



CAP Vol à Voile
Association Royale Mosane

RÈGLEMENT DE PISTE

1. ORGANISATION:

L'organisation du travail en piste et la discipline de vol autour du terrain sont placées sous l'autorité du chef - pilote de C.A.P. Vol à Voile.

En cas d'absence ou d'indisponibilité, cette autorité est déléguée au chef de piste et/ou au(x) moniteur(s) de permanence.

Pour des compréhensibles raisons de rentabilité des avions, un minimum de 3 remorquages potentiels est requis pour pouvoir débiter une séance.

A défaut, le(s) pilote(s) désirant quand même voler peut (peuvent) se voir facturer l'équivalent de ces trois remorqués ou une somme correspondant à la durée exacte d'utilisation du remorqueur.

2. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES:

Outre les dispositions du présent règlement de piste, tout pilote désirant voler au départ de la plate-forme de Temploux est tenu de se conformer en préalable, aux règles édictées par l'Aéro-club Royal de Belgique et la Fédération Francophone de Vol à Voile, en ce qui concerne les licences, les assurances, les certificats de navigabilité et la prise de produits dopants.

Le règlement d'aérodrome particulier à EBNM est également de stricte application.

3. CHEF DE PISTE:

En début de saison, le chef-pilote établit un calendrier des rôles de chef de piste et planchistes pour les W.E. et jours fériés de la saison à venir.

Les clubs veilleront pour assurer ces fonctions, à ne désigner que des pilotes à l'expérience suffisante.

En cas d'indisponibilité pour la date prévue, il appartient au pilote désigné de pourvoir lui-même à son remplacement. Il sollicitera pour se faire remplacer, un pilote à l'expérience au moins équivalente.

Fonctions:

Avant chaque début de séance, le chef de piste prend contact personnellement avec le commandant d'aérodrome EBNM. Il reçoit les instructions concernant les évolutions sur l'aérodrome et (ou) dans son voisinage immédiat.

Il communique au Cdt d'aérodrome un N° de GSM sur lequel il sera contactable immédiatement pendant toute la durée de la séance de vol.

Dès que les conditions météo permettent des évolutions au dessus de 2000 Ft, il demande au Cdt d'aérodrome de solliciter du contrôle d'EBCI l'activation du secteur

de montée.

Il prépare un briefing contenant au minimum les renseignements suivants:

Zone d'évolution disponible. (TMA)

Zone de largage des parachutistes

Renseignements météo.

Disponibilité de la Zone Golf 2.

Tout autre renseignement utile au déroulement de la séance est ensuite ajouté

Ce briefing est donné à 10.30 hr. Il est également affiché sur la roulotte de piste.

Une « checklist » reprenant les différentes dispositions est disponible dans la cabane de piste

Le chef de piste est présent **AU SOL** pendant toute la durée de la séance de vol. Il ne peut se faire éventuellement remplacer que par quelqu'un de suffisamment compétent.

En semaine, le chef de piste, peut cumuler cette fonction avec le remorquage. Il peut alors effectuer les vols locaux pour autant qu'il maintienne le contact radio permanent avec le commandant d'aérodrome

Le chef de piste est avant tout responsable de la bonne organisation de l'évolution des planeurs **SUR LA PISTE**.

Il veille à organiser la mise en piste et l'alignement des planeurs de façon à garantir un maximum de sécurité tout en permettant une rotation rapide des avions remorqueurs.

Il fait appliquer les règles de sécurité concernant les aides au décollage tels que, levage d'aile, signaux réglementaires aux avions, ailes au sol etc...

Pour le décollage, il sollicitera autant que possible l'aide d'un « marshaller » afin d'obtenir une sécurité maximum. (Une procédure par radio ex. annonce « câble tendu » peut être utilisée lorsque cette procédure ne surcharge pas la fréquence.)

Il est attentif au dégagement de la piste des planeurs posés. A cet effet il dispose d'un véhicule de piste qui est exclusivement réservé à cet effet.

Il veille à la bonne tenue de la planche de vol pendant toute la durée de la séance. Lors de la fermeture de la piste en fin de journée, il s'assure du retour de tous les aéronefs inscrits au décollage.

