

A-C MORESTEL



Section « Vol à Voile »

Manuel d'Accueil

{Petit précis à l'attention des (nouveaux) membres de la section VV}

(A-C-M V-V : Edition 1 Rév. 0 _ Décembre 2012)

Avant-propos

Vous avez ce document sous les yeux parce que vous avez choisi d'apprendre à piloter un planeur. Comme l'indique son nom, ce manuel a pour vocation d'être distribué aux pilotes nouvellement inscrits au club et plus particulièrement à ceux qui débutent leur formation au sein de l'A-C-M. Bien entendu, ce document ne tiendra pas pour référence légale mais sera bien utilisé à titre de memorandum, une aide à la compréhension.

SOYEZ DONC LES BIENVENUS(ES) A LA SECTION VOL A VOILE DE L'AERO-CLUB DE MORESTEL.

Le vol à voile est un univers dans lequel il est parfois difficile d'évoluer lorsque l'on n'a pas fréquenté les terrains d'aviation dès son enfance. Un univers avec son vocabulaire, ses habitudes, ses codes voire ses rites, qu'il convient d'expliquer pour mieux les assimiler. Le monde qui nous entoure évolue constamment, le vol à voile aussi et ce livret d'accueil se veut être le reflet de ces évolutions. Il pourra ainsi être relu avantageusement par les plus «anciens» qui trouveront dans ces quelques lignes, non seulement le rappel de quelques consignes élémentaires, mais aussi, pourquoi pas, de véritables informations.

Ce que ce manuel ne contient pas :

Vous n'apprendrez rien du pilotage, ni à décoller, ni à voler, ni même à vous poser sur notre piste ! Rien non plus sur le tour de piste, la météo, sur le perfectionnement campagne, sur la navigation ou la radio, ni même sur la législation du personnel naviguant... Ceci reste bien du ressort de vos instructeurs auxquels ce livret ne se substituera pas. C'est aussi l'affaire de votre propre apprentissage que vous pourrez agrémenter des retours d'expérience des autres pilotes comme de vos lectures dont la plus importante est celle du fameux « Livre Bleu » qui accompagne depuis des décennies, tous les pilotes en formation.

Mais alors, il sert à quoi ce manuel ?

Nous y voilà...

L'A-C-M, c'est quoi ?

Un peu d'histoire

L'Aérodrome de Morestel a été fondé en 1968, à l'initiative de Mr François Cholat alors Maire de la commune de Morestel. L'Aéro-Club de Morestel naît quant à lui le 2 mars 1968 avec un seul avion de type Jodel D120 «Paris-Nice». En 1970, le parc «vol moteur» s'agrandit avec l'arrivée d'un Rallye MS892 quadriplace. Ce n'est qu'en 1975 que l'activité Vol à Voile est créée avec 2 planeurs : 1 Carman M200 «Foehn» et un Carman M100 «Mésange», et le Rallye 150 cv en remorqueur. En 1991, l'Aéro-Club de MORESTEL est restructuré pour connaître sa forme actuelle sous la présidence de Guy Simonin, permettant l'intégration des activités ULM puis de l'Aéromodélisme dont l'activité a malheureusement dû cesser aujourd'hui sur la plateforme.



Gestion du club

Notre association, dénommée **Aéro-Club de Morestel**, est régie par la loi de 1901.

Sa structure est composée de :

1. Un **Bureau Directeur**
2. Une Section **ULM**
3. Une Section **Vol Moteur (Avions)**
4. Une Section **Vol à Voile (Planeurs)**

Chaque section est affiliée à sa Fédération de tutelle (FFPLUM, FFA et FFVV) et compte au moins un instructeur diplômé d'état, totalement bénévole, qui se mettra à votre disposition pour cet apprentissage.

Les sections sont autonomes et sont représentées chacune par un Vice-Président, un Vice-Secrétaire, un Vice-Trésorier. Ces derniers sont tous membres du Bureau Directeur (**BD**).

Selon les statuts de notre association (**A-C-M**), le Bureau Directeur est en charge de sa bonne gestion au quotidien. Il se réunit régulièrement et met en place des plans d'actions concernant le fonctionnement. Les membres du BD sont élus à

l'occasion de l'Assemblée Générale Ordinaire (**AGO**) qui se tient généralement en mars chaque année. Ils sont élus à la majorité des votants. Ils sont donc nos guides et nos «amis». Actuellement, *Guy Simonin* est le Président de l'A-C-M, *Michel Dechaume* en est le Trésorier et *Michel Loisel* le Secrétaire. Pour le Vol à Voile, l'équipe est représentée par *Sylvain Chabot* (Vice-Président), *Yvain Kremer* (Vice-Trésorier) et *Jean-Pierre Goderneaux* (Vice-Secrétaire). Seule *Mireille Paumelle (Mimi)* est salariée de l'A-C-M. Elle s'occupe du secrétariat comptable à raison de 40 heures par mois.

