

# Livret d'accueil de la Vélisurface de La Motte du Caire (LF0431)

Mis à jour le 21/04/2025

## Table des matières

1.	Introduction et informations générales .....	3
2.	Treuillées .....	4
2.1.	Procédure radio .....	4
2.2.	Particularité des treuillées par vent du nord « Mistral » .....	5
2.3.	Entraînement à la casse de câble .....	5
3.	Situation de brise.....	6
3.1.	Déplacement au sol et trajectoire de tractage des planeurs .....	6
3.2.	Manœuvres de sécurité casse de câble .....	7
3.3.	Approche et atterrissage.....	8
3.3.1.	Situation de brise faible.....	8
3.3.3.1	Approche et atterrissage .....	8
3.3.3.2	Utilisation de la plateforme au sol .....	9
3.3.2.	Situation de vent de sud.....	10
3.3.3.3	Approche et atterrissage .....	10
3.3.3.4	Utilisation de la plateforme au sol .....	11
4.	Situation de vent de nord « Mistral ».....	12
4.1.	Déplacement au sol et parking avant le décollage.....	12
4.2.	Manœuvres de sécurité casse de câble .....	13
4.3.	Approche .....	14
4.4.	Utilisation de la plateforme au sol .....	15

# 1. Introduction et informations générales

La Vélisurface de La Motte Du Caire est située dans les Alpes du sud, à environ 10km au nord-est de l'aérodrome de Sisteron Vaumeilh (LFNS) et 15km au sud de l'aérodrome de Gap Tallard (LFNA). L'activité est centrée sur l'utilisation exclusive d'un treuil comme moyen de lancement.

La zone de décollage et d'atterrissage est une bande non revêtue de 1100m de longueur qui présente certaines caractéristiques particulières détaillées plus loin.

L'axe d'atterrissage est nord-sud et présente une pente d'environ 2%, montante vers le Nord.

Deux bandes goudronnées aux extrémités nord et sud de la zone d'atterrissage permettent des décollages plus sûrs et évitent les projections de cailloux au début du roulage.

Pour le tractage des planeurs vers l'aire de décollage, il est fortement recommandé de maintenir l'écoute de la fréquence du terrain pour pouvoir s'écarter en cas d'un décollage ou atterrissage. Il est par ailleurs demandé de tenir l'aile côté extérieur de la zone de décollage et d'atterrissage lors du tractage.

La fréquence utilisée pour les lancements et atterrissages se fait sur 122,655 Mhz. Lors des procédures de décollage, un silence radio est demandé et doit être respecté impérativement.

Le Français est la seule langue utilisée pour les communications avec le treuil.

Le français ou l'anglais peuvent être utilisés sur la fréquence 122,655 en dehors des procédures de décollage, en veillant à limiter au maximum les communications entre planeurs en vol afin de ne pas interférer avec les procédures de treuillées.

Lorsque le pilote sort de l'environnement local (zone perte d'altitude, prise de terrain) ou dépasse l'altitude de 1500m, il est demandé de changer de fréquence et de passer sur la fréquence vol 129,760.

Les câbles de treuillage en matériau synthétique « Dyneema » demandent un soin particulier et il est strictement interdit de marcher ou rouler avec n'importe quel moyen de transport sur ces câbles (vélos, golfette ou même à pied), leur résistance et durée de vie en étant significativement réduite.

En raison de la situation géographique et des reliefs autour du terrain, avant chaque premier vol en tant que commandant de bord de la saison, un vol avec instructeur du C.V.V.M.C. est demandé.

Les procédures détaillées dans ce livret d'accueil font partie intégrante du règlement intérieur du Club de Vol à Voile de La Motte Du Caire (C.V.V.M.C.) et nous demandons à tous nos pilotes d'y adhérer.

## 2. Treuillées

### 2.1. Procédure radio

La procédure radio est relativement simple et est prévue pour avoir un bon niveau de résilience. Cependant il est demandé aux pilotes un bon respect de la phraséologie afin d'éviter les erreurs. Les communications avec le treuil se font exclusivement en français.

Lors de la préparation au vol, un essai radio peut être fait avec le starter ou le treuil

Planeur : Treuil de XX pour essai radio

Treuil : XX le treuil te reçoit 5/5

Planeur : 5/5 également

Pour la mise en tension du câble

Planeur : Treuil de XX tu peux tendre le câble pour un DuoDiscus, 2 personnes ballasté 80 litres

Treuil : Je tends le câble et silence radio

Lorsque le câble est tendu et AVANT QUE LE PLANEUR N'AVANCE

Planeur : Tendus et prêts

Si le planeur avance et saute la cale (dans le cas d'un décollage face sud) interrompre immédiatement la procédure de treuillée par le message « HALTE STOP, HALTE STOP, HALTE STOP », larguer le câble, freiner et reprendre la procédure.

En fin de treuillée, le treuil annonce la fin de la montée par le message suivant

Treuil : Fin de treuillée

Le planeur reprend alors une assiette de vol normal et le câble se largue automatiquement.

En cas de non largage dans les secondes qui suivent le début du vol normal, et dans tous les cas après le largage, actionner la poignée de largage du câble par mesure de sécurité.

Les corrections de trajectoire sont annoncées ainsi par le treuil

Correction vers l'est

Treuil : Corrige Blachère

Correction vers l'ouest

Treuil : Corrige Route

Correction de vitesse sont demandées ainsi par le pilote du planeur

Accélérer : Plus vite

Ralentir : Lentement

Note importante : si la vitesse du planeur augmente en treuillée, NE PAS TIRER SUR LE MANCHE pour ralentir. Au contraire, relâchez la tension sur le câble et annoncez « Lentement ».

A tout moment et par toute personne, en cas de nécessité d'abandonner la procédure :

HALTE-STOP, HALTE-STOP, HALTE-STOP.

## 2.2. Particularité des treuillées par vent du nord « Mistral »

Le vent du nord étant très orienté ouest dans la vallée de La Motte Du Caire, les treuillées doivent se faire avec une CORRECTION PERMANENTE côté Ouest (= côté route) afin d'éviter que le câble et le parachute ne sortent du périmètre de la plateforme. Une inclinaison de 10 à 15 degrés vers la gauche est nécessaire pendant toute la treuillée.

