

# Livret d'accueil AéroClub Chambley

Version décembre 2024

## Documents annexes

- Plan d'accès hangar (en fin de livret).
- Extrait de la Carte VAC (en fin de livret).
- Convention d'utilisation des outils informatiques et internet affichée dans le club house.
- Autorisation parentale pour les mineurs, obligatoire pour tous les types d'inscription, VI inclus (disponible dans le bureau VI).



## Préambule

### **À qui est destiné ce livret ?**

À tous, et en particulier à toute personne décidant de s'inscrire à l'ACC, qu'il soit élève débutant n'ayant pas encore son brevet, ou pilote confirmé. Ce document sera revu en compagnie d'un instructeur ou du chef-pilote pour s'assurer que tout a été compris.

### **À quoi sert ce livret ?**

Notre désir le plus cher est que tout nouvel arrivant dans notre club se sente immédiatement bien, et s'intègre le plus vite possible dans la vie de l'association.

Pour cela, il est important de connaître ses « us et coutumes ». Certaines pratiques changent en effet de club en club, et si les pilotes débutants ont tout à apprendre, les pilotes venant d'autres horizons ont eux aussi à s'adapter aux spécificités de l'ACC.

Vous trouverez donc dans ce guide toutes les recommandations qu'il faut connaître pour être parfaitement à l'aise.

Ce guide est amené à évoluer : les responsables du club sont à votre écoute en cas d'oubli, de corrections.

N'hésitez pas à nous faire part de toutes vos idées.

### **Que contient ce livret ?**

Toutes les particularités bonnes à connaître, réparties selon le déroulement type d'une journée de vol à voile :

L'inscription à une journée - La préparation des planeurs - La mise en piste - La tenue de piste et les vols - Le retour aux hangars en fin de journée - Le nettoyage et le rangement

## **Quelques règles de base...**

### **Au sol :**

Vous êtes sur un aérodrome, tout comme en vol, ayez les yeux partout et tournez la tête pour regarder autour de vous: un planeur en vol ou en cours de manutention est silencieux.

Vous êtes chez vous, agissez comme si le matériel vous appartenait.

### **En l'air :**

La principale règle de sécurité est « Voir et être Vu ».

Toute journée volable est une expérience à saisir quel que soit votre niveau.

### **La plate-forme :**

Voir en annexe le plan de notre terrain avec les principales indications pour la mise en piste des planeurs.

### **Les responsables :**

Chef-pilote : David Pihet. Responsable pédagogique : Philippe Stein.

Comité de direction : Liste affichée en club.

## La progression type :

Hormis les élèves, qui volent exclusivement sur planeurs biplaces, notamment ASK13 et ASK21, les pilotes de monoplaces évoluent en général de la manière suivante :

- D'abord, pour les premiers vols solo, le planeur type est l'ASK13. On s'entraîne et on se perfectionne en local du terrain. Puis on passe sur planeur monoplace K8b, puis Ka6e.
- Ensuite viennent les planeurs « club » comme le Pégase. Il s'agit de machines déjà très performantes qui procurent un grand plaisir de pilotage et qui permettent de grands vols sur la campagne, ainsi que de participer à des compétitions.
- Enfin, les planeurs comme le LS6-18 de classe « 18 mètres » d'envergure terminent la progression des pilotes, aux commandes d'un planeur qui possède une finesse proche de 50. Une expérience minimale, définie par le chef pilote est nécessaire pour être autorisé à utiliser ce planeur.
- Remarques: cette progression peut varier d'un pilote à l'autre, selon ses désirs et son niveau d'entraînement. Les pilotes déjà confirmés arrivant à l'ACC n'ont pas à suivre complètement cette progression. En fonction de leur expérience, ils pourront utiliser n'importe quel planeur (le chef-pilote décidera en fonction des compétences des uns et des autres et informera les autres instructeurs).
- Cas particuliers des planeurs type Janus : ces planeurs biplaces n'entrent pas dans la liste ci dessus. En fait, tout pilote peut demander à voler sur ces machines avec instructeur. Une formation spécifique lui sera fournie, en vue d'un lâcher.

