

ASSOCIATION AÉRONAUTIQUE VERDON ALPILLES (A.A.V.A.)



1, Lieu-dit Aérodrome 83560 Vinon-sur-Verdon

Tél : +33 4 92 78 82 90

Mobile : +33 6 95 55 29 78

E-mail: secretariat@vinon-soaring.fr

<http://www.vinon-soaring.fr>

STARTER : +33 6 51 25 12 03

LIVRET D'ACCUEIL ET CONSIGNES AAVA

Ces consignes ne se substituent pas au Règlement Intérieur qui vous est remis lors de votre inscription.

Ce fascicule a pour but de faciliter l'intégration des membres nouvellement inscrits à l'A.A.V.A. qu'ils soient débutants ou pilotes confirmés, stagiaires volant sur les planeurs du Club ou sur leurs propres machines. Il doit également permettre aux anciens de ne pas oublier certaines consignes élémentaires de mise en piste, de vol et d'entretien du matériel, trop souvent laissées pour compte. Les parties "Réglementation" n'ont pas valeur officielle, nous vous demandons cependant de les lire attentivement, d'y réfléchir et d'en tirer les conséquences.

L'A.A.V.A. est pour nous tous un moyen de découvrir, d'apprendre et de pratiquer le vol à voile en sécurité, mais c'est aussi un lieu où vous aimerez passer vos vacances et vos week-ends grâce à l'effort personnel de tous pour y rendre la vie agréable.

Ce Club est le vôtre, c'est à vous de faire ce qu'il faut pour qu'il progresse dans la direction que vous souhaitez.

GÉNÉRALITÉS

PRÉSENTATION DE L'A.A.V.A.

Le Club est régi par la loi de 1901 "Association à but non lucratif". Ce n'est pas une entreprise. Vous n'êtes pas des clients mais des membres associés. Il est dirigé par un Conseil d'Administration (CA) bénévole élu par l'Assemblée Générale annuelle. Le CA élit le Président et un Bureau - l'exécutif du Club.

LA VIE DU CLUB

Il appartient à chacun de participer au mieux à la vie du club, que ce soit à l'atelier, à l'animation, au nettoyage, au rangement des planeurs et aux tâches diverses.

Quelle que soit votre situation au sein du club, il vous faut comprendre que le montant de votre participation financière est bien inférieur au coût réel des services mis à votre disposition. Ceci n'est possible que grâce au dévouement et à l'initiative de tous. Le maître mot est le BÉNÉVOLAT.

En aidant le club, vous ne faites que vous rendre service, en réduisant ainsi le montant des participations que vous auriez à verser. Présenté autrement : tout travail bénévole améliore la qualité du matériel et des prestations que l'A.A.V.A. peut vous offrir.

PRÉSENTATION DES PERMANENTS

Il s'agit des salariés de l'Association. Ils assurent le fonctionnement du Club toute l'année. Ils reçoivent leurs directives des membres du Bureau. Le personnel permanent se compose :

- | | |
|--|---------------------------------|
| • D'un Chef de Centre, responsable des vols, de la formation, de la sécurité : | Roger EYRIER |
| • D'un Chef-pilote Adjoint : | Stéphane EHRHARDT |
| • D'un mécanicien, responsable de notre atelier et de l'état du matériel volant : | Michel VIGOUROUX |
| • De deux secrétaires : | Nathalie PERRON et Kelly SACREZ |
| • D'un ou plusieurs instructeurs FI(S) saisonniers recrutés durant la Haute Saison en fonction du besoin | |

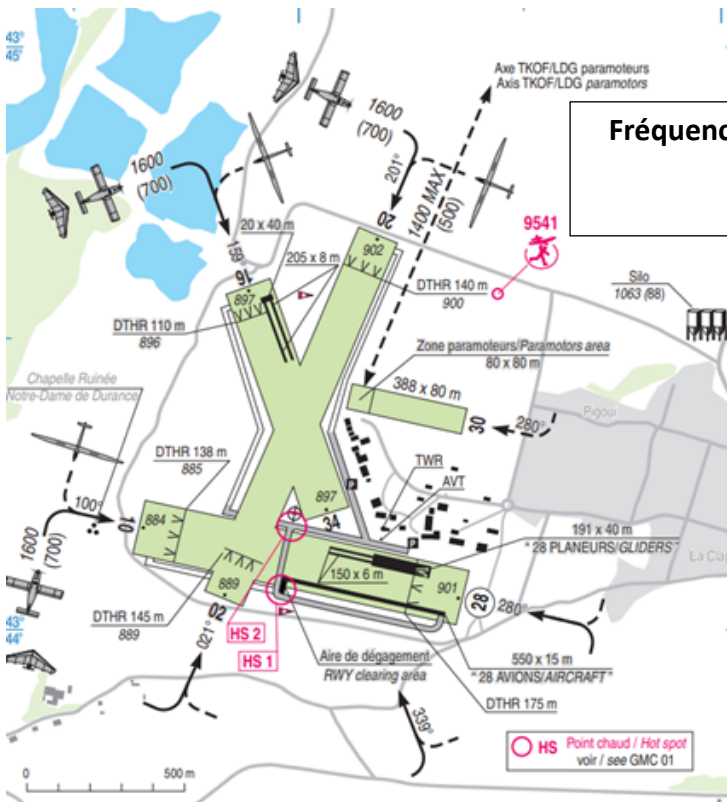
Le nettoyage des locaux est assuré par une société externe ainsi que les membres bénévoles.

PRÉSENTATION DE LA PLATE-FORME

La plate-forme est composée de trois pistes (28-10 ; 16-34 ; 02-20) ainsi que d'une piste 30 permettant aux planeurs basés provisoirement sur la plate-forme de se poser près des câbles où ils sont amarrés.

Il existe des mini-pistes de décollage planeurs en dur aux seuils 28 Droite et 16 Gauche. Une bande en dur avion sur la 28 Gauche, un taxiway qui dessert les clubs avions et l'aire de ravitaillement en essence complètent la description des pistes et des chemins de roulement.

L'A.A.V. A. dispose de six hangars (hangar « Début », hangar « Perfo », hangar « Mistral » pour les remorqueurs, hangar « Nord », hangar « Marcy » et hangar « Militaire »), de bureaux, d'un atelier, d'une salle de briefing, d'une salle de pliage de parachutes, d'un bâtiment équipé de 8 chambres, de deux Aires d'Accueil avec deux blocs sanitaires, d'un club-house comprenant une salle de briefing, une cuisine et réfectoire, et d'une piscine (Voir plan). Pour améliorer la formation (coût, efficacité), le club dispose également d'un simulateur de vol utilisable uniquement avec instructeur.



Fréquence aérodrome en auto information : 118.155

Fréquence vol à voile : 130.130



L'HÉBERGEMENT

Des chambres et deux aires d'accueil sont à la disposition des pilotes contre une participation financière couvrant les frais d'électricité, d'eau et de nettoyage. Vous pouvez demander au secrétariat s'il y a des caravanes ou des mobil homes à louer. Si vous louez une caravane à un particulier, vous devrez vous acquitter de la participation journalière aux frais d'entretien et de gestion de l'Aire d'Accueil.

La salle commune est utilisable par tous pour préparer les repas, mais n'oubliez pas que tout y est votre propriété. Donc laissez-la dans l'état où vous souhaiteriez la trouver en arrivant. Les installations sont vidéo-surveillées pour lutter contre les effractions et les vols. Néanmoins nous vous recommandons la plus grande prudence et surtout de ne pas laisser d'objets de valeur à la vue de tous dans les voitures (appareils photo, postes radio, lunettes de soleil, GPS, parachutes etc.).

ADMINISTRATION ET RÉGLEMENTATION

Un secrétariat est à votre disposition. Son rôle est de gérer tous les problèmes administratifs et financiers.

