

## AAVE Charte du pilote remorqueur

### Préliminaires

Remorquer n'est pas un dû mais une nécessité pour mettre en vol les membres vélivoles. L'objectif premier n'est donc pas d'augmenter ses heures de vol avion mais de rendre service au club et aux membres vélivoles.

Le chef-pilote est seul habilité à décider de la capacité d'un pilote à remorquer, notamment en début de saison.

Valider sa SEP qu'en faisant du remorquage de façon épisodique n'est pas souhaitable car il est nécessaire de garder son entraînement hors saison vélivoles et de garder certaines compétences (navigation).

Pour le bon fonctionnement du club, il est nécessaire que les pilotes remorqueurs s'entendent avec courtoisie sur le partage des vols en cas de 2 pilotes inscrits sur la même journée.

L'utilisation de 2 avions simultanément doit se justifier par un certain nombre de planeurs en attente. Si ce nombre devient réduit, on arrête l'un des deux avions.

Vouloir remorquer quelques planeurs en milieu de journée peut être utile, pour permettre par exemple une pause au pilote remorqueur principal, mais ne pas oublier que remorquer, c'est aussi sortir l'avion du hangar, faire la prévol, faire les pleins, tenir le carnet de route, nettoyer l'avion, le ranger dans le hangar... Merci de ne pas oublier ces contraintes !

**1 – Rôle du pilote :** en tant que commandant de bord, il est responsable de toutes les opérations (au sol et en vol) liées à l'usage des Pawnee, avec pour souci principal un niveau de sécurité maximal. Il aura à sa charge toutes les opérations nécessaires à cet objectif, notamment visite prévol, contrôle du câble, essais moteur, remorquage, gestion sur la fréquence des trafics extérieurs, suivi du bilan carburant, lavage de l'appareil, stockage de l'avion, tenue du carnet de route, ouverture et fermeture avec Seine Info.

Le ou les pilotes saisonniers auront de plus la charge du suivi des heures pour les visites périodiques (procédure OSRT à voir avec le mécano).

En cas de problème technique rencontré à la visite prévol ou en vol, en informer le chef-pilote et le mécanicien pour traitement immédiat ou reporté.

**2 – Activité au quotidien :** pour remorquer, il est nécessaire de s'inscrire auparavant sur le planning électronique. Il est possible de s'inscrire en tant que remorqueur principal ou remorqueur de réserve. Pour le bon fonctionnement du club et l'organisation de l'activité, il est indispensable que les pilotes remorqueurs s'inscrivent à l'avance. En cas de problème de dernière minute et l'incapacité d'être présent comme indiqué, prévenir dès que possible le chef-pilote pour trouver un remplaçant.

Si vous êtes remorqueur principal, merci d'anticiper l'arrivée au terrain pour ne pas travailler en urgence ensuite avec des vélivoles souhaitant décoller tôt.

Il est vivement recommandé que le pilote remorqueur soit au briefing mais certaines journées, des décollages (circuits ou voltige) peuvent avoir lieu avant le briefing. Suivre la météo pour anticiper les "bonnes" journées.

Le ou les pilotes remorqueurs ont la responsabilité "d'ouvrir l'activité" avec Seine Info avant toute activité de remorquage. Merci de ne pas oublier, après la fin des vols

(dernier posé d'un planeur y compris s'il revient tardivement par dépannage air), de clôturer avec Seine Info.

Avant de s'aligner devant un planeur, vérifier visuellement son immatriculation, contrôler l'absence de trolley, noter l'équipage (instructeur à bord d'un biplace ou lâcher solo ?) pour évaluer son expérience, ce qui peut influencer ensuite sur les évolutions possibles et/ou le secteur de largage.

Pour les "jeunes" solo, le largage dans le cône de finesse 10 est impératif.

Le contrôle radio avec le planeur est impératif avant le décollage.

