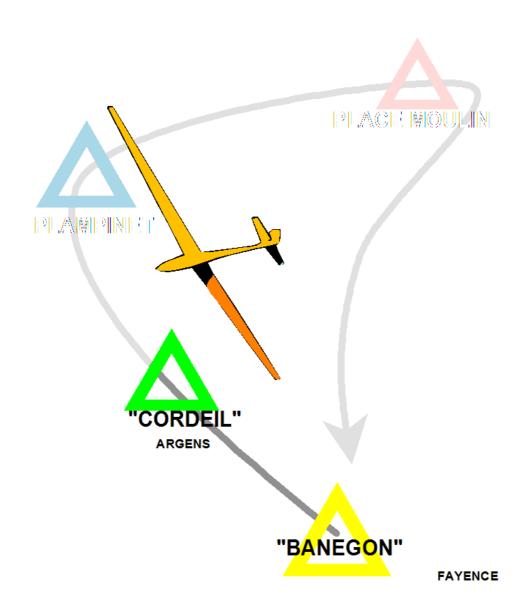
# Des données pratiques pour réussir son premier "50"

# A.A.P.C.A. Fayence - Tourrettes



Ce manuel vous donne non pas la totalité des informations dont peut avoir besoin un pilote de planeur, mais des éléments pratiques à connaître et mettre en œuvre quant à l'enregistrement d'une trace "IGC" valide à l'aide d'un "Logger".

# SOMMAIRE

### 0 - Préalables

**Aptitude** 

Informations personnelles à acquérir.

#### 1 – AUTORISATION DE VOL SUR la CAMPAGNE

### 2 - Utilisation des LOGGERS

LOGGERS IGC.

Utiliser un Logger.

Dépouillement des Vols.

### 4 - L'épreuve de 50 Km à Fayence -Tourrettes

Type de Circuit

Secteurs: de départ, point(s) de virages, arrivée

Secteur de départ: "Banégon" Point de virage: "Cordeil"

- 5 Atterrissage en campagne. Altitudes de sécurité.
- 6 Respect des espaces Aériens.

- 10 TYPES DE CIRCUITS (formes topographiques)
- 11 LES CIRCUITS DANS LE CADRE DES BREVETS
- 12 STAGES et PERFECTIONNEMENT Individuel.

# 0 - Préalables

## APTITUDE.

Il va de soit, mais encore mieux en le rappelant, que vous ne tenterez l'épreuve de distance depuis Fayence – Tourrettes qu'après un "stage de 50 Km", et avec l'accord de votre instructeur.

Plus qu'un vol sur la "campagne", vous volerez **sur la montagne**, montagne où les conditions aérologiques, peuvent être violentes, déroutantes, à évolution rapide, et où un atterrissage "aux vaches" ne s'improvise pas.

## INFORMATIONS PERSONNELLES A ACQUERIR.

Si vous avez le moindre doute sur les informations citées ci-dessous, votre instructeur, le Chef Pilote vous aideront.

- Avoir les cartes nécessaires et suffisantes.
- Avoir le manuel des aires de sécurité Alpes.
- Au besoin consulter les aires de Sécurité Alpes sur <a href="http://planeur.net/">http://planeur.net/</a> rubrique SERVICES / Répertoire champs et aéros;
- Lire le Manuel du Circuiteur en ligne sur le site de l'A.A.P.C.A.: <a href="http://www.aapca.net/">http://www.aapca.net/</a> rubrique VOLS, sous rubrique MANUELS
- Lires les manuels de loggers, en ligne sur le site de l'A.A.P.C.A.: http://www.aapca.net/ rubrique VOLS, sous rubrique MANUELS

### 1 – AUTORISATION DE VOL SUR la CAMPAGNE

Pour tenter (et réussir) votre premier circuit solo de 50 Km, vous allez voler sur la campagne.

Hors, pour être autorisé à voler sur la campagne, il faut des CONDITIONS QUE VOUS NE REMPLISSEZ PAS. (Voir ci après les conditions d'autorisation de vol sur la campagne.)

Ceci veut simplement dire qu'à chacune de vos tentatives ou réitérations de vol de 50 Km, vous aurez une autorisation pour la journée de vol sur la campagne. C'est simplement l'ordre de mission dûment signé par l'instructeur qui dirige le briefing circuit.