En cas d'aéronef manquant, il averti le(s) responsable du club concerné et le commandant d'aérodrome de service.

Il assure le contact radio entre la tour et la piste ainsi qu'entre les planeurs, les avions remorqueurs et la piste. Les indications transmises par radio ont uniquement valeur d'**INFORMATION**.

Le chef de piste a autorité sur tous les pilotes désirant participer à la séance de vol. Ses décisions sont souveraines, les pilotes sont tenus de s'y plier. Les litiges éventuels sont réglés ultérieurement par le chef- pilote, ses adjoints ou les moniteurs de permanence.

Les fonctions de chef de piste n'atténuent en rien la responsabilité du commandant d'aérodrome

et des commandants de bord des aéronefs.

Les planchistes n'ont d'autre responsabilité que de consigner les atterrissages et décollages sur la planche de vol et de veiller à recevoir le ticket de remorquage du pilote.

En fin de séance le chef de piste averti le commandant d'aérodrome à charge pour celui-ci de signaler la fin des activités planeurs à EBCI.

Il photocopie 3 exemplaires de la planche de vol (1 ex. CAP V&V, 1 ex. CEVV 1 ex. Cdt d'aérodrome)

4. VÉHICULES:

Le(s) véhicule(s) de piste, 5 au maximum, est (sont) exclusivement réservé(s) au dégagement de la piste.

Le tractage de/ou vers les hangars est assuré par les véhicules privés qui sont ensuite impérativement parqués sur les aires de parking autorisées par l'exploitant(e) de l'aérodrome, c'est-à-dire le parking extérieur ou l'ancien camping. Plus aucun véhicule n'est autorisé à stationner devant ou à côté des hangars et hangarettes. La faculté de garer des véhicules sur l'aire de la manche à air est également supprimée.

5. DÉCOLLAGES:

Les planeurs prêts au décollage sont disposés sur deux files du côté Nord de la piste.

Les planeurs en attente sont rangés sur le bord de la piste **EN ARRIÈRE** du point de début de roulage des avions.

Seuls les planeurs prêts au décollage sont admis dans la file d'attente.

Il appartient au chef de piste d'organiser les files en fonction des conditions de vol (Ex. Une file biplaces une file monos, planeurs lourds en retrait etc....)

Un attelage ne peut décoller que s'il n'y a pas d'autre aéronef (planeur ou avion) en finale pour arrêt complet ou « touch & go »

6. USAGE DES RADIOS DE BORD :

La présence d'un émetteur-récepteur (fixe ou portable) en état de fonctionnement est **obligatoire** à bord de chaque planeur.

Un essai de liaison doit être fait entre remorqueur et planeur avant le décollage. **Si cet essai n'est pas satisfaisant, le planeur ne peut être remorqué.**

Les communications radios sont réduites au minimum. Sont obligatoires, l'essai radio avant décollage et les annonces de circuit.

Les communications « INTERPILOT » autres que celles relevant de la sécurité des vols doivent s'effectuer sur une fréquence libre.

En principe, l'usage de la procédure en langue anglaise est obligatoire.

Pour rappel :

L'usage d'un émetteur-récepteur n'est en principe autorisé qu'au détenteur d'une « licence de radiotéléphoniste restreint ». L'usage en vol local pour des pilotes en entraînement et sous contrôle d'un moniteur détenteur de la licence est seulement toléré.

7. PRIORITÉS DE DECOLLAGE:

Les décollages se font dans l'ordre d'inscription à la planche de vol.
Les pilotes partant en campagne ou pour une épreuve de brevet peuvent obtenir une priorité de décollage à raison de deux décollages sur trois, pour autant que le vol soit inscrit comme tel sur la planche de vol.

8. ATTERRISSAGES:

Les pilotes sont tenus de respecter le plus scrupuleusement possible le circuit d'atterrissage défini par le commandant d'aérodrome.
Ils procèdent aux annonces réglementaires en vent arrière, base et finale.
Dans la mesure du possible le planeur se pose côté intérieur du circuit de façon à laisser le maximum de piste libre pour les planeurs suivants.
Les pilotes sont tenus de garder leur axe tant en finale qu'au roulage.