En début d'année, ou à votre arrivée sur le terrain, vous devez impérativement passer au secrétariat. Celui-ci s'assure en liaison avec le Chef Pilote de la validité de vos documents et licences. Chaque pilote est responsable de la validité de ses licences ainsi que de son compte GESASSO qu'il doit tenir à jour.

Nota : Pour pouvoir voler, vous devrez en permanence maintenir votre compte pilote créditeur (Voir le règlement intérieur). Les pilotes ressortissants des pays de l'Union Européenne (UE) + Islande, Norvège, Lichtenstein, Suisse peuvent voler sans autre formalité. Les ressortissants des autres pays doivent obtenir une validation de leur licence en conformité avec les normes FCL EASA (voir le Chef Pilote pour de plus amples précisions).

FINANCES

L'AAVA ne peut pas se permettre de consentir des crédits permanents. Il vous est donc demandé d'approvisionner régulièrement votre compte pilote. Cela peut être fait au secrétariat ou sur Internet directement.

Sur Internet, vous utiliserez l'application SMART GLIDE avec votre ordinateur ou Smartphone personnel. Un ordinateur Club est également à votre disposition en salle de Briefing. Les paiements en ligne sont sécurisés.

Le secrétariat vous indiquera la procédure SMART GLIDE si vous ne la connaissez pas. Les pilotes débiteurs sont susceptibles de se voir refuser le décollage.

DEROULEMENT DES VOLS

CONSIGNES GENERALES AVANT ET APRES LES VOLS

- La répartition des machines club se fait en donnant la priorité aux pilotes inscrits sur Click and Glide : les pilotes demandeurs et non-inscrits se verront attribuer les machines restantes.
- La sortie des remorqueurs est de la responsabilité des pilotes remorqueurs.
- La préparation du véhicule Starter est de la responsabilité du responsable des vols.
- La sortie des planeurs : Chaque année des planeurs sont arrêtés de vol à la suite de dommages occasionnés au sol liés au non-respect des consignes, par manque de bon sens ou par irrespect.

Nous vous demandons la plus extrême vigilance lors de ces manœuvres pour le bien de tous. La sortie des planeurs du hangar « Début » se fait sous la supervision d'un instructeur ou une personne désignée par le responsable des vols.

Tous les planeurs susceptibles de voler sont rangés devant les hangars "début" et "perfo". Les housses d'ailes et trolley sont retirés. Les planeurs ne volant pas sont remis dans les hangars. Les parachutes et instruments sont protégés du soleil en laissant la housse de verrière.

Les planeurs du hangar « perfo » doivent être stationnés de manière à laisser libre la partie goudronnée devant le hangar afin de permettre le passage des planeurs arrivant de la « 30 », du hangar Marcy, ou du hangar Nord.

Seul les planeurs école de début sont autorisés à stationner sur l'aire proche du starter afin de faciliter les manutentions école.

Les planeurs extérieurs arrivant de la piste « 30 » doivent être parqués en respectant les consignes reçues lors du briefing d'arrivée et en ne bloquant pas l'accès aux différents hangars Club et en restant en dehors des pistes balisées.



Lors des journées avec du vent fort type Mistral ou Vent de Sud Est, une attention toute particulière doit être apportée aux manutentions des planeurs au sol ainsi qu'au bon verrouillage des verrières et du retrait impératif du trolley lors du stockage du planeur.

Le nombre de personnes pour sortir les planeurs doit être suffisant. Les planeurs sont sortis sous la responsabilité de l'instructeur de permanence. A l'issue, les portes des hangars sont refermées.

Pour des raisons de sécurité, les portes des hangars Nord, Marcy, Militaire et de l'atelier sont maintenues fermées dans la mesure du possible.

Pour les décollages l'alignement des planeurs en piste se fait en respectant les consignes en vigueur.

Après l'atterrissage les planeurs doivent être dégagés de la piste le plus rapidement possible. Tous les pilotes présents doivent participer car trop souvent on ne voit que les débutants qui attendent leur tour pour voler. En dehors de la mise en piste, l'usage des véhicules est interdit sur la piste et près du camion starter. La circulation sur les aires de manœuvre doit respecter les règles de l'arrêté de police.

Si le vent est très fort le pilote doit rester à l'intérieur du planeur jusqu'à l'arrivée d'un aide (pas de verrière ouverte en plein vent au milieu de la piste) AF sortis, volets en négatif.

A l'issue du dernier vol les planeurs sont nettoyés, housés, ballast de queue vidé et rentrés dans leur hangar par le pilote affectataire. Tous les pilotes sans exception se doivent de participer au travail de piste.

Toute anomalie remarquée sur un planeur (au sol lors de la visite pré-vol ou à l'issue du vol) doit être signalée par écrit sur le cahier de liaison « atelier » qui se trouve en salle de briefing et verbalement à un instructeur ou au responsable technique. En cas d'orage, les pilotes doivent être disponibles afin de rentrer au plus vite les planeurs sans précipitation avec un responsable de l'activité. Une anticipation pour les atterrissages en piste 16 sera demandée par le chef pilote.

BRIEFING JOURNALIER (10h00 ou 10h30 en fonction de la période de l'année)

Le responsable des vols présente la météo, les consignes de sécurité du jour selon le canevas en vigueur à l'AAVA. A l'issue du briefing les pilotes volant sur le matériel AAVA rempliront le petit formulaire A5 appelé "ordre de mission". Ils mentionneront, soit le circuit, soit la zone du vol, ainsi que le nom et le n° de téléphone de la personne chargée d'assurer le dépannage ainsi que le véhicule prévu. Ils devront impérativement vérifier la disponibilité et l'état de la remorque. L'ordre de mission sera remis au responsable des vols qui le signera afin d'agréer le vol prévu et les informations sur le dépannage.

L'activité école de début ou décollage Grands vols peut démarrer avant le briefing en accord avec le responsable des vols

MISE EN PISTE

Visite prévol effectuée au parking, VHF et Flarm allumés et vérifiés fonctionnels avant alignement.

La mise en piste 16 est détaillée dans la section « circulation au sol ».

TEMPS DE VOL ET REMORQUAGE

Le décompte des temps de remorqué est fait par le pilote du remorqueur : câble tendu = décollage ; Retour devant le planeur suivant ou arrêt au parking = fin du remorqué.

Pour tous les temps de vol, en cas de litige ou de réclamation, c'est la planche de vol, visée le soir par le Responsable des vols, qui fait foi. Chaque pilote est responsable de la vérification de son temps de vol et de la facturation.

Les pilotes volant en qualité de commandant de bord sur les planeurs club doivent expressément signer la planche des vols après atterrissage.

La fréquence 118,155 ne doit être utilisée que pour gérer le trafic d'aérodrome et des raisons de sécurité immédiate.

Un essai radio est effectué sur 118.155 avec le remorqueur lors de la tension du câble. Le pilote de planeur précise la vitesse de remorquage souhaitée si le planeur est ballasté.

ACCROCHAGE DES CABLES

L'accrochage des câbles est réalisé uniquement par des vélivoles ou des aides formés. Les ordres sont : "larguez !", pour commander l'ouverture du crochet, "verrouillez !" pour commander sa fermeture. On utilise exclusivement le petit anneau (crochet Tost) sur les planeurs et les remorqueurs de l'A.A.V.A (sauf EC !).

Le fusible doit être accroché coté remorqueur.

LES ACTIONS VITALES ET LA SECURITE

Il faut environ une minute pour effectuer les actions vitales (le C.R.I.S) : n'attendez pas que le remorqueur soit aligné devant vous pour les commencer.