### AUTORISATION DE VOL SUR LA CAMPAGNE.

- Brevet de pilote de planeur + Épreuve de 5 heures.
- 50 heures de vol solo minimum.
- Avoir suivi 10 heures d'instruction en double commande réalisée sous la conduite d'un instructeur qualifié, dont au moins huit heures de vol en circuit de campagne en un minimum de trois vols.
- Avoir effectué, lors de la formation dite « campagne », un entraînement à l'atterrissage en campagne et un atterrissage en double commande sur un lieu différent du point de départ.
- Avoir effectué comme pilote seul à bord au moins 2 circuits de campagne comportant un point de virage situé au moins à 50 Km du terrain de décollage (Point « Cordeuil », près du village d'Argens).
- Au moins un de ces vols en campagne s'achève sur un aérodrome différent de l'aérodrome de départ ou dans un champ.

# 2 – Utilisation des LOGGERS

### LOGGERS IGC.

Pour être valides, depuis 2008, seules les preuves par fichier informatique qui comprend toutes les données de votre vol, sont recevables.

Ces fichiers sont pour l'essentiel des enregistrements des positions successives de votre vol délivrées par un GPS intégré au "logger" (heure UTC; Longitude; Latitude; Altitude-pression; Altitude GPS).

<u>Les fichiers recevables pour une épreuve</u> sont ceux générés par des <u>appareils certifiés</u> par la FAI (Fédération Aéronautique Internationale).

Les fichiers répondent à une norme de définition élaborée par l'IGC (International Gliding Commission).

Depuis 2008, l'AAPCA met à votre disposition deux types de loggers:

- Le VOLKSLOGGER
- Le COLIBRI

Le VOLKSOLOGGER, est de forme compacte, robuste, mais dont l'interface de paramétrage est assez laborieuse,

Le COLIBRI, est plus convivial à paramétrer (par exemple la liste des planeurs AAPCA est déjà intégrée), mais de mécanique plus vulnérable aux mauvais traitements!

**Note:** Ces Loggers, connectés à un ordinateur, se paramètrent de façon simple et rapide grâce au logiciel "See-You" dont dispose votre Association.

# Utiliser un Logger.

Lors de vos vols d'entraînement en double vous aurez eu l'occasion de voir avec votre instructeur le maniement de ces appareils.

### **NEANMOINS**

<u>Il est impératif de connaître et d'avoir compris l'utilisation de ces appareils</u>. Les manuels des ces appareils sont disponibles sur le site du CLUB

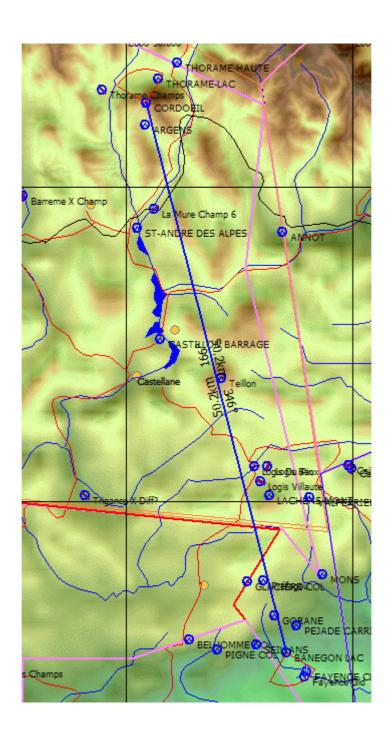
http://www.aapca.net/

rubrique VOLS, sous rubrique MANUELS.

# Dépouillement des Vols.

Vous pourrez dépouiller et voir vous-même votre vol, avec des logiciels de visualisation et d'analyse. Le Logiciel "SEE-YOU" de NAVITER est le plus fameux. L'A.A.P.C.A. possède ce Logiciel.

Cependant, c'est un commissaire assermenté qui validera ce fichier et le joindra à votre dossier pour l'obtention du Brevet "D".



# 4 - L'épreuve de 50 Km à Fayence - Tourrettes

# Type de Circuit

Les 50 Km au départ de Fayence – Tourrettes est un circuit entre des points nommés dans les base de points de virages et les Loggers de l' AAPCA:

Départ: Banégonarrivée: Cordeil.

Ce circuit aller mesure 50,2 Km. Il est orienté Nord-Sud au cap 346° à l'aller. Mais gageons que vous ferez aussi le retour à Fayence!

Il est illustré par la figure en page 6.

