



LE RETOUR À L'AERODROME

GENERALITES

Vous venez d'effectuer un vol, vous décidez de venir vous poser ... vous aurez à gérer plusieurs phases :

- La perte d'altitude
- La PTL
- La finale
- L'atterrissage, le roulage et le dégagement de la piste

Le principe est de faire **aux bons moments les bonnes actions** c'est la garantie de ne rien négliger voire de ne rien oublier pour un **maximum de SÉCURITÉ...**

LA PERTE D'ALTITUDE

Ce sont des zones **en dehors** des circuits d'aérodrome qui vous permettront de résorber votre surplus de hauteur et vous permettre une intégration standard en vent arrière...auparavant une verticale terrain vous aura permis d'observer la manche à air, ce n'est pas inutile...

Quelques principes...

Pour un atterrissage au QFU 32, cette zone se situe entre l'antenne et Sergines
QFU 14, cette zone se situe au-dessus de la Pommeraie

Annoncez-vous à la radio en zone de perte d'altitude pour la 32 ou la 14, descendre en spiralant **par la gauche** sans serrer les virages pour avoir un **maximum de champ de vision**, si vous voulez descendre plus vite **utilisez alors les AF ...**

C'est au cours de cette phase que vous devez préparer votre planeur en utilisant la phrase magique :

« **T**out **V**a **B**ien **C**ontinue **R**oger »

- T** Train sorti verrouillé sur le vert ou train fixe, trafic observé
- V** Vitesse (calcul de la V.O.A), Volets
- B** Ballast vides
- C** Compensateur à régler, ceintures à retendre
- R** Radio (fréquence de l'aérodrome, volume, préparation du micro et du message)

Tout ceci doit « gentiment » vous amener en entrée de la vent arrière (début de la PTL) environ à « 300 m sol »

LA PTL

Prise de Terrain en L... et non pas... **Prise de Terrain Loufoque...**

La « **vent arrière** » :

Afficher la V.O.A. et la tenir ! (Affiner le réglage du compensateur...),

Se positionner de façon à voir la piste latéralement sous un angle d'environ 15° à 20° (sans vent cela situe le planeur environ à 1000 mètres latéralement et entre 200 m et 300 m sol)

Corrigez éventuellement la dérive, cela vous permettra d'évaluer le vent de travers

Travers milieu de piste annonce radio : « *Pont sur Yonne, planeur sierra 10, vent arrière piste 32, train sorti verrouillé sur le vert (ou train fixe)* »

REMARQUES

Profitez bien de cette situation pour observer le trafic, ce qui se passe au sol et visualiser les points importants de référence (point d'aboutissement, dernier virage, début de la base...)

Sans vent, la fin de la vent arrière conduit à un avant dernier virage environ à 45° du « Point d'aboutissement » à une hauteur d'environ 200 m pour entrer en étape de base. En cas de fort vent de face dans l'axe de piste anticiper ce dernier virage de façon à rapprocher l'étape de base de 100 m par 10 km /h de vent

Si vous vous retrouvez trop bas, convergez bien avant !!!!

L'étape de base :

C'est sur cette branche que vous allez commencer à ajuster votre PIA et doser plus ou moins la sortie des aérofreins (0%, 50 % voire 100 % d'efficacité)

ATTENTION !!! nous commençons à être bas donc si je veux faire un vieux pilote...

Je contrôle parfaitement **SYMETRIE et VITESSE surtout lors du dernier virage (environ à 100 m sol). Un départ de vrille à cette hauteur serait MORTEL, ne pas hésiter à prendre néanmoins 30° d'inclinaison pour faire un virage propre !...sous faible facteur de charge...**

La Finale :

En toute logique vous devez avoir une finale qui vous laisse bien le temps d'ajuster votre plan d'arrivée (on estime cela à environ 30 secondes de vol) ...

Positionnez votre trajectoire en fonction de l'encombrement de la piste !!

Si vent de travers, prenez un angle de **correction de dérive...**

PRINCIPE DE BASE :

Piste dégagée : se poser sur la partie latérale côté raquettes (sans avoir à passer trop près des appareils au sol...)

Piste occupée : se poser plus loin que l'aéronef gênant !!! en se décalant du côté de la bande avion, voire en utilisant carrément celle-ci (dans ce cas annoncez le à la radio)

C'est durant cette trajectoire que vous ajusterez la sortie des A.F à **V.O.A. CONSTANTE (tolérance 0 km/h, + 5 km/ et jusqu'à l'arrondi B...L)** de telle façon à vous trouver dans le dernier tiers de la finale sur le P.I.A, à la V.O.A, avec un minimum de 50 % d'A.F.

De la précision de cette finale dépendra la qualité de votre atterrissage ! ...

L'ATTERRISSAGE

L'arrondi : c'est le passage, **à la V.O.A.**, de la trajectoire de finale au palier de décélération... à entreprendre à la « bonne hauteur » et en souplesse (ce qui doit vous amener en palier environ à 1 mètre du sol...)

Le palier de décélération : au fur et à mesure que la **V.O.A.** décroît, il faut compenser la diminution de portance par une augmentation progressive de l'incidence pour un contact en douceur simultanément du **train principal ET de la roulette ou patin de queue**...avec la piste, ce qui fait qu'au toucher vous devriez avoir le manche pratiquement au ventre (**totalemment secteur arrière ! ...**)

Le roulage et le dégagement : Je maintiens bien les ailes **horizontales**

Je garde mon axe ou je cherche à « dégager » sur le taxiway à **45° MAXIMUM** tout en maintenant **RIGOREUSEMENT** les **ailes horizontales** durant ces changements de direction sinon risque de cheval de bois brutal...surtout si l'herbe est haute...

J'utilise éventuellement avec douceur le frein de roue !

En cas de vent de travers j'anticipe l'effet de girouette...

L'atterrissage est considéré comme terminé seulement lorsque le planeur est arrêté et que l'aile est au sol

Si vous êtes immobilisé (e) sur la piste ne perdez pas de temps pour dégager le planeur, vous raconterez votre vol après !! (plus vite la piste sera libre plus vous faciliterez les atterrissages des autres aéronefs...)

Dans la raquette, soit le planeur est remis directement en piste pour un nouveau vol, sinon il est dégagé sur le côté en bordure du champ...

IMPORTANT : Si vous avez décidé de vous poser long, décalez votre point d'aboutissement ; en conséquence décalez votre étape de base, mais surtout ne vous rallongez pas par un palier au ras du sol aérofreins rentrés, c'est de la pure connerie ! ... l'exemple d'anciens n'est pas toujours bon à suivre !