La Section Vol à Voile

Notre section est ouverte tous les week-ends et jours fériés dès le matin. Il est possible, sous réserve et selon la disponibilité des pilotes remorqueurs et des instructeurs, d'ouvrir en semaine. Enfin et toujours sous réserves, l'organisation de stages reste soumise au planning de ces mêmes pilotes remorqueurs et instructeurs ainsi qu'à l'approbation de son vice-président. Notre parc «machine» est composé actuellement d'un avion remorqueur et de quatre planeurs dont deux biplaces. Il est complété par un monoplace «privé-banalisé», c'est-à-dire un planeur appartenant à un membre de la section et qui est mis à disposition des pilotes lorsque ce dernier n'est pas présent. Toute cette armada est logée dans une partie du hangar principal avec les 2 avions «privés» d'un membre et la voiture de piste (J9). L'autre partie du hangar servant à accueillir les 3 avions de la section «vol moteur», le tracteur de tonte et 2 autres avions «privés». Nous reviendrons un peu plus loin sur les manœuvres de sortie et rentrée des planeurs.

Vie du club

Bénévolat et Vie Associative

Dans la section vol à voile, comme au sein de notre association, le fonctionnement au quotidien est bien plus lourd qu'il n'y paraît et la salariée ne peut à elle seule couvrir l'ensemble des tâches

courantes. Elles sont donc réparties entre les diverses fonctions «cadres» de notre section, (membres du bureau, responsables technique, chef-pilote, instructeurs...). Mais ceux-là ne suffiraient pas à assurer ce fonctionnement dans son intégralité.

L'A-C-M s'exprime aussi, fort heureusement, grâce à un élément *sine qua non* afin de maintenir les tarifs au plus juste, le bénévolat. Toutes les bonnes volontés et savoir-faire sont les bienvenus. On fera donc attention au gaspillage (éclairage, chauffage, papier, etc...) et on préservera le matériel de tout risque de casse ou de détérioration.

Les instructeurs sont les représentants évidents de ce bénévolat. Ils ont souvent beaucoup investi en temps et en argent et leur «prestation» reste totalement bénévole (gracieuse). Il en est de même pour les pilotes remorqueurs qui ne vont pas hésiter à sacrifier des journées de vol en planeur au service des membres du club. Vous l'aurez compris, le vol à voile regroupe une troupe solidaire qui ne peut s'exprimer qu'au travers de l'entraide commune.

Lors de météo pluvieuse, brumeuse, ou encore lorsque la piste est impraticable (en réalité très rarement...fort enneigement par exemple), venez à l'A-C-M, il y aura toujours quelque chose à faire, rangement, petit bricolage, nettoyage et entretien courant dans les bureaux, les hangars ou sur la piste. L'entretien du parc planeur est quant à lui, soumis à contrôles. Chaque machine possède son Programme d'Entretien (**PE**) qui définit les tâches à accomplir. Une fois par an, les planeurs doivent être présentés au **GNAV** (organisme de surveillance fédéral) afin de renouveler leur aptitude administrative au vol. Ils doivent donc être révisés voire démontés totalement de façon régulière (Visite 100 H, Visite Annuelle ou Grande Visite). Parfois ils doivent même être réparés... **« Hou-là-là, mais je n'y connais rien en mécanique, moi... »**

Soyez rassurés, pas besoin de compétences particulières (même si elles sont les bienvenues) l'essentiel étant de participer et de rester motivé,



les conseils et l'aide des anciens pleuvront et vous aussi, vous pourrez dire que vous avez participé.

Soirées et Arrosages

Il n'y a pas que le travail dans la vie de l'A-C-M (ni dans notre vie d'ailleurs) et nous aimons partager des moments de convivialité entre nous. Régulièrement, un repas de type barbecue sera organisé au club house ou sur notre terrasse sous la tonnelle de glycine et de vigne vierge. Chacun est libre de prendre cette organisation à son compte et de faire profiter les autres membres de ces instants d'échanges. D'autres moments de la vie du vélivole seront aussi prétextes à cette convivialité autour d'un apéro de fin de journée ou encore d'un « arrosage » à l'occasion d'un « lâché solo » ou « lâché machine » ou d'un Brevet de Pilote de Planeur (BPP). Bref, tous les prétextes sont bons car la vie d'un club ne saurait se passer de ces rites.

Votre parcours à l' A-C-M

Statuts et Règlement Intérieur

Lors de votre inscription à l'A-C-M, vous avez rempli et signé une « demande d'adhésion ». Cette signature atteste qu'il vous a été, non seulement remis les statuts de l'A-C-M et le Règlement Intérieur (RI) de la section VV, mais aussi que vous les approuvez et que vous vous engagez à les respecter. Enfin, dès que cette demande d'adhésion sera validée par les membres du Bureau Directeur, vous recevrez votre Carte de Membre Actif actant votre appartenance à l'A-C-M.

Licence assurance et visite médicale

Vous vous êtes inscrits à notre section et vous détenez donc votre Licence-Assurance Fédérale (reçue sur votre adresse courriel et à imprimer chez vous). Celle-ci est valide jusqu'au 31 décembre de l'année en cours, ou de l'année n+1 dans le cas d'une toute première adhésion après le 1^{er} octobre. La visite médicale n'étant obligatoire que pour voler en tant que commandant de bord, vous pouvez donc voler avec un instructeur dès à présent. Néanmoins, il est fort judicieux de la passer rapidement auprès d'un médecin agréé « aéronautique » dont une liste est disponible auprès de « Mimi » ou affichée dans le club house.