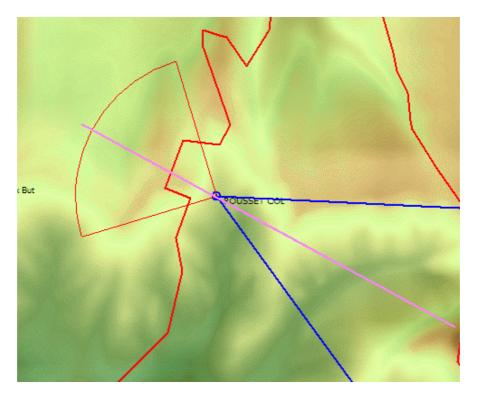
# Secteurs: de départ, de point(s) de virage, et d'arrivée

Par secteur, il faut entendre le volume dans le quel le planeur doit passer en ayant franchi au moins un des rayons qui le délimite.

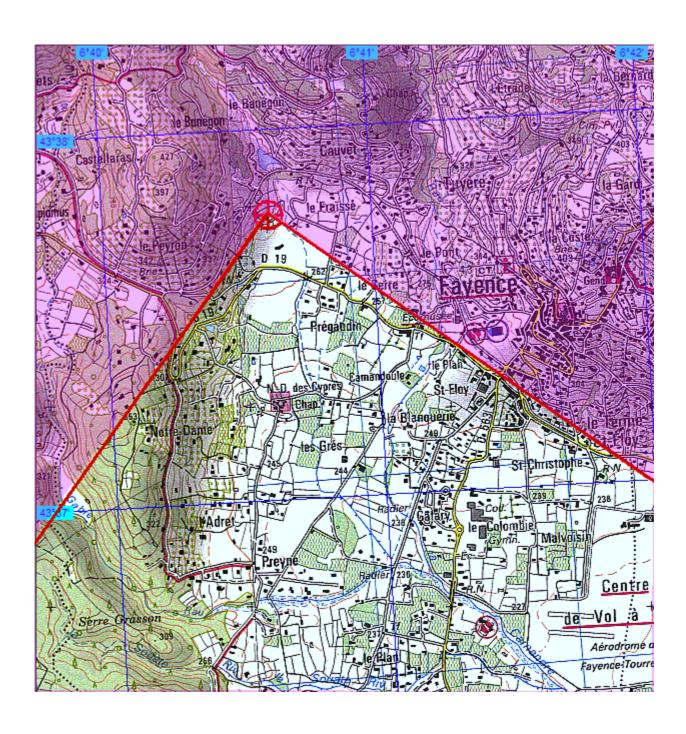
Le secteur utilisé pour l'épreuve de 50 Km, est le plus classique de tous: le secteur de 90°.

Le volume est une portion de cylindre dont la trace au sol est un quadrant de 90° et de rayon de 3 Km. Son centre est positionné sur le point, et orienté à l'opposé de la branche à parcourir, ou parcourue dans le cas du point d'arrivée.

Dans le cas de branches différentes arrivant et repartant du point, le secteur est opposé à la bissectrice de l'angle formé par les 2 branches comme représenté ci-dessous:



# Secteur de départ: "Banégon"



# Secteur de départ: "Banégon"

Le point de départ et son secteur sont reportés sur la carte page 8.

<u>Le point de départ est au sud</u> du "petit Lac de Banégon", pour une distance d'environ 300 m.

### Pour passer correctement la ligne de départ, il faut:

- être dans le secteur (dans le secteur NON coloré au SUD de la carte ci-contre);
- être en vol libre (ne plus être en remorqué);
- si le Logger est un COLIBRI, étant en Mode TSK, et Colibri donnant de plus un signal acoustique de présence dans la zone de départ, valider le début du circuit par une action sur ▼ : Colibri affiche le Point N°1 du circuit, et sa navigation.
- poursuivre son vol en franchisant un des rayons du secteur

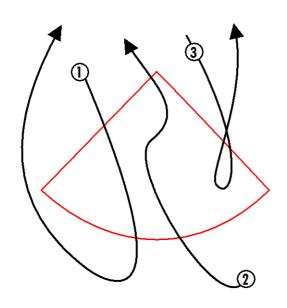
### Localisation du secteur de départ "Banégon"

On pourra utiliser les repères suivants:

- La zone de perte d'altitude 28 est sécante au secteur,
- La base 10 main gauche est dans le secteur,
- La chapelle de Notre Dame des Cyprès, le collège de Fayence sont de bons repères au sol.

