

**Livret d'accueil**

**Grenoble Vol à Voile**

**(Edition 01-2012)**



## Préambule

BIENVENUE A GRENOBLE VOL A VOILE ! Si vous avez ce petit document entre les mains, c'est que vous avez choisi de rejoindre la famille des passionnés du vol en planeur. Comme l'indique son nom, ce livret a pour vocation première d'être lu par les pilotes nouvellement inscrits au club et plus particulièrement par ceux qui débutent leur formation au sein de GVV. Le vol à voile est un petit monde avec lequel il est parfois assez difficile de se familiariser lorsque l'on n'a pas laissé traîner ses guêtres sur les terrains d'aviation dès l'enfance. Un petit monde avec son vocabulaire, ses habitudes, ses codes (ses rites même) qu'il convient de décrire pour mieux les connaître et les assimiler. A l'instar de la société qui nous entoure, le vol à voile évolue. Grenoble Vol à Voile également et ce livret d'accueil se veut aussi être le reflet de ces évolutions. Il pourra donc être compulsé avantageusement par les membres plus « anciens » qui trouveront dans ces quelques lignes, non seulement le rappel de quelques consignes élémentaires, mais aussi, pourquoi pas, de vraies informations.



*Ce que vous ne trouverez pas dans ce livret d'accueil*

Vous n'apprendrez pas à décoller, voler et vous poser sur le terrain du Versoud avec ce document! Technique de pilotage, tour de piste, perfectionnement "campagne",

météo, législation aéronautique, enregistreurs de vol, etc. Tout cela est l'affaire de vos instructeurs -auquel ce livret ne veut pas se substituer-, de vos propres apprentissages et de vos lectures. La première d'entre elles étant celle du fameux « livre bleu » qui vous a été remis lors de votre inscription.



## Présentation de Grenoble Vol à Voile

### *Dates d'ouverture*

Le club est ouvert:

- Du 1<sup>er</sup> mars au 31 octobre : tous les jours du mardi au dimanche inclus sauf pendant les vacances scolaires de Pâques et celle d'été (juillet-août) où le club est également ouvert le lundi.
- Du 1<sup>er</sup> novembre au 28 février : les samedis et dimanches, le club étant fermé lors des fêtes de fin d'année.

### *Généralités*

Même si on volait dès les années 30 en planeur au-dessus du Grésivaudan, Grenoble Vol à Voile a été fondé en 1985. GVV est une association « loi 1901 », à but non lucratif donc. Le club comptait en 2011 environ 110 membres cotisant à l'année plus une trentaine d'élèves issus de l'Ecole des Pupilles de l'Air (EPA) qui volent régulièrement sur nos planeurs. Le club possède 11 planeurs et deux avions remorqueurs. Un planeur "banalisé", c'est à dire appartenant à un membre de GVV et mis à la disposition des pilotes du club, est aussi hébergé dans nos hangars. C'est le cas aussi pour un planeur appartenant à l'Aéroclub National des Electriciens et Gaziers (ANEG).

### *Direction du club*

Grenoble Vol à Voile est dirigé par un Conseil d'Administration (CA) qui compte 9 membres élus lors d'une Assemblée Générale Annuelle qui se tient traditionnellement au mois de mars. Un instructeur assume le rôle de « chef pilote », responsable de la sécurité des vols et de la coordination avec les autres instructeurs parmi lesquels un instructeur salarié qui gère l'essentiel de l'activité de début mars à fin octobre. Vous trouverez dans le paragraphe suivant les noms des membres du CA et leurs principales responsabilités au sein du club (en 2011-2012). Il est bien rare qu'aucun d'entre eux ne se trouve sur le terrain un jour volable. N'hésitez pas à vous adresser à eux en cas de problème ou, plus simplement, si vous avez des questions à poser sur le fonctionnement du club.

### *Membres du CA et responsabilités*

Daniel Guédon (président, resp. technique); Christian Schmit (vice-président, chef-pilote adjoint); Philippe Astolfi (trésorier); Stéphane Houdier (secrétaire, resp. sportif); Etienne Chédin (chef-pilote); Jean-Baptiste Desvignes (secrétaire technique: resp. de l'entretien des machines); François Gutierrez (chef-pilote adjoint); Joseph Iannone (resp. infrastructures); Olivier Roux (resp. sportif). Le CA a également nommé Jacques Prévieux trésorier adjoint.



### **Vie du club et bénévolat**

GVV ne compte qu'un salarié, lequel n'est présent qu'une partie de l'année. Il ne peut donc en aucun cas, à lui seul, assurer toutes les tâches nécessaires au bon fonctionnement de l'association: accueil, administration (et des paperasses, il y en a!), gestion de l'activité, entretien des machines, nettoyage des locaux, gestion du parc informatique, traitement des planches de vol, pliage des parachutes, etc. Une partie de ce travail est effectué par les membres du CA mais ils ne sont heureusement pas les seuls à contribuer. Toutes les bonnes volontés et compétences sont les bienvenues! Ce bénévolat est la condition *sine qua non* pour permettre de maintenir le montant de votre participation financière (frais d'inscription, coût des vols) dans des limites raisonnables. La forme la plus évidente de bénévolat est celle assurée par les instructeurs. Si leur formation d'instructeur leur a parfois coûté non seulement pas mal d'argent mais surtout beaucoup de leur temps, leur



« prestation » est tout ce qu'il y a de plus bénévole. Il en est de même pour les pilotes remorqueurs qui renoncent souvent à voler en planeur pour se mettre au service de tous.