## Les étapes de la progression en vol à voile sont les suivantes :

- Vols d'instruction en double commande, moto planeur, planeur (+ simulateur biplace)
- Lâcher (vol solo) sur ASK13
- Lâcher sur monoplace K8b
- Lâcher sur monoplace Ka6e
- Entraînement et objectif PASS (Autorisation vol solo sans supervision)
- Passage du test théorique et pratique de la SPL (brevet de pilote)
- Parallèlement: (ouvert à tous pilotes souhaitant un perfectionnement)
  - Cours théoriques
  - Vols d'instruction sur la campagne (« école campagne »), et réalisation des épreuves du Brevet « D » : Gain d'altitude de 1000 mètres, vol d'au moins 5h et vol sur la campagne comportant une branche de 50 Km, tout cela en solo !
- Réalisation des épreuves du brevet « E » : Vol sur la campagne d'au moins 300 km, et gain de 3000 m,
- Réalisation des épreuves du brevet « F » : Vol d'au moins 500 km, vol en but fixé d'au moins 300 km et gain de 5000 m.

Pour réaliser les gains d'altitude de 3000 et 5000 mètres, il sera sans doute nécessaire d'effectuer un stage dans un club alpin, car les conditions aérologiques du Grand-Est ne permettent pas de telles évolutions.

## La répartition des planeurs :

Hormis les élèves pilotes qui utilisent exclusivement les biplaces, les pilotes de monoplaces ont à leur disposition le choix des machines. On peut alors demander à utiliser le planeur que l'on veut, en fonction de son niveau de progression. Enfin, presque... car ce n'est pas toujours possible.

En effet, il faut distinguer les journées « creuses » des journées « pleines ».

Une journée creuse correspond en général au début de la saison de vol à voile, ou à une journée de semaine. Il y a en général moins de personnes présentes sur le terrain et le nombre de planeurs est souvent largement suffisant.

Dans ce cas, il est en principe possible d'utiliser le planeur que l'on souhaite (si l'on est déjà lâché dessus), après avoir obtenu l'accord du chef-pilote.



Il s'agit de la règle « premier arrivé, premier servi ».

La situation est très différente durant les journées pleines, c'est-à-dire les week-ends, et au plus fort de la saison (Mai, Juin, Juillet, Août) où il est fort probable que le nombre de pilotes présents soit plus important que le nombre de machines disponibles.

Pour éviter tout problème entre pilotes (ne pas défavoriser ceux qui habitent loin du terrain) et pour répondre au mieux aux attentes de chacun, c'est le chef-pilote qui effectue la répartition des machines. Il prend en compte le nombre de pilotes présents, leur niveau et leur souhait (voler en biplace ou en monoplace) et tente de proposer la meilleure solution en fonction également des conditions météo du jour.

Avant une journée de vol, il faut être inscrit sur **Click'n Glide** au plus tard la veille à 19h pour participer à la répartition des planeurs.

**Chaque journée commence à 9h.** Si un pilote arrive après 9h, il devra s'adresser directement au chef-pilote pour l'informer de son souhait de voler. Si tous les planeurs ont été attribués, il pourra attendre qu'un appareil se libère en cours de journée.

Le chef-pilote prend connaissance de la liste des personnes présentes et expose la répartition durant le briefing matinal.

Tous les pilotes, même confirmés doivent avoir une expérience minimale réglementée pour pratiquer. Le logiciel GESASSO permet de connaître la situation de chacun, tant coté club que coté pilote. Des vols de contrôle peuvent être demandés ou imposés au long de la saison.

### La sortie des planeurs :



C'est la première activité de la journée juste après le briefing. C'est l'occasion de s'entraider car il faut être nombreux à ce moment. La sortie des planeurs et donc l'ouverture des portes du hangar doit être effectuée le plus tôt possible (même avant que l'attribution n'ait été faite par le chef-pilote) afin d'être prêt à voler dès que les conditions le permettent.

**Attention:** la majorité des casses et des dégâts se font au sol ! Plus particulièrement durant cette manœuvre.

Faites donc particulièrement attention : assurez-vous que toutes les personnes qui vous aident aient bien compris la procédure à suivre.

Parmi les trucs et astuces à retenir : inutile d'être 2 pour tenir chacun son aile. Le fait d'en tenir une suffit... En général, l'autre suit d'elle-même... 😊

C'est mieux pour la cohérence de la manœuvre. En effet, la personne qui tient l'aile est aussi celle qui dirige le planeur.

En résumé, les règles de base au sol :

**UNE SEULE** personne tient l'aile.

**UNE SEULE** personne dirige la manœuvre, et les autres exécutent avec elle.

De plus, lorsqu'un planeur n'est pas muni d'un **BO** (voir plus loin), **pensez à soulever la queue du planeur avant de le faire pivoter, sinon vous verrez l'empennage horizontal vibrer dans tous les sens, et le patin de queue peut être arraché ou endommagé** (on ne soulève JAMAIS la queue par l'empennage horizontal car c'est très fragile. Il faut soulever cette partie du planeur par le fuselage, situé près du plan vertical).