### Exemples de trajectoires pour passer correctement la ligne de départ:

Toutes les trajectoires ci-dessous sont valides.



#### Exemple 1

Larguez à la pente ou Cupelé et revenez dans le secteur sur des trajectoires de type "1" ou "3".

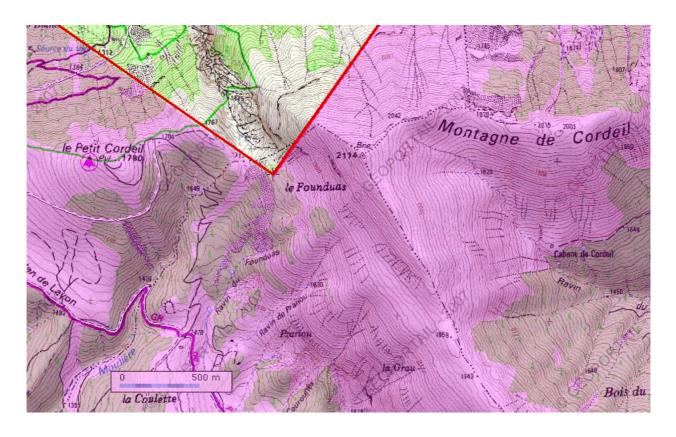
#### Exemple 2

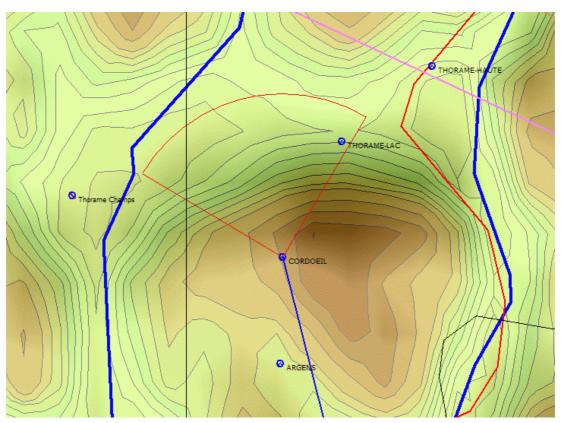
Larguez à l'Ouest du terrain et revenez dans le secteur sur une trajectoire de type "2".

### Stratégie de passage de la ligne de départ:

Une des façons "d'assurer" le départ, est de se faire remorquer vers 1200/1400 m, et de larguer plein ouest du terrain. Vous passez ensuite une des branche du secteur de départ pour rejoindre l'aérologie favorable des pentes, et poursuivre votre vol.

# Point d'Arrivée: "Cordeil"





# Point d'Arrivé: "Cordeil"

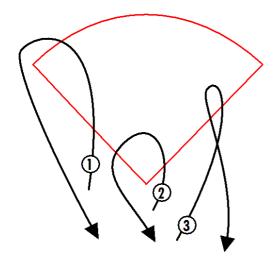
Le point d'arrivée et son secteur sont reportés sur la carte page 10.

Le point se trouve légèrement au sud d'une ligne reliant le sommet de Cordeil au "Petit Cordeuil".

Le Petit Cordeil est surmonté d'une antenne radio-électrique.

### Pour passer correctement l'arrivée:

- être dans le secteur (partie NON colorée au NORD de la carte ci-contre en page 10); votre logger ayant détecté votre présence en secteur après passage d'un rayon (trajectoires 2 et 3 ci-dessous) vous le signale.
- poursuivez votre vol en franchisant ou ayant franchi au moins un des rayon du secteur.



Les trois trajectoires ci contre sont valides.