L'hiver, lorsque la piste est impraticable, on ne vole pas ou peu. Ces mauvais jours sont ainsi mis à profit pour effectuer des bricolages divers dans les bâtiments mais aussi et surtout l'entretien des planeurs qui doivent passer chaque année une « visite » auprès d'organismes de certification

aéronautique. Ils doivent donc être révisés, parfois même démontés et, quand cela est nécessaire, réparés.

Chaque planeur est "adopté" par un binôme ou un trinôme

de membres qui ont la charge d'effectuer sa visite annuelle. Rassurez-vous, nul besoin de compétences particulières pour effectuer l'essentiel des tâches d'entretien. Alors, si vous êtes motivés, n'hésitez pas à vous faire connaître! Des journées ou des soirées « atelier » sont régulièrement organisées au cours de l'hiver lorsque des tâches plus lourdes imposent la présence d'un plus grand nombre de bénévoles: vous serez régulièrement informés de ces soirées.

Ces moments, comme beaucoup d'autres de la vie véli-vole, qu'il s'agisse d'un "lâché", d'un brevet ou tout simplement d'une belle journée de vol, sont souvent le prétexte à un apéro ou à un repas convivial en fin de journée. C'est cela aussi la vie d'un club !



## Aspects administratifs

### Compte-pilote GVAV

GVAV (Gestion Vol A Voile) est le nom du logiciel utilisé par GVV pour la gestion globale des comptes du club. Lors de votre inscription, un compte-pilote à votre nom a été créé dans GVAV. Un mot de passe (que vous pouvez modifier) vous a été remis et vous permet d'accéder, via Internet<sup>1</sup>, aux données vous concernant

(adresse, téléphone, adresse mail, etc.) ainsi qu'au détail des vols que vous avez effectués et, bien sûr, à votre compte-pilote. Vous pourrez ainsi aisément

vérifier l'état de celui-ci et l'abonder si nécessaire. Pour cela, vous pouvez envoyer votre chèque par courrier ou le déposer dans la boîte aux lettres située dans le hall d'accueil du club-house. Pour pouvoir voler, votre compte doit être créditeur! Un relevé de compte vous sera envoyé régulièrement par mail. Si votre compte est débiteur, vous aurez quelques jours pour l'abonder avant qu'une pénalité de 10% de la somme débitrice ne vous soit appliquée.

### Licence-assurance et visite médicale

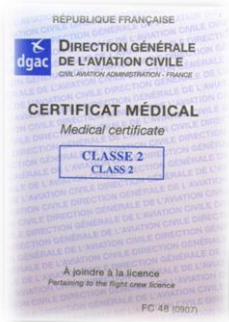
Vous venez de vous inscrire à GVV et détenez donc maintenant une licence-assurance fédérale (FFVV) qui vous

---

<sup>1</sup> Adresse internet de GVAV:

<https://gestionvav.org/adminVAV/membre.php?assoc=813806>





permet, d'ors et déjà, de voler avec un instructeur.

Cependant, si vous ne l'avez déjà fait, vous devrez assez rapidement (dans tous les cas avant de voler seul) effectuer une visite médicale

auprès d'un médecin agréé "aéronautique". Il en existe un certain nombre dans le bassin grenoblois<sup>2</sup>. Préciser lors de la prise de rendez-vous l'objet de votre visite auprès du médecin. Ces visites sont en effet souvent assez longues. Le médecin vous remettra un certificat médical dont la validité est de 5 ans si vous avez moins de 40 ans et de 2 ans dans le cas inverse.

#### *Carnet de vol et carnet de route du planeur*

Le carnet de vol qui vous a été remis lors de votre inscription est un document officiel que votre



instructeur vous apprendra à remplir (cf exemple de carnet en annexe). On y note, pour

chaque vol la date, le type de planeur (ASK-13 pour l'instruction), l'immatriculation complète du planeur, la nature du vol (L = "Local" tant que l'on vole à proximité du terrain ou C =

"Campagne" si on s'en éloigne franchement). Dans la case "fonction à bord" vous noterez EP (pour Elève Pilote) ou P (pour Pilote) si vous êtes commandant de bord (vol solo ou lâché sur un biplace). Il doit être rempli par vos soins à la fin de chaque vol et impérativement visé par votre instructeur du jour si vous êtes élève. N'oubliez pas également de faire remplir votre fiche de progression par votre instructeur à la fin des vols. Ce document n'est pas officiel mais il est essentiel pour permettre aux différents instructeurs que vous rencontrerez au cours de votre formation de savoir où vous en êtes de votre progression.

Un autre document officiel est le carnet de route du planeur. Il doit également être rempli à la fin de la journée de vol. Seul le commandant de bord (l'instructeur si vous êtes élève) signe ce carnet.

#### **La progression en vol à voile et à GVV**

L'obtention du brevet de pilote de planeur n'est en fait que la première étape d'une formation qui doit faire de vous un "vélivole".