### Le Briefing:

Il a lieu le matin pour chaque journée de vol à la pleine saison. Il est dirigé par le chef-pilote ou l'instructeur qui le remplace. C'est l'occasion de connaître la météo du jour, la piste en service, la répartition des planeurs, les conseils sur les vols possibles sur la campagne, ainsi que diverses informations. Vous devez d'y être présent.

En saison creuse, ou lorsque peu de pilotes sont présents ou si la météo est manifestement peu engageante, le briefing peut se résumer à une petite réunion faite rapidement devant les hangars.

## Les housses:

Elles servent à protéger les ailes et la profondeur du planeur de la poussière. On les retire dès la sortie des planeurs des hangars et on les stocke dans leur sac ou récipients ad' hoc, dans le hangar.

Il faut les remettre en fin de journée, dès que le planeur est nettoyé.

Les housses de verrière doivent être manipulées avec beaucoup de soin et ne doivent **JAMAIS** être en contact avec le sol. Elles doivent être soit sur le planeur, soit dans leur sac de protection. Nulle part ailleurs. Le sac de protection ne doit jamais contenir autre chose (surtout pas d'outils ou autres objets)

### Trucs et astuces :

- Si un planeur est laissé en dehors des hangars pour une longue durée, il faut lui enlever ses housses d'ailes ! Surtout si elles sont de couleur sombre. En effet, la lumière du soleil pourrait les chauffer à un tel point que la structure des ailes pourrait être déformée.
- Cependant les housses de verrière doivent rester afin de protéger la cabine des fortes chaleurs notamment.

## Les parachutes :

- Le stand de parachutes se trouve dans le bureau de Gestion de Navigabilité, fermé à clés.
- Chaque parachute à un numéro et il faut le remettre à son emplacement d'origine.
- Les parachutes craignent l'humidité : ne le laissez pas traîner par terre, encore moins dans l'herbe humide...
- En résumé, une fois sorti du local, la place du parachute est dans le planeur, ou sur votre dos (ou... les deux !).
- On prend son parachute dès que l'affectation des planeurs est connue, et il faut le remettre sur le stand à la fin des vols.

## Les batteries :

- Les batteries servent à alimenter la radio et les instruments de bord des planeurs.
- L'étagère à batteries se trouve à l'entrée de l'accès hangar depuis le club-house. Chaque batterie est référencée pour un planeur en particulier. La plupart des planeurs possèdent 2 batteries.
- Une fois la journée terminée, remettez les batteries en place et branchez les pour les remettre en charge.
- Assurez-vous que l'interrupteur général est à l'arrêt au moment de brancher ou débrancher les batteries. Vérifiez au passage que chaque instrument de bord est éteint avant d'utiliser cet interrupteur.

## La mise en piste :

Il suffit juste de pousser les planeurs loin devant le hangar. Puis ensuite de les accrocher (éventuellement 2 par 2) aux « golfettes » pour les convoier en piste 05 ou 23. Un pilote conduit la « golfette » à la vitesse d'un homme au pas et 2 autres (en général les pilotes) tiennent l'aile. **Les commandes de vols doivent être bloquées** pendant le roulage, et laissées libres dans le hangar après les vols.

Comme il faut être au moins 2 pour emmener un planeur en piste, n'oubliez pas d'aider la personne qui vous a aidé...

Cela fait partie du charme de la vie en association.

### Parmi les trucs et astuces :

- Utiliser le crochet treuil des planeurs (celui qui est près de la roue principale) pour les tracter, plutôt que le crochet de remorquage. En cas de problème, il suffira de faire pivoter le planeur de plus de 90° et le câble se libèrera de lui-même.
- Vérifier que les verrières soient bien fermées et verrouillées avant de commencer le "tractage".
- Une golfette permet de tracter 2 planeurs en même temps. Dans ce cas, les personnes tenant les ailes doivent se mettre à l'extérieur et s'assurer que les 2 planeurs soient bien espacés.
- À cause du bruit du moteur, le conducteur de la golfette ne peut entendre les ailiers, même s'ils crient. Il faut donc qu'il garde un contact visuel vers eux le plus souvent possible.
- A certains endroits le terrain est légèrement en descente. Il arrive que le planeur ait tendance à rattraper le véhicule tracteur. Pour éviter ce problème, demandez à une personne supplémentaire de se tenir devant le bord d'attaque pour freiner le planeur si cela est nécessaire.

## Stockage des planeurs en piste :

Les planeurs sont stockés les uns à côté des autres, aux abords de la piste centrale en herbe, les ailes ne basculant pas sur le planeur à côté, 3/4 arrière aile haute au vent.

