

Consignes d'accueil - EDITION Février 2016

Bienvenue à l'Aéro-Club International Sisteron, paradis du vol à voile !

Pour rendre votre séjour aussi agréable que possible, nous vous recommandons de lire attentivement le règlement intérieur et le présent document. Vous y trouverez les informations les plus importantes pour se familiariser avec votre club et son environnement. Nul ne peut invoquer l'ignorance de ces dispositions.

EXTRAITS DU REGLEMENT INTERIEUR

FORMALITES AVANT DE VOLER

A son arrivée sur la plateforme, chaque pilote doit obligatoirement se présenter au secrétariat pour son inscription et l'attribution d'un numéro de pilote. Il doit être en possession d'une licence assurance fédérale le couvrant en responsabilité civile, F.F.V.V. pour le planeur, F.F.A. pour l'avion. Il doit avoir sa licence de planeur et/ou, d'avion en état de validité et être en mesure de la présenter à tout contrôle.

Chaque adhérent doit avoir constamment un compte positif d'au moins 100 € et doit acquitter avant toute période de vol l'avance en vigueur.

FORMALITES DE DEPART

Lors du départ le pilote doit passer au secrétariat pour signaler son départ et régler son compte si celui-ci est débiteur.

Si le départ se fait en dehors des horaires d'ouvertures du secrétariat, informez le et indiquez votre départ sur le tableau prévu à cet effet dans la salle de briefing.

Les comptes créditeurs seront remboursés aux pilotes qui le souhaitent au plus tard dans les 15 jours suivant leur départ.

COMPTES dits « A ZERO »

L'attention des adhérents est attirée sur le point suivant concernant les comptes dits « A ZERO » : Des modifications sur le compte adhérent peuvent être apportées même à l'issue d'un paiement dit « pour solde ».

A titre d'exemple, et sans pour autant être exhaustif, on peut noter les cas typiques suivants:

- des vols ou des remorqués étaient manquants ou erronés,*
- une imputation de vols ou de remorqués a été effectuée à tort sur un autre adhérent puis remis sur le bon compte,*
- un dépannage air dont la facture n'était pas encore arrivée est porté sur le compte de l'adhérent ultérieurement,*
- une fourniture de marchandises ou un dépannage essence » non prise en compte ou erronée.*

Ces modifications affectent le solde dans un sens comme dans l'autre. Le solde à ZERO à un instant "t" ne préjuge donc pas que toutes les opérations, dont un adhérent est redevable, ont été réglées.

Le détail de la position d'un compte adhérent est constamment disponible via le site.

REPOS

Si votre trajet d'arrivée à Sisteron a été long, il est recommandé de réserver une période de repos appropriée avant d'entreprendre le premier vol.

Afin de minimiser les accidents dus à la fatigue, consécutifs à des vols trop nombreux, trop longs, ou à l'âge, il est fortement recommandé à tous les pilotes de prendre une journée de repos tous les 6 jours de vol.

Les instructeurs pourront interdire de vol les pilotes, volant sur les planeurs du club, qui ne respecteraient pas ces consignes.

Organisation d'une journée de vol

EXTRAITS DU REGLEMENT INTERIEUR

BRIEFING

Le briefing a lieu chaque jour à l'heure définie par le coordonateur des vols, dans la salle prévue à cet effet. La présence des pilotes est obligatoire sauf entente préalable avec le coordonateur des vols. Les pilotes seront informés de la météo du jour, des possibilités de vol de la journée, des consignes de vol et de piste, de l'attribution des planeurs, de l'heure limite de fin des vols.

AVANT DE DECOLLER ET EN VOL

La mise en piste s'effectue selon les directives du coordonnateur des vols.