#### *Le brevet de pilote de planeur*

Pendant votre formation, vos instructeurs vous apprennent à piloter un planeur en sécurité. A GVV, comme dans la plupart des clubs en France, vous volerez sur ASK-13, un planeur certes un peu rustique, mais facile à piloter et tolérant aux approximations des débutants. Après environ 40/50 vols et 25/35 h de vol (si vous êtes un élève normalement doué), c'est le moment du "lâché", votre premier vol solo. Dix vols plus tard (dont un vol d'une heure au moins) vous serez autorisé à passer le brevet qui se compose d'une épreuve théorique et d'une épreuve

<sup>2</sup> Liste des médecins "aéro" sur Grenoble :

- Bertrand Bernard, CHU Service Cardio 8ème étage, 38700 La Tronche, tél : 04 76 76 54 37
- Chaillot Eric, Jardin d'entreprises Bat. H, 15 chemin de la Dhuy, 38240 Meylan, tél : 04 76 90 35 96
- Duloquin Michèle, 22 chemin des vignes, 38330 Biviers, tél : 06 38 48 71 47
- Perrin Gilles, 78 bis rue Stalingrad, 38100 Grenoble, tél : 04 76 87 99 33
- Riot Denis, 1 rue René Clair, 38130 Echirolles, tél : 04 76 09 77 09

pratique. Il est important tout au long de cette formation de voler régulièrement et d'éviter les périodes de longue inactivité. La progression s'en trouverait ralentie ... et de ce fait aussi plus coûteuse. A noter qu'un forfait heures de vol à prix réduit (-15%) a été récemment mis en place au club et vous est destiné. Si vous avez moins de 25 ans, des aides fédérales au moment du lâché et du brevet sont aussi possibles. Le brevet en poche, vous n'en restez pas moins un pilote débutant et vous ne pourrez pas tout de suite vous éloigner du terrain ou voler sur les machines les plus performantes du club. Votre formation va se poursuivre ...

### *La licence de pilote*

Le brevet est un diplôme de l'Etat. Il est valable à vie (c'est comme le Bac !). A son obtention, vous vous verrez délivrer par la DGAC votre "licence de pilote de planeur". Pour pouvoir voler, votre licence doit être valide et il vous faudra la renouveler régulièrement. Pour cela votre visite médicale devra être à jour, vous devrez justifier d'un entraînement suffisant et satisfaire régulièrement à des tests de compétence en vol avec un instructeur.

### *Emport passager*

Cette autorisation additionnelle vous permet d'emmener un passager (ami, membre de la famille) sous votre propre responsabilité. Elle est obtenue après un test en vol avec un instructeur. Condition nécessaire: avoir réalisé au moins 50 h de vol solo après le brevet.

### *Autorisation de "vol sur la campagne"*

C'est le Graal du vélivole ! Cette autorisation vous permet officiellement d'évoluer librement sans autre contrainte que le respect des règles de l'air et des règles élémentaires de sécurité. Pour obtenir cette autorisation vous devrez avoir suivi une formation avec un instructeur habilité et fait montre d'autonomie et de sérieux dans l'exercice de votre pratique solo. Lors d'un vol sur la campagne, on évolue de "local" en "local". La connaissance de l'environnement direct des différents aérodromes qui parsèment nos Alpes, le repérage des champs dans lesquels vous êtes susceptibles de vous poser (dans le langage vélivole "se vacher") si vous ne pouvez rejoindre votre terrain d'origine, sont des éléments indispensables de votre progression campagne et vous permettront de réaliser, plus tard, des grands vols en toute sécurité. Pour faciliter cet apprentissage, le club organise régulièrement des stages sur des terrains extérieurs, notamment dans les Alpes du Sud. L'occasion aussi pour vous de découvrir l'aérologie exceptionnelle de cette région.

Tout comme le brevet, l'autorisation "campagne" n'est en aucun cas le point final de votre formation. Vous continuerez, au fil des vols, à progresser, découvrirez de nouvelles régions et apprendrez à vous éloigner progressivement du terrain pour réaliser des circuits de plus en plus longs. Grenoble, situé aux confins des Alpes du N et du S, est un site particulièrement avantageux pour réaliser des circuits de plusieurs centaines de kms<sup>3</sup> !

---

<sup>3</sup> Des circuits de plus de 1000 kms ont déjà été "tournés" depuis le Versoud. Ces grands circuits utilisent souvent la vallée du Rhône (le Valais suisse) pour engranger les kilomètres!

### Progression machine

Au fur et à mesure de votre progression, vous volerez sur des machines de plus en plus performantes.

De plus en plus délicates à piloter également. A GVV comme dans tous les clubs, cette "progression

machine" est soumise à des règles précises, basées notamment sur le nombre total d'heures de vol en tant que commandant de bord et sur une certaine régularité dans votre pratique. Vous débuterez votre formation sur des planeurs bois et toile (ASK-13, Ka-6) pour évoluer progressivement sur des planeurs de plus en plus fins, en fibres synthétiques (d'où leur appellation commune de planeurs "plastiques"). Dans l'ordre de progression : Pégase (le club en possède 3), LS-4, Twin Astir, LS-7, ASW20, puis le Duo Discus, le biplace "perfo" du club.

### Badges FAI<sup>4</sup>

Un "badge" c'est en fait un diplôme international (les badges existent depuis plus de 75 ans) que l'on obtient en réalisant des épreuves ou "performances" plus ou moins complexes en vol à voile. Il existe trois badges : argent, or et or avec diamants (par ordre de difficulté croissante). Pour obtenir un badge il faut



<sup>4</sup> FAI : Fédération Aéronautique Internationale

avoir réalisé certaines performances<sup>5</sup>. Le badge FAI c'est un peu comme le flocon ou le chamois à ski ou les ceintures de couleur différente au judo : il est le témoin de la progression vélivole ... mais il n'est absolument pas indispensable d'en être titulaire pour voler!