## Les véhicules personnels :

Seuls les véhicules du club, agréés annuellement par la DGAC et déclarés à la FFVP peuvent circuler munis d'un gyrophare. Les autres véhicules personnels ne sont pas autorisés à pénétrer sur le terrain, pour des raisons de sécurité. Le parking coté route est à privilégier. Vous pouvez néanmoins garer votre véhicule sur la partie herbe uniquement, devant la porte d'entrée du club si le terrain est sec et dur. Jamais sur la partie bitumée, réservée aux secours.

## Les B.O. et les éclisses

Le BO est aussi parfois nommé trolley, ou roulette de queue, ou truc, ou machin, ou prothèse, etc... À Chambley on dit : « B.O. ».

**Ne jamais laisser un BO monté sur un planeur** : il faut le retirer et le poser à côté dès que vous avez fini de déplacer un planeur. En effet une rafale de vent pourrait le faire pivoter et l'abîmer, ou le faire entrer en collision avec un autre appareil.

Il faut néanmoins laisser une éclisse sur la gouverne de direction afin d'éviter qu'elle ne batte au vent. La retirer avant de faire décoller le planeur.

En seuil de piste, avant le décollage, regroupez les BO dans un même tas, ou alors à l'arrière d'une golfette.

Dans les hangars, une fois les planeurs rangés, retirez aussi le BO. Cela évite les mauvaises surprises si la roue se dégonfle durant la nuit ou si une rafale de vent s'engouffre dans le hangar...

## La visite pré-vol :

Elle est primordiale, il en va de votre sécurité et doit donc être faite consciencieusement et dans un ordre méthodique afin de ne rien oublier. Il convient donc de contrôler les points suivants :

- Recherche visuelle et au toucher de trous, impacts, fissures, accrocs, etc... et ce sur toute la surface du planeur.
- Tout doit être éteint avant de brancher les batteries. Allumer le contact général, puis les instruments. De même pour les retirer, éteindre les instruments, couper le contact, puis débrancher les batteries.
- Contrôle de chaque instrument, contrôle de toutes les commandes
- Contrôles de toutes les goupilles, trous d'évacuations d'eau et trappes de visite
- Vérification de l'état et pression du pneu, du patin et des sabots
- Contrôle complet de toute la cabine (Attention en manipulant les parachutes et sangles)
- Utilisez la fiche CRIS, particulièrement la section "1 Préparation au vol"



## Les verrières :

Attention aux traces de doigts ! Voir des empreintes en l'air n'est pas utile ! Manipulez toujours la verrière par ses poignées (et surtout pas par la fenêtre elle-même: les verrières sont très fragiles !).

**Verrouillez toujours la verrière si vous laissez le planeur en piste. De même si vous le tirez derrière une voiture ou si vous laissez le planeur sans surveillance.**

Bref, si vous n'êtes pas à proximité immédiate de votre planeur, sa verrière doit toujours être fermée et verrouillée. Vous devez vous assurer que la housse de verrière est en place quand le planeur ne vole pas. Cela évitera de transformer le cockpit en sauna, et d'abîmer les équipements...

On peut nettoyer les verrières de manière spécifique (demandez conseil aux instructeurs).

## Les golfettes :

- Elles sont particulièrement utiles pour la mise en piste des planeurs. Prenez en soin, car si elles sont cassées, c'est à la main que s'effectuera la mise en piste.
- Avant utilisation, pensez à vérifier l'huile et le plein d'essence.
- Evitez de monter sur le plateau, il n'est pas prévu pour cela, et ce n'est pas un jeu pour les enfants, ni les adolescents.
- Le soir avant de fermer le club, pensez à brancher les chargeurs sur les batteries des golfettes.



## La tenue de piste :

- Soyez attentifs et pensez à participer au ramassage/accrochage du câble de remorquage (on accroche toujours au planeur le petit anneau du câble, anneau Tost, sauf cas particuliers de planeur ayant un crochet Aérazzur).
- Ne restez pas à proximité de l'avion remorqueur quand il s'apprête à démarrer ou qu'il est déjà en route. D'une manière générale, il est très dangereux de rester à proximité d'une hélice en mouvement.
- Pensez que plus on tarde à accrocher le câble, plus cela coûte cher au club (donc à vous même quand sonne l'heure du bilan et de la mise à jour des prix).
- Pour la sécurité, il est important de dégager le plus rapidement possible les planeurs qui se posent. Ceux-ci doivent être immédiatement sortis de la piste (en tenant compte des planeurs au décollage et à l'atterrissage) puis réalignés ou stockés à l'arrière du **Starter**, en les poussant à la main ou à l'aide des golfettes.
- Ce travail de piste doit être partagé par tous les membres présents : les autres le font pour vous, pensez à le faire pour eux ! **Après votre vol, ou entre deux vols, restez en piste pour aider ceux qui n'ont pas encore volé.**
- Le bon fonctionnement de la piste dépend du dynamisme de chacun.