## 2.3. Entraînement à la casse de câble

Les entraînements à la casse de câble se font après concertation avec le conducteur du treuil, et à sa commande par une coupure brutale de la puissance coté treuil.

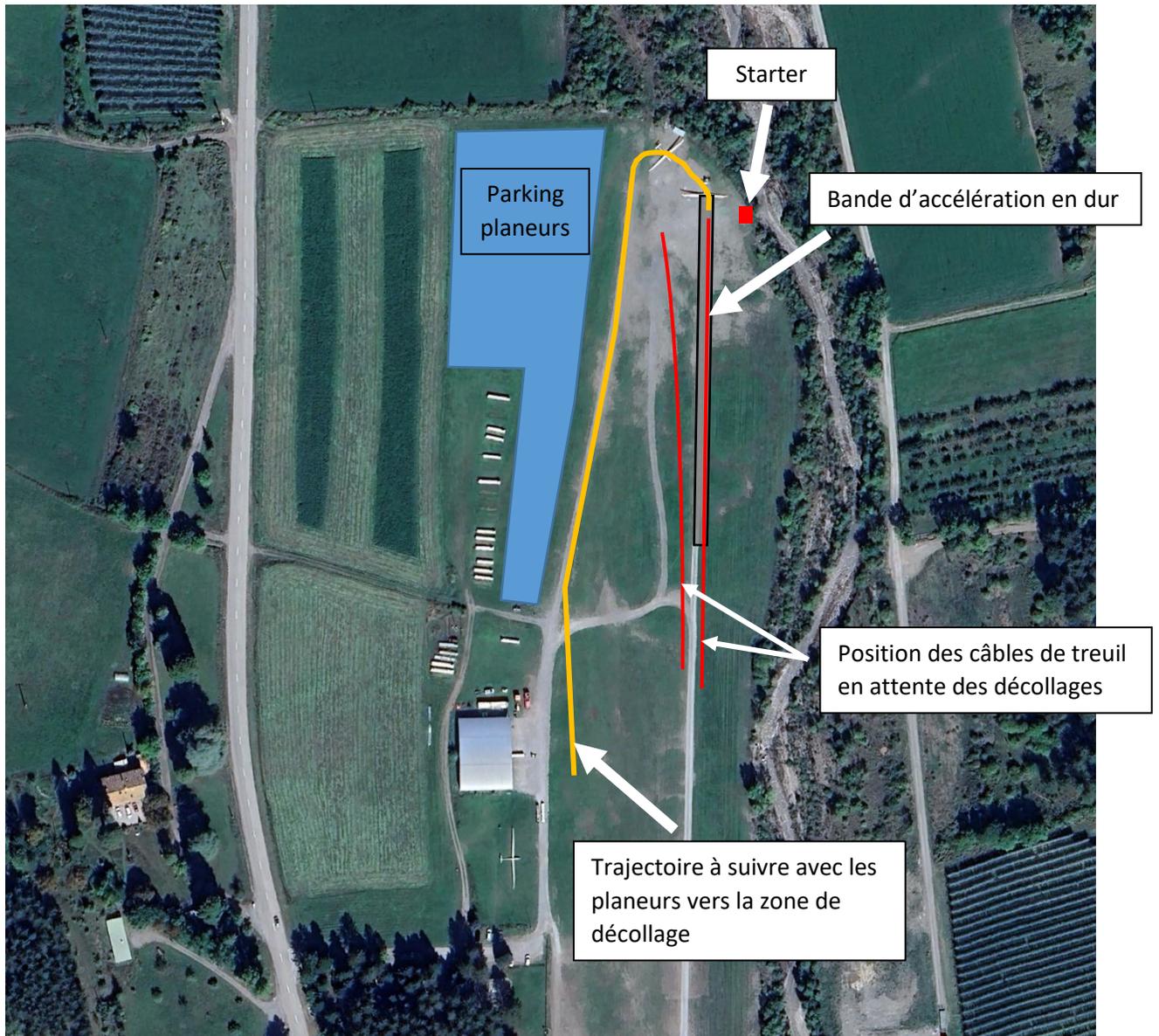
### 3. Situation de brise

#### 3.1. Déplacement au sol et trajectoire de tractage des planeurs

Par situation de brise, nous demandons aux pilotes et à leurs aides de déplacer leur planeur en suivant le chemin, et en laissant un espace suffisant entre l'extrémité des ailes des planeurs à l'attente et ceux qui sont prêts à décoller.