### Compétitions

Lorsque vous vous serez forgé une certaine expérience, vous pourrez aussi participer à des compétitions. Les compétitions de vol à voile consistent le plus souvent en des épreuves de vitesse sur des circuits généralement imposés. Au cours de l'épreuve le planeur passe une ligne de départ, des points de virage (comme les bouées que contournent les voiliers au cours d'une régates) et une ligne d'arrivée. Pour le pilote, lignes et points de virages sont identifiés par des coordonnées GPS qu'il peut facilement repérer sur son système de navigation embarqué. En dehors des compétitions, ces dispositifs, récemment adoptés par les vélivoles, sont aussi des instruments très utiles, notamment à la sécurité ... pour peu que l'on apprenne à s'en servir (pas si facile !) et surtout que l'on sache s'en passer lorsqu'il



<sup>5</sup> Vol de plus de 5 h, gains d'altitude de 1000, 3000 ou 5000m, ou circuits de 50, 300 ou 500 kms.



tombent en panne! Les compétitions se déroulent toujours sur plusieurs jours (souvent une semaine, deux semaines pour les compétitions internationales) avec des circuits toujours différents et choisis en tenant compte des conditions météorologiques du jour.

### **Le terrain et les installations (voir plan en annexe)**

L'aérodrome du Versoud dispose de deux pistes. Une piste en dur (goudronnée) et une piste en herbe (ou "gazonnée"). Les planeurs décollent et se posent toujours sur la piste en herbe. L'orientation de la piste est 04-22<sup>6</sup> ce qui veut dire que la piste est orientée NE-SW. Sauf situation particulière (vent de S fort) les décollages et atterrissages se font vers le NE (piste 04). Les planeurs et les deux remorqueurs du club sont localisés dans les hangar N et S. Dans le hangar S se trouvent également les planeurs appartenant à des pilotes privés dont la plupart sont également membres de GVV. Les autres hangars hébergent les aéronefs de l'EPA et ne sont pas accessibles aux membres de GVV. L'ancien club-house de GVV a été incendié en septembre 2009. Le bâtiment actuel est donc très récent (mars 2011). Il est composé de deux bureaux, d'une salle de cours, d'une salle de briefing, d'une salle de pliage parachute, d'un atelier, d'un espace de lecture et de toilettes/douches alimentées par une eau ... parfaitement imbuvable car ferrugineuse au delà du raisonnable. Dans l'attente d'une solution apportée à ce problème, l'eau potable doit être amenée de l'extérieur, cela faisant



d'ailleurs partie des tâches communes que les membres remplissent régulièrement. Enfin, il est important d'avoir en tête que GVV n'est propriétaire ni de la piste, ni des hangars, ni du club-house qu'il loue au propriétaire du terrain et des infrastructures du Versoud, la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Isère.

### **Quelles sont les meilleures conditions pour voler ?**

Avant de venir au club, on se pose souvent la question des conditions de vol. Lorsque l'on est débutant et que l'on ne recherche pas forcément l'aérogologie exceptionnelle propice aux grands vols, la question se résume simplement à savoir si "ça va voler"... ou pas? Les meilleures conditions pour faire du vol à voile se rencontrent au

printemps ou en été. A cette époque, le réchauffement par le soleil des sols ou des parois des montagnes favorise le développement de brises et d'ascendances thermiques qui sont utilisées par les planeurs

pour se maintenir en l'air. Les journées où les cumulus envahissent le ciel sont les plus recherchées car ces nuages indiquent là où se trouvent les ascendances. Les bonnes journées, les premiers planeurs peuvent décoller vers 10-11h pour ne se poser qu'au coucher du soleil. Mais on ne fait pas du planeur que lorsqu'il fait beau et chaud ! Du moment qu'il ne pleut ni ne neige pas, un temps maussade ne signifie pas forcément que les planeurs vont rester au sol. Le vent lui-même n'est pas obstacle au vol. Parfois même bien au contraire. En automne ou en hiver, lorsque les ascendances thermiques ne permettent plus de rester en l'air, le vent est alors recherché et permet de réaliser des vols d'onde, des vols fantastiques qui

<sup>6</sup> Par convention une piste orientée au N est une piste 36 (pour 360°), une piste orientée à l'E est une piste 09 (pour 90°), etc.

peuvent se terminer à près de 6000 m d'altitude (oxygène embarqué obligatoire !). Si de tels vols sont réservés aux pilotes les plus aguerris, votre

instructeur profitera du vent pour vous initier au vol de pente. Ces vols sont particulièrement adaptés aux pilotes en début de formation car, dans une masse d'air généralement calme malgré le vent, ils permettent de rester en l'air sans difficulté et d'effectuer les exercices de pilotage de base tout en apprenant à apprivoiser la pente, apprentissage indispensable lorsque l'on vole en montagne. Pour résumer, des planeurs décollent du Versoud plus de 250 jours par an !



la journée de vol<sup>7</sup>. On y aborde les consignes de sécurité, la météo du jour et l'instructeur précisera, si nécessaire, les petits travaux ou réparations qui doivent être

réalisés sur les planeurs. Avant le briefing chaque pilote remet à l'instructeur du jour sa "fiche pilote" qui résume l'avancement de la formation s'il s'agit d'un élève, les types de planeurs ou les secteurs de vol autorisés pour les pilotes autonomes. Ces fiches permettent à l'instructeur de mieux organiser la journée de vol et d'attribuer au mieux les différents planeurs aux pilotes. Lorsque plusieurs élèves sont présents, l'instructeur précisera, dans la mesure du possible et en fonction du niveau des élèves, un ordre de passage. Le briefing dure en général de 10 à 20 min.