Après largage, un message radio doit indiquer le secteur de descente (secteur géographique ou repère connu) vers la vent arrière ("Papa Lima en descente du nord vers la vent arrière 28"). Les messages suivants indiqueront la vent arrière, la base et la finale.

Si les vols locaux sont finis, s'assurer que tous les circuiteurs sont rentrés ou sont en local avant de quitter le terrain.

**3 - Suivi carburant :** les deux Pawnee sont au même standard avec 149 litres de 100LL dans le réservoir. En remorquage en local de Buno, la consigne est d'avitaillement après 2h00 de temps moteur. En convoyage, il est nécessaire à l'atterrissage à Buno d'avoir au moins 30 mn de vol soit au moins 25 litres à bord, soit 124 litres à consommer durant le convoyage et donc environ 2h15 utilisables, ce qui détermine le rayon d'action possible sans vent.

**4 – Casques :** il est préférable que chaque pilote dispose de son propre casque. Dans le cas contraire, emprunter un casque dans le placard Avions mais ne pas toucher aux casques de l'Eurofox.

**5 – Tenue de la planche de vol :** ne pas oublier de prendre plusieurs feuilles pour noter les remorquages effectués en les numérotant. Ne pas oublier d'indiquer s'il s'agit d'un remorqué standard, double, voltige ou demi. Merci de bien tenir la planche avec les immatriculations des planeurs car c'est une sécurité en cas de problèmes de tenue de la planche au starter.

En cas de convoyage, celui-ci doit être mentionné en bas du log de remorquage.

Bien indiquer le tachy maxi en fonction du dernier avitaillement.

**6 – Lavage :** avant les vols du jour, le pilote doit s'assurer que le pare-brise est propre. En fin de journée, il est impératif de nettoyer l'appareil pour qu'il soit propre pour le pilote remorqueur du lendemain. Bords d'attaque de la voilure et des empennages mais aussi les haubans, le plastron du capot moteur, l'hélice, le pare-brise.

**7 – Stockage :** avion dans le hangar avec les caches Pitot et statiques en place.

**8 – Documents de bord et planche électronique :** après les vols, le pilote doit remplir le carnet de route mais aussi noter le nombre de remorqués (par catégorie) sur la planche électronique se trouvant sur le PC dans la salle pilote.

Si un avitaillement intermédiaire a été fait, il faudra faire 2 lignes pour bien indiquer la prise de carburant à tel tachymètre.

**9 – Avitaillements :** les avitaillements seront indiqués sur le carnet de route en phase avec un compteur tachymètre.

Le plein est à faire à la fin des vols pour que l'avion soit prêt le lendemain matin. Mise à la masse impérative de l'avion pour tout avitaillement (pince crocodile à placer sur le tuyau d'échappement). Contact pistolet-bouchon de réservoir avant d'ouvrir ce dernier. Ne pas "faire levier" avec le pistolet sur l'orifice du réservoir. Bien vérifier que le bouchon est bien remis en place.

**10 – Convoyages** : les convoyages doivent être effectués après accord du chef-pilote ou du chef de piste.

Le pilote doit auparavant faire le plein de l'avion, vérifier que le convoyage est possible avec notamment les points suivants : amplitude de temps estimée pour l'aller-retour plus le temps passé au sol pour préparer le décollage, avec comme butée le coucher de soleil. Les 30 mn pour le coucher de soleil aéronautique sont une sécurité mais ne doivent pas être intégrées dans le calcul du temps nécessaire au convoyage, conditions météo sur la route, Notam sur le terrain de destination. Vérification des Notams en route, SUP-AIP.