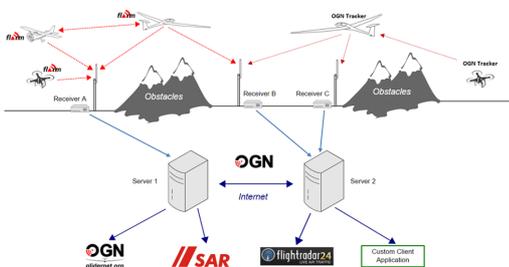
## Décollage (aide au sol) :

Une seule personne s'occupe d'accrocher le câble de remorquage puis de tenir l'aile, tout en l'accompagnant (courir si nécessaire) sans la retenir. Les autres personnes doivent rester à l'extérieur en bord de piste.

Avant de lever une aile, pensez à vérifier qu'aucun aéronef ne soit en finale, sur la piste centrale herbe ou la piste ULM.

La procédure est clairement expliquée par les instructeurs, et la check-list complète est affichée au club. Si vous n'avez jamais "tenu une aile" demandez à ce qu'on vous explique. Ne le faites pas en pensant "savoir" ; il y va de la sécurité de tous, rappelez-vous que nous sommes sur un terrain d'aviation...

## Les planches de vol :



À Chambley nous utilisons le système de planche automatique (via le système OGN)

Une antenne est positionnée sur le toit du hangar et reliée à internet. Nous l'utilisons pour visualiser la position des planeurs équipés de Flarm sur une carte de type "Google Map" et permet également le remplissage automatique des heures de décollage et d'atterrissage de chaque machine, remorqueur inclus.

L'affectation des pilotes sur chaque machine est faite le matin au moment du briefing. Chacun a accès en lecture à la planche de vol et signale "son tour" de voler en utilisant son smartphone. Chacun remplit sa propre planche et en fin de journée la planche globale est disponible. Un planchiste peut également tenir ce rôle avec la tablette du club.

Le trésorier et les instructeurs vous expliqueront en détail le fonctionnement de ces outils, très simples à utiliser.

## Les espaces aériens contrôlés :

L'aérodrome de Chambley est enclavé entre plusieurs zones et espaces aériens (la carte représentant ces zones est affichée au club).

En tant que commandant de bord, il est de votre devoir de vous tenir au courant sur les limites des zones autorisées, ainsi que sur les altitudes de vol maximales permises. Rappelez-vous que ces différents espaces ont été créés pour votre sécurité, c'est-à-dire par exemple pour éviter de se retrouver nez à nez avec un avion de ligne volant à 500 km/h ou plus .

Le respect de ces zones est impératif. Il est vivement conseillé d'avoir une carte aéro à titre personnel.

Toute infraction à cette règle peut mener au renforcement de mesures contraignantes, ce qui serait préjudiciable pour tous les vélivoles.

Chaque commandant de bord est responsable, sa licence de pilote peut être également suspendue ou supprimée par la DGAC, sans compter des peines judiciaires possibles.

Vous devez contacter par radio les contrôleurs qui pourront vous donner une clairance, une "autorisation" de voler dans leur espace aérien. Vous pouvez demander à un instructeur de vous rappeler les consignes et éventuellement lui demander à refaire un vol d'entraînement pour utiliser le vocabulaire adéquat et connaître l'utilisation du transpondeur.

## En cas de problème technique :

Si vous découvrez une anomalie technique ou si vous abîmez un planeur ou du matériel accidentellement, prévenez immédiatement le chef-pilote. Il est de votre devoir de le faire : la sécurité des vols peut être compromise, notamment pour les pilotes vous succédant. Jamais personne ne vous reprochera quoi que ce soit, à condition de prévenir immédiatement.

## Les procédures radio :

La fréquence terrain est 120.405 Mhz.

L'aérodrome est ouvert à la Circulation Aérienne Publique, vous devez utiliser la radio à bon escient.

Le pilote se doit de garder la même fréquence tant qu'il reste proche du terrain et en espace aérien de classe G.

À chaque fois que l'on quitte une fréquence, il faut faire une annonce radio sur la fréquence que l'on quitte et une autre annonce sur la nouvelle fréquence (on écoute avant de parler).

