

Bulletin de sécurité 2011/1 de la Fédération suisse de vol à voile

Chères et chers vélivoles,

La nouvelle saison a commencé, avec de très beaux vols réalisés dès de mois de mars. Les Alpes n'ont plus qu'assez peu de neige, et les températures estivales de début avril apportent le dégel jusqu'aux grandes altitudes. Je me réjouis déjà à l'idée d'un autre "été du siècle"...

Un vol sûr est comme un puzzle compliqué. Nous devons nous concentrer pour réunir correctement les pièces. En outre, notre puzzle n'est pas disposé sur une surface stable. Il a donc constamment tendance à se fragmenter. En conséquence, nous devons veiller à ce qu'il y ait toujours suffisamment de pièces réunies, pour nous permettre de reconnaître l'image.

Le club: filet de sécurité

Pendant nos activités aéronautiques, notre club de vol à voile est notre environnement le plus proche. C'est ici qu'en tant qu'élèves, nous apprenons ce qui convient; notre conscience de la sécurité s'édifie sur l'exemple des instructeurs de vol et de nos camarades du club. Au printemps justement, affichant un manque d'entraînement, la plupart des pilotes ne sont plus dans la zone verte du "baromètre de forme". Les vols de contrôle sont recommandés, et parfois prescrits, dans de nombreux clubs. Un vol de contrôle ne doit pas être considéré comme une corvée importune, à liquider aussi brièvement que possible. Chacun peut en profiter à son niveau. Un bon pilote connaît ses faiblesses. Même un "vieux renard" des vols de distance expérimenté sera volontiers aidé par un bon instructeur de vol, à exécuter une tâche qu'il n'aurait plus accomplie depuis des années – qu'il s'agisse d'un exercice de rupture de câble de remorquage ou de se sortir d'une vrille.

Nous nous connaissons les uns les autres au sein du club. Si un pilote ne semble pas „le même“ que d'habitude, notre devoir est de lui demander si tout va bien. Nous sommes attirés dans les airs après la pause d'hiver, et le temps est si beau qu'on tient peut-être trop peu compte d'éventuelles circonstances ambiantes défavorables, parmi lesquelles entre autres:

- du stress professionnel, ne laissant pas de temps pour une préparation sérieuse;
- une mauvaise condition physique, des maux de tête, un refroidissement;
- la pression du groupe: tous les camarades ont déjà accompli de magnifiques trajets, et ce serait bien mon tour!

Notre tâche d'ami prévenant est ici de suggérer qu'une option plus salubre serait peut-être de renoncer (ou d'effectuer un vol en biplace).

Position du centre de gravité

La position du centre de gravité influence le comportement en vol d'un aéronef, plus ou moins selon le type. Nous devons être conscients de l'emplacement de notre centre de gravité, surtout si nous changeons fréquemment de modèle ou nous initions à un nouveau type. Une initiation comprend donc aussi un calcul du centre de gravité, avec les conditions de vol du moment. L'instructeur de vol devrait pouvoir expliquer les effets d'un changement de position pour le centre de gravité. Sur l'ASK 21 par exemple, plus le centre de gravité se trouve vers l'arrière, plus l'efficacité du gouvernail de

profondeur s'accroît. Ainsi pour un élève "poids plume" ayant toujours volé en double commande avec un instructeur de vol "poids lourd", son premier vol solo peut être associé à un comportement en vol nettement différent!

Les cours "refresher" internes au club pour instructeurs de vol offrent une bonne occasion de faire des calculs de centre de gravité, et de voler avec divers positionnements du centre de gravité.

Vols de remorquage

Depuis quelques années, les remorquages peuvent s'effectuer avec des avions Ecolight, rendant ce procédé plus écologique et économique. En tant que vélivole, on ressent mieux les thermiques et la vitesse de remorquage se situe dans une plage agréable. Mais nous devons aussi être conscients que la répartition des masses est différente lors du remorquage et que pour une fois, comme vélivoles, nous avons plus de „poids“ que l'avion à moteur! Le pilote-remorqueur le remarque aussi, et les situations de remorquage extrêmes deviennent donc plus critiques. En particulier lors d'un remorquage le long d'une pente, la distance à celle-ci doit être adaptée aux circonstances ainsi qu'à l'avion Ecolight plus léger, nous-mêmes comme pilotes de planeur devant nous en tenir à notre position de remorquage avec encore plus d'attention.

La règle très générale pour les deux pilotes, en remorquage, obéit au MOT D'ORDRE: être vigilant et voler avec précision!

Aucune violation d'espace aérien!

Naturellement direz-vous, nous sommes bien préparés, nous respectons les espaces aériens et sollicitons les feux verts nécessaires. Finalement, nos violations d'espace aérien ne portent préjudice qu'à nous-mêmes. Bien évidemment, ceci est également valable à l'étranger. Tous ceux qui volent sur de longs trajets doivent mobiliser nettement plus d'énergie, pour être prêts à demander suffisamment tôt les autorisations requises. Lors du week-end de föhn en mars, une réclamation a malheureusement été déposée par l'ATC d'Innsbruck, des vélivoles suisses ne s'étant annoncés qu'après avoir déjà pénétré fort loin dans l'espace aérien contrôlé. La sécurité aérienne d'Innsbruck a la réputation d'être très bien disposée à l'égard du vol à voile, et nous comptons ne compromettre en rien cette bonne entente.

Les liens ci-après peuvent vous familiariser avec l'espace aérien tyrolien.

<http://eaip.austrocontrol.at/kml.php>

http://www.streckenflug.at/news/Luftraumstruktur_LOWI_2010.pps

http://www.streckenflug.at/news/vfr_ifr_nav.zip

Je vous souhaite une foule de vols, aussi magnifiques que sûrs!

Kehrsatz, le 19 avril 2011, Roland Bieri