



**CAP Vol à Voile**  
**Association Royale Mosane**

**RÈGLEMENT D'ORDRE INTÉRIEUR**

**1. Organisation générale:**

L'organisation générale: organisation de piste, sécurité des vols, respect des règlements, formation des pilotes, entretien du parc planeur, répartition des machines, est placée sous la supervision d'un Chef-pilote.

**2. Déroulement des vols:**

L'organisation de piste, la sécurité des vols, le respect des règlements en vigueur (Code de l'air, règlement d'aérodrome, loi anti-dopage etc.) font l'objet d'un «Règlement de piste» dont les dispositions sont strictement à respecter par tous les pilotes qu'ils soient ou non membres de CAP Vol à Voile.

**3. Formation:**

Pour assurer le suivi et la continuité, la formation sera organisée comme suit :

**Ecolage de base:**

L'écolage est assuré d'un pool d'instructeurs et d'instructeurs-adjoints chargés d'assurer l'écolage «ab-initio», les qualifications machines, les qualifications «avec passager», la progression pour l'obtention du brevet D, les premières initiations au vol sur la campagne, l'organisation de sessions de cours théoriques ou pratiques particuliers. (Ex. Cours radio, météo, exercices retour terrain etc...)

**Entraînement vol sur la campagne et de performance:**

L'apprentissage au vol dit de « performance » est assuré par le pool d'instructeurs et instructeurs adjoints assistés dans ce cas précis de pilotes chevronnés volontaires pour aider à la formation et au suivi des pilotes désireux de pratiquer le vol sur la campagne. (Préparation d'un triangle, navigation, choix de cheminement, vol en équipe, utilisation des instruments de bord ad hoc, encadrement des vols sur la campagne etc...)

#### 4. Lâchages solo et progression machines:

##### 4.1 Solo:

La décision d'autoriser le premier vol solo est de la responsabilité des seuls instructeurs. L'autorisation de vol Solo ou Lâchage n'intervient que lorsque l'élève a exécuté trois vols d'affilée à la satisfaction du ou des instructeurs.)

Les trois premiers Solos (2 sur planeur écolage – 1 sur monoplace si satisfaisant) doivent s'effectuer sous contrôle d'un moniteur au sol.

##### 4.2 Qualification machine:

a. La qualification d'un pilote sur une machine plus performante est la responsabilité d'un moniteur, ou d'un moniteur-adjoint. Comme pour le Solo, l'avis d'un autre moniteur est toujours utile et conseillé.

b. Les minima requis pour accéder aux machines propriété de CAP Vol à voile sont les suivants.

Ka 8	:	Deux solos sur Ka 13 Suivis d'un vol de Ctl. Sur KA13
PW5	:	3 à 5 Solos sur K8
Ka 6 CR privé:		15 hrs solo mini + instructions proprio.
Ka 6 E privé		25 hrs solo mini + instructions proprio
Ka13 privé	:	Suivant instructions des propriétaires
Ka 13 club	:	Ecolage prioritaire.
Astir Std	:	40 heures Solo
Jantar3 WL	:	60 heures Solo
IS-28	:	100 heures Solo (Cdt de bord)
Marianne	:	100 heures Solo (Cdt de bord)

c. ***Une expérience en heures n'entraîne jamais une qualification automatique.***

d. ***Le vol sur une machine nécessite obligatoirement la prise de connaissance du manuel de vol du planeur concerné. Cette prise de connaissance sera consignée dans le carnet de vol et paraphée par l'instructeur (adjoint) ayant supervisé la qualification machine***

4.3 Au cas où un pilote se montre particulièrement habile, il peut être dérogé à la règle du nombre d'heures solo. Cette décision (rare) ne sera prise que par le Chef-pilote ou les « Full » moniteurs.

