



## Dégager un planeur de la piste...

### Pratique

**P**iste et taxiway sont des aires de manœuvre. Les planeurs ne doivent pas rester immobilisés sur ces espaces.

Le dégagement est prioritaire sur tout autre déplacement : mise en piste ou retour au club-house pour aller chercher des pilotes par exemple.

Bien souvent ce travail est effectué par les stagiaires qui attendent leur tour pour voler. Très vite, ils doivent apprendre à mettre en piste, tenir la planche accrocher le câble, tenir l'aile et aller dégager les planeurs de la piste. Cela nécessite une formation et beaucoup de vigilance. Et, en dehors des vélifurfaces, la plupart des aérodromes sont utilisés par différents types d'aéronefs. Certains ont un service AFIS, ou du contrôle aérien. Les déplacements sont donc souvent réglementés, effectués par des véhicules ayant reçu une autorisation du gestionnaire. Certains planeurs ont un kit de mise en piste. Dans ce cas, soit les pilotes dégagent la piste et sont autonomes, soit le planeur est sur la piste et le pilote peut avoir besoin d'aide pour le pousser en dehors.

Les biplaces école et les monoplaces de début s'arrêtent sur la piste. Ce sont eux qui auront le plus besoin d'assistance pour la

libérer. Le rôle du responsable de piste est essentiel car il supervise les manœuvres et surveille les aéronefs en tour de piste. Il a donc une vue d'ensemble de la situation. Quelques règles doivent être respectées pour la sécurité de tous et également pour éviter des remises de gaz ou des attentes au décollage, coûteuses pour les pilotes d'avion ou d'ULM.

La priorité est donc de libérer la piste sans délai, mais avec précaution. On ne dégage pas précipitamment. Si un aéronef est en courte finale, il vaut mieux attendre qu'il soit posé. Un obstacle fixe est plus facile à éviter pour un pilote en finale qu'un objet mobile. Dans ce cas, il faut penser à mettre l'aile basse côté piste et rester près du planeur, côté opposé.

Les déplacements des planeurs sur un aérodrome sont plus lents que ceux des autres aéronefs et sont plus encombrants. Nous devons vivre en bonne entente avec tous les usagers de notre plateforme. Il est donc important d'éviter de gêner abusivement les autres pilotes. Il peut être aussi utile d'expliquer nos contraintes afin de faciliter les relations entre tous les utilisateurs du terrain ■ **Jasmine Graff**

## Check-list

### L'aide en piste muni d'un gilet fluo, obligatoire sur certains aérodromes

- **Prendre** la roulette de queue du planeur, l'éclisse du planeur ancien.
- **Émettre un message radio** avant de se déplacer avec le véhicule de piste, en suivant le circuit préconisé.
- **Vérifier** que le gyrophare fonctionne.
- **Contrôler** les éventuels déplacements d'autres aéronefs sur le taxiway, au point d'attente.
- **Etre à l'écoute** de la radio et **vérifier** qu'il n'y a pas d'aéronef en finale avant de s'engager sur la piste.
- **Positionner** la golfette prête à dégager vers le taxiway.
- **Mettre en place** la roulette de queue et accrocher le planeur avec l'aide du pilote.
- **Dégager le planeur** sans précipitation. Attention aux obstacles : balises, panneaux, clôtures, piquets...
- **Regarder** régulièrement dans le rétroviseur la position du planeur.
- **Rouler au pas.**

### Le pilote du planeur

- **Sortir** du planeur et si possible commencer à le pousser vers le taxiway.
- Dès que la golfette arrive, **aider** à mettre la roulette de queue, l'éclisse.
- **Vérifier** que la verrière est correctement verrouillée.
- **Etre attentif** aux éventuels obstacles.

**Ne rien faire d'autre** (téléphoner par exemple) !



Les textes réglementaires liés à la conduite d'un véhicule sans permis sur le site Légifrance :

<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1464>

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000026653873>