En vent arrière, le message radio doit comporter le terrain, la piste en service (05 centrale ou 23 centrale), ainsi qu'une information au sujet du train d'atterrissage (soit « train fixe », soit « train sorti, verrouillé et vérifié », effectuée en vérifiant effectivement la position de la manette de train)

### Message type :

- *Chambley, planeur Fox-trot Alpha Charlie vent arrière 05 centrale train fixe*
- *Puis en étape de base : Chambley, Alpha Charlie base 05 centrale*
- *Puis en finale : Chambley, Alpha Charlie finale 05 centrale*

On ne dit pas « A Chambley » mais juste « Chambley »

Si un pilote s'aperçoit qu'il ne peut éviter de se « vacher » (c'est à dire se poser dans un champ, dans le jargon vélivole !) il doit au préalable l'annoncer auprès des autres pilotes du club sur la fréquence de Chambley.

Il est même conseillé de s'annoncer en circuit de piste de son champ, comme sur le terrain, en n'oubliant pas bien sûr de préciser que son train est sorti et verrouillé !



## L'atterrissage:

Le tour de piste standard pour les planeurs s'effectue au nord du terrain, la branche « vent arrière » débutant au minimum à 250 mètres de hauteur (QFE). (Il est prévu au sud pour les avions).

L'atterrissage s'effectue toujours au-delà du planeur en piste (au cas où), et toujours en gardant l'axe.

Nous préférons, à l'ACC, que tous les pilotes gardent leur cap, pour éviter tout accident de type cheval de bois. On conserve donc l'axe, l'inclinaison nulle, et le manche en arrière jusqu'à ce que le planeur soit arrêté.



Une fois posé, le pilote devra tirer rapidement son planeur hors de la piste, au nord ou au sud, selon les décollages et les atterrissages en cours ou les consignes du chef de piste. C'est la sécurité qui est en jeu : les pilotes inexpérimentés peuvent être décontenancés à l'atterrissage devant une piste encombrée.

## Le vol sur la campagne

Avant de partir sur la campagne, assurez-vous qu'une équipe peut venir vous dépanner en cas de « vache » et qu'une remorque est en état de rouler et d'accueillir votre planeur.

Les pilotes doivent conduire leur vol de manière à être en permanence en local d'une zoneposable. On s'efforcera de choisir un champ cultivé et non un pré ou terrain banal. Ce choix devra avoir été fait au minimum à 500 mètres de hauteur.

Le champ doit avoir dans la mesure du possible :

- une approche dégagée, une figure géométrique parfaite, carrée ou rectangulaire,

- le plus grand de tous, des « sillons » proches de l'axe du vent, un type de culture basses (pommes de terre, petits pois, salade, betterave, etc...), éviter les labours et les champs hersés...

Une fois choisi, on ne change plus de champ ! Vous pouvez là encore demander à un instructeur un complément de formation. **Pensez à réviser la procédure "V.E.R.D.O." !**

## Les enregistrements de vol :

Les enregistreurs GPS sont nécessaires à chaque fois que vous voulez effectuer une épreuve de performance comme un gain de 1000 mètres, ou un circuit de 50 km, 300 km ou 500 km. Vous pouvez également les utiliser lorsque vous partez sur la campagne pour enregistrer votre vol.

L'ACC ne dispose pas de loggers. Vous pouvez néanmoins utiliser un smartphone dédié, avec l'application **XcSoar**. Si besoin, il existe des adaptateurs bluetooth pouvant être reliés au **Flarm** de votre planeur.

En fin de journée, il est possible de sauvegarder le tracé de votre vol sur un PC, au bureau. Vous pouvez ainsi analyser votre vol sur ordinateur. Vous pourrez facilement envoyer votre vol à la Netcoupe, compétition amicale sur internet. Chambley est référencé !

## Le lâché-machine:

Avant de voler sur un nouveau type de planeur pour la première fois, il faut avoir lu le manuel de vol, avoir signé la prise de connaissance et avoir effectué un « amphi-cabine » avec le chef-pilote ou un instructeur. Ensuite, il faut respecter la règle suivante pour pouvoir partir sur la campagne avec un nouveau planeur : avoir fait trois vols en local (donc 3 atterrissages sur le terrain de Chambley).

Les pilotes ayant une autorisation d'emport passager doivent justifier d'au moins 3 atterrissages sur le type de machine dans les 3 derniers mois avant d'emmener un passager.

## Les manuels de vols :

Ils décrivent l'utilisation du planeur. À lire avant chaque lâcher machine, ou dès que vous avez un doute (comment ballaster, comment utiliser les volets, etc...).

Les manuels de vol se trouvent dans la salle pilote (salle de cours) et dans les planeurs.