Attention : ce certificat médical a une validité de 5 ans si l'on est âgé de – de 40 ans et de 2 ans seulement au-delà. D'autre part, la vérification de la validité de votre certificat médical vous incombe et engage votre seule responsabilité.

Carnet de vol et fiche de progression

Le **Carnet De Vol** du pilote de planeur est un document officiel qu'il vous faudra remplir avec le plus grand soin. Ne prenez pas peur, vos instructeurs vous montreront comment le faire.



Après chaque vol, (une ligne = un vol), vous reporterez la date, l'immatriculation et le type du planeur utilisé, ex : G103, F-CFYH, votre fonction à bord : **E-P** (élève-pilote),

puis plus tard **P** (pilote), et pourquoi pas, encore plus tard **I** (instructeur), la nature du vol réalisé : **L** (local) ou **C** (campagne),... et, tant que vous n'êtes pas **Lâché Solo** (c'est-à-dire **Commandant De Bord**), n'oubliez pas de le faire viser par votre instructeur.



Il en est de même pour votre **Fiche De Progression** qui vous suivra tout au long de votre apprentissage. Elle doit être complétée par votre instructeur **systématiquement** à la fin de vos journées de vol. Bien que non officiel, ce document est l'unique témoin de votre progression en pilotage. Il sera donc indispensable aux différents instructeurs que vous serez amenés à rencontrer durant votre apprentissage. Ces documents, **CDV** et **FDP**, devant pouvoir être communiqués aux représentants de la **DGAC** à tout instant, il convient donc de les laisser dans votre dossier au Bureau VV. Il est aussi d'usage que cette **FDP** soit conservée au club, même après l'obtention de votre Brevet et après que vous l'ayez signée, attestant que la formation que vous avez reçue est conforme aux items prévus.

Carnet de route du planeur

Ce carnet est « la » seule source officielle de renseignements concernant l'utilisation qui est faite des planeurs et des avions. Il est du ressort des CDB de le remplir et d'y apposer leur signature selon un protocole repris en page de garde. Tant que vous serez élève, c'est votre instructeur qui le



fera. Contrairement au Carnet de Vol, vous pourrez n'y inscrire qu'une seule ligne par CDB sous réserve que les vols en question n'aient pas été entrecoupés par des vols d'un autre CDB. exemple : si vous faites 2 vols puis un autre pilote effectue 3 vols, alors chacun de vous inscrira une ligne totalisant les temps de vol et le nombre de vol (soit deux lignes sur le carnet de route), et, si vous volez une première fois puis laissez la place à un autre pilote pour effectuer ensuite un second vol, alors il faudra 3 lignes sur le CDR, 1 pour vous (1^o vol), 1 pour l'autre pilote et enfin 1 dernière pour vous (dernier vol).

Votre progression en planeur à Morestel

L'école se fait sur un GROB TWIN 2 (G103) et sur le CENTRAIR C201 (Marianne). Dès que vous maîtriserez l'ensemble des items de la formation, soit entre 25 à 35 heures, vous serez « lâché solo », c'est-à-dire que vous effectuerez votre premier vol seul à bord en agissant comme **Commandant De Bord**. Ce 1^o vol peut se réaliser dès l'âge de 14 ans. La présence d'un instructeur sur le terrain reste obligatoire pour autoriser et superviser ces vols. Ensuite votre formation se perfectionnera en mixant vols solo et vols d'école jusqu'au **Brevet de Pilote Planeur (BPP)** mais pas avant 16 ans. Pour obtenir ce fameux BPP, il faudra d'abord passer une épreuve théorique (QCM) puis un test en vol après que vous ayez acquis les minimum requis soit : 2 h de vol solo dont 1 vol de plus d'1 h et 20 atterrissages dont 10 en solo. Attention, ce ne sont que des minima ... A noter que les titulaires d'un théorique avion ou hélicoptère sont dispensés du théorique planeur. Une fois le BPP obtenu, vous serez « encore » des débutants en vol à voile et il vous faudra continuer d'apprendre en solo et en double-commande pour pouvoir progresser et piloter un planeur plus performant. Vos instructeurs sont les seuls habilités à juger de cette progression. Vous volerez donc en « local » en solo et vous apprendrez à vous éloigner du terrain en double en compagnie de vos instructeurs. C'est l'école « campagne » qui vous conduira à effectuer votre



premier vol de 50 kms seul à bord. Ensuite viendront les vols de 300 kms voire de 500 kms ou plus...

Aides fédérales et bourses

La FFVV met en place, chaque année, des aides sous forme de bourses attribuables aux jeunes (moins de 25 ans). Elles viennent récompenser les diverses étapes de la vie du jeune pilote de planeur et sont délivrées après les étapes du lâché, de l'obtention du brevet, des premiers 1000 kms de vol sur la campagne etc... Vos instructeurs vous en indiqueront les montants et comment les obtenir.