Votre documentation aéronautique doit être à jour. Le port du bob et des lunettes de soleil font partie intégrante du CRIS. Le port de chaussures type sandales est prohibé en vol.

LA TENUE DE L'AILE

L'aide se tient à l'aile gauche

Sur le signal du pilote (pouce vers le haut), l'aile du planeur ne sera levée que si les conditions suivantes sont réunies :

- Câble tendu
- Verrière(s) fermée(s) et verrouillée(s)
- Aérofreins rentrés et verrouillés
- Trolley de queue retiré
- Pas de cache Pitot / statique
- Pas d'atterrissage ni décollage avion ou planeur en cours.

LES CONSIGNES PARTICULIERES EN VOL

Elles ont pour but d'éviter les collisions entre aéronefs, de codifier et de faciliter les évolutions autour de l'aérodrome, mais elles n'ont pas la prétention de répondre à tous les cas.

Elles ne dispensent absolument pas de la connaissance et de l'application des règles de l'air (Réglementation de la circulation aérienne) : elles s'y ajoutent

Tout planeur club doit impérativement conserver son FLARM depuis le décollage jusqu'à l'atterrissage.

LE REMORQUAGE ET LE DECOLLAGE AUTONOME

Le remorquage s'effectue selon la méthode enseignée à la FFVP (voir E-Learning procédures opérationnelles 6.02.02 et vidéo FFVP 08-1 à 08-6).

Les signes conventionnels sont à connaître impérativement :

- Le battement des ailes est un signe impératif de largage
- Le battement de la gouverne de direction indique une anomalie sur le planeur (aérofreins ouverts par exemple) à laquelle le pilote du planeur doit remédier.

Afin de fluidifier les décollages, il vous sera demandé de d'aligner les planeurs lourds (Duo Discus, Arcus, Nimbus, ASH25, ...) et/ou ballastés sur une même file (la minibande intérieure) et les planeurs plus légers (monoplaces, biplaces école ou à courbure) sur l'autre file. Si votre planeur dépasse la masse de 750 kg vous devez informer le responsable des vols lors du briefing journalier car seul le DR400 ou DR300 peuvent alors vous remorquer. Le pilote dont le planeur est ballasté, doit impérativement annoncer au pilote remorqueur lors du contact radio, la vitesse de remorquage souhaitée (ex : RY de D-09, vitesse de remorquage 140 km/h. Un planeur ULM doit être remorqué par un avion.

Dans tous les cas les consignes du jour données au briefing sont impératives.

Le décollage des planeurs autonomes s'effectue sur autorisation du starter qui a une vue globale de l'activité. Il est préférable décoller à la suite d'un décollage remorqué et non juste avant. Tout décollage autonome sur une piste autre que celle utilisée pour les remorquages devra être signalé lors du briefing journalier et validé par le responsable des vols. Lors des décollages autonomes, les pilotes doivent impérativement éviter les agglomérations et les zones sensibles aux bruit indiquées dans la section suivante.

La procédure pour le décollage autonome est détaillée en annexe.

LE LARGAGE

A Vinon, sauf problème de sécurité (voir ci-dessus), le largage est à l'initiative du pilote du planeur. Le pilote du planeur est responsable de son largage.

Il vérifie que le câble est bien décroché, puis il dégage l'axe du remorqueur pour que le pilote puisse ainsi le voir et commencer à descendre.

LE VOL EN LOCAL

Le pilote doit s'assurer pendant toute la durée de son vol qu'il est en local du terrain en suivant la règle ci-dessous :

- Débutants : (ASK-21, Twin, ASK21 en solo et ASK23) - finesse 10 +300m QNH en conditions météo standard.
- Autres : finesse 20 +500 m QNH. Ceci pour un vent inférieur à 20 km/h. Il doit aussi respecter les règles de la circulation aérienne (survol, priorités, etc.) : Voir manuel de l'élève pilote.

La spirale à GAUCHE dans un rayon de 10 km autour du terrain est recommandée pendant les décollages en début de journée, ainsi que les jours où la concentration de planeurs est importante. Les spirales en local : Dans la pratique, le planeur déjà installé dans l'ascendance est prioritaire. Cette règle de courtoisie vélivole est à appliquer même si un autre planeur vient de la droite pour intégrer l'ascendance. (voir E-Learning Réglementation règles de l'air 1.05)

LA PERTE D'ALTITUDE

Les zones de perte d'altitude (ZPA) sont indiquées sur la carte. Les planeurs devront spiraler à gauche dans cette zone afin d'éviter les collisions. Les ZPA permettent de conserver un espacement entre les planeurs entrant en vent arrière en cas d'affluence.

La perte d'altitude se fait dans une zone située en amont du début de la vent arrière. L'arrivée du planeur dans cette zone doit se faire bien au-dessus du niveau de

celle-ci (650 m minimum) avec une annonce radio (par exemple, « VE zone de perte altitude 800m pour la 28 ». Les tours de piste standards, quelle que soit la piste en service, se font toujours du côté des installations, l'autre côté étant réservé aux avions (voir carte VAC).

LA BRANCHE VENT ARRIERE

Elle commence à 600 m QNH (550 m minimum). L'annonce radio doit être faite sur 118,155 et comporter l'immatriculation du planeur, la piste utilisée et la position du train, par exemple :

« Planeur Tango Echo, vent arrière main droite piste 28, train sorti et verrouillé ».

ETAPE DE BASE

Le planeur doit se signaler en étape de base à la radio : **« Planeur Tango Echo, base droite piste 28 ».**

LA FINALE

Quelle que soit la piste, le premier planeur se pose le plus près possible du bord de piste, les autres se posent à côté (respecter entre chaque planeur un écartement minimum de sécurité d'environ 10 m entre les extrémités d'ailes.). Sauf pour des raisons de sécurité, l'atterrissage sur les mini-bandes est subordonné à l'autorisation du starter.

Si l'axe est encombré, n'hésitez pas à utiliser toute la longueur de la piste en passant suffisamment haut au-dessus des autres planeurs ou utiliser une autre piste pour atterrir, avec l'accord du starter (118.155).

Ne jamais toucher le sol avant les marques blanches d'entrée de piste. Les zones comprises entre les chemins qui bordent l'aérodrome et les marques d'entrée de piste ne sont pas posables et même localement dangereuses.

LA RADIO

Le club de Vinon utilise deux fréquences :

- 118,155 : la fréquence que l'on utilise dans la circulation d'aérodrome ; sur cette fréquence travaillent les aéronefs qui décollent et se posent à Vinon. Elle n'est donc pas notre propriété privée !
- 130,130 : dès que vous accrochez et que vous n'êtes plus dans le circuit remorqueur (au-dessus de 1000m QNH), vous devez passer sur cette fréquence. Elle sert à tous les messages vol à voile : vacations radio, informations aérologiques, problèmes éventuels, etc. Cette fréquence est partagée avec d'autres clubs de la région.

Les messages radio doivent être concis et réduits à l'essentiel : la radio n'est pas un téléphone !

Les messages radio en français sont à privilégier. Toutefois les pilotes Français (et étrangers) doivent connaître les principaux termes aéronautiques en anglais (voir lexique français anglais en annexe)

LES VACATIONS RADIO

C'est un message essentiel pour la sécurité des pilotes. Il est passé toutes les demi-heures, en local comme en circuit. Vous devez annoncer sur 130,130 votre position, altitude, intentions et éventuellement Vario, (vous pouvez être hors de portée si vous êtes loin et bas ou masqué par des montagnes). Les vacations doivent être faites toutes les 30mn ou lors des changements géographiques (exemple : parcours vers st Crépin ou Barcelo ; Parcours vers Bure etc...). Ne vous attendez pas à recevoir systématiquement une réponse du starter. Ce dernier, ou les instructeurs en vol ont noté votre message. Sachez que les vacations ont déjà permis à la suite d'accidents de limiter considérablement le champ des recherches, et par voie de conséquence de faciliter les secours aux pilotes. En cas de grand vol, hors de portée des autres vélivoles en fréquence, un message SMS envoyé vers le portable du starter est une alternative possible, uniquement en cas de nécessité et sans altérer le circuit visuel ni la sécurité anticollision.