- avoir la documentation nécessaire au vol (carte, fiche VAC, carnet de route, licence pilote).
- l'usage d'un GPS est recommandé.
- envisager l'emport d'un câble standard pour ne pas solliciter l'enrouleur et bénéficier d'un câble court plus opérationnel au décollage en l'absence d'aide à l'aile du planeur.
- si besoin de carburant à l'arrivée pour assurer le retour, téléphoner au préalable au gestionnaire pour s'assurer que le plein est possible.
- un briefing avec le pilote du planeur est nécessaire avant de redécoller. Il doit porter sur différents points dont notamment : vitesse maximale de remorquage pour le planeur, choix de la trajectoire au départ, gestion de la radio (sauf pour de courts moments en croisière si le pilote remorqueur a besoin d'un échange avec un terrain, il est recommandé que planeur et avion soient constamment sur la même fréquence), procédure en cas de panne radio, procédure en cas de mise en palier ou mise en descente pour raison d'espace aérien ou de météo.
- s'entendre avec le pilote du planeur, après largage, pour les trajectoires à l'arrivée sur Buno, dont QFU utilisé.

**11 – Trajectoires en remorqué** : plusieurs trajectoires "standard" ont été définies selon les différents QFU à Buno. Pour limiter les nuisances sonores, bien prendre en compte les fermes, hameaux et villages aux alentours. Faire le tour de Boisminard, ne pas survoler Tousson, éviter de passer à l'ouest du chemin de Grimery, etc.

Prendre en compte le vent pour la zone de diffusion de l'empreinte sonore.

Pour la voltige, préférer une trajectoire sud, puis est, puis nord avec environ 1.000 ft sur chaque branche afin de survoler des zones peu habitées et arriver parallèlement à la 10/28 pour l'altitude de largage. Dégager vers le sud après largage.

**12 – Consignes particulières**

- ne pas pousser sur les bords d'attaque (tôles fragiles) des Pawnee mais uniquement sur les haubans. Il est possible de pousser sur l'empennage horizontal, au plus près du fuselage, en s'aidant de la poignée à l'arrière. Ne pas toucher aux saumons fragiles.
- attention lors de la rentrée des avions aux marges en envergure car les saumons, recourbés vers le bas, ne sont pas bien visibles.
- à la prévol, vérifier le niveau d'huile (9 quarts).

- si l'essence doit être coupée (manette sur le flanc droit), il est impératif que la remise en vol soit réalisée par le mécanicien. Repousser la manette ne suffit pas car la gaine est souple.
- mixture toujours laissée tirée après arrêt moteur.
- entrer à bord si possible par le flanc droit pour éviter de déformer le boîtier des commandes moteur.
- ne pas toucher au réglage des sièges, à fond en arrière. S'adapter au besoin par coussins.
- après démarrage, attendre 150°F aux culasses avant de rouler.
- remorquer portes fermées. Si par mégarde, une porte s'ouvre en vol, la laisser ouverte et poursuivre le vol. Elle ne battra pas et il est impossible de la refermer.
- en cas de position très basse du planeur, le Pawnee peut entrer en ondulations sur l'axe de tangage.
- bien prendre en compte les effets du souffle hélicoïdal lors des démarrages, du roulage et des essais moteur. Prendre en compte le vent pour éviter de souffler les hangars.
- démarrer et surtout arrêter l'appareil toujours face au vent dominant afin que ce dernier puisse refroidir les culasses quand l'avion est au parking.
- ne pas tomber dans la routine, maintenir la vigilance à chaque remorqué.
- en cours de journée, parking des avions en aval du starter et pas dans la zone de cheval de bois, notamment si utilisation de 2 remorqueurs dont 1 restant au sol.
- les journées à circuit, si 2 Pawnee ont été utilisés, à partir de 16h30, il est recommandé que l'un des deux soit avitaillé et mis en attente en cas de déclenchement d'un convoi air.

### **13 - Hygiène de vie**

- Pas d'alcool dans les 8 heures avant un vol.
- Pas de produits stupéfiants.
- Au moins 6 h de sommeil avant une journée de vol.
- Une pause au moins toutes les 2 heures pour l'avitaillement.
- Ne pas oublier de boire.

Fait à Bunio, le .....

(mention "lu et approuvé")

Signature .....

Personne(s) à contacter en cas d'accident.

- 
- 
-