La licence de pilote

Une fois votre BPP obtenu, (joli diplôme d'état valide à vie) vous recevrez votre Licence de Pilote de Planeur. Vous devez toujours l'avoir sur vous pour voler. Pour pouvoir voler, rappelez-vous, il faut que votre certificat médical soit à jour et que vous justifiez, non seulement d'un entraînement suffisant mais aussi d'un vol de contrôle de compétences avec un **ITV**. Vous seul serez responsable de ce suivi administratif, mais à l'ACM, on vous aidera à effectuer ces vérifications.



Emport de passager

L'Emport de Passager est une autorisation additionnelle à votre Brevet. Elle vous permet de pouvoir emmener avec vous un ami ou un membre de votre famille sous votre entière responsabilité. Elle doit être inscrite en tant que telle par un **ITV** après un vol test dont le but est de vérifier votre disponibilité tout en pilotant en sécurité.

Cette autorisation peut être obtenue dès 50 heures de CDB après le BPP (25 h pour les titulaires d'une licence de pilote d'avion). Mais, comme pour le brevet, ces minima ne sont pas des règles absolues... (Ne pas oublier de faire signer une assurance fédérale « Vol d'Initiation » à votre invité.)

Autorisation « campagne »

Nous y sommes enfin. Cette autorisation, délivrée par un ITV, représente à elle seule le Vol à Voile : pouvoir voler des heures durant et enchaîner les kilomètres au-dessus de paysages éloignés de notre terrain. Mais pour cela, une formation spécifique vous attend : connaissances aérologiques approfondies, technique de pilotage, prise en compte des contraintes géographiques (montagnes...), règles de l'air, respect de l'espace aérien (parcs nationaux et régionaux...). Vos instructeurs vous feront progresser de « local aérodrome » en « local aéro », de plus en plus loin en vous montrant les champs posables (« vachables = aller aux vaches ») que vous pourriez être amenés à utiliser. Il faudra faire preuve d'autonomie et de sérieux afin de progresser et de pouvoir réaliser en totale sécurité, des vols de plus de 300 kms. Comme pour le BPP, cette autorisation n'est pas le point final de votre formation. Vous progresserez toujours au cours des vols effectués en solo ou en double. De plus, l'organisation de stage à l'extérieur (autre terrain) est non seulement possible mais extrêmement bénéfique à tout pilote.

Et après ?...



Selon votre niveau de pilotage, vous pourrez alors tenter d'obtenir un Badge auprès de la FAI (Fédération Aéronautique Internationale) en réalisant des épreuves de performances de plus en plus délicates telles un vol de 5 heures, un gain de 1000, 3000 ou 5000 mètres ou encore un vol de 50, 300 ou 500 kms. Il existe maintenant un badge récompensant les pilotes pour un vol de 750 kms. Ensuite et pour les plus « accros » viendra la compétition. Qu'elle soit régionale, nationale ou internationale, il s'agira toujours d'épreuves de vitesse sur des circuits déterminés avec une ligne de départ, des points de virages obligés et une ligne d'arrivée. Tous les pilotes de compétition utilisent un GPS Enregistreur afin de repérer au plus juste les points obligatoires.

Et la sécurité ?...

Il est important de rappeler ici que nous volons tous dans le même but premier : « se faire plaisir ». A ce titre, nul ne saurait engager un vol sous l'empire d'alcool et/ou de stupéfiants, voire de certains

médicaments. **La tolérance en aviation est de ZERO.** Rappel : Le Chef-Pilote, un Instructeur ou un Membre du Bureau Directeur, peut interdire un décollage dès qu'il le juge utile. Quel que soit le type de vol entrepris, école, local, campagne ou compétition, la sécurité doit rester la principale obsession du vélivole aussi on appliquera la règle du « **voir et être vu** »... en regardant dehors ! Nous



n'oublions pas non plus de savoir bien utiliser le FLARM, devenu obligatoire et tant utile en vol.

La plate-forme, le Vol à Voile

Les installations

A Morestel, il n'y a qu'une seule piste en herbe orientée 31-13 (nord-ouest/sud-est) de 787 mètres de long pour 80 m de large avec une bande nommée taxiway sur sa partie ouest. Elle est ouverte à la Circulation Aérienne Publique (**CAP**) donc à tous les usagers aéronautiques. La fréquence radio est celle des avions soit 123.50. Sur notre terrain, nous avons des avions, des ULM et des planeurs. Tous utilisent la même piste et il est d'usage que les planeurs occupent le côté à l'Est. Deux hangars abritent les parcs volants. Côté Sud, un hangar « demi-lune » accueille les ULM tandis qu'au Nord, les avions et planeurs logent dans le double « 15x20 ». Jouxant celui-ci, l'atelier spacieux puis la salle de briefing et le bureau VV. Enfin le club-house avec le bureau du secrétariat (Mimi) et le Bureau de Piste (avion).