LA PANNE RADIO

En cas de panne radio :

- En vol local : le pilote doit se poser immédiatement au terrain après avoir vérifié, bien sûr, que son volume de réception n'est pas trop baissé, que la fréquence affichée est correcte et que les contacts accessibles sont en position correcte.
- En circuit : le pilote doit interrompre son circuit et rentrer au terrain, en essayant, si possible, de se faire identifier par un autre planeur de l'A.A.V. A (battements d'ailes). Il est possible d'envoyer un SMS au numéro du Starter +33 6 51 25 12 03.

LES ESPACES AÉRIENS ENVIRONNANTS

Le pilote est seul responsable de la connaissance et du respect des règles de l'Air.

Au-dessus du FL 115, les vols VFR (donc les vols de planeurs) ne sont autorisés jusqu'au FL 195 que dans la LTA E. En dehors de cette zone les vols ne sont autorisés au-dessus du FL 115 que sur clearance de l'organisme de contrôle concerné, (en pratique difficile à obtenir sans transpondeur). On ne dépassera le FL195 que dans la zone LF-R 180 "Fenêtre de Lure" si celle-ci est active, uniquement après un briefing préalable au sol et une autorisation ponctuelle du Chef-Pilote ou de son représentant (cf. protocole).

R71 SALON :

Avant de passer au-dessus du FL 075 (environ 2285 m QNH selon la pression), les pilotes doivent contacter Salon Information sur 135,150 et se situer précisément (position et intentions). Une clearance est obligatoire pour y pénétrer. Bien que les axes voltige en R71 ne soient plus utilisés mais toujours publiés, le contrôleur préfère une position par rapport à un axe plutôt qu'à un village du Lubéron dont il n'a jamais entendu parler... Ces axes figurent sur la carte qui vous est donnée à votre arrivée. En attendant de s'annoncer en sortie de zone, restez impérativement sur la fréquence 135.150 sauf autorisation de Salon APP.

Si la zone est inactive, un répondeur automatique est en service.

Zone Réglementée LF-R 101 SALON :

C'est une zone, à l'ouest de Vinon, où s'entraînent les avions école de Salon, en VFR, de 900m QNH au FL 075 (voir carte). Comme pour la zone R71 ci-dessus, une clearance de SALON APP 135.150 est nécessaire pour y pénétrer.

P10 CADARACHE :

Survol interdit au-dessous de 4200 ft (1260m) AMSL dans un rayon de 5 km centré sur Cadarache, tronqué au Nord et au Nord-Ouest (voir carte).

D'autres zones ou secteurs présentent des dangers, par exemple la zone de parachutage de Gap ou une collision s'est produite en 1995 les secteurs de voltige de Saint Auban et de Vinon, ou les zones de tir de Rochilles dans les Hautes Alpes Renseignez-vous (aussi sur Marseille Info 122.55 ou 124.5).

Les Parcs Régionaux & Nationaux :

La réglementation interdit le survol des parcs nationaux par les "aéronefs" à moins de 1000 m sol. Pour les parcs régionaux, la hauteur minimale de survol est de 300 m sol. Les protocoles permettant dans certaines conditions d'y pénétrer sont affichés en salle de briefing et repris dans le guide des champs vachables : Les membres du club devront respecter ces règles. Respectez également les ZSM, zones de sensibilité majeures, pour la nidification des oiseaux.

LES VOLS D'ONDE

Les vols d'onde font rêver la majorité des vélivoles mais ils peuvent aussi présenter des aspects dangereux : le froid, la fatigue et l'insuffisance d'oxygène, la turbulence.

En atmosphère standard, la température décroît d'environ 6,5°C par 1000 mètres. Vers 6000 m, il est fréquent de rencontrer des températures voisines de -25°C, si la température au sol est d'environ 15°C. On comprend donc aisément qu'une protection efficace et adaptée contre le froid est essentielle (vêtements amples, doudoune, boots, gants, bonnet, etc..).

La fatigue : Le froid, la différence de pression et le manque d'oxygène sont autant de facteurs qui tendent à diminuer la résistance physique du pilote à haute altitude. Le manque de sommeil, l'abus de tabac et d'alcool, ainsi qu'une alimentation trop riche en graisses contribuent à aggraver cet état de fait. Les boissons gazeuses sont déconseillées.

La réglementation a évolué concernant l'emport d'oxygène :

- Le pilote commandant de bord veille à ce que toutes les personnes à bord utilisent l'équipement d'oxygène de subsistance lorsqu'il estime qu'à l'altitude du vol prévu, le manque d'oxygène peut entraîner une baisse de leurs facultés ou nuire à leur santé.
- Lorsque le commandant de bord ne peut déterminer les conséquences d'un manque d'oxygène sur les passagers, il doit s'assurer que tous les occupants utilisent de l'oxygène d'appoint pour toute période où l'altitude-pression est supérieure à 10 000 ft.
- En complément de la réglementation en vigueur, l'AAVA impose, en tant qu'exploitant, l'obligation d'emport de l'équipement oxygène pour tout vol entrepris de manière durable à une altitude supérieure à 10.000 ft (3000 m).

La turbulence : près du sol elle rend délicat l'atterrissage aux vaches car le vent près du sol n'est pas connu avec précision.

EQUIPEMENT OXYGÈNE

Le remplissage en oxygène des bouteilles sera effectué par un membre de l'AAVA autorisé par le Président du club et identifié sur une liste nominative disponible au Secrétariat du club. Pour la location du matériel oxygène, le pilote le récupérera au secrétariat et le rendra au responsable des vols de la journée

La facturation sera effectuée aux conditions affichées dans le local oxygène et au secrétariat du club. Le remplissage sera effectué à 100% pour les bouteilles neuves ou à jour de leur date d'épreuve.

PARACHUTE

L'AAVA impose l'utilisation d'un parachute dans ses machines.

CONSIGNES POUR LES VOLS EN CIRCUITS

LE BRIEFING « CAMPAGNE »

Les pilotes volant sur les planeurs de l'AAVA doivent obligatoirement y assister s'ils souhaitent circuler. Des consignes particulières peuvent y être données tel que la météo du jour, l'état des aires de sécurité répertoriées, etc. Les pilotes doivent y venir avec leur "Fiche de progression campagne" (voir ci-dessous).

Les circuits sont choisis en fonction des aptitudes et de l'entraînement de chacun. A ce stade, les pilotes doivent connaître le démontage du planeur et la disponibilité de leur remorque. Tout pilote qui part en circuit accepte implicitement de participer éventuellement au dépannage route d'un autre pilote de même expérience ou volant sur une machine équivalente.

ZONES ET EXPÉRIENCE EN CIRCUIT

Les pilotes volant sur les planeurs de l'AAVA respectent obligatoirement une progression en vol sur la campagne, fonction de la difficulté et de l'éloignement des différentes zones de vol. Un guide écrit précise cette progression. Il permet aux pilotes de tenir constamment à jour la "Fiche de Progression Campagne". La carte définissant ces zones est affichée dans la salle de briefing. Ces documents sont le fruit de l'expérience de Vinon en la matière : nous vous en recommandons vivement l'usage même si vous volez avec votre planeur personnel. Les instructeurs de l'AAVA peuvent vous conseiller utilement.

GESSASSO permet de tracer le suivi des formations T0 à T3.