Tout pilote doit :

- *faire sa préparation au vol consciencieusement,*
- *avoir reçu l'autorisation du responsable des vols pour l'utilisation du planeur « club » sur lequel il prévoit de voler,*
- *remplir au starter la fiche du planeur,*
- *placer la fiche sur le panneau « planeur en vol » avant le décollage,*
- *lors du vol, rester en écoute radio et faire une vacation radio toutes les 30',*
- *ne pas dépasser ses limites et celles autorisées par l'instructeur et/ou le responsable des vols*
- *respecter les termes de la Réglementation Aérienne en vigueur*
- *signaler immédiatement toute vache ou tout atterrissage sur un autre terrain*

Le pilote ne doit pas hésiter à appeler s'il est en difficulté

Les passages à basse altitude sont strictement interdits.

A CE JOUR L'HEURE DU BRIEFING EST 10H00

Si vous ne faites pas partie d'un groupe de pilotes, signalez-le à la fin du briefing : Un instructeur pourra, si vous le souhaitez et dans la mesure du possible, répondre à vos questions.

Planche des vols

- Un système de cartes est en service sur lesquelles sont à indiquer : l'immatriculation du planeur, la date du jour, le **nom et le numéro du pilote, sa fonction** ainsi que **l'heure d'atterrissage** ;
- Deux panneaux classeurs sont en place. Un pour les "planeurs au sol" et un pour les "planeurs en vol". Ces deux panneaux sont accrochés à la remorque "Starter"
- Utilisez la couleur de fiche appropriée à votre planeur : elle est indiquée sur la planche.
- Choisissez une fiche de la taille qui convient : petite pour les monoplaces, grande pour les biplaces.
- Si, 30 min après la fin des vols, une carte se trouvait encore sur le panneau "planeurs en vol", **l'alerte serait immédiatement déclenchée** pour rechercher le planeur manquant.

Mise en piste

- Les pilotes doivent s'entraider afin que les mises en piste et la préparation aux décollages se fassent en toute sécurité, avec un minimum de perte de temps.
- Pour un décollage immédiat en piste 35 : placez votre planeur sur le seuil de la bande d'accélération.
- Lorsque le sol est détrempe et meuble, il ne faut pas se rendre sur l'aérodrome avec les voitures. Il se forme des ornières, qui, une fois sèches, sont dangereuses pour les planeurs et les avions.

IMPORTANT : Voir les « Consignes particulières d'utilisation » sur le site de l'aérodrome

Consultez les plans de circulation au sol en fonction de la configuration REMORQUAGE ou TREUILLAGE en cours

Mise en Piste 35 :

La mise en piste Nord ne pose aucun problème..

Mise en piste 17 :

- Les planeurs seront amenés en piste par le chemin bordant celle-ci **côté Ouest si des remorquages** sont en cours ou **côté Est si des treuillages** sont en cours
- Avant de couper la piste, **faites attention au trafic** (décollages et atterrissages) ;
- Traversez **rapidement et perpendiculairement** pour dégager les axes ;
- Rangez votre planeur au nord du véhicule starter ;
- Si vous avez utilisé votre voiture pour tracter le planeur, ramenez celle-ci au parking du club par la route départementale qui contourne le terrain par l'est; ou bien garez votre véhicule à 200 m minimum au nord de la voiture starter ;

Avant de décoller

- Sur le panneau "planeurs au sol", prendre la carte correspondant au planeur et inscrire l'immatriculation, le nom et le numéro club.
- Placer cette carte sur le panneau "planeurs en vol". Il est inutile d'y inscrire l'heure de décollage, c'est le remorqueur qui prend note de l'heure du départ, du temps de remorquage et du numéro club.
- Laisser le **trolley en vue**, marqué de l'immatriculation, sur la remorque prévue à cet effet

IMPORTANT : LES MOUVEMENTS SIMULTANES AU DECOLLAGE ET A L'ATTERRISSAGE NE SONT PAS AUTORISES

Décollage

Accrochage du câble sur l'avion remorqueur :

- Avant d'accrocher le câble sur l'avion, vérifier qu'il n'y a pas de nœud.
- Après accrochage, **surtout ne pas manœuvrer à la main la dérive ni la profondeur de l'avion.**