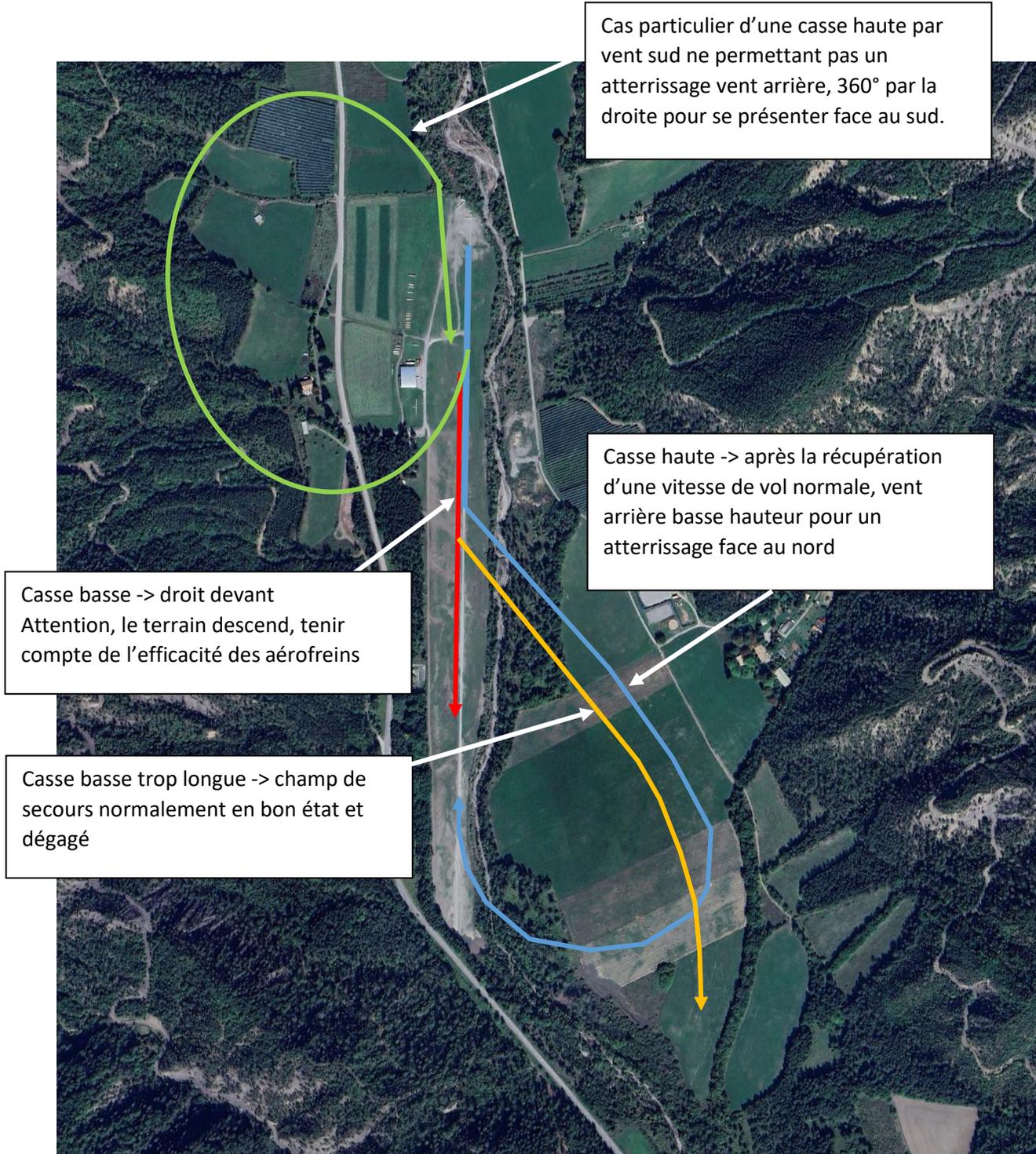
Attention aux planeurs de classe libre qui demandent un peu plus de place que les autres pour les déplacements au sol et au décollage.

Attention à ne JAMAIS traverser de la file d'attente vers le starter quel que soit le moyen de transport afin d'éviter de passer devant un planeur au décollage ou d'endommager les câbles du treuil au sol.



### 3.2. Manœuvres de sécurité casse de câble

Les manœuvres sont données ici à titre indicatif. Chaque situation est différente, la performance des planeurs et l'efficacité de leurs aérofreins peuvent permettre ou au contraire rendre impossible certaines options. Chaque commandant de bord reste responsable de sa trajectoire et du maintien de sa propre sécurité. Dans tous les cas, d'abord reprendre une vitesse de vol adaptée, ensuite larguer le câble, et enfin choisir une option.



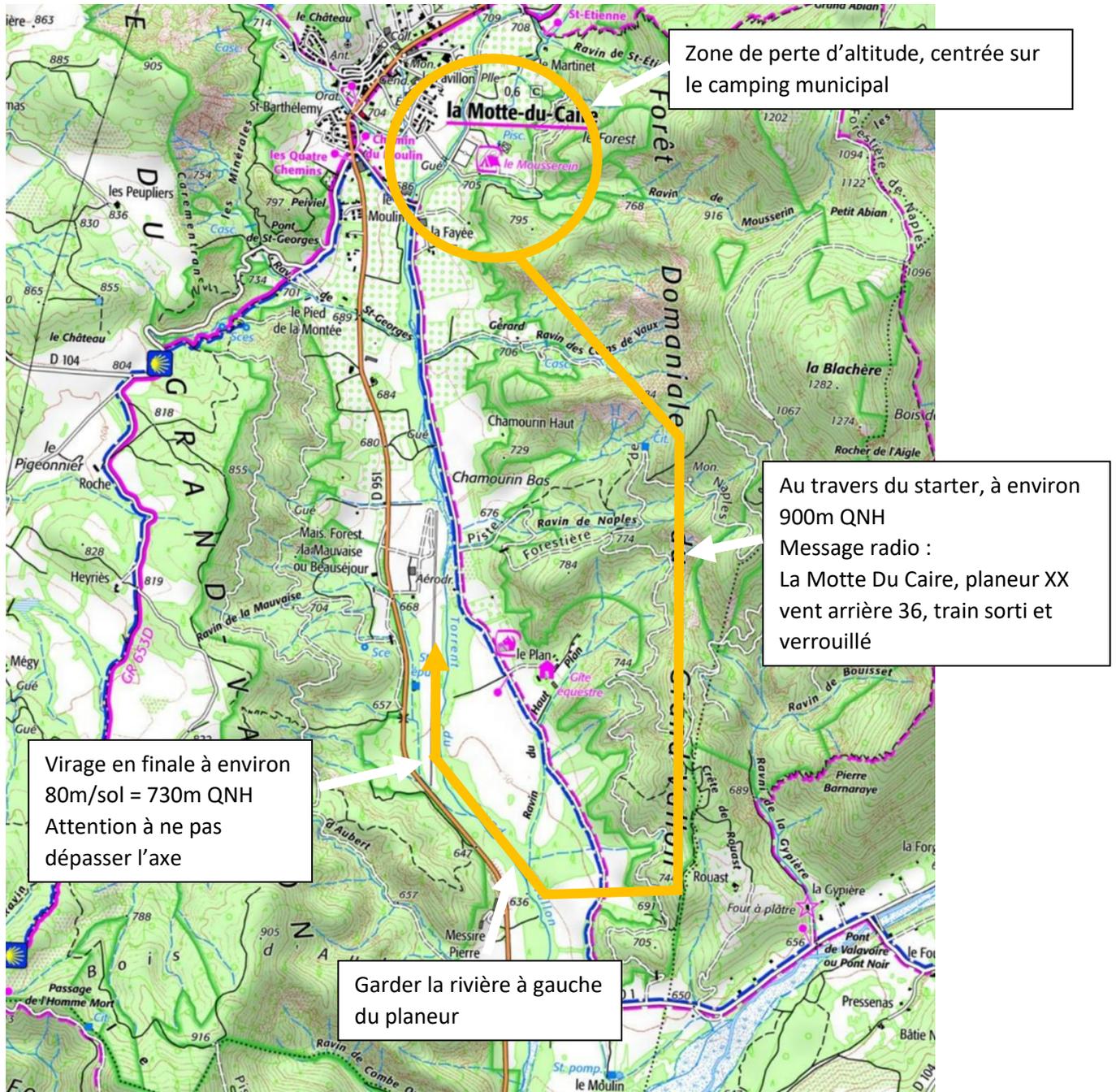
### 3.3. Approche et atterrissage

#### 3.3.1. Situation de brise faible

##### 3.3.3.1 Approche et atterrissage

La Vélisurface de La Motte du Caire étant en fond d'une vallée relativement étroite, il est demandé aux pilotes de suivre une procédure adaptée à l'environnement.