ATTERRSSAGES EN CAMPAGNE

En montagne, les zones atterrissables sont rares. Seules celles qui sont répertoriées présentent un degré de sécurité suffisant pour les atterrissages en campagne. Hors des zones reconnues, les risques d'accident sont fortement accrus.

DÉPANNAGES

Atterrissage dans un champ : aussitôt posé, le pilote doit dégager son planeur de l'axe (si possible) et ensuite téléphoner obligatoirement au Starter (+33 6 51 25 12 03) ou au Secrétariat (+33 4 92 78 82 90 ou +33 6 95 55 78 29) ou au Chef Pilote en derniers recours (+33 6 81 89 05 51). Les indications à fournir au téléphone : position, accès au champ, heure d'atterrissage, dégâts éventuels, numéro de téléphone où le pilote peut être contacté. Il va sans dire que la courtoisie est la règle dans nos rapports avec ceux chez qui nous tombons du ciel, causant parfois une gêne et parfois de menus dégâts aux récoltes.

Atterrissage sur un aérodrome : aussitôt posé, le pilote téléphone au Starter ou au Secrétariat ou au Chef Pilote en dernier recours pour indiquer s'il se fait dépanner sur place ou par les avions de l'A.A.V.A. Des tarifs adaptés sont pratiqués par l'A.A.V.A. et les Clubs voisins pour les dépannages par air, ceci pour inciter les pilotes à se poser préférentiellement sur des aérodromes. Les pilotes doivent connaître les fréquences radios des aérodromes sur lesquels ils se posent.

Dans tous les cas, pour gagner du temps, un message radio émis avant la prise de terrain et relayé avec certitude par un autre planeur peut fournir au starter les mêmes informations.

LA RECONNAISSANCE DES CHAMPS

Elle est obligatoire à l'AAVA en vol et / ou au sol et doit se faire en compagnie d'un pilote de vol à voile qui connaît ces zones atterrissables. Au cours des vols, il faut en permanence s'exercer à retrouver rapidement et à identifier les champs répertoriés. En été, des informations sont données au cours des briefings sur la progression des moissons qui se font à des dates très variables selon l'altitude des champs.

L'utilisation des zones atterrissables restent de votre responsabilité, l'AAVA ne pouvant garantir en permanence l'état de celles-ci.

SECURITÉ EN VOL DE PENTE - OBSTACLES

Le vol de pente implique bien sûr une vigilance accrue du pilote à l'égard des autres aéronefs mais aussi à l'égard des obstacles naturels et/ou artificiels qui présentent un danger réel lorsque l'on évolue à proximité du relief (Câbles de téléphérique, remontée mécanique, Catex...).

Certains de ces obstacles, notamment les Catex, ne sont ni balisés, ni répertoriés sur les cartes aéronautiques et sont peu visibles ; ils sont généralement situés dans les stations de sport d'hiver.

Il appartient à chaque pilote de connaître avec précision et de répertorier sur ses documents de vol la position des obstacles dangereux situés dans la zone des vols.

L'AAVA encourage l'utilisation de tout système permettant d'alerter le pilote de la présence d'obstacle artificiel à proximité de sa trajectoire de vol (PDA, FLARM, etc...).

PRÉVENTION DES ABORDAGES

Afin d'accroître la sécurité, et plus particulièrement de diminuer le risque de collision entre aéronefs, l'AAVA a décidé que tout planeur décollant de Vinon devra impérativement être équipé de :

- Un FLARM fonctionnel identifié ET de marquages anti collision, OU
- D'un FLARM fonctionnel identifié et d'un canopy flasher.

LA CULTURE JUSTE

Nous souhaitons établir un climat de confiance, de bienveillance, favorable au partage d'expérience selon le principe de "culture juste". Cela permet de favoriser la transparence, de comprendre ce qui s'est passé, sans sanctionner une erreur, une négligence ou une décision d'une personne qui fait la démarche de partager l'information.

Tout incident ou accident devra faire l'objet d'un rapport au Chef Pilote ou à un de ses adjoints, soit directement, soit via le carnet « Incidents : notification, analyse et suivi » disponible en piste et au bureau du Chef Pilote. Il décidera alors de la nécessité ou non de rédiger un CRESAG. Le pilote pouvant également déposer anonymement un REX interne AAVA et/ou un REX FFVP, il peut se faire accompagner pour la rédaction si besoin.

UN RECUEIL DES CONSIGNES EST DISPONIBLE DANS LA SALLE DE BRIEFING CONSULTEZ LE. N'HÉSITEZ PAS A ALLER CHERCHER TOUS LES RENSEIGNEMENTS DONT VOUS AVEZ BESOIN AUPRES DES INSTRUCTEURS OU DES PILOTES EXPÉRIMENTÉS.

ET MAINTENANT EN PISTE ET BONS VOLS A VINON !

L'équipe dirigeante de l'A.A.V.A.

DECOLLAGE TMG ET AUTONOME

Les décollages TMG et planeurs autonomes demandent une vigilance accrue de la part des pilotes. La visibilité et le bruit à l'intérieur de l'aéronef entraînent des nuisances pouvant déconcentrer le pilote. C'est une phase délicate, la charge de travail est importante, les pilotes doivent être extrêmement attentifs.

Avant la mise en route, avancer son planeur sur la minibande au niveau du starter pour éviter de projeter des graviers sur les planeurs suivants.

Phraséologie à appliquer :

Planeur : « Planeur XX prêt à la mise en route piste 28 »
Starter : « XX standby » OU « XX tu peux mettre en route »
Planeur : « Prêt au départ XX »
Starter : « XX standby » OU « XX tu peux décoller en 28 »
Planeur : « Décollage 28 XX »

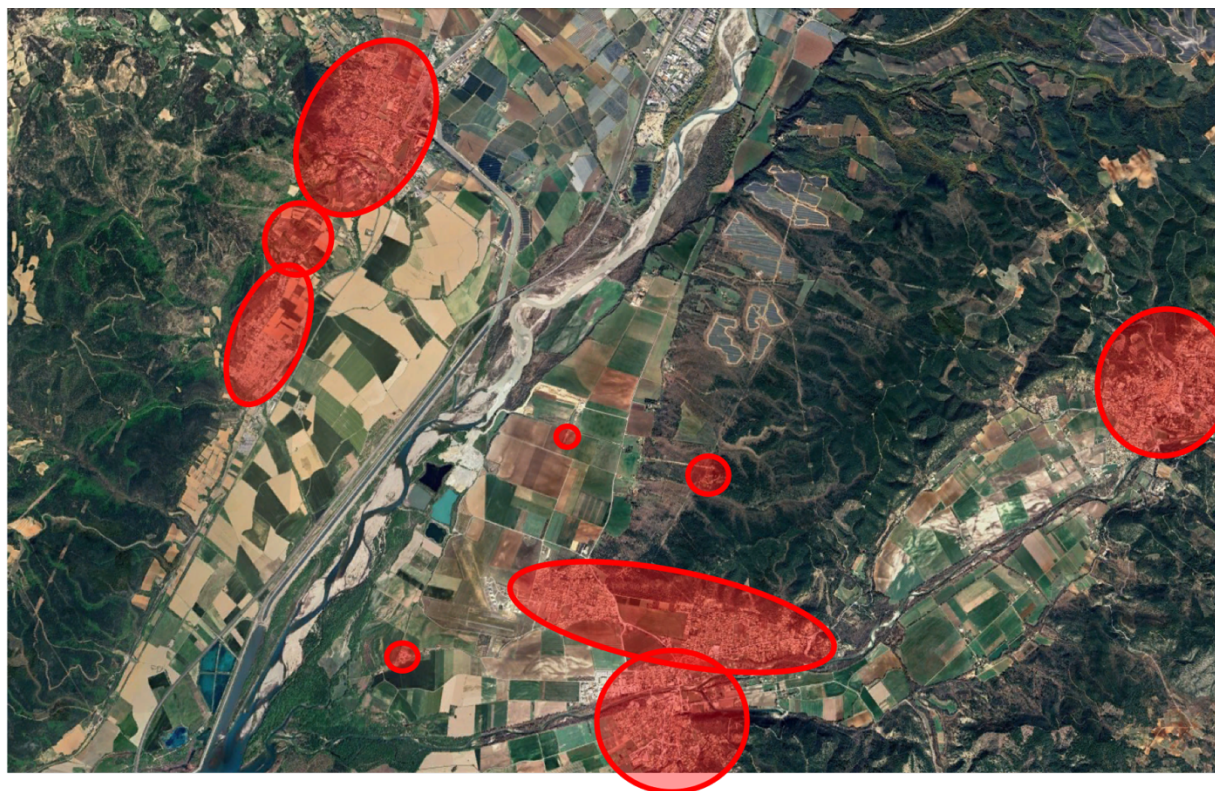
VHF phraseology to be employed :

Before engine start, move your glider to starter level in order to avoid sending dust and rocks to the glider behind.