Avant le départ :

- Le pilote du planeur effectue un essai radio avec le pilote remorqueur sur 120.050Mhz ;

- SECURITE :.....PAS DE RADIOPAS DE FLARMPAS DE VOL

- Pendant la tension du câble de remorquage, l'aile du planeur **doit rester au sol** et le pilote doit maintenir les freins serrés;
- Lorsque le planeur est prêt, et **si la piste n'est pas engagée** il rentre ses A.F, relâche les freins, fait signe le pouce levé à l'aide en bout d'aile qu'il peut **soulever l'aile . Il ne le fera qu'en s'étant assuré**

que le planeur au décollage est extérieurement prêt (pas de housse restante ,pas de trolley,) ,pas d'aéronef en finale, et la piste dégagée

- Les ailes horizontales sont le signal de départ pour l'avion remorqueur.
- **Dans le cas d'un planeur ballasté** : l'aile sera tenue haute pour équilibrage de l'eau, le pilote du remorqueur sera averti par radio quand le planeur est prêt au décollage.

Remorquage

- **Le train du planeur doit rester sorti** (pour parer une éventuelle rupture de câble et éviter des manœuvres intempestives);
- Si l'avion remorqueur bat de la dérive, contrôler si les A.F sont rentrés;
- Si l'avion remorqueur bat des ailes, il faut **immédiatement larguer**, cela signifie que le pilote de l'avion a un problème ou encore que la sécurité de l'attelage n'est plus assurée.

Largage :

Ne jamais annoncer le largage à la radio. Cela prête à confusion pour les autres pilotes remorqueurs. Par erreur, ils peuvent descendre et de ce fait passer dans une position extrêmement dangereuse pour l'attelage.

En vol

- Les planeurs Classe Standard (Pégase, LS4, Twin-Astir) travaillent à **Finesse 20**;
- Les planeurs de performance (Duo-Discus, Janus, LS6, LS8) travaillent à **Finesse 25**;
- Le Commandant de bord doit obligatoirement être en possession du recueil des aires de sécurité.
- Le Commandant de bord doit obligatoirement être en possession de la carte appropriée pour la zone qu'il compte survoler, avec renseignements à jour des espaces aériens.

Radio

Fréquences : Au-dessus des remorqueurs, quittez la fréquence **120,05** et passez sur **122.650 MHz**. Si vous êtes proche de la trajectoire des remorqueurs, annoncez votre position sur **120.05**.

Fréquences de détresse :

A n'utiliser qu'en cas de danger. Fréquence : 121,5. Si votre planeur est équipé d'une balise de détresse, pensez à vérifier le matin et le soir qu'elle n'émette pas de signal abusif sur cette fréquence.

Vacation Radio : toutes les 30 min en circuit et en vol local

Attention ! Une radio trop silencieuse doit être suspecte. Vérifiez le volume, l'émission et réception. En cas de panne, revenez-vous poser immédiatement.

Feux de forêts

Avertir par radio le coordonnateur des vols sur 120.05, donner la position et dégager la zone afin de laisser le champ libre aux bombardiers d'eau et hélicoptères d'intervention.

Circuits d'aérodrome (voir carte VAC)

Tout message radio sera précédé de « PLANEUR..... » afin d'affirmer les règles de priorités associées

Zone de perte d'altitude :

- Chaque piste a sa "**Zone de perte d'altitude**", **Valernes** pour la piste **17**, **Sigoyer** pour la piste **35**.
- Le **trafic radio se fait uniquement en français**; soyez brefs dans les communications et assurez votre sécurité ;
- Préparez la machine à l'atterrissage en utilisant cette phrase mnémotechnique : Tout Va Bien Roger Continue (train, trafic, volets, ballasts, radio, compensateur et ceinture).
- Le départ de la zone de perte d'altitude (ZPA) vers la vent-arrière s'effectue à 1 000 m QNH **en respectant des espacements minimums permettant de respecter la règle d'interdiction des atterrissages simultanés**
- **La piste doit être dégagée à l'atterrissage du trafic suivant**

