Bulletin de sécurité spécial remorqueur

Standardisation des consignes d'utilisation du F-BNSD au CVVL

Avant sortie de l'avion

Faire pré-vol - Vérifier niveau d'huile 6 litres mini 6.5 litres maxi
Niveau d'essence (80l max) – Cale dans l'avion pour aire avitaillement (légère descente)
Ne pas voler en dessous de 40l indiqué à la jauge
Purger le circuit d'essence
Retirer les flammes
Vérifier état et présence câble dans le véhicule de piste
Analyse du vent et définir la piste en service jusqu'à 10kts SE 31 au-delà c'est la 13

Sortie et parquage avant démarrage

Éviter les manœuvres qui sollicitent les contacts avec les butées latérales du train avant
Sortir en amenant l'avion sur la partie en herbe au-delà du passage des camions au pied de la station météo
Mettre l'avion face au sud (éviter de souffler les véhicules et planeurs) et la roue dans l'axe
Enlever la barre de tractage et la mettre en évidence à l'endroit prévu sur le chalet
Ne pas utiliser les freins de parking (fragilité connue)
Mise en route à froid pieds sur freins plein riche 5 injection avec pompe en marche puis démarrer avec 1cm de gaz pompe coupée
Rouler si Température d'huile mini 50 degrés température cylindre à 100 degrés pour décollage

Roulage stationnement en piste alignement

Au point d'arrêt, si température d'huile mini 40 degrés et température cylindre à 100 degrés
Faire essai magnéto
Stationner dans la zone prévue et défini dans le protocole
Attention de s'arrêter roue avant dans l'axe
Avant alignement annoncer à la radio et s'assurer de ne pas gêner un trafic éventuel en base
Positionnement à 45 degrés en attente d'accroche câble signal câble accroché avec mouvement de dérive
contrôle pilote installé câble accroché essai radio BO enlevé personne en bout d'aile
aile basse côté piste dur
Suivre à minima la check-list CEV avant le décollage
Température d'huile mini 40 degrés température cylindre à 100 degrés pour décollage

Décollage et montée – trajectoire

Frein de parc toujours bien déverrouillé
Mise en puissance progressive vérifier la puissance affichée disponible
Si le planeur départ aile basse mise en puissance pieds sur freins
Manche secteur arrière jusqu'à la rotation demi-assiette avec palier cours 100m maxi puis affichage assiette de montée et stabilisation à la vitesse de remorquage
Vitesses 115-120km/h maxi monoplace et M200 - biplaces 120-125km/h
Si convoyage entente préalable avec le pilote du planeur sur les trajectoires hauteur et vitesse
Rappel : le pilote remorqueur est responsable de la sécurité de l'attelage
Après décollage monter dans l'axe virage au nord et s'assurer du maintien du planeur en sécurité finesse 10
Si activités para connaître la position du pilote largeur et éviter le survol verticale

Vers. du 23/04/2025

Distance de décollage

Il est nécessaire de prendre en compte que les performances de décollage sont dégradées sous l'effet de la température extérieure, de l'état de la piste et du vent arrière

Effet sur la distance de décollage	Taux d'augmentation
Température	10% par 10°std
Herbe haute	20 à 30%
Terrain gras	20%
Vent arrière 5-10kts	20%

Procédure d'interruption de décollage

Le remorqueur largue le câble et se déporte côté dure

Le planeur largue le câble et se désaxe vers le Nord plein af en freinant pour réduire la course. Ne pas compter sur un échange radio pour gérer ce genre de situation tout se passe trop vite.

Procédure en cas d'impossibilité de largage côté planeur

Le pilote du planeur se signale à la radio, en cas de panne radio bat des ailes

Le pilote de l'avion acquiesce par radio, ou en cas de panne agite la gouverne de direction

Le remorqueur doit amener l'attelage hors de zones habitées au mieux verticale piste et larguer le câble. Les planeurs Centrair perdront le câble et les autres iront se poser câble au nez

Battement d'aile remorqueur :

Ce signe conventionnel du remorqueur au planeur lui indique qu'il doit larguer immédiatement

Il doit être utilisé qu'en cas de situation d'urgence

Descente approche atterrissage

Vérifier visuellement le largage effectif du planeur mise en descente appropriée à 210 km/h et 2400-2500 trs/min

Optimiser la trajectoire vers une vent arrière en descente Réduction progressive des gaz en fin de vent arrière et à 1200 pieds mise en dernier virage PTU réduction complète vi 110 km/h plein volet en finale

Largage du câble si possible avant la piste (ne pas garder le câble, effet abrasif de la piste)

Atterrissage en limitant fortement l'usage des freins

Roulage et stationnement

Rouler à vitesse modérée- Se garer face au vent, roue axée dans la zone de stationnement prévu

Fin des vols

Pas de passage largage câble - Retour sur l'aire gazonnée.

Ne pas s'arrêter sur la zone caillouteuse devant le hangar.

Faire un essai coupure moteur au ralenti - 1200-1500 tr/min avant étouffoir

Vérifier contact et batterie coupé - Ne pas fermer le robinet d'essence

Récupérer le câble, le piler et le ranger dans le véhicule de piste.

Nettoyer l'avion (y compris hélice et jambes de train).

Pour la verrière utiliser le matériel adéquate – Lors la rentrée, ne pas manœuvrer la direction en butée.

Démarrage à chaud

1-Pompe en marche – 2-une injection - 3-Couper la pompe – 4-Démarrer avec 1cm de gaz

Respecter la phraséologie simple et concise

Cahors Fox sierra delta bonjour	Sierra Delta vent arrière 31 en descente avec le câble
Cahors sierra Delta remorqueur au hangar planeur je roule pour la 31	Sierra Delta dernier virage 31 herbe avec câble
Cahors remorqueur sierra Delta je pénètre et remonte au seuil 31	Sierra Delta 180 je remonte au seuil 31 herbe
Remorqueur sierra delta Je m'aligne 31 herbe devant le planeur LM	Sierra Delta à l'aire de stationnement seuil 31 je quitte
Remorqueur Sierra Delta décollage 31 herbe avec un planeur	Sierra Delta au hangar planeur je quitte la fréquence
Remorqueur Sierra Delta secteur…. en descente vers la vent arrière 31	