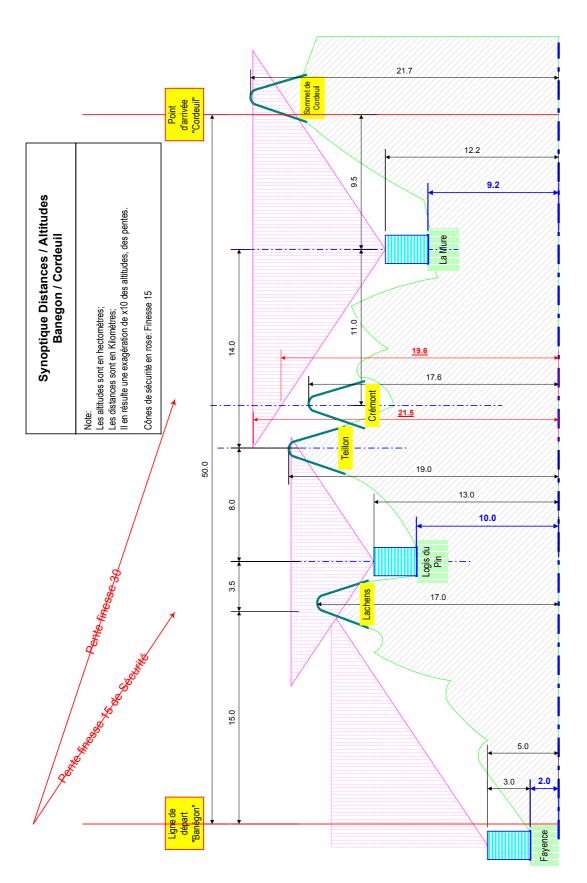
La n° 1 qui franchit une fois une branche (une trajectoire en sens opposée est aussi OK)

La n° 2 qui franchit une fois chacun des 2 rayons.

La n° 3 qui passe 2 fois le même rayon.

### Stratégie de passage de la ligne d'arrivée:

pour passer en toute quiétude une des lignes du secteur d'arrivée, est de "faire le plafond" sur le relief du Cordeil avant de passer dans le secteur d'arrivée.



# 5 - Atterrissage en campagne. Altitudes de sécurité.

# **Champs**

Dans des conditions ordinaires, votre vol vous conduira à évoluer en local de DEUX champs de secours:

- Le Logis du Pin
- La Mure

Cependant vous devez connaître et avoir reconnu des Champs "secondaires" pouvant être utiles en cas de nécessité:

- Caille
- La Chapelle de Gratemoine (Séranon)
- Soleihas
- La roque Esclapon
- Le Mousteiret (à éviter; les planeurs ne sont pas la bienvenue)
- Thorame.

# Altitudes de Sécurité / Fayence Aéro / Logis / La mure

Vous trouverez ci contre en page 12 un synoptique de synthèse qui donne les altitudes de sites caractéristiques, et les altitudes de sécurité avec une Finesse 15 (conditions MTO standard, vent < 20Km/h)

# 6 – Respect des espaces Aériens.

Pour être recevable, votre vol ne doit pas comporter d'infraction d'Espaces Aériens.

Concernant le circuit "Banégon" / "Cordeil", cela ne doit poser aucune difficulté. En effet, dans des conditions classiques, vous évoluerez, dans les volumes suivants:

- De Fayence au Lachens l'espace n'est pas contrôlé jusqu'au niveau FL115.
- Du Lachens à votre point de virage "Cordeil" vous êtes en espace non contrôlé jusqu'au FL115, puis en espace "E": la LTA Verdon du FL115 au FL135. Au dessus, la LTA Verdon est en Classe D.

Au total, dans des conditions standard, il faudra respecter la non pénétration de la zone R 138, plateau de Canjuers,

#### **NEANMOINS**

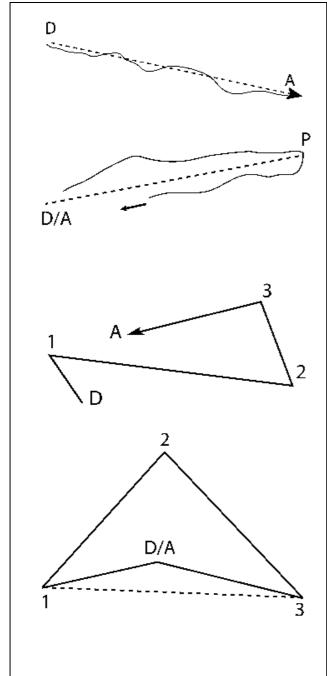
Il est impératif de pouvoir consulter et respecter une carte aéronautique à jour, de s'assurer qu'aucune restriction de vol (NOTAM, SUP-AIP) n'est en vigueur le jour et dans les volumes où vous pourrez évoluer.

La connaissance et le respect des zones aériennes sont de votre seule responsabilité de pilote commandant de bord.

# 10 - TYPES DE CIRCUITS (formes topographiques)

### Il y a 4 types de circuits (4 formes Topographiques).

Pour plus de précision, vous pouvez vous reporter au code sportif FAI.



- a) la ligne droite d'un point de départ vers un point d'arrivée sans point de virage ;
- **b) l'aller et retour** en circuit avec un point de virage ;
- c) la ligne brisée (ou polygone à 3 points de virage) d'un point de départ vers un point d'arrivée en passant par 3 points de virage au plus. Arrivée et départ peuvent être le même point.