Glider : "Glider XX is ready for engine start runway 28"
Starter : "XX Standby" OR "XX you can start the engine"
Glider : "Ready for departure XX"
Starter : "XX hold position" OR "XX clear for takeoff 28"
Glider : "Taking off runway 28 XX"

Les zones de sensibilités au bruit suivantes doivent être évitées lorsque le moteur est en fonctionnement.

Afin de réduire le risque de collision entre planeur autonome et remorqueur, les planeurs autonomes peuvent se conformer aux trajectoires de remorquage publiées.



Zones à éviter moteur en fonctionnement

PROCEDURES D'ARRIVEE

Ecoute de la fréquence auto-information de l'aérodrome (118.155 Mhz) dans les 10 km de Vinon et au-dessous de 900 m AMSL afin de commencer à s'intégrer au sein de la circulation de l'aérodrome.

Annonce radio à 5 minutes de l'atterrissage et en zone de perte d'altitude.

Début de branche vent arrière à 550 m AMSL (500 mini) :

« Planeur EM début de vent arrière main droite piste 28, train sorti et verrouillé »

« Glider XX right downwind runway 28, gear is down and locked »

Appel obligatoire en étape de base pour toutes les pistes :

« Planeur EM base droite 28 »

Mandatory base leg call for all runways :

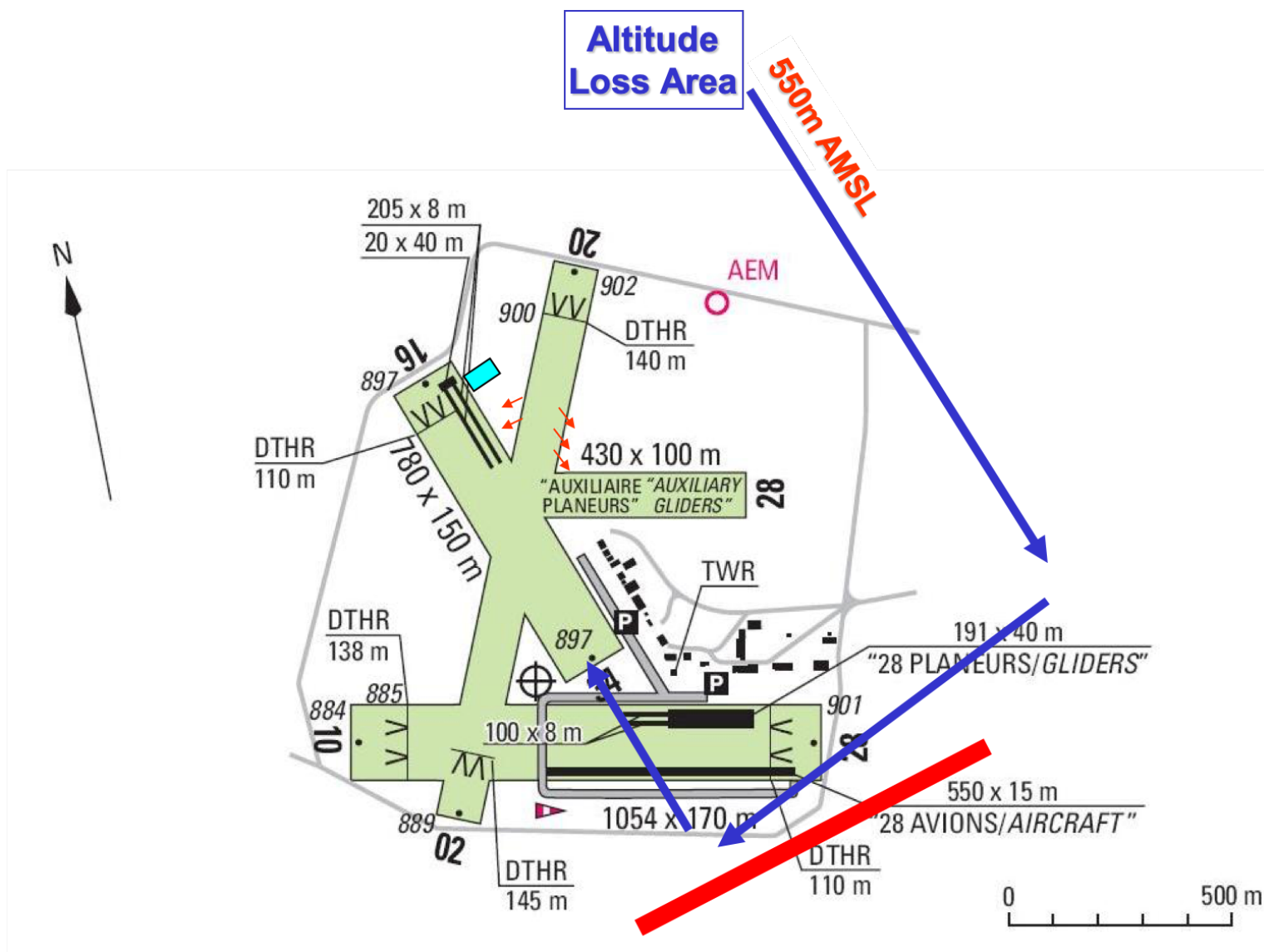
« Glider XX right base 28 »

Après l'atterrissage, la priorité pour le pilote est de **tirer son planeur à la main hors de la piste** s'il ne l'a pas dégagée.

Passer au starter pour vérification de l'heure d'atterrissage.

La radio reste allumée tant que le planeur n'a pas dégagé la piste (sécurité trafic, infos du starter)