## La journée de vol

### *Le briefing*

La journée du vélivole commence avec le briefing qui se tient à 10 h dans le local du club. Il est conduit le plus souvent par l'instructeur salarié mais en son absence, il incombera à l'instructeur responsable de

La participation au briefing, bien que fortement recommandée, n'est pas obligatoire. Si pour des raisons familiales ou professionnelles, vous ne pouvez vous rendre au briefing de 10 h et que vous souhaitez voler, il est d'usage de téléphoner au club pour faire part de votre souhait de venir voler. Pour permettre à l'instructeur de planifier sa journée, il est souhaitable d'appeler avant le briefing. Bien sûr, que vous téléphoniez ou vous rendiez directement au club, vous ne serez pas prioritaire sur les pilotes présents au briefing. Même si cette situation arrive rarement, il n'y aura peut être plus de place en instruction ou de planeur disponible pour voler. Mais si vous avez pu voler et n'avez pas contribué à la

<sup>7</sup> Un planning est établi chaque trimestre pour définir l'instructeur responsable de la journée de vol. Un planning similaire existe pour les pilotes remorqueurs.

sortie des planeurs et à leur mise en piste, il sera de bon ton d'aider à "faire la piste" ainsi qu'au rangement des planeurs à la fin de vols.

### *Sortie des hangars et équipement*

Après s'être saisi des parachutes et des batteries entreposés dans la salle de cours, les pilotes se dirigent alors vers les hangars pour sortir les machines. Compte tenu de leur envergure, de leur nombre et de la surface limitée des hangars, les planeurs sont rangés imbriqués les uns dans les autres selon un schéma précis. Leur manipulation est délicate et un incident arrive très vite si l'on n'est pas suffisamment vigilant. Cette opération doit impérativement être réalisée sous le contrôle de l'instructeur du jour ou d'un pilote rompu à cet exercice. Une fois sortis, les housses d'ailes sont retirées et les planeurs sont "équipés" : les parachutes<sup>8</sup> (obligatoires dans un planeur) sont placés dans le cockpit ainsi que les batteries qui alimentent la radio et éventuellement d'autres instruments de bord (variomètre, calculateur). C'est le moment de vérifier le bon état général du planeur et d'effectuer, si nécessaire, les petits travaux nécessaires: aspirateur, nettoyage de la verrière, gonflage des pneus, scotchs d'emplanture<sup>9</sup>, etc. Au cours



de toutes ces opérations, il est très important de ne pas laisser la verrière ouverte si l'on ne se trouve pas à proximité immédiate de celle-ci. Une verrière qui se referme violemment à toutes les chances de se déformer ou de se fendre. Le coût de remplacement d'une verrière est de plusieurs milliers d'euros ! Certains pilotes "ballastent" leurs planeurs c.a.d. qu'ils rajoutent dans les ailes de l'eau (jusqu'à 100-150 L) pour l'alourdir et le rendre plus efficace. Cette opération est souvent un peu fastidieuse et les pilotes ont souvent besoin d'un petit coup de main.

### *Mise en piste*

Les commandes des planeurs bois et toile (ASK-13 notamment) sont attachées avec les harnais pour éviter que la profondeur ne subisse des chocs au roulage. Les planeurs



plastiques sont équipés de leur roulette de queue: le B.O.<sup>10</sup> Vers 10h30-11h les planeurs sont prêts et peuvent être amenés en piste (le plus souvent en piste 04). C'est le rôle dédié à la "mule", petit véhicule de piste équipé pour emmener



<sup>8</sup> Les parachutes sont fragiles et doivent être manipulés avec soin. Il sont en général rangés dans une housse et ne doivent en être sortis que pour trouver leur place dans le planeur. Bref, on ne les laisse pas traîner par terre sans protection !

<sup>9</sup> Sur les planeurs "plastique" les ailes ne sont pas parfaitement jointives avec le fuselage (quelques mm

d'écart). Un adhésif, lequel à la fâcheuse habitude de se décoller, est placé entre ces deux parties pour améliorer l'écoulement de l'air.

<sup>10</sup> Pour ceux intrigués par ce terme typiquement vélivole je vous renvoie vers cette discussion sur le forum de planeur.net : <http://www.volavoile.net/index.php?showtopic=9763>



simultanément deux planeurs en piste. Pour éviter d'être gêné par les câbles les deux personnes qui participent à la mise en piste tiendront l'aile extérieure de chacun des deux planeurs. Avant de voler les machines sont alignées au bord de la piste. Les planeurs de l'EPA sont parqués au plus près du seuil de piste, les planeurs de GVV un peu plus au N, près du gros tronc d'arbre auprès duquel est garée l'estafette. L'estafette, c'est notre véhicule de piste. Equipé de la radio, elle permet de communiquer avec les planeurs en vol et sert de mini-bureau pour "tenir la piste". Comme pour la mule, seuls les détenteurs du permis de conduire sont autorisés à conduire l'estafette. Elle doit être emmenée en piste avant le décollage des premiers planeurs. On y trouvera également les gueuses utilisées pour le centrage des planeurs, des coussins, des chaises, etc. Bref tout ce qui est utile pour agrémenter la vie en piste ... et les attentes qui lui sont parfois inhérentes. Alors que les plus acharnés, les circuitiers,<sup>11</sup> se préparent déjà à décoller, les élèves se retrouvent dans le local du club pour préparer leur(s) vol(s) avec leur instructeur qui pourra revoir avec eux quelques points théoriques dans la salle de cours. Après le repas de midi, que l'on prend en général tous ensemble dans la salle de briefing (le clubhouse dispose d'une cuisine avec tout le nécessaire pour faire sa popote : frigo, micro-onde, ...), les pilotes retournent à leur planeur. Il est en



<sup>11</sup> Les départs circuit se font en général plus tôt que l'école car parcourir de longs circuits prend du temps (parfois plus de 6/7 h) et il faut bénéficier des meilleures conditions météo au bon moment. Direction le Moucherotte (Vercors) pour un départ vers le sud ou le fort du St Eynard pour un départ vers le Nord.

général 13h-13h30. C'est le moment de la visite pré-vol. Tous les éléments clés de sécurité du planeur sont vérifiés. C'est d'ailleurs la première chose que vous apprendra à faire votre instructeur !