Facturation et paiement

Conformément aux statuts, les vols s'effectuent selon le principe du compte créditeur (dûment approvisionné). A l'A-C-M, la comptabilité est entièrement informatisée. La saisie des vols et des règlements est effectuée chaque semaine par Mimi... mais encore faut-il que les documents soient correctement remplis. A chaque « fin de mois », un récapitulatif de votre compte est édité et mis à votre disposition dans le classeur du bureau de piste. De même, ce dernier vous est automatiquement envoyé sur l'adresse courriel que vous avez communiquée lors de votre inscription. Charge à vous d'en prendre connaissance... Pour effectuer un paiement, vous n'avez qu'à compléter une des enveloppes pré-imprimées à votre disposition au bureau de piste, y joindre votre

chèque daté et signé (*oui, il arrive parfois qu'un chèque ne le soit pas !*) et la glisser dans la « boîte aux lettres » de ce même bureau de piste. Afin de vous faciliter cette démarche, vous avez aussi la possibilité d'effectuer un virement bancaire.

Vous pouvez également gérer votre compte (et tout une masse de renseignements vous concernant) par internet depuis chez vous grâce à ce lien : <https://aeromorestel.dyndns.org/vav/> ou depuis le club : <http://192.168.0.199/vav>. Tout est fait pour vous aider à approvisionner votre compte à temps.

Météo, on vole quand ?

Avant de venir au club, on se pose souvent cette question. Lorsque l'on est débutant, on ne recherche pas forcément l'aérologie typique des grands vols, on se demande "si ça va voler?". Les meilleures conditions pour faire du vol à voile se rencontrent au printemps ou en été. A cette époque et grâce au soleil, le réchauffement du sol ou des montagnes favorise le développement de brises et



d'ascendances thermiques. Un ciel ensoleillé et garni de multiples cumulus est très recherché par les pilotes de planeurs. Chacun des cumulus sera le signal d'une ascendance, ce courant d'air chaud qui monte grâce à l'énergie procurée par l'échange thermique entre le sol et l'air ambiant, dans lequel le planeur se maintient pour monter. La journée de vols peut donc commencer en toute fin de matinée... pour se terminer tard le soir. Tant qu'il ne pleut ou ne neige pas, on peut voler... même en cas de fort vent (nord ou sud) car le pilote averti utilisera bien à propos ces matelas pour se maintenir et monter haut, très haut (attention, oxygène obligatoire). C'est le vol d'onde qui vous émerveillera à chaque fois. Mais dans un premier temps, ce sera l'occasion de vous initier au vol de pente avec ses règles et ses particularités. Vos instructeurs se feront une joie de vous montrer ce qu'il faut faire (et surtout ce qu'il ne faut pas faire). Et si jamais on ne vole pas ? Hé bien ce n'est pas

grave, on en profite pour faire un peu d'entretien ou du nettoyage, on prend un cours théorique, on échange autour d'un verre au club house... bref on est content de se retrouver.

La journée de vol

Le briefing

Pour un vélivole, la journée doit toujours commencer par le briefing fait par un instructeur en général en fin de matinée (11h00). Celui-ci commencera par un débriefing de la dernière journée de vols puis seront abordés les thèmes suivants : météo locale et tendances pour la journée, niveaux de vols, espace aérien (*NOTAM, SUP-AIP, AZBA*), rappels de consignes locales, attribution des objectifs individuels et des planeurs, rappels de sécurité (Flash FFVV, état de la piste et des champs...). Le briefing n'est pas formellement obligatoire mais vous ne devez pas voler si vous n'avez pas pris connaissance des éléments qui y sont rapportés (devoirs légaux du CDB). A ce titre, un tableau d'affichage reprendra toutes ces données essentielles à la sécurité. Si vous ne pouvez pas assister au briefing, prévenez vos instructeurs avant 11h00 et consultez le tableau. Vous n'en serez pas pour autant « prioritaires » sur vos camarades présents dès le matin. Vous volerez donc en fonction du nombre d'élèves et de pilotes du jour. En tous cas, vous aiderez à la tenue de la planche de vols et aux remises en piste des planeurs posés, en attendant votre tour... C'est le travail de piste.

L'Espace Aérien « local »

Le Chef-Pilote ou l'Instructeur de service ou à défaut le pilote remorqueur sont en charge de déclasser en **G** les espaces aériens nord-est et sud-est avant les vols et de les reclasser en **C** en fin de journée et de le noter sur la Planche de Vols.

La sortie des planeurs

Juste après le briefing, on pensera à prendre les



feuilles de vols (planeur et remorqueur) ainsi que les clés de la voiture de piste et de l'avion puis, direction le hangar pour la sortie du matériel. Celui-ci est assez fragile, et, étant donné son enchevêtrement, ses dimensions (envergure...) et la taille réduite du hangar, une attention toute particulière sera demandée à chacun afin d'éviter tout incident... qui pourrait nuire à la disponibilité d'un planeur. On s'efforcera donc de toujours procéder de la même façon, sous la direction d'un chef d'orchestre (Instructeur ou pilote rompu à cette manœuvre délicate). On sortira toujours en premier lieu les deux avions de Jean-Luc en leur apportant autant d'attention qu'au matériel de la section planeur, attention, le « cricri » doit être débranché avant toute manipulation ! Puis au tour de la voiture de piste que l'on garera vers le club house afin d'y déposer les parachutes, puis, on positionnera ce même véhicule sur le tarmac en herbe, dos à la partie du hangar planeur. Pendant ce temps, après en avoir purgé les réservoirs et contrôlé le niveau d'huile, c'est le tour du remorqueur MK que l'on stockera sur le tarmac en herbe, bien à droite du J9. Avant de manœuvrer les planeurs, il faudra impérativement débrancher et ranger le câble de charge batterie qui passe par l'écope de verrière afin d'en éviter la casse. On vous montrera comment faire. Puis chaque machine sera sortie par groupes de 3 ou 4 pilotes toujours sous la direction du chef d'orchestre et selon un schéma bien défini. Ils seront alors déhousés puis alignés par 3 derrière le véhicule de piste dans un ordre précis : le premier juste derrière les portes du J9, le second sera décalé d'une demi aile au moins du premier sur sa gauche et le troisième sera décalé d'une demi aile au moins du premier sur la droite.