CIRCUIT ATERRISSAGE - PISTE 34



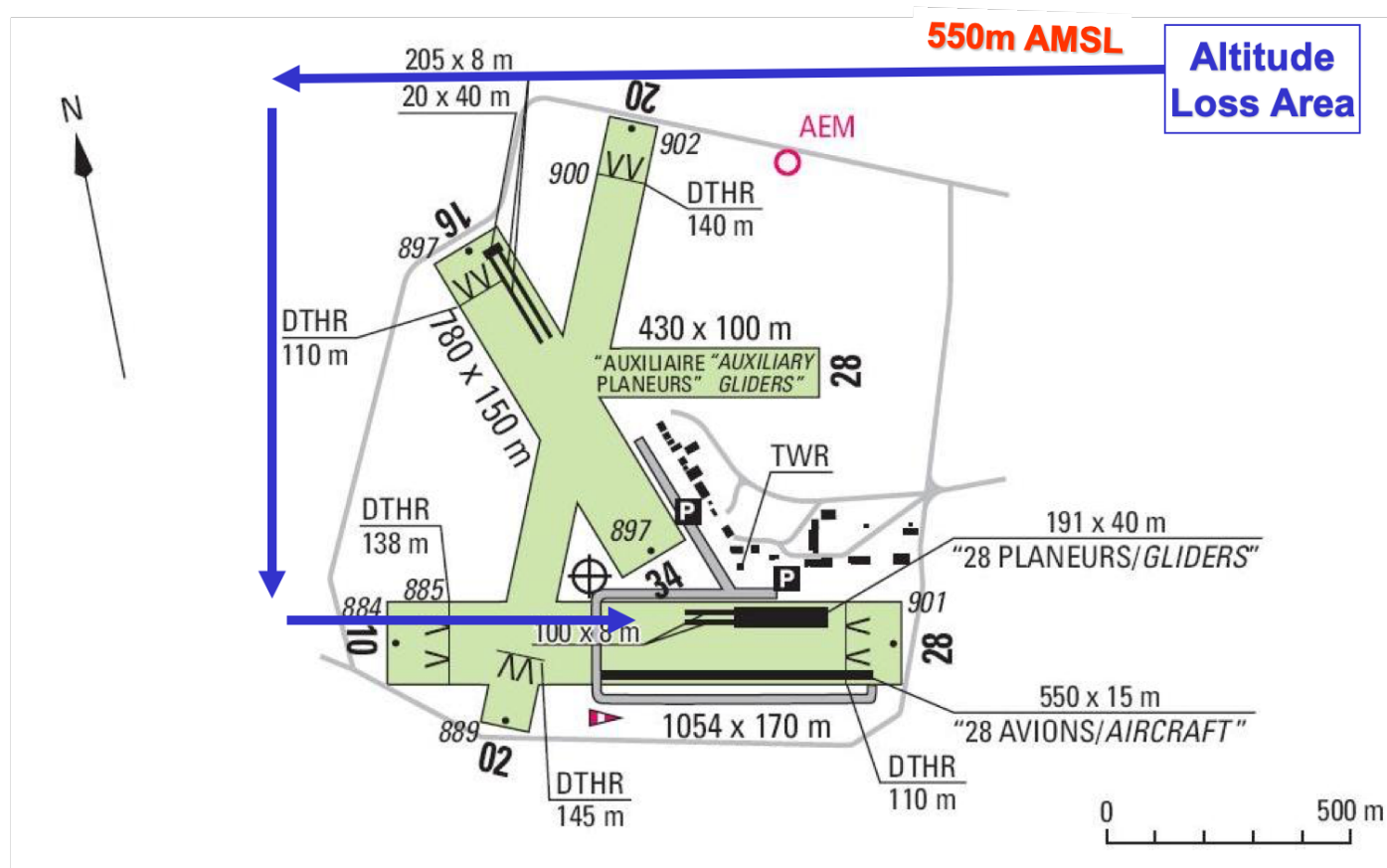
Pas d'atterrissage avant le seuil de la piste 34

Dégagement possible à droite après atterrissage si pas de trafic au décollage (vitesse et freinage contrôlés, virage 45° max. ailes horizontales, arrêt en bord de piste)

Arrivée trop basse : se poser sur la piste 28 ou 30

Vent fort : Prendre un plan fort et ne pas dépasser la bordure du plateau. Risque de forts Rabattants !

CIRCUIT ATERRISSAGE - PISTE 10



Attention à l'aéromodélisme !

Surveiller les planeurs qui se posent en 20 et en 16

Ne pas utiliser la 10 pour atterrissage long s'il y a du trafic avion en piste 16

Atterrissage Long : Le point d'aboutissement est l'extrémité Ouest des mini-bandes 28

Dégagement possible à gauche après atterrissage sur autorisation du starter (vitesse et freinage contrôlés, virage 45° max. ailes horizontales, arrêt en bord de piste). Pas de roulage vers le hangar

Arrivée trop basse : Se poser sur la piste 20 ou la piste 16

Vent fort : Prendre un plan fort et ne pas dépasser la bordure du plateau. Risque de forts rabattants

CIRCULATION AU SOL

Dégagement « maîtrisé » sous 45°

But : Le dégagement a pour but de libérer l'axe d'atterrissage, par une manœuvre réfléchie et parfaitement maîtrisée, afin de rendre la piste libre pour permettre l'atterrissage et le décollage des autres trafics.

Attention !!! si pas de frein = dégagement interdit

Procédure :

- Approche et atterrissage « standards » jusqu'au point de touché
- Contrôle de la tenue d'axe et du freinage –Phase de décélération.
- Virage contrôlé vers 45° de divergence (action palonnier en maintenant l'inclinaison nulle)
- Freinage modéré pour venir s'arrêter en bordure de piste (piste dégagée).

Manœuvre à effectuer en double avec instructeur avant de l'effectuer en solo.

Dégagement à 90° de l'axe interdit.

Axe de dégagement libre : Aucun dégagement ne peut être entrepris sans s'être assurée au préalable qu'aucun trafic n'est à l'atterrissage du côté ou l'on envisage de dégager

Obstacle sur la piste : Le dégagement ne doit être initialisé (phase 3) qu'après passage par le travers de l'obstacle (Planeur posé, Remorquage au départ, Starter, etc...) ; Il est formellement Interdit de dégager à l'arrière d'un planeur aligné ou vers le starter. Risque majeur en cas de panne de frein !!!

Aéronef au décollage : Le dégagement devant un aéronef prêt à décoller ne peut être effectué qu'après coordination (entente radio avec l'autre pilote ou le starter).

Piste dégagée : Le dégagement s'arrête en bordure de piste. Ne pas s'arrêter sur les taxiways pour laisser l'accès aux avions (pistes 16, 28 et 34).

Atterrissage piste 10 : Roulage vers les hangars sur l'aire de stationnement planeur strictement interdit

Atterrissage piste 16 et 20 : Roulage vers le parking piste « 30 ou 28 Auxiliaire » strictement interdit

Atterrissage long piste 16 : Pas de roulage vers le starter 28, s'arrêter avant la fin de la piste 16