*Accrochage du câble au remorqueur : le petit anneau sur HC, le gros pour IK.*

### *Décollages*

Les appareils candidats au départ sont alignés au fur et à mesure sur la piste en herbe. Ils y sont amenés à la main (on n'est pas trop de deux pour cela), la mule n'étant pas autorisée sur la piste. Pour les planeurs qui en disposent, le B.O. est retiré. Le pilote s'installe dans le planeur. Dès qu'il est prêt, il fait signe au pilote du remorqueur qui s'aligne devant lui. Un coup de main est nécessaire pour attacher le câble de remorquage à l'avion comme au planeur. Attention, selon le remorqueur, le câble est attaché à l'avion par le gros ou le petit anneau (voir photo). Une fois le "CRIS" effectué (check-list que fait le pilote avant chaque décollage) et les aérofreins

rentrés, le pilote fait signe à un collègue de lever l'aile. C'est le signal pour le pilote remorqueur que le planeur est prêt (la procédure est un peu différente quand le planeur est ballasté). Un dernier message radio avec la tour de contrôle et le remorqueur met les gaz. On accompagne (sans la retenir) l'aile sur une dizaine de mètres et c'est parti: pour les instructeurs et leurs élèves direction le Rachais ou le St Eynard côté Chartreuse, ou Combeloup versant Belledonne.

#### *La piste et la tenue de planche de vol*

Avant ou après avoir volé ou entre deux vols, on n'est pas inactif pour autant. Il y a besoin d'aide pour ramener en bord de piste ou en piste les planeurs qui viennent de se poser, tenir l'aile, attacher les câbles, etc. Dans les moments plus calmes vous pourrez en profiter pour relire le "livre bleu" ou poser des questions à votre instructeur. Il faut aussi tenir la planche de vol! La planche de vol est une feuille pré-remplie sur laquelle on note les heures de décollage et d'atterrissage des planeurs. On y reporte également le nom des pilotes (planeur et remorqueur), l'immatriculation

des machines, le type de vol, etc. Ce sont les données de ce document qui seront reportées dans GVAV et qui permettront de facturer les vols. Une planche bien tenue est donc essentielle. Un pilote est souvent désigné par le chef de piste pour tenir la planche ... mais lorsque celui-ci vole il lui est plus difficile de la remplir et tous les pilotes en bord de piste doivent se sentir concernés et participer à sa bonne tenue. Vous trouverez en annexe un exemple de planche de vol (correctement remplie !). Vous noterez la grande diversité de vols possible (1<sup>ère</sup> colonne de la planche) : solo, instruction, vol à deux, VI club, etc. Malgré les indications données dans l'annexe, il n'est pas toujours facile de s'y retrouver, alors n'hésitez pas à demander conseil si vous n'êtes pas sûr de vous.

Il est envisagé de substituer dès cette année (le temps de tester le système) la planche "papier" par un dispositif informatique (PDA + logiciel compatible avec GVAV). Les champs à renseigner dans le dispositif électronique seront exactement les mêmes que ceux de la planche papier et les informations qui





vous sont données dans l'annexe resteront valables.

### *Fin des vols*

La fin des vols est officiellement bornée par la "nuit aéronautique" (coucher de soleil + 30 min) mais tous les planeurs sont souvent rentrés avant cette heure limite. Lors du dernier vol de chaque planeur, celui-ci se pose généralement au niveau des hangars. Les planeurs sont alors déséquipés (batteries mises à recharger, parachutes ramenés au club house) et nettoyés. Cela consiste en général à passer un coup d'éponge ou de brosse sur les bords d'attaque des ailes et de la dérive pour éliminer les moucheron et autres insectes qui s'y sont fracassés pendant la journée. Moment aussi délicat que la sortie des planeurs, ils doivent maintenant retrouver leur place dans le hangar. Là encore, cette opération doit être supervisée par un pilote habitué à cet exercice. De leur côté les remorqueurs vont à l'essence faire le plein pour le lendemain et rentrent au hangar: nettoyage de l'appareil et pliage du câble de remorquage. Mule et estafette rentrées, le hangar est fermé et tout le monde se retrouve au club-house pour

remplir les carnets de vol et les carnets de route des machines. La planche de vol est vérifiée une dernière fois par l'instructeur du jour. Les discussions peuvent maintenant aller bon train autour d'un verre ou d'une canette (le club dispose du seul distributeur qui fonctionne encore avec des pièces de 1 franc !) et de quelques cacahuètes: les circuiteurs racontent leurs périples, l'instructeur débrieife ses élèves, on critique la météo du jour et on anticipe celle du week-end suivant, etc.

Il arrive parfois qu'un planeur ne rentre pas au Versoud. S'il s'est posé sur un terrain extérieur (Challes, Albertville, Romans, ...), le remorqueur local voire notre propre remorqueur peut le redécoller et le ramener en local du terrain. S'il s'est posé dans un champ, il n'y aura pas d'autre alternative que de démonter le planeur et de le ramener par la route. La "vache" comme on dit fait partie de la vie normale du vélivole et l'organisation du dévachage se fait rapidement après la fin des vols. Deux ou trois volontaires préparent alors la remorque et l'attèlent à la voiture du club. Il n'est pas rare que tout ce petit monde ne rentre à la nuit !