possédant ses housses, son sac de housses son charriot de rangement plus communément désigné B.O ¹ et son Trolley de queue, on veillera donc à ranger sans le

Les autres planeurs seront stockés ensuite selon le même alignement. Chaque planeur



mélanger, tout ce matériel à l'exception du Trolley afin de faciliter le travail du soir (rangement). C'est aussi l'occasion de contrôler la pression des pneus, la propreté générale des planeurs et des verrières (aspirateur et peau de chamois), l'état des scotch

d'emplanture, on pourra même effectuer la visite pré-vol. Au cours de toutes ces opérations, on veillera bien sûr, à enlever les planeurs des Trolley et à laisser les verrières fermées car elles risquent par vent fort, de se fermer violemment ... et de se fendre.

¹ B.O pour Bourget-Opéra : désignait la ligne omnibus qui reliait l'Aéroport du Bourget à la station Opéra durant la « Grande Guerre ». Dénomination du charriot servant à manipuler le planeur dans tous les sens (excepté de haut en bas...)

La mise en piste*

Les machines seront emmenées en piste par groupe de 3. Le J9 possédant un accélérateur manuel, il sera facile de rouler au pas (soutenu pour ne pas trainer sur la piste). Le conducteur surveillera avant de rouler que les machines aient les ailes horizontales et il avancera doucement pour tendre les cordes une à une et enfin de tirer les planeurs jusqu'aux seuils 13 ou 31. Pendant ce temps, les



pilotes tiendront les ailes des planeurs par le saumon extérieur et veilleront à ce que les cordes ne s'em mêlent pas. On traversera assez rapidement la piste après s'être assuré de cette possibilité tout d'abord par une écoute radio et aussi par un circuit visuel. Une fois arrivés au seuil de piste, le stockage des planeurs se fera sur le côté tant que les décollages ne sont pas imminents afin de libérer la piste aux autres usagers. L'alignement « prêt au décollage » se fera toujours au plus près de l'est de la piste, en fonction du type de planeur et de l'expérience du pilote.

* cf. Annexe 1

Décollages

Les coûts de notre avion remorqueur étant



importants et les temps « moteur » étant facturés directement au pilote aligné, celui-ci s'efforcera de se préparer aussi rapidement que nécessaire. Bien entendu, le pilote aura au préalable non seulement fait sa visite pré-vol mais aussi enlevé le trolley (qu'il aura pris soin de déposer dans le J9) et il exécutera son **C.R.I.S** dans les règles pendant qu'un



aide se chargera d'accrocher le planeur (crochet TOST) avec le petit anneau du câble et le remorqueur équipé d'un crochet AERAZUR avec le gros anneau du câble. Une



fois prêt, il fera signe à son camarade du pouce de la main. Ce dernier vérifiera consciencieusement que les aérofreins sont bien fermés-verrouillés, que le câble est bien tendu, et qu'il n'y a pas d'appareils en approche (étape de base ou finale) avant de lever l'aile du planeur à l'horizontale. C'est cette position qui indique au pilote remorqueur qu'il peut engager le décollage en sécurité après son annonce radio. Une fois en l'air, un message radio du pilote planeur indiquera le secteur vers lequel il souhaite être remorqué.



Travail de piste

Les pilotes ont besoin de ceux qui voleront après eux. Alors vous les aiderez à aligner leur appareil, vous vous chargerez d'accrocher le câble, de tenir l'aile, de courir quelques mètres en accompagnant l'aile du planeur sans la retenir ni la pousser, de ramasser le câble si il était largué par l'avion, de prendre la voiture de piste pour ramener un planeur posé au seuil de piste (ou au hangar)... d'assurer la sécurité de tous en ne laissant rien empiéter sur la piste (voiture, trolley, groupe de pilotes ou d'amis et accompagnants). Vous l'avez compris, il y a plein d'occupations au seuil de piste.

La planche de vol**

Comme son nom l'indique, elle reprend tous les vols de la journée. Elle doit être remplie consciencieusement et lisiblement (pensez à Mimi qui en fait la saisie informatique). Relativement simple à compléter, il faudra s'assurer de posséder une montre pour noter les heures des décollages et des atterrissages des planeurs, les immatriculations, les noms des équipages et leurs codes informatiques ainsi que certaines observations. Pas

de panique, c'est simple et on vous montrera comment faire.