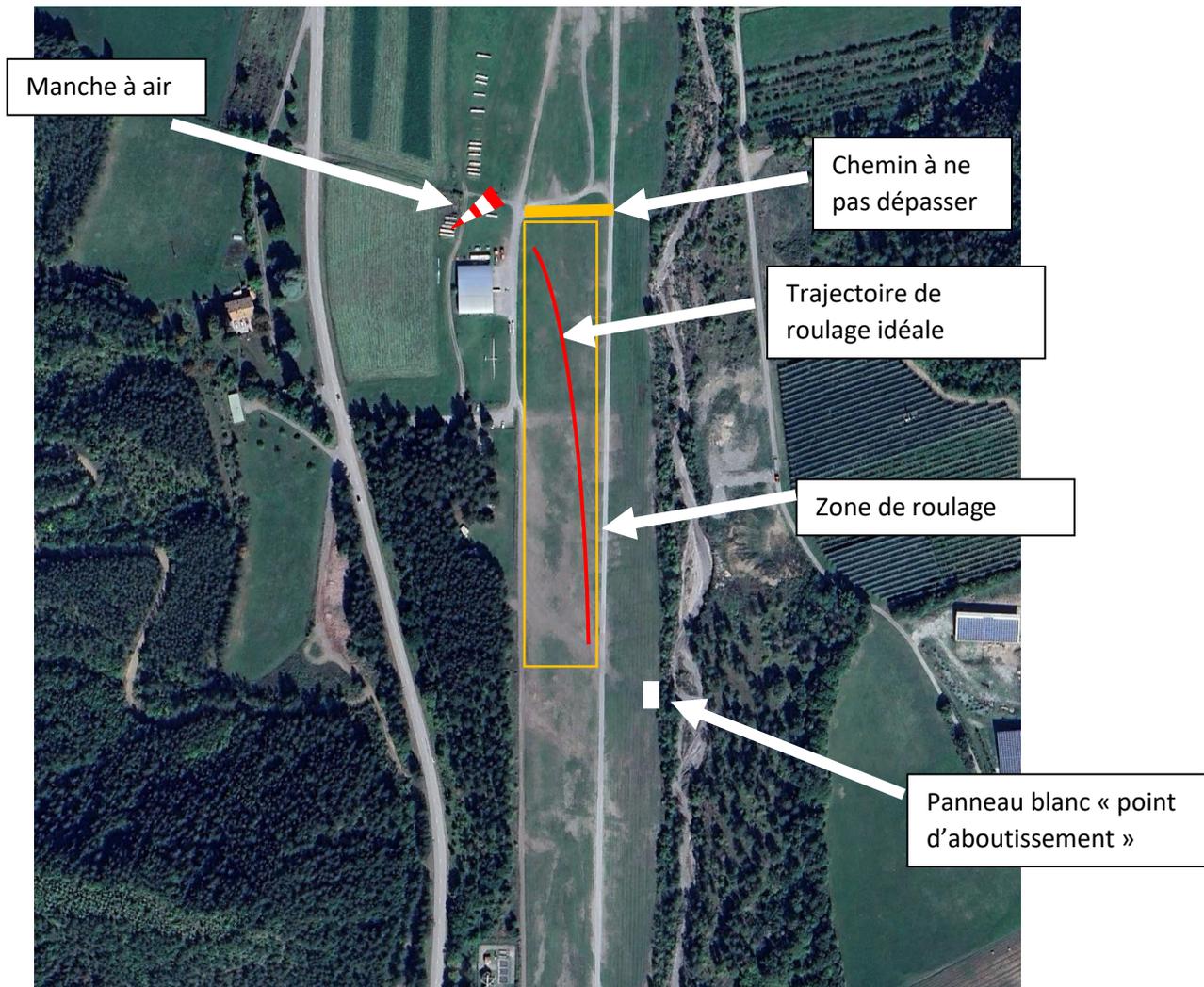
La surface d'atterrissage étant montante de manière non négligeable vers le nord, les arrivées se font préférentiellement dans ce sens, jusqu'à environ 10 Kts de vent du sud.



### 3.3.3.2 Utilisation de la plateforme au sol

La zone d'atterrissage est limitée d'un côté par un panneau blanc sur le bord est de la surface d'atterrissage et de l'autre côté par le chemin au travers de la manche à air. Ce chemin crée un relief qu'il ne faut pas dépasser à l'atterrissage.

UNIQUEMENT lorsque la vitesse est maîtrisée, tourner légèrement vers la gauche pour libérer la zone d'atterrissage. Dégager le planeur dès que possible à l'aide des golfettes ou voitures.