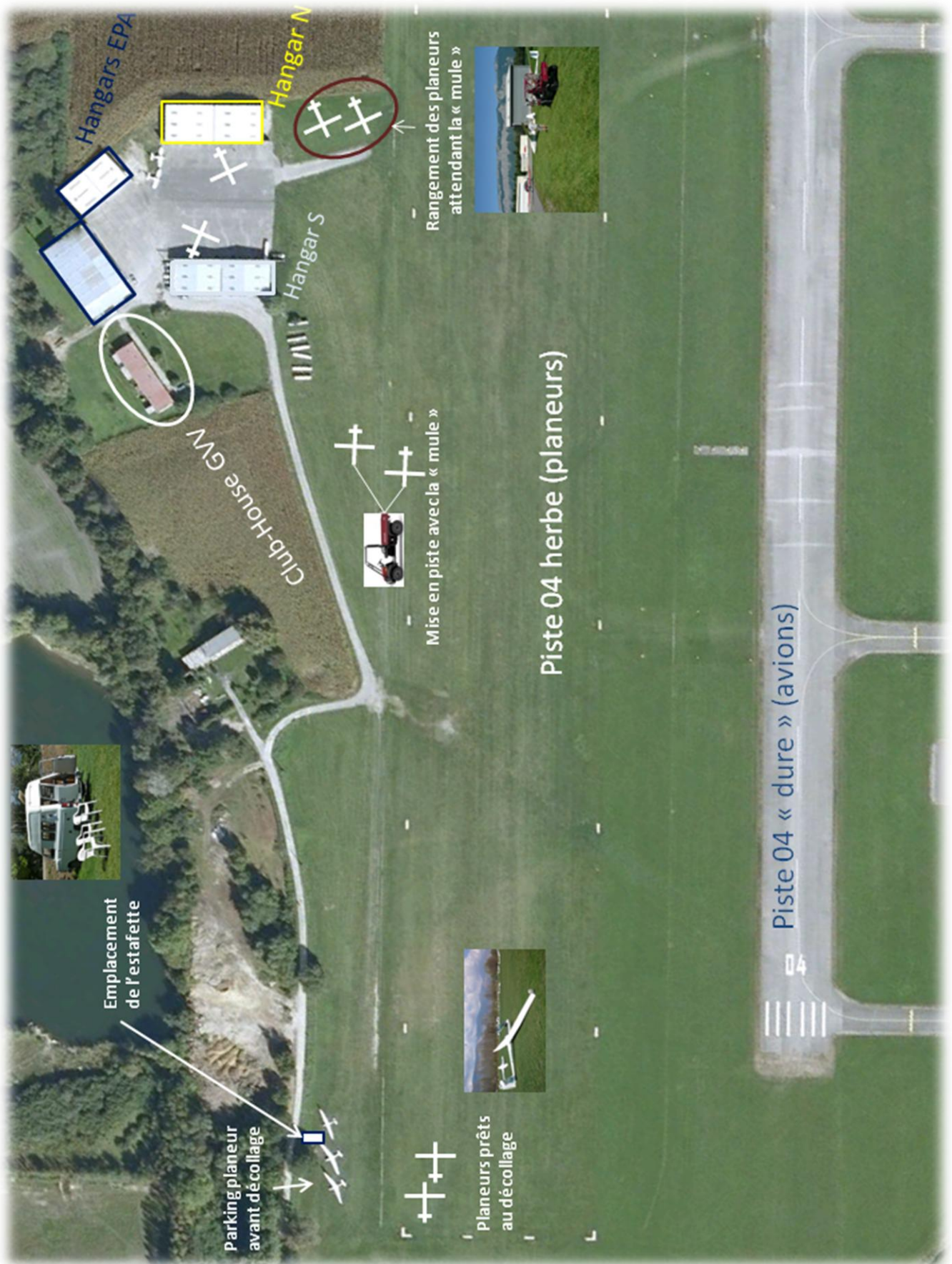
Pégase "aux vaches" (plateau de La Mure)

Annexe 1 : remplissage du carnet de vol (exemple)

ANNÉE 20 <u>05</u> DATE	PLANEUR		FONCTION À BORD	NATURE DU VOL	MODE DE LANCT	HEURES DE VOL		OBSERVATIONS ET VISA DE L'AUTORITÉ HABILITÉE OU DE L'INSTRUCTEUR RESPONSABLE
	TYPE	IMMATIC.				DOUBLE COMM.	Cdt DE BORD	
Report .....						29h00	0h35	
23/05	ASK-13	F-CEGA	P	L	R		0h15	Moyen 2 PROCEDO
29/05	ASK-13	F-CEGA	P	L	R		0h25	
2/06	ASK-13	F-CEGA	P	L	R		0h25	Autorisation solo ce jour - 27/06/05 51972
12/06	ASK-13	F-CEGA	P	L	R		0h20	Autorisation solo ce jour - 01/07/05 220002
16/06	ASK-13	F-CEGA	EP	L	R	0h55	LCE	27/2
18/06	ASK-13	F-CEGA	P	L	R		0h30	solo ce jour
23/06	ASK-13	F-CEGA	P	L	R		0h25	
27/06	ASK-13	F-CEGA	P	L	R		3h00	Honneur P.P. ASADIE 04 102002 38
28/06	ASK-13	F-CEGA	P	L	R		0h40	
05/07	ASK-13	F-CEGA	EP	L	R	0h40	SGE	
9/07	ASK-13	F-CEGA	"	"	"	1h10	SDX	autorisation vol solo ce jour - 27/06/05 51972
Total général des heures de vol : <u>38h20</u>						Totaux à reporter .....		31h45 6h35



## Annexe 2 : Plan des installations de Grenoble Vol à Voile



## Annexe 3 : Tenue des planches de vol.

La difficulté du remplissage d'une planche de vol tient généralement à la définition du type de vol et du code avion. Les principales situations, illustrées par la copie de planche à la page suivante, sont expliquées un peu plus en détail ci-dessous.