*** cf. Annexe 2*

Fin des vols

Officiellement, le vol en VFR (Visual Flight Rules = Règles de Vol à Vue) est limité par la nuit aéronautique, soit 30 minutes après le coucher du soleil. Ne nous affolons pas, les planeurs seront rentrés, en général, bien avant ce moment ultime et nous aurons tout le temps nécessaire afin de les ramener au hangar, de les nettoyer (moustiques sur les bords d'attaques et verrières), de les déséquiper (parachute et tout autre matériel emmené à bord par les pilotes comme les cartes aéro, documents de bord, GPS et autres PDA, etc...). Puis on les houssera (rappelez-vous, chaque planeur possède son sac de housses) et on les repositionnera, chacun à sa place, selon les mêmes schémas et procédures que pour la sortie, mais à l'inverse ! Et enfin on mettra les batteries en charge avec les câbles. Pendant ce temps le pilote remorqueur aura déjà lové (plié en forme d'anneaux) le câble de remorquage qu'il aura remis dans l'avion et complété son plein d'essence. Il faudra l'aider à ramener l'avion depuis la station essence et le rentrer dans le hangar. Enfin viendra le tour du J9 et des avions de Jean-Luc. Puis, la fermeture des portes, mais ce n'est pas le signal du retour chez soi.



Houlà-là, que faut-il faire encore ?

Administratif d'après vols ***

Tout est rangé, propre et housé ? Il faut maintenant remplir les documents :

- Le carnet de route du planeur (rappelez-vous : une ligne par CDB).
- Le carnet de vol du pilote (à faire viser par l'instructeur si vous êtes élève).
- Les instructeurs compléteront les fiches de progression des élèves et feront un débriefing personnalisé à chacun d'eux... s'ils ne l'ont pas déjà fait tout de suite à l'issue du vol.

C'est à ce moment que l'on pourra raconter son vol autour d'un verre et partager son expérience de la journée. On pourra même critiquer la météo (c'est forcément à cause d'elle que l'on n'aura pas réalisé son vol !) et remercier le pilote remorqueur de sa présence. Enfin, on n'oubliera pas de ranger les planches de vol avion et planeur (avec les clés de l'avion et celles du J9), les carnets de route et les documents des élèves (carnets de vols et fiches de progression) dans le bureau Vol à Voile que l'on prendra soin de refermer à clé et mettre sous alarme.

*** cf. Annexe 3.1 & 3.2

Planning

Indispensable au bon fonctionnement de notre activité, et afin de satisfaire élèves et pilotes, un planning mensuel des Instructeurs, Remorqueurs et Pilotes (Elèves compris) est établi. Il est mis à disposition de tous les membres. Ils peuvent le consulter et s'inscrire... sans modération !

Vaches

La vache, ou posé extérieur, dans un champ ou sur un terrain, est toujours possible. Il faut s'y préparer. Il faudra peut-être, quand il ne se sera pas fait dépanner par la voie des airs (remorquage de convoyage) aller chercher le « coupable » avec une voiture équipée d'une boule d'attelage et la remorque appropriée... et aussi des copains



(Démonter un planeur est un exercice qui demande un minimum de 4 personnes pour un monoplace et de 5 pour un biplace). On veillera donc à ce que les remorques soient toujours disponibles grâce au travail d'hiver en général et à l'entretien courant en saison. Un « dévachage » n'est pas anodin. Il y a de la route à parcourir sur parfois plusieurs dizaines de kilomètres avec une remorque lourde et imposante (longueur de l'attelage supérieure à 10m). Ensuite, il faut trouver le fameux champ, merci Mr GPS, puis démonter le planeur, le mettre en « boîte » (en remorque), puis sortir du champ et enfin retour au club. Il n'est pas rare que cela se termine tard (... très tard) dans la nuit. Mais ce sont de bons souvenirs et une occasion de plus pour « fêter » cela autour d'un apéro quelques jours plus tard...

Ne pas oublier : Il faudra bien trouver un moment pour remonter le planeur....

Bons vols à tous...en sécurité !

MF aux vaches ...



Annexe 1 : Exemple au seuil 13, deux planeurs prêts au décollage et trois en attente...et remorqueur à l'atterrissage.



Annexe 2 : Exemple, Planche Vols qui fait rêver !

Aéro-Club de MORESTEL **VOL A VOILE** Date: 04/06/2008

Déclassement en G des TMA 2.4 & 2.5 (Nord/Est et Sud/Est) par: Clement ADER..... à 11 H 50
 Reclassement en C des TMA 2.4 & 2.5 (Nord/Est et Sud/Est) par: Clement ADER..... à 19 H 45

Immat. Planeur	Heure		Temps de Vol	Pilote		Code Instruc.	Observations: N° Carte VI / Local / Campagne
				Nom	Code		
1 F.CFYH	11H55	13H55	2H00	BOUCHER Helene	166 BH	PLN	qualif emport pays
2 F.CGFR	12H10	13H35	7H25	ADER Clement	161 AC		Camp. Δ 500 Km
3 F.CFMU	12H25	15H30	3H05	DAURAT Didier	199 DD		Local
4 F.CGMF	12H40	18H10	5H30	BLERJOT Louis	143 BL	PLD	Campagne
5 F.CEVI	13H00	18H55	5H55	DANNY BOCK	151 DB		Epreuve 5 ⁰⁰⁰ faite
6 F.CFYH	14H20	16H40	2H20	MERMOZ Jean	203 MJ	PLN	
7 F.CFMU	16H00	17H30	1H30	GUILLEMET Henry	177 GH		Local
8 F.CFYH	17H10	18H50	1H40	BOUCHER Helene	166 BN		Pax n° 122804
9 F.CGMF	18H30	19H30	1H00	LAVERDURE Ernest	157 LE		VI n° 122805
10							
11							
12							
13							
14							
15							