CIRCULATION AU SOL DES VEHICULES



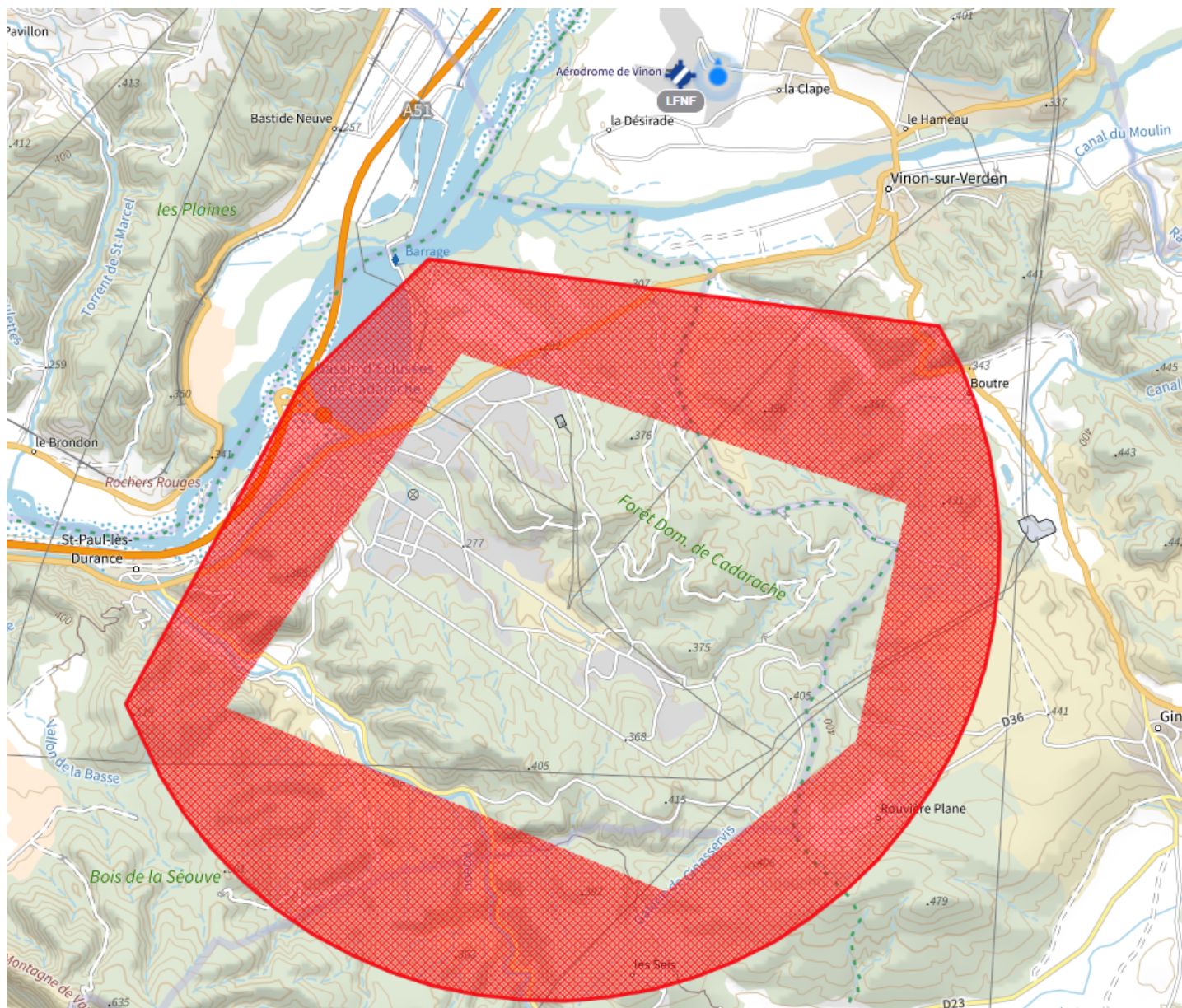
Les véhicules visiteurs et les véhicules ne tractant pas de planeur (sauf golfette et voiture de piste AAVA) doivent faire le tour de l'aérodrome pour se rendre et venir de la piste 16.

Les véhicules tractant un planeur vers la piste 16 doivent assurer la sécurité : Sur les voies de circulation devant les hangars,

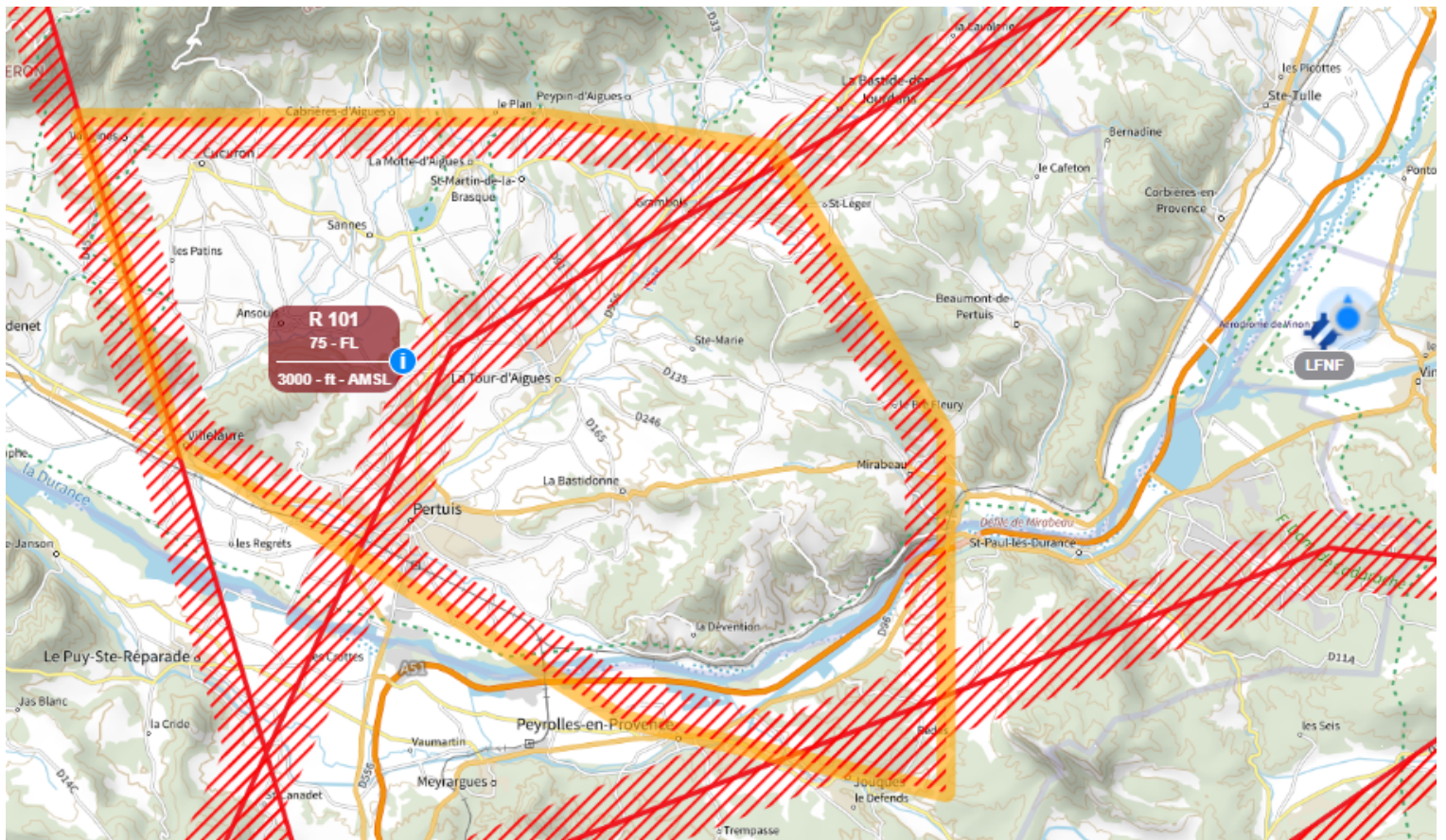
En traversant la piste 02/20

En écoutant si possible le trafic sur 118.155 Mhz et en allumant les feux de croisement et de détresse du véhicule tracteur

P10 CADARACHE



R101



Contact avec Salon approche : 135.150

OU

Activité connue de Marseille info : 120.550

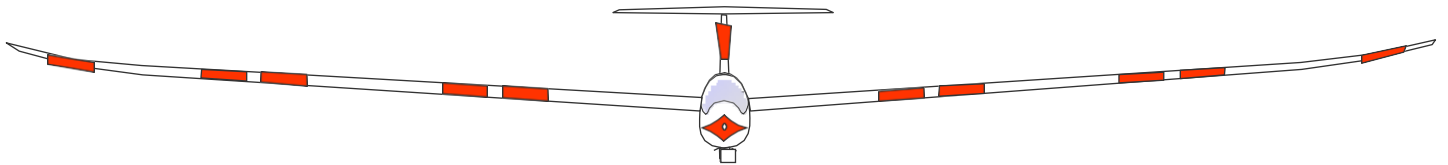
EXIGENCES DE SECURITE POUR VOLER À VINON

Équipements obligatoires :

- FLARM fonctionnel identifié



- ET marquages anticollision



OU

Équipements obligatoires :

- FLARM fonctionnel identifié



- ET Canopy Flasher