### *Type de vol*

**S** : Tout simplement quand un pilote est seul dans un planeur.

**I** : Lorsque il y a un couple instructeur / élève à bord. Le vol est payé par l'élève.

**V2** : Lorsqu'il y a deux pilotes dans un planeur. Il peut y avoir un instructeur à bord mais il ne s'agit pas d'une leçon. Le coût du vol est partagé 50/50 entre les deux pilotes.

**VI** : Encore appelé VIP pour "vol d'initiation planeur". Un pilote habilité du club emmène une personne extérieure au club pour un baptême de l'air. Le vol est payé par le baptisé.

**VIF** : Pour VI facturé. On précise à qui est facturé el vol. Il peut s'agir de l'ANEG, de l'EPA (un instructeur du club emmène un élève de l'EPA) ou d'un membre du club qui emmène un ami ou quelqu'un de sa famille (le vol est facturé au pilote).

**VT** : Les pilotes remorqueurs du club peuvent emprunter l'avion remorqueur pour des vols de tourisme. Cela n'est possible que lorsque l'avion n'est pas requis pour le remorquage (généralement le matin).

**CM** : Lorsqu'un planeur ou avion est remis en service après entretien, réparation, il fait l'objet d'un vol de contrôle. Le vol est facturé au club.

### *Code avion*

**R** : C'est le cas général où le remorqueur tracte un planeur de GVV.

**CE** : Lorsque le remorqueur remet en l'air un planeur d'un club extérieur qui s'est posé au Versoud au club. Cela arrive régulièrement en fin de journée. Le pilote du planeur doit remplir une fiche de remorquage mais, dans la mesure du possible on renseigne le mieux possible la planche de vol (nom, club, immatriculation). Dans ce cas il n'est pas nécessaire de remplir la case "type de vol".

**VFR** : Tous les cas où le remorqueur ne tracte pas de planeur. Les vols sont alors de type CM ou VT.

### *Temps de remorquage*

Cette indication est reportée dans la colonne "Durée 1/100" par le pilote du remorqueur lui même à la fin de la journée de vol. Pour plus de justesse le remorquage est en effet facturé au centième d'heure (36 secondes) et non pas à la minute.

### ***Nota bene***

**Il est envisagé de substituer la planche par un dispositif informatique (PDA + logiciel compatible avec GVAV). La planche papier disparaîtra donc a terme mais les indications ci-dessus devront toujours être renseignées dans le PDA.**



# GRENOBLE VOL A VOILE

DATE: **7/6/2011**      PAGE: **1**      COUCHER SOLEIL: **21** H. **36** UTC  
 CHEF DE PISTE: **Danny B.**      PLANCHISTE: **Lady X.**

N° de vol	PILOTE 1 ou INST.		PILOTE 2		PLANEUR			AVION				Observations ou PAX	
	Immat	NOM	Prenom	NOM	Prenom	Décollage	Atterrissage	Durée	Immat	NOM Pilote	Code		Durée 1/100
1	VT					11 H 00	12 H 00	1 H 00	IK	Blériot	VFR	100	
2	I	Danny	Buck	Tuckson	Sonny	12 H 30	13 H 04	0 H 34	IK	Hermoz	R	18	
3	I	Tanguy	Michel	Laverdure	Ernest	12 H 35	14 H 10	1 H 35	HC	Farman	R	16	
4	S	Boyington	Papy			13 H 00	18 H 04	5 H 04	IK	Hermoz	R	23	
5	S	Tuckson	Sonny			13 H 45	14 H 15	0 H 30	HC	Farman	R	15	
6	V2	Von Richten	Hanfried	Gynemer	Charles	13 H 46	18 H 57	5 H 11	IK	Hermoz	R	21	
7	I	Tanguy	Michel	Wright	Wilbur	15 H 00	16 H 12	1 H 12	HC	Farman	R	19	
8	VIF	Danny	Buck			15 H 15	15 H 45	0 H 30	IK	Hermoz	R	17	ANEG
9	VI	Jager	Chuck			15 H 25	15 H 55	0 H 30	HC	Farman	R	17	VI Club
10	VIF	Garros	Roland	P.A.X		16 H 05	17 H 14	1 H 09	HC	Farman	R	18	Perso
11	VIF	Tanguy	Michel	Ader	Clément	17 H 20	17 H 53	0 H 31	HC	Farman	R	15	EPA
12	CM, RM	Danny	Buck			17 H 25	17 H 35	0 H 10	IK	Hermoz	VFR	10	Vol Test RM
13		Pegoud	Abdell			19 H 08			HC	Farman	CE	38	F-CCCP (Chal) <del>2011</del>
14													
15													
16													
17													
18													

Type de vol: S = vol solo    I = vol d'instruction    V2 = vol à deux    VI = Vol d'Initiation    VIF = V.I. facturé, ANEG, EPA ou perso    VT = vol tourisme avion    CM = vol de contrôle machine  
 Code avion: R = remarqué    CE = convoyage extérieur    VFR = sans planeur