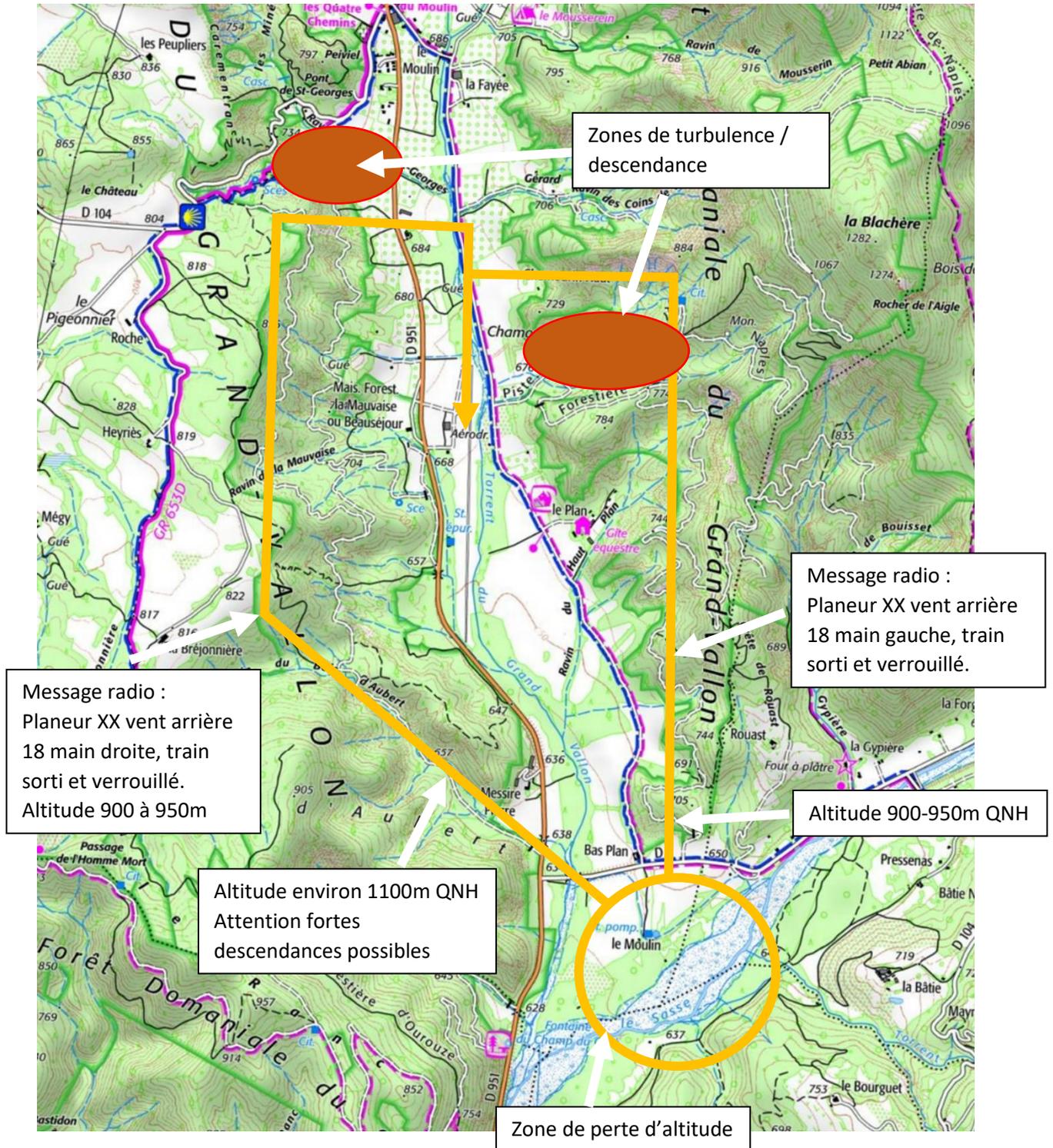


### 3.3.2. Situation de vent de sud

#### 3.3.3.3 Approche et atterrissage

Cette configuration est à utiliser lorsque la force du vent du sud est supérieure à environ 10Kts

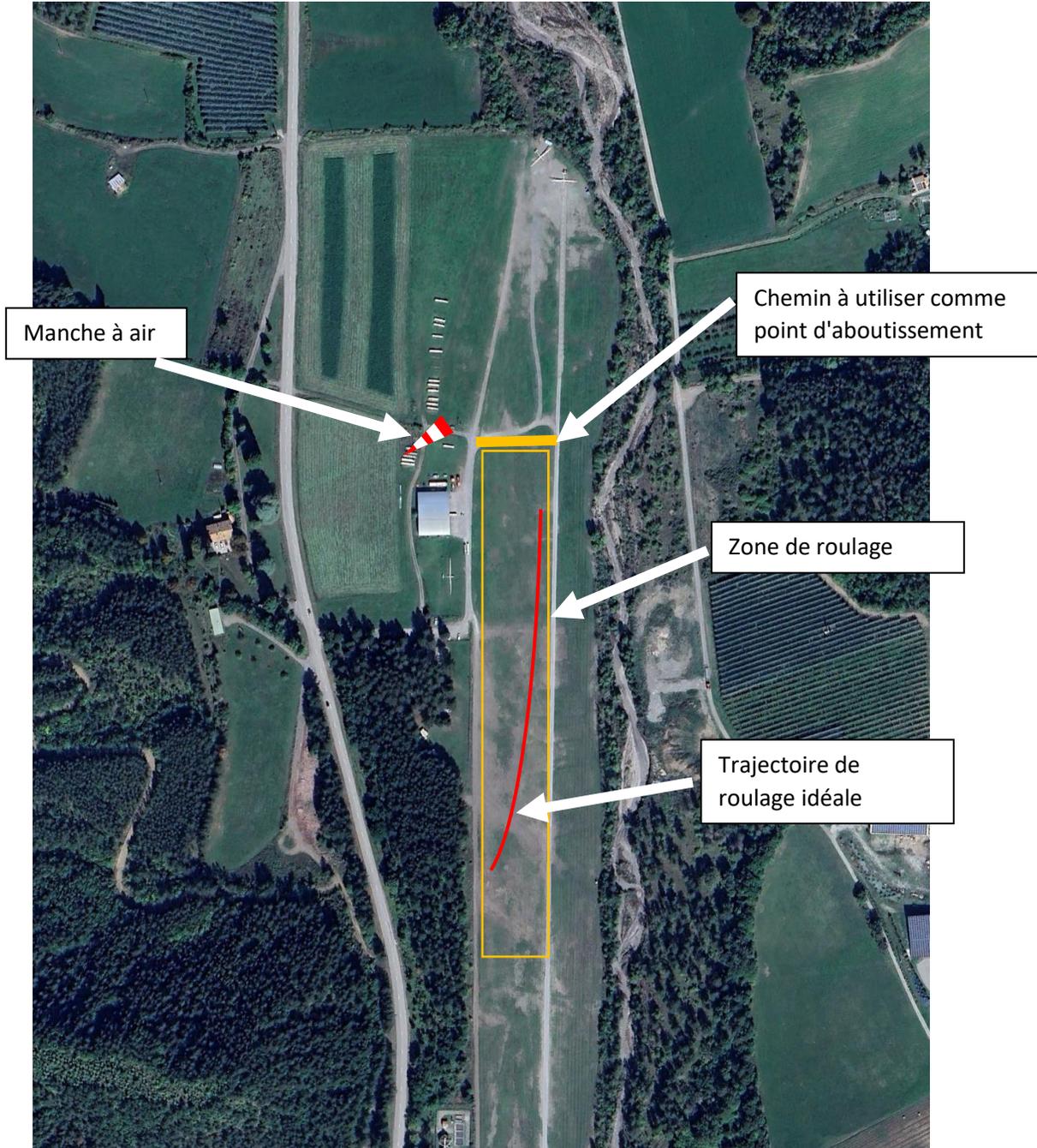
La vent arrière main droite est la préférentielle en raison du relief à l'est de la vélisurface.



