



Ne pas bacler la visite prévol sous la pression du temps



A VOS REMORQUEURS

➔ Vous êtes pilote remorqueur sur avion ou ULM ? La saison va bientôt débuter... Voici quelques rappels utiles pour redémarrer votre activité sur de bonnes bases.

Remorquer des planeurs est une activité qui se rapproche du travail aérien avec des tâches répétitives, concentrées sur une courte durée, le tout pouvant entraîner un phénomène de routine où l'attention se relâche, et où on laisse peu à peu " dériver " des procédures qui ont pourtant révélé leur intérêt.

Donc, une concentration de tous les instants s'impose, avec une vigilance accrue car les deux phases critiques de tout vol (décollage et atterrissage) seront peu séparées dans le temps !

PARMI LES BONNES PRATIQUES...

> la **visite prévol** doit être minutieuse car les machines, par le nombre de mouvements, les régimes moteur élevés, les atterrissages répétitifs, sont bien sollicités.

> la reconfiguration correcte de l'appareil avant le prochain remorqué est essentielle, d'où l'usage de la **formule mnémotechnique du CEV** à passer en revue de tête avant de mettre les gaz à chaque remorqué.

Pour éviter tout oubli, la commission formation - sécurité a édité un autocollant qui trouvera utilement place sur votre tableau de bord.



> la **phraséologie** doit être soignée lors de la procédure de décollage mais aussi au retour dans le tour de piste, pour éviter tout quiproquo. Le contact doit être bien établi avec le planeur, dans les deux sens. La décision de mettre les gaz est prise après validation de nombreux points : aéro-

nef remorqueur prêt, câble tendu, planeur ailes horizontales avec les aéro-freins rentrés, aucun obstacle devant, aucun trafic en approche... Cette décision de mettre les gaz vous revient car vous êtes le commandant de bord de l'attelage.

> **avoir des parades en tête** pour gérer toutes les menaces susceptibles d'intervenir durant les quelques minutes que va durer ce remorqué. Pour vous aider à passer en revue tous les risques à "mitiger", la meilleure solution est de consulter le Guide du pilote remorqueur téléchargeable sur ato.cnvv.net

Le niveau de criticité de chacun est évalué et les mesures préventives à appliquer listées.

> pour tout exercice sortant du cadre d'un remorqué normal (positions inusuelles, passage en palier et/ou en descente pour un convoyage), un **briefing** au préalable entre les deux pilotes doit clairement rappeler les limites, en notant que les ULM ont moins de défense que les avions pour des questions de rapport de masse.

> avoir en tête une procédure bien "mentalisée" en cas de **panne à l'accélération initiale**. Si vous avez une panne moteur après l'envol de l'attelage, le largage du planeur demandé par radio ou appliqué côté remorqueur, entraînera une divergence des trajectoires. Mais cela ne sera pas le cas si la panne intervient lors de l'accélération initiale, attelage encore au sol. L'intervention à la radio est inutile

car le planeur vous suit à environ 2 secondes, une durée trop courte pour un échange. Le largage s'impose mais surtout l'aéronef remorqueur doit rapidement dégager l'axe pour laisser passer le planeur. Le sens du dégagement, à effectuer selon l'environnement de votre plate-forme et/ou selon le QFU utilisé, doit être connu des deux pilotes et doit être appliqué par le pilote remorqueur sans délai...

> s'impliquer dans la **culture de sécurité du club**, en prenant en compte son activité de remorqueur comme une composante de l'activité en piste.

Un exemple ? Eviter de mettre en route trop tôt en mettant alors la pression sur les épaules de l'équipage du planeur, avec risque de précipitation de sa part, d'oubli dans le CRIS, etc. Ce serait une pratique "pousse au crime". Si besoin, arrêter le moteur et attendre l'ordre de mise en route. Vous êtes au service du vol à voile, pas le contraire !

GARE AUX POSITIONS HAUTES

L'accidentologie en matière de remorquage met en avant plusieurs cas de positions hautes ces dernières années. Elles sont généralement causées par le planeur prenant des assiettes trop cabrées pour diverses raisons (mauvais contrôle en tangage, compensation inadéquate, recul soudain du siège du pilote, manque de vigilance etc.) mais elles peuvent également être entraînées par un dégagement inapproprié du remorqueur.

Si vous pensez à tort que le planeur a largué et que vous passez en descente, vous avez tous les ingrédients pour une position haute instantanée. Le dégagement doit impérativement se faire après la validation du largage réel côté planeur. Une secousse dans le dos n'est pas suffisante car il peut s'agir d'une détente momentanée du câble.

Un contrôle visuel via le rétroviseur est un impératif, permettant à la fois de noter l'éloignement du planeur et/ou l'accentuation de son inclinaison.

Si une position haute se met en place, les symptômes ressentis dans l'aéronef remorqueur seront progressivement une assiette à piquer, nécessitant de plus en plus de manche à cabrer pour conserver la trajectoire.

La situation peut très vite diverger et rendre impossible le largage suite à la tension du câble sur le crochet. Il convient donc de réagir le plus rapidement possible si le phénomène est rencontré et que le contrôle visuel du planeur a été perdu... Larguez !

Bons remorqués !



Francis Clar

Président de la Commission formation-sécurité

Le rétroviseur est le meilleur ami du pilote remorqueur

Attention au câble qui pend sous la trajectoire au retour...

Actions vitales ! Le bulletin de liaison des instructeurs*

Retrouvez l'actualité de la commission Formation-Sécurité, les évolutions réglementaires, des articles relatifs aux facteurs humains et à la pédagogie, l'analyse d'un événement, des documents à afficher dans vos clubs...

Au sommaire du n°12 : La gestion des erreurs et des menaces (TEM). Le débriefing après une leçon. L'espace aérien pour les vélivoles. Evolutions réglementaires au 8 avril 2020. Vol sous supervision. Les codes QR pour accéder aux vidéos pédagogiques...

"Actions vitales !" à télécharger sur

<http://www.ato.cnvv.net/logiciels/actions-vitales>

* que tout le monde doit lire !