Vent arrière et base :

- Le circuit se fait à l'est de la piste pour les planeurs, à l'ouest pour les aéronefs motorisés.
- **En début de vent arrière**, à 850 QNH annoncer "Vent arrière 35 ou 17, » **train sorti, verrouillé et vérifié**".
- **Atterrissage : L'atterrissage se fait dans la mesure du possible sur le gazon et face au vent, sauf instruction particulière du Coordonnateur des vols**
- **Après l'atterrissage et avant l'arrêt du planeur, dégagez** doucement (40° maximum de l'axe de piste) sur la bande de dégagement en service. Si vous n'avez pas dégagé en roulant, sortez du planeur et tirez-le à la main **pour libérer la piste sans délai**. Ensuite, avec l'aide d'autres pilotes, amenez sans délai la machine au départ ou au parking.
- **IMPORTANT : L'atterrissage d'un autre aéronef ne sera possible que lorsque la piste sera dégagée**

Piste 35 :

- **Ne pas se poser avant les "V" du seuil décalé;**
- L'approche devra être haute, à cause du trafic éventuel sur la voie précédant le seuil de piste, et la finale courte;
- En cas de vent fort (Mistral), effectuer une base très proche du seuil de piste; **après atterrissage, dégager impérativement le planeur sur la bande de dégagement en service.**

Piste 17 :

- **Ne pas se poser avant les "V" du seuil décalé;**
- **L'atterrissage pourra être long si le planeur n'est plus utilisé; (penser à décaler le point d'aboutissement et l'étape de base);**
- **Après l'atterrissage, dégagez impérativement le planeur sur la bande de dégagement en service; Exceptionnellement et sur autorisation si vous atterrissez sur la bande d'accélération dégagez impérativement sur la bordure est.**
- **Les déagements grande vitesse de la bande d'accélération vers le parking menant au hangar par la ZA31 sont strictement interdits.**

Par vent sud fort, ne pas faire d'approche à basse altitude afin d'éviter les rabattants créés par la dénivellation du sol qui se trouve en début de piste sud.

Vaches

- En cas d'atterrissage en campagne, avertir immédiatement le terrain soit par radio, soit par téléphone à un de ces contacts dans cet ordre préférentiel :

- **Tél. Chef Pilote :** **06 72 84 53 93**
- **Tél. ACIS secrétariat :** **04 92 62 17 45**
- **Tél. mobile Coordonnateur des vols :** **06 67 73 73 29**

- Donnez votre position le plus précisément possible (carte IGN au 1/250.000ème);

Note : Lorsque vous envisagez l'atterrissage dans un champ, contactez aussitôt par radio un instructeur qui, dans la mesure du possible, vous prendra en charge et vous donnera de précieux conseils pour que la vache se passe bien. Nous vous rappelons néanmoins que le vol est conduit sous l'entière responsabilité du Commandant de Bord.

Si cela se passe pour un autre vélivole, évitez de parler à la radio durant toute la manœuvre.

Sécurité : heure d'atterrissage

- Après l'atterrissage, **inscrire immédiatement** l'heure d'atterrissage sur la carte correspondant au planeur utilisé et la placer sur le panneau "planeurs au sol".

-

- **Note :** La fin des vols a lieu 1/2h avant le coucher du soleil, sauf autorisation du chef-pilote. Tous les pilotes encore en vol 30min avant la fin des vols doivent passer sur 120.050MHz sauf s'ils sont en contact avec un autre aérodrome pour aller s'y poser.