### 3.3.3.4 Utilisation de la plateforme au sol

Utiliser le chemin au travers de la manche à air comme point d'aboutissement.

Après le toucher, **UNIQUEMENT** lorsque la vitesse est maîtrisée, tourner légèrement vers la droite pour dégager la zone d'atterrissage. Dégager ensuite le planeur dès que possible à l'aide des golfettes.



## 4. Situation de vent de nord « Mistral »

### 4.1. Déplacement au sol et parking avant le décollage

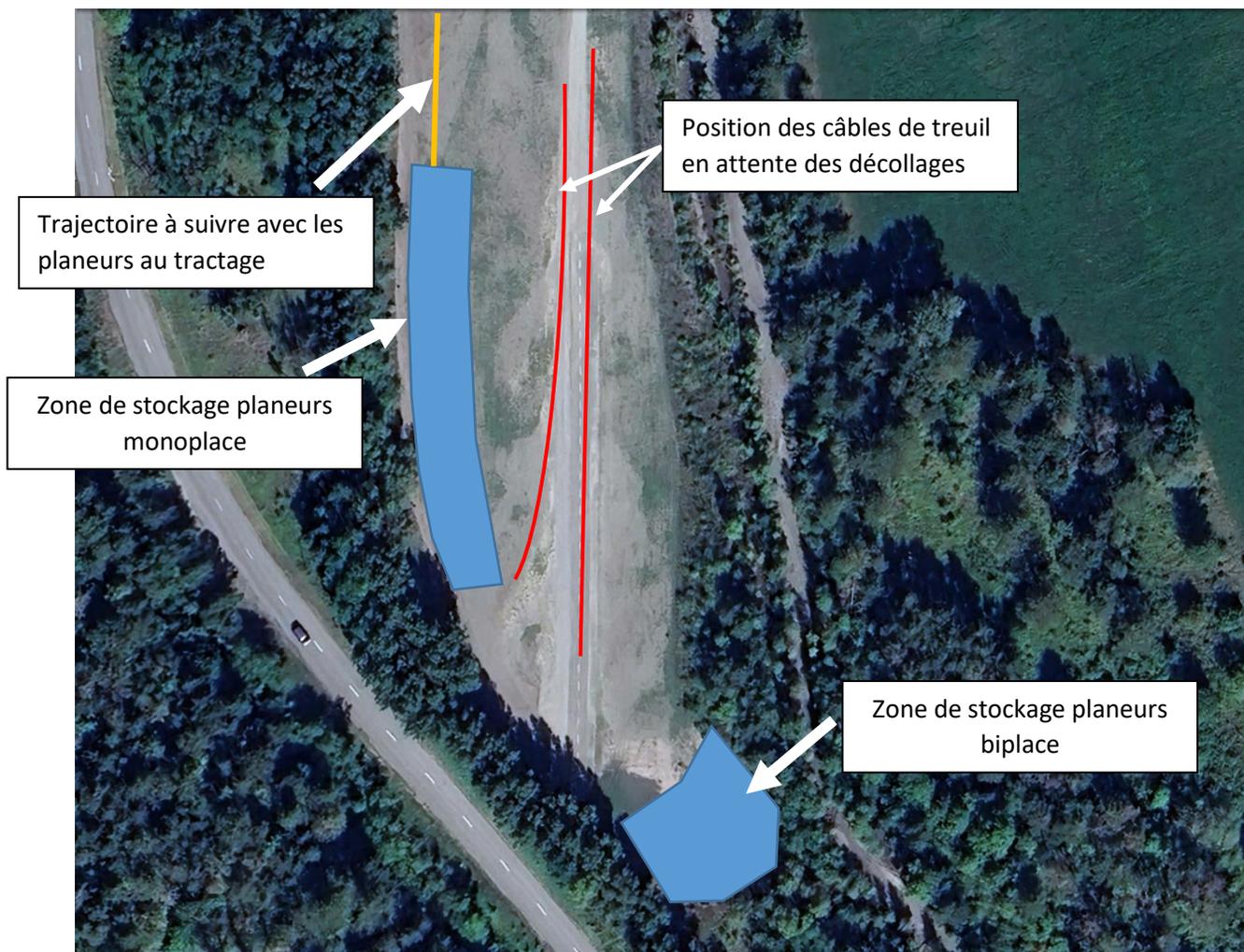
Par situation de vent du nord « mistral » les planeurs doivent remonter l'aire de décollage par le côté ouest, l'aide tenant l'aile marche sur le chemin et le planeur au plus proche de la bordure ouest pour laisser un maximum de place aux décollages ou atterrissages en cours.

Il est aussi fortement conseillé de veiller la fréquence radio afin d'être prévenu d'un décollage ou atterrissage.

Lorsqu'un décollage ou atterrissage est en cours, il est demandé aux personnes qui tractent leur planeur vers la zone de décollage de s'arrêter en tournant le planeur afin qu'il prenne le moins de place possible.