#### 4.6 Qualification passager:

4.61 La qualification «Avec passager» nécessite de justifier d'une expérience **minimale** de 50 heures solo.

Lors du check de qualification **avec instructeur**, le candidat sera soumis aux épreuves suivantes.

- Vol avec instruments cachés. (Badin et Alti)
- Retour terrain
- Largage à 100 mètres suivi d'une rentrée basse.

### 5. Maintien et vérification d'aptitude:

#### 5.1 Maintien d'aptitude:

Sont soumis en début de saison à un check en vol obligatoire avec un instructeur ou un instructeur-adjoint:

- Les titulaires d'une licence d'entraînement.
- Les titulaires d'une licence de pilote ne pouvant justifier de cinq heures de vol et cinq atterrissages sur la saison précédente.
- Un check en vol est également conseillé aux autres pilotes.
- Ces vols seront inscrits comme tels au carnet de vol et signés par l'instructeur ou l'aide-instructeur

#### 5.2 Vérification d'aptitude:

Chaque pilote fera inscrire dans son carnet de vol toute nouvelle qualification par l'instructeur ou l'aide-instructeur qui la lui aura délivrée. En préalable à un lâcher sur un planeur, une annotation sera portée par l'instructeur ou l'aide-instructeur, attestant que le pilote a pris connaissance du manuel de vol. Cette annotation sera paraphée par le pilote.

Un check en vol sera systématiquement pratiqué pour tout pilote déjà titulaire d'une licence désireux de s'inscrire à CAP Vol à Voile.

### 6. Vols sur la campagne:

6.1 Tout vol sur la campagne fera l'objet d'une inscription préalable sur la planche de vol.

6.2 Tout pilote désirant effectuer un vol sur la campagne aura pris au préalable toutes les dispositions nécessaires pour un «dévachage» éventuel.

**Rem : L'utilisation des remorques nécessite des dispositions**

### ***spéciales en matière d'assurance du véhicule tracteur.***

- 6.3 Le vol de brevet D (Distance 50 Km) sera effectué sur Ka8, Ka6 ou PW5. **Il aura fait l'objet d'une préparation avec un instructeur et aura été expressément autorisé par celui-ci.**
- 6.4 Les vols sur la campagne ne seront autorisés qu'après avoir suivi une formation adéquate débouchant sur une « qualification campagne »
- Notions de navigation.
  - Estimation de l'autonomie
  - Entraînement à la prise de terrain en campagne (Motoplaneur)
  - Montage et démontage du planeur utilisé
  - Utilisation des instruments.
  - L'entraînement à la prise de terrain et la qualification finale feront l'objet d'une inscription spéciale au carnet de vol.

### **7. Attribution des machines:**

- 7.1 L'attribution des machines se fait à 10h30, au moment du briefing matinal. Le principe du « clubman agreement » est d'application, c'est à dire un accord de bonne camaraderie entre pilotes, pour négocier un éventuel partage d'une machine au cours de la journée.
- 7.2 Des priorités d'accès aux planeurs seront respectées selon le principe suivant :
1. Le propriétaire lorsqu'il met sa machine à disposition du club
  2. Vols privés des membres et écolage.
  3. Journées d'initiation (JI)
  4. Vols d'initiation (VI).

***Un planeur ne sera attribué dès le début de séance de vol pour JI ou VI que si le responsable s'est auparavant assuré qu'il n'en privait pas un membre.***

- 7.3 En cas de litige, la décision d'attribution se fera sur avis du Chef-Pilote ou, en son absence, d'un des moniteurs.

### **8. Utilisation du matériel:**

#### **8.1 Planeurs:**

Autant que possible les pilotes participant à une séance de vol, auront à cœur de participer aux sorties et rentrées des planeurs.

La visite pré-vol est de la responsabilité exclusive du pilote et se doit d'être respectueusement effectuée conformément manuel de vol.