Bien sûr, ils sont à consulter sur place et à remettre dans l'armoire après lecture !

### **Le nettoyage :**

Il est obligatoire pour retirer la poussière qui s'accumulerait, et surtout afin de retirer les moucherons collés sur les bords d'attaque pendant les vols.

On nettoie les planeurs simplement à l'eau, avec une éponge non-abrasive (pas de tampon Jex !) et une peau de chamois pour retirer l'eau.

Pensez au préalable à rincer votre seau et à nettoyer éponge et peau de chamois. Les particules solides rayent.

Après le nettoyage, il est important de rincer abondamment le seau, l'éponge et la peau de chamois, puis étendre le tout afin que la peau en particulier ne moisisse pas (une peau avec des trous, c'est nettement moins pratique pour nettoyer !) Par ailleurs du matériel laissé sale pour le suivant peut provoquer de vilaines rayures.

### **Le rangement :**

Dans un hangar, les planeurs sont en général rangés selon une méthode qui permet d'optimiser l'espace disponible. Cette méthode est spécifique et il convient de la respecter au mieux.

Prenez votre temps, c'est la garantie de conserver nos machines en bon état le plus longtemps possible.

### **Les carnets de route :**

Les carnets de route des planeurs se trouvent dans la salle pilote de l'ACC. Chaque Commandant de Bord est responsable de la tenue de ce carnet.

Vous devez y indiquer :

- la date du vol,
- votre nom,
- votre fonction à bord,
- le lieu de départ codé LFJY, et le lieu d'arrivée (LFJY si vous vous posez à Chambley),
- l'heure de départ, l'heure d'arrivée et le temps de vol (vous pouvez retrouver ces informations sur votre compte Smart Glide, en utilisant la fonction dédiée, nommée "CARNET"),
- le nombre de lancers (combien de fois avez-vous décollé avec le même équipage),
- dans la case observation, il est obligatoire de signer. Aucune autre annotation, sauf si problème rencontré.

Si vous avez fait plusieurs vols dans la même journée, sur la même machine et avec le même équipage, vous pouvez inscrire la durée de vol totale de la journée, et le nombre de décollages effectués.

Pensez à bien remettre le carnet de route à sa place après usage.

Prenez soin de remplir le bon carnet. Les corrections au "blanc" et les rayures sont interdites sur un carnet de route. Un contrôle des autorités peut aboutir à des amendes !

### **PC de délogage des vols :**

Situé dans la salle pilote, le PC de délogage est à votre disposition pour sauvegarder vos tracés enregistrés par votre GPS ou logger, et pour analyser votre vol.

Ce PC est en libre-service, mais n'hésitez pas à demander de l'aide si vous ne savez pas utiliser les logiciels en question.

Puis inscrivez vos vols à la Netcoupe. Vous verrez, c'est facile.

## Les remorques:

Les remorques sont destinées à transporter les planeurs démontés, notamment pour les ramener au terrain suite à un atterrissage en campagne. Les remorques sont stockées dans le hangar ou à proximité.

Si vous devez utiliser une remorque, assurez-vous que :

- elle correspond bien au planeur que vous désirez dépanner,
- vous avez pris la précaution de prendre les clés correspondantes (voir le tableau des clés, dans l'armoire de la salle pilote),
- la remorque contient bien tous les éléments nécessaires (berceau de fuselage, chariots d'aile gauche et droite, support de profondeur, ...),
- la carte grise et l'attestation d'assurance sont bien dans la pochette fixée à l'avant de la remorque,
- les pneus sont bien en bon état et gonflés,
- l'éclairage fonctionne,
- elle soit vide.

## Les dépannages :

Si vous comptez réaliser des vols sur la campagne, n'hésitez pas à équiper votre voiture d'une boule de remorquage. Vous pourrez ainsi confier les clefs de votre véhicule au club avant de décoller, et vous faire dépanner (en cas d'atterrissage en campagne) par celui ou celle avec qui vous vous serez mis d'accord avant les vols.

Assurez vous avant de partir sur la campagne que vous savez démonter votre planeur et le ranger dans sa remorque. N'hésitez pas à vous le faire expliquer ! La période hivernale, où l'on démonte les planeurs pour réaliser leur visite annuelle, est le bon moment pour découvrir tout cela. Toutes les bonnes volontés sont les bienvenues !

Le dépannage par les airs (un pilote remorqueur vient vous chercher) est aussi une solution ! Dans ce cas, préférez utiliser les aérodromes sur votre route comme point de local.