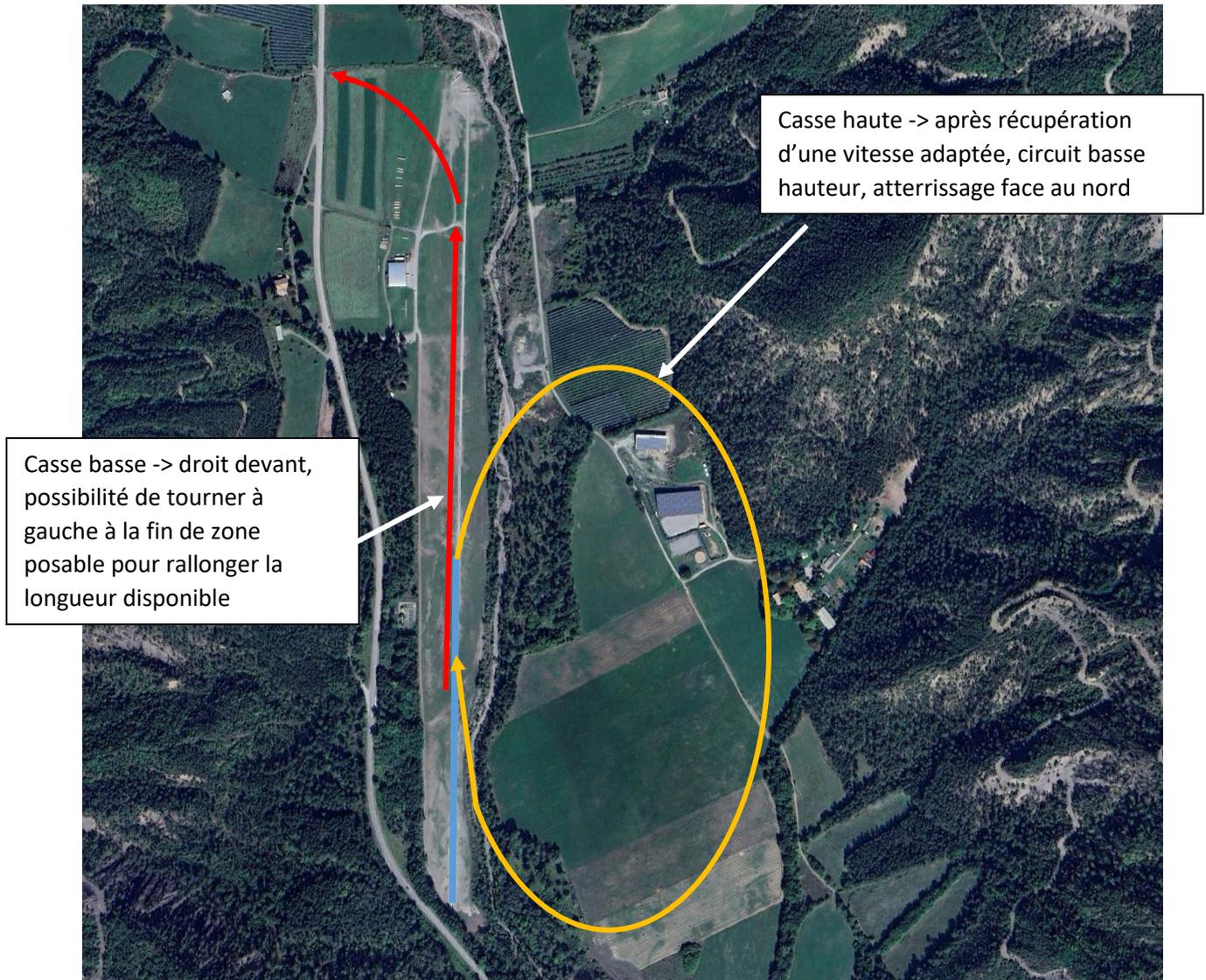
Le stockage des planeurs à l'attente se fait à l'ouest de la bande de roulement pour les monoplaces et à l'est de celle-ci pour les biplaces dans la mesure du possible.

Attention à ne pas traverser entre les deux zones de parking, afin d'éviter de passer devant un planeur au décollage ou d'endommager les câbles du treuil.



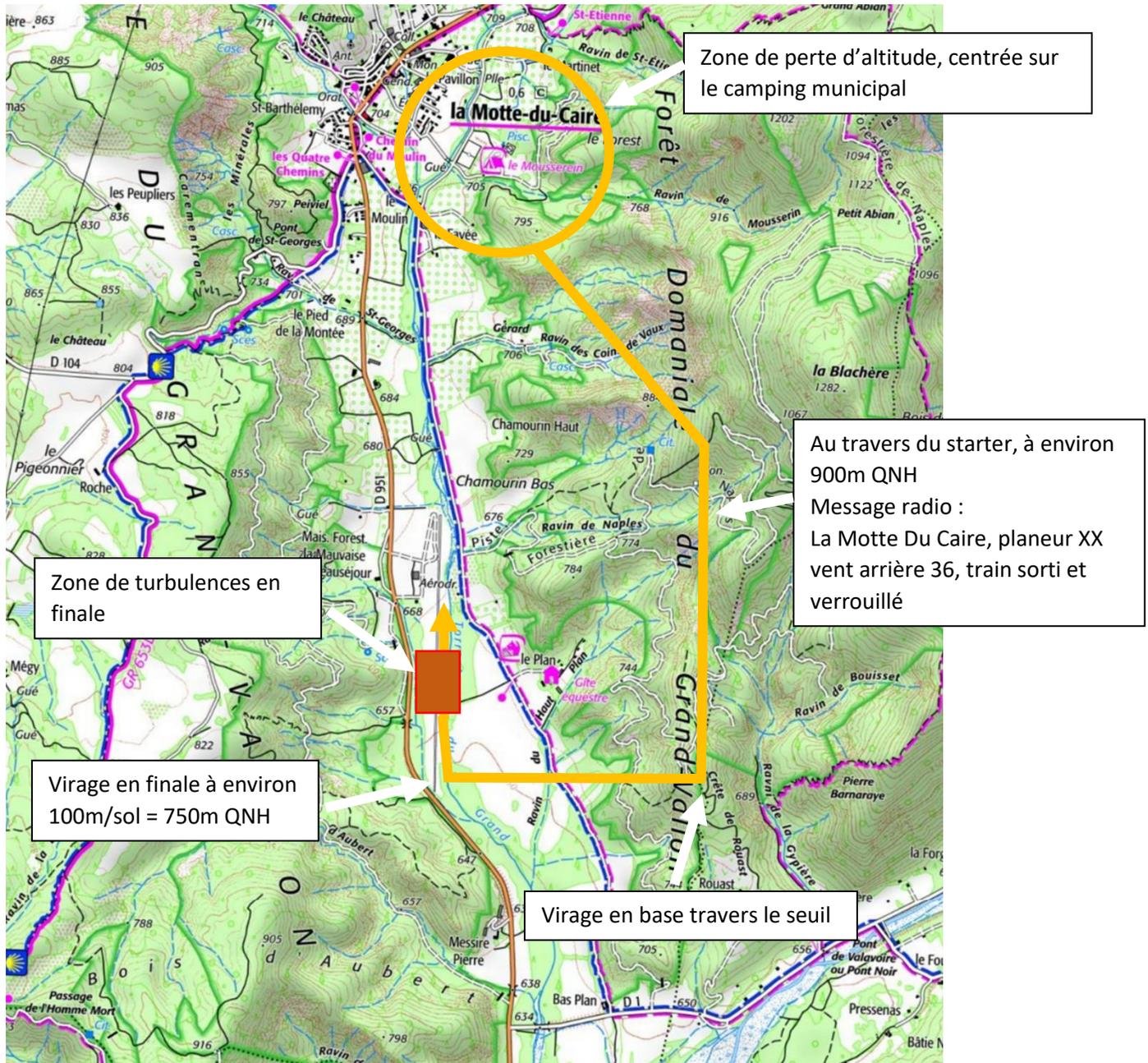
## 4.2. Manœuvres de sécurité casse de câble