Les points de virage doivent être distants d'au moins 10 Km et ne peuvent être passés qu'une seule fois

#### d) le triangle

- i construit sur le point de départ/arrivée et 2 points de virage,
- ii ou encore construit avec 3 points de virage, dont la longueur est la somme des 3 côtés et ne dépend pas de la position du point de départ/arrivée,
- iii et dont chaque côté mesure au moins 28% de la distance officielle totale (dans le cas d'un triangle d'au moins 750 Km, chaque côté doit être compris entre 25 et 45% de cette distance).

Des conditions de différence d'altitude entre le départ et l'arrivée doivent être respectées.

La perte d'altitude entre départ et arrivée ne doit pas dépasser 1000m.

### 11 – LES CIRCUITS DANS LE CADRE DES BREVETS

### Les brevets jalonnent votre progression selon les critères ci-dessous:

|          | Gain d'altitude | Distance circuit | Durée     |
|----------|-----------------|------------------|-----------|
| Brevet D | 1 000 m         | 50 Km            | 5 heures. |
| Brevet E | 3 000 m         | 300 Km           | **        |
| Brevet F | 5 000 m         | 500 Km           | "         |

Les distances de circuits comptant pour les brevets s'entendent uniquement sur des circuits réalisés "comme prévu".

### BREVET « D »

L'épreuve de distance de ce brevet est un circuit avec au moins une branche de 50 Km. NOTA : Cette épreuve de distance s'effectue uniquement sur K6.

#### Conditions:

- 50 heures de vol solo minimum.
- Avoir une autorisation de vol sur la campagne ponctuelle à chaque tentative.

### BREVET « E »

Première condition : circuit intermédiaire de 200 Km

- Avoir le Brevet D
- 150 heures de vol solo minimum.
- Réalisation d'au moins 5 circuits sur CORDEIL / ARGENS, dont les 3 premiers sur K6.
- Réalisation de 2 circuits avec instructeur sur les points de virage d'ADROIT de PONTIS / SAINT-AUBAN / COL DE VARS, avec la connaissance des champs vachables de MARCOUX et de la vélisurface de SEYNE LES ALPES
- Réalisation de 3 circuits en solo sur cette même zone.

#### Seconde condition : circuit de 300 Km

- 200 heures de vol solo minimum.
- Réalisation de 2 circuits avec instructeur sur les points de virage de MONNETIER LES BAINS et PLAMPINET.
- Stage de perfectionnement à BARCELONNETTE, qui est la zone clef vers le Briançonnais. (connaissance des aérodromes de Saint-CRÉPIN et des champs vachables : LE CASSET et LE ROSIER).

# BREVET « F »

Première condition : circuit intermédiaire de 400 Km

- Avoir réalisé l'épreuve de distance du Brevet E (300 Km)
- 300 heures de vol solo minimum
- Réalisation d'au moins 3 circuits en solo de 300 Km
- Réalisation de 2 circuits avec instructeur sur les points de virage de BONNEVAL sur ARC (Vallée de la Maurienne) ou en triangle PLAMPINET-DIE.
- Réalisation de 3 circuits en solo sur cette même zone.

### Seconde condition : circuit de 500 Km

400 heures de vol solo minimum Réalisation de 2 circuits avec instructeur soit en allerretour vers AOSTE, soit en triangle BONNEVAL – DIE (ou l'ÉCOT – Col du ROUSSET).

# 12 - STAGES et PERFECTIONNEMENT Individuel.

# STAGES PROGRAMMÉS

Ceux-ci sont programmés en début d'année et sont mentionnés dans un « CARNET DES STAGES » disponible au Secrétariat.

Ces stages sont constitués de petits groupes de deux à cinq personnes encadrées par un Instructeur :

• 50 Km du brevet « D » plusieurs stages sont prévus à FAYENCE. Ceux-ci durent la semaine et comprennent une journée de reconnaissance au sol des champs « vachables », une journée de reconnaissance en vol et les autres sont consacrées aux vols en double et en solo.



# CENTRE DE VOL À VOILE

AÉRODROME DE FAYENCE - TOURRETTES

# F-83440 FAYENCE

TEL. +33 (0)4 94 76 00 68 FAX +33 (0)4 94 84 14 81

aapca@free.fr
http://www.aapca.net/