9. ECOLAGE:

En période de stage les planeurs d'écolage ont priorité à raison de deux décollages sur trois.
Les W.E. et jours fériés, le chef - pilote organise un rôle de moniteurs de permanence. Ils assurent l'écolage de base.
Les membres de clubs non-membres de C.A.P. Vol à Voile éventuellement autorisés à évoluer au départ de la plate-forme de Temploux sont tenus de se conformer aux règles en vigueur concernant les lâchés «Solos» et les habilitations machines

10. ZONES D'EVOLUTIONS:

Les pilotes de planeur sont strictement soumis aux règles de vol à vue.
Etant donné la situation géographique particulière de l'aérodrome de Namur, les pilotes sont tenus de se conformer aux règles de l'air concernant les évolutions en espace contrôlé et non contrôlé.
Les vols « accro ». sont interdits à moins de 600 mètres AGL. (voir AIP)
Les « passages » à basse altitude ne sont pas autorisés.
Les évolutions sont **INTERDITES** dans la zone de largage des parachutistes définie en début de séance de vol ou modifiée en cours de journée. Cette interdiction est valable tant en ascendance qu'en liaison

11. REMORQUEURS:

Le responsable désigné par les Ailes Namuroises ou son délégué établit un rôle des pilotes devant entamer la saison de vol.
Ces pilotes sont tenus de s'inscrire au bureau d'aérodrome tant en début de séance que lors des remplacements. Ils assistent au briefing de début de séance. Ils sont tenus de passer les informations nécessaires à leurs successeurs éventuels en cours de journée.
En fin de séance, le dernier pilote clôture la feuille des vols au bureau

d'aérodrome.

Les remplacements se font ensuite suivant les disponibilités et/ou desiderata.
En cas d'indisponibilité, le pilote désigné pour entamer la séance pourvoit à son remplacement.

Les dispositions des Ailes Namuroises sont d'application pour tout ce qui concerne la mise en œuvre des avions et la sécurité. Ces consignes se doivent d'être strictement respectées.

Le Chef-pilote ou son remplaçant est l'autorité responsable quant au respect de ces consignes.

Pour rappel, la qualification des pilotes remorqueurs est du ressort exclusif de l'instructeur désigné par les Ailes Namuroises en l'occurrence M. Gilbert Mullenders. En cas d'indisponibilité celui-ci peut éventuellement déléguer son autorité à un autre moniteur ayant les qualifications équivalentes.

12. CAS PARTICULIERS DES VOLS EN SEMAINE:

D'une manière générale, les dispositions du présent règlement sont d'application pour les séances de vol organisées en semaine.

Une planche de vol portant le nom du responsable de la séance sera établie. Au besoin, le pilote remorqueur assurera la charge de chef de piste tel que prévu au §3.

Une attention particulière sera accordée au respect des procédures concernant l'espace aérien, une libération totale ou partielle de la TMA 2 n'étant généralement pas accordée en semaine.

Une liaison radio piste planeur / bureau d'aérodrome devra être maintenue.

Le pilote remorqueur aura soin de noter le nombre de remorquages effectués et comparera ses notes avec la planche de vol de manière à s'assurer que les tickets de remorquage y ont bien été apposés.

11. HANGARS:

Les planeurs sont rangés dans les espaces définis par C.A.P. Vol à Voile

Priorités:

Planeurs clubs montés - Planeurs clubs démontés – Propriétaires.

Les emplacements des avions sont réservés en permanence.

Les travaux nécessitant l'emploi de produits inflammables doivent se faire avec la plus grande précaution. Le stockage de ces produits dans le hangar est interdit.
(Prescriptions d'assurance)

L'utilisation de matériels émettant chaleur, étincelles ou flamme nue est à surveiller.

12. INCIDENTS / ACCIDENTS :

En cas d'incident grave ou d'accident concernant l'activité vol à voile, un porte-parole sera immédiatement désigné au sein du club dont un membre est concerné. Ce(s) porte-parole sera chargé de tout contact éventuel avec enquêteurs et 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.

13. ENGAGEMENTS :

Tout pilote désirant évoluer au départ de Temploux est tenu de signer un formulaire d'engagement à suivre les prescriptions du présent règlement.
Cette signature sera renouvelée annuellement.