EXTRAITS DU REGLEMENT INTERIEUR

APRES LE VOL

Tout pilote doit :

- revenir au starter, inscrire sur la fiche planeur l'heure d'atterrissage,
- remettre la fiche planeur sur le panneau « planeurs au sol »,
- laver l'aéronef utilisé,
- aider à rentrer les planeurs au hangar à la fin des vols, (attendre un instructeur ou un pilote désigné)
- signaler tout incident même mineur sur le planeur utilisé en remplissant « la fiche d'anomalie » prévue à cet effet,

ranger les parachutes côté sangles en bas, les batteries mises en charge à l'endroit prévu à cet effet.

Volez prudemment, ne dépassez pas vos capacités.

N'hésitez pas à demander conseil aux instructeurs, ils sont là pour vous aider et permettre d'effectuer de beaux vols en toute sécurité.

CONSIGNES SUPPLEMENTAIRES POUR PILOTES VOLANT SUR MOTO-PLANEURS ET TURBO

Planche des vols

- Pour tous les pilotes volant sur des moto-planeurs autonomes, ce sont les fiches de couleur rouge qui doivent être utilisées.
- L'heure approximative de départ doit être notée sur celle-ci peu avant le décollage.

Mise en route

- Lors de la mise en route du moteur, le pilote doit impérativement être installé à bord, même pour des essais moteurs au sol.
- Il est important de veiller à ne pas souffler d'autres planeurs ou des personnes lors de la mise en route du moteur : de la poussière et des cailloux peuvent être projetés.

Trolley

- Comme pour tout planeur, votre trolley doit être placé en vue sur la remorque prévue à cet effet.
- L'immatriculation du planeur doit être notée dessus.

Radio

- Etant donné la qualité médiocre des transmissions avec les moto-planeurs dont le moteur est en marche, une vigilance toute particulière est nécessaire dans ces phases de vol.
- Il est impératif de faire un essai radio avec le Starter ou le remorqueur sur 120.05, puis d'annoncer l'alignement et le décollage imminent avant la mise en route.

Montées au moteur

- Si les remorqueurs ont déjà commencé les rotations, il faut observer les trajectoires qu'ils empruntent pour les montées ainsi que pour les descentes et éviter ces trajectoires en les contournant. Le trafic y est important, la charge de travail des pilotes l'est également et les communications radio claires sont indispensables.
- De plus, il est interdit de spiraler dans le circuit de piste.

Remorquage

- Les pilotes de moto-planeur ont en général peu d'expérience des vols remorqués. Assurez-vous que votre expérience récente du vol remorqué est suffisante si vous avez besoin de vous faire remorquer.

CHARTE DE BONNE CONDUITE

Afin de participer au développement maîtrisé de notre sport de nature, dans un cadre sécurisé et de qualité, je m'engage à :

- Etre formé et entraîné ;
- Assister aux briefings journaliers afin de prendre connaissance de la météo ainsi que des rappels de sécurité et des consignes ;
- Voler avec la documentation aéronautique et vélivole nécessaire, incluant les dernières mises à jour ;
- Entreprendre un vol en bonnes conditions physiques et mentales (je m'impose un jour de repos après plusieurs jours de vols consécutifs) ;
- Coller des bandes autocollantes fluo anticollision sur les extrémités du planeur (FLARM OBLIGATOIRE) ;
- Respecter les règles de l'air et les espaces classés et réglementés ;
- Regarder à l'extérieur pour connaître la position et la trajectoire des planeurs autour de moi et assurer l'anticollision ;
- Privilégier la sécurité à la performance en ne créant pas de trajectoires conflictuelles (intégration dans les ascendances, respect des distances d'espacement, priorité en vol de pente, circuit d'atterrissage...)
- Voler dans les limites de mes compétences et ne pas me laisser entraîner dans l'inconnu ;
- Passer des vacances radio régulièrement afin de faire connaître ma position et mes intentions ;
- Ne pas sous-estimer les zones qui peuvent devenir difficiles (Briançonnais, Queyras, Haut-Verdon) ;
- Avoir toujours du temps pour visualiser et construire une prise de terrain

Bons vols à Sisteron-Vaumeilh