Annexe 3.1 : Exemple de Carnet de Route (biplace)

22

Date 2005	ÉQUIPAGE		LIEUX		HEURES		Durée de vol	Nombre de lancers	Observations du pilote
	Noms	Fonctions	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée			
						Report.	2840 ¹⁵	3504	
01/06	ADER / NERNOZ	CP/ITV	LFLG	LFLG	13 ^{H10}	15 ^{H20}	1 ¹⁰	2	RAS <i>[Signature]</i>
01/06	CLEMENT / NPN	CP/ITV	"	"	16 ⁰⁰	18 ⁰⁰	2 ⁰⁰	1	RAS <i>[Signature]</i>
02/06	ADER	P	LFLG	LFLG	11 ^{H00}	19 ⁰⁰	8 ⁰⁰	1	RAS <i>[Signature]</i>
04/06	CLEMENT / NERNOZ	CP/ITV	"	"	15 ^{H00}	18 ^{H00}	3 ⁰⁰	1	RAS <i>[Signature]</i>
07/06	NERNOZ	P	"	"	16 ⁰⁰	17 ⁰⁰	1 ⁰⁰	1	RAS <i>[Signature]</i>
15/06	ADER	P	LFLG	LFLG	14 ⁰⁰	17 ³⁰	3 ³⁰	2	RAS <i>[Signature]</i>
15/06	NERNOZ	P	"	"	18 ⁰⁰	19 ⁰⁰	1 ⁰⁰	1	RAS <i>[Signature]</i>
15/06	ADER	P	"	"	19 ¹⁵	20 ⁰⁰	0 ⁴⁵	1	RAS <i>[Signature]</i>
22/06	BOUCHER / ADER	P/Pop	"	"	13 ³⁰	15 ⁵⁰	2 ²⁰	1	RAS <i>[Signature]</i>
22/06	BOUCHER	P	"	"	16 ⁵⁰	17 ³⁰	0 ⁴⁰	1	RS <i>[Signature]</i>
30/06	CLEMENT / ADER	CP/ITV	"	"	13 ⁰⁰	17 ⁰⁰	2 ⁵⁰	4	RAS <i>[Signature]</i>
31/06	CLEMENT / NRZ	CP/ITV	"	"	13 ⁵⁰	18 ³⁰	2 ⁴⁵	3	RAS <i>[Signature]</i>
31/06	CLEMENT	P	"	"	19 ¹⁰	19 ⁵⁰	0 ⁴⁰	1	RAS <i>[Signature]</i>
Totaux à reporter									

Annexe 3.2 : Exemple de Carnet de Vols

100

ANNÉE 2005 DATE	PLANEUR		FONCTION À BORD	NATURE DU VOL	MODE DE LANCÉ	HEURES DE VOL			OBSERVATIONS ET VISA DE L'AUTORITÉ HABILITÉE OU DE L'INSTRUCTEUR RESPONSABLE
	TYPE	IMMATRIC.				Double Commande	Cdt de Bord	Instructeur	
						Report	22 ³⁵	12 ²⁰	
4.06	ASK 13	F.CEAI	E.P	L	R	0 ⁴⁵			ABE 1VV 0031542 <i>[Signature]</i>
04.06	ASK 13	F.CEAI	P	L	R		1 ¹⁰		autorise vol solo ce jour ABE
05.06	ASK 13	F.CEAI	EP	L	R	1 ⁴⁵			TEST BPP OK ABELYVES ITV
07.06	ASK 13	F.CEAI	P	L	R		0 ⁵⁰		N° 900RHA 001 05 <i>[Signature]</i>
08.06	KA 6	F.CEAU	P	L	R		1 ⁵⁵		autorise KA 6 NPN <i>[Signature]</i>
15.06	KA 6	F.CEAU	P	L	R		5 ⁵⁰		Vol 5 ^H OK NPN <i>[Signature]</i>
16.06	G 103	F.CPAU	P	L	R		1 ¹⁵		autorise G 103 <i>[Signature]</i>
19.06	C 201	F.CBLK	EP	C	R	4 ²⁵			NPN ITV 1RHA 0025 12 <i>[Signature]</i>
20.06	C 201	F.CBLK	EP	C	R	3 ⁴⁵			PNA 1VV 0025535 <i>[Signature]</i>
21.06	C 101	F.CBEI	P	L	R		2 ³⁰		autorise C 101 <i>[Signature]</i>
25.06	C 101	F.CBEI	P	L	R		6 ⁴⁰		
26.06	C 101	F.CBEI	P	L	R		8 ¹⁰		
TOTAL GÉNÉRAL DES HEURES DE VOL							73	55	
							TOTAUX À REPORTER :		33 ¹⁵ 40 ⁴⁰