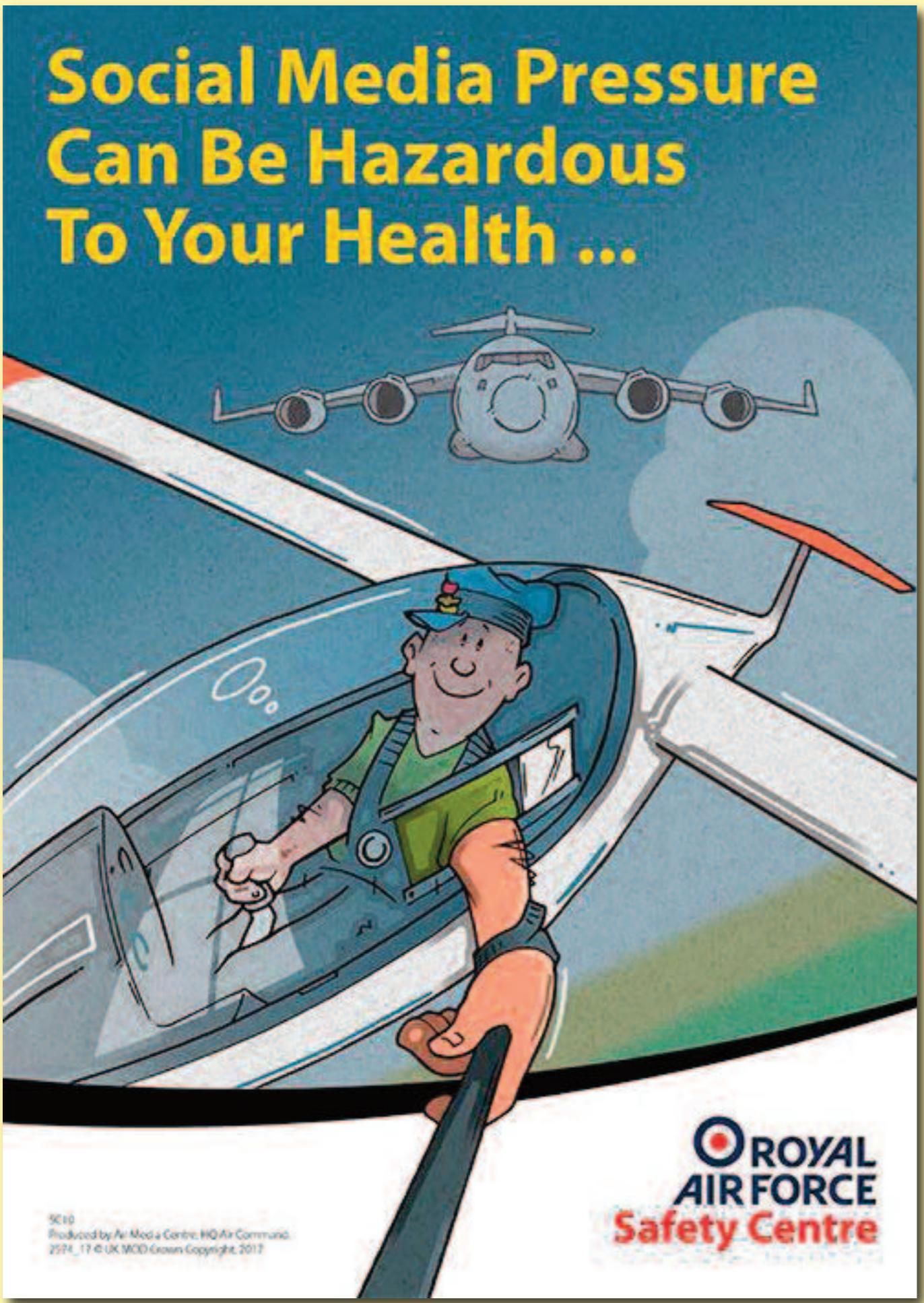
Le plus grand champ possible dans l'axe du vent...

Obstacles

Approche dégagée, fils entre poteaux, piquets, arroseurs... Éviter les bordures de champ. En courte finale sur des céréales, on peut rencontrer de fortes rafales.



D'après un document de la British Gliding Association (BGA).



La pression des médias sociaux peut s'avérer néfaste à votre santé...

Avant de monter dans mon planeur, je vérifie

MA FORME

M

MÉDICAMENTS

Je ne suis pas sous l'effet de médicaments ou drogues susceptibles d'avoir des effets sur ma vigilance, mon efficience, mon jugement !

A

ALCOOL

Mon alcoolémie est bien à zéro !

F

FATIGUE

Je ne suis pas fatigué, je n'ai pas de dette de sommeil.

O

OPÉRATIONNEL

Je suis en condition optimale sur le plan physique.
Je n'ai pas de handicap occasionnel. OK sur le plan ORL.

R

REPAS

J'ai mangé, ni trop, ni trop peu (risque d'hypoglycémie).

M

MENTAL

Je suis serein sur le plan psychologique, non stressé,
sans surcharge émotionnelle, ni tourments...

E

ÉQUILIBRE

Je suis calme, en pleine possession de mes moyens.



POSITION HAUTE dans le planeur...

Ne mettez pas
en danger
votre pilote
remorqueur...



Dès la perte du visuel
LARGUEZ !



ARCC
Aeronautical Rescue Coordination Center

URGENCE AÉRONAUTIQUE

Composez le
191

A collage of various aircraft including a helicopter, propeller planes, and gliders, set against a background of concentric circles and a map of France.

> Recherche
> Sauvetage
> 24h/24 7J/7

 LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

 ARMÉE DE L'AIR
www.defense.gouv.fr

 MINISTÈRE
DES ARMÉES
www.defense.gouv.fr

 LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE
www.ecolo.solidarite.gouv.fr

 dgac