Toute défectuosité constatée avant, pendant ou après le vol, sera systématiquement signalée à un des responsables du matériel. Un cahier

de «Constatation de défaut(s)» sera disposé au local de CAP Vol à Voile. Tout pilote ayant constaté une défaut quelconque, sera tenu de renseigner celle-ci dans ce cahier. Les incidents de vol (Cheval de bois, atterrissage dur etc.) seront aussi notés.

***Il sera procédé au nettoyage des planeurs à la fin de chaque séance De vol.***

## 8.2 Parachutes:

La plus grande précaution est d'usage pour l'utilisation et le stockage des parachutes. L'exposition à l'humidité ou/et au soleil est à éviter soigneusement.

En aucun cas, un parachute ne sera abandonné sur le terrain, ou utilisé pour alourdir l'aile d'un planeur stocké en piste.

Il sera procédé à une inspection avant chaque utilisation. (Etat et fermeture de l'enveloppe, présence du fil témoin).

## 8.3 Autres matériels:

Tout autre équipement propriété du club sera traité avec le maximum de précautions, chacun devant être conscient que les frais engendrés par des détériorations résultant de mauvaises manipulations préjudicient l'ensemble des membres.

## **9. Entretiens d'hiver:**

Chaque membre de CAP Vol à Voile participera de manière significative aux séances d'entretien organisées pendant l'entre saison. (Min. 5 séances).

Afin de garantir une juste répartition de l'effort à fournir sur l'ensemble des membres, une «caution travaux d'hiver» d'un montant défini par le C.A. sera perçue au cas où un membre n'aurait pas atteint son quota.

## **10. Instructeurs :**

Les instructeurs et aide-instructeurs sont tenus de satisfaire aux règles de maintien de leur qualification.

Ils sont, en assistance au chef pilote, responsables du respect des règles en vigueur sur la plate-forme EBNM et dans l'espace aérien qui entoure l'aérodrome.

Toute qualification ou maintien d'aptitude délivré par eux sera consigné dans le cahier déposé à cet effet au local de CAP Vol à Voile. (Voir § 5.2)

## **11. Utilisation hors du cadre du club :**

Tout membre désirant utiliser un planeur à titre individuel, hors du cadre d'une activité « club », est tenu d'effectuer une demande écrite préalable auprès du C.A.

**Il sera tenu d'assurer le planeur et sa remorque en « dégâts matériels » pour la durée d'utilisation autorisée.**

Si le planeur est déjà assuré au frais du club, une participation équivalente à la durée d'utilisation à titre personnel sera due.

**12. Incidents / accidents :**

- 12.1 En cas d'incident grave ou d'accident concernant l'activité vol à voile, un porte-parole sera immédiatement désigné. (En principe le Président ou le Chef-pilote de CAP V à V, plus, le cas échéant, le représentant d'un autre club concerné.
- 12.2 Ce porte-parole sera chargé de tout contact éventuel avec la presse. Sans vouloir attenter au principe de « liberté de parole » de chacun, il sera demandé aux autres membres de s'abstenir de toute déclaration ou relation de l'incident ou accident. En effet, des déclarations erronées, contradictoires ou des mauvaises interprétations peuvent être extrêmement préjudiciables aux personnes ou clubs impliqués.
- 12.3 En cas d'incident entraînant des dégâts aux planeurs, le paiement d'une «franchise» sera réclamé au pilote en cause. (250€ pour un planeur bois et toile – 625€ pour un planeur composite)
- 12.4 Sauf faute grave dûment constatée, la disposition 12.3 n'est pas applicable aux (aides) moniteurs dans la pratique de l'écolage.

**13. Dispositions annexes relatives au règlement d'aérodrome :**

- 13.1 Les communications radio se feront dans la mesure du possible en langue anglaise.
- 13.2 Les véhicules privés ne sont autorisés à stationner que sur les aires de parking définies par le règlement d'aérodrome (Parking extérieur ou ancien camping)
- 13.3 Le stationnement devant les hangars est interdit.