La zone atterrissable étant montante dans ce sens et étant aidés par le vent, l'option d'atterrir droit devant est possible plus longtemps. Attention à tenir compte des performances de la machine et de l'efficacité des aérofreins.



### 4.3. Approche

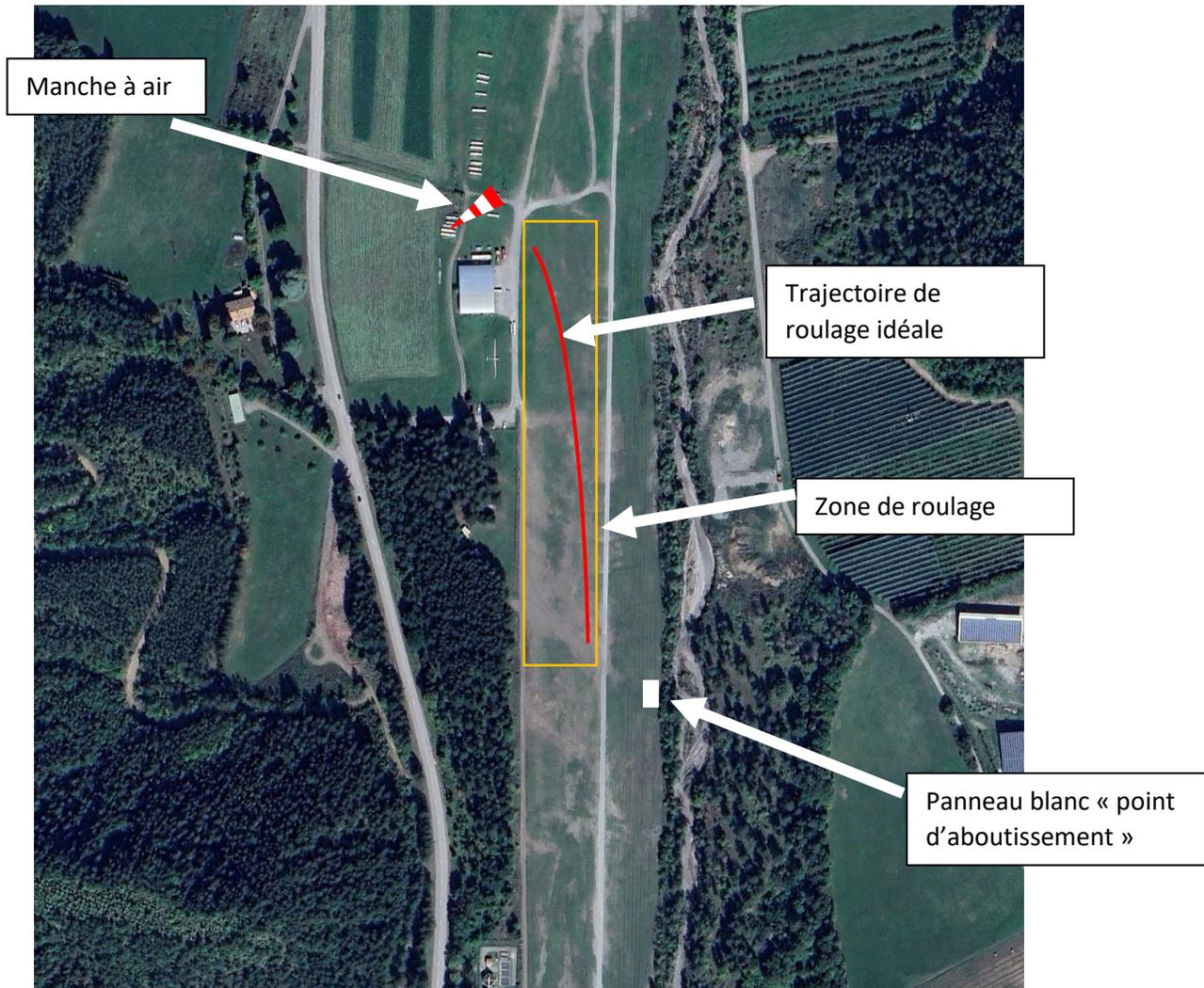
Attention, cette approche peut être très turbulente, adapter la vitesse et prendre un plan d'approche très fort.



#### 4.4. Utilisation de la plateforme au sol

La zone d'atterrissage est limitée d'un côté par un panneau blanc sur le bord droit de la zone et de l'autre côté par le chemin au travers de la manche à air. Ce chemin crée un relief qu'il ne faut pas dépasser à l'atterrissage.

UNIQUEMENT lorsque la vitesse est maîtrisée, tourner légèrement vers la gauche pour libérer l'aire d'atterrissage. Dégager le planeur dès que possible à l'aide des golfettes ou voitures.



Bons vols à tous, en sécurité !