## Bénévolat et « Esprit Club » :

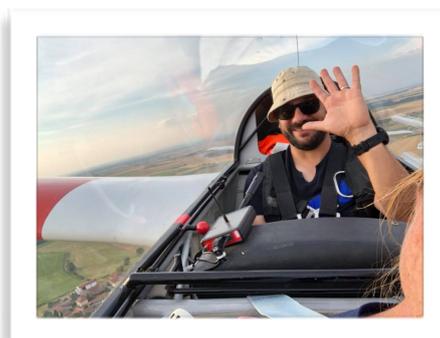
L'ACC n'a aucun salarié, et les tâches indispensables à la vie de l'association reviennent aux membres. De nombreux membres ont déjà offert leurs services au club. Ceci peut consister en des travaux manuels (ménage, peinture, bricolage divers, maçonnerie, jardinage,...) ou être en rapport avec la gestion informatique ou administrative du club, ou encore en opération de promotion.

Cette liste n'est pas exhaustive, mais peut vous donner une idée sur les actions que des bénévoles peuvent prendre en charge. Si vous pouvez nous apporter votre aide, toute l'association en sera reconnaissante ! N'hésitez pas à mettre la main à la pâte !

L'ACC est une association où chaque membre cherche avant tout à se faire plaisir. Pour que cela soit possible, une bonne ambiance est nécessaire. Et celle-ci ne dépend que de vous !

C'est pourquoi nous souhaitons que chacun soit animé d'un bon esprit de camaraderie, d'entraide, de dévouement et... de bénévolat.

Vous savez presque tout, alors... **bons vols !!!**



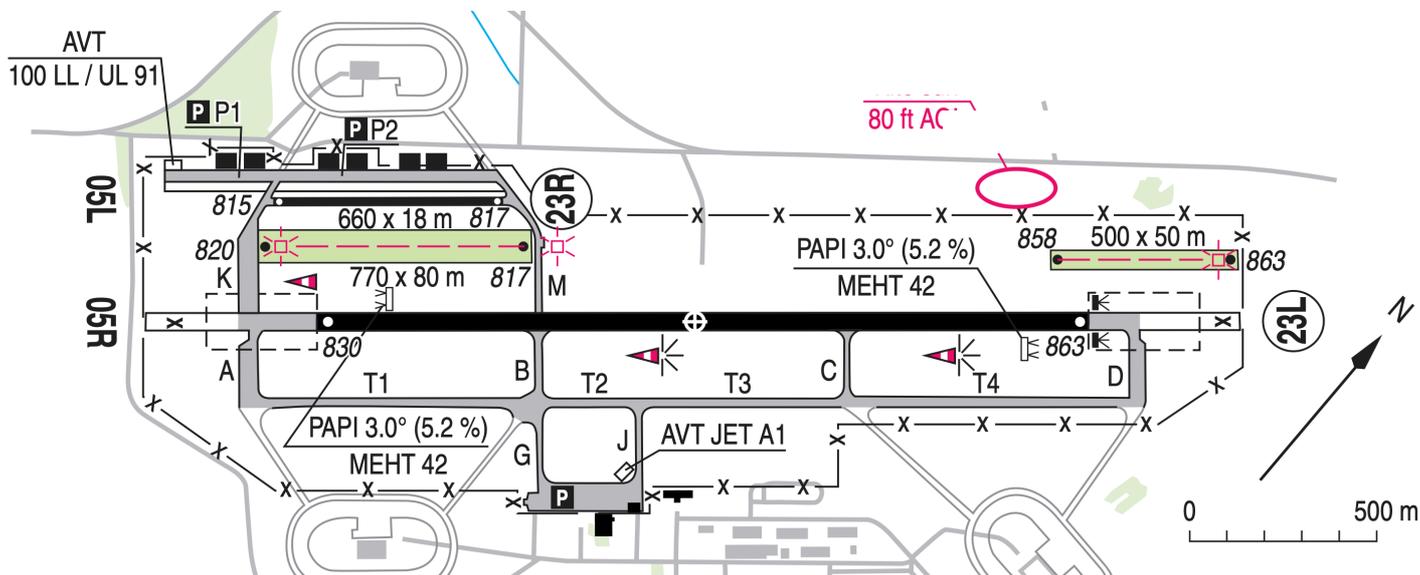
## Plan d'accès

L'entrée se fait au panneau « Planet'Air Loisirs » du giratoire routier. Ensuite, nous sommes situés au 3ème hangar depuis la station Total.



La piste planeur est la piste centrale (en herbe)

Ci-dessous : extrait de la carte VAC de l'aérodrome LFJY Chambley.



(Document édité par le Comité de Direction de l'ACC.)