

LES TREUILLÉES DE PLANEURS



Le câble, très solide et de longueur allant jusqu'à 1000 m, est soit en acier (\varnothing 5 mm), soit constitué d'une gaine tressée synthétique (\varnothing 10 mm). Son extrémité est équipée d'un petit parachute pour ralentir sa descente et permettre un rembobinage optimal après le largage. De ce fait le câble peut dériver avec le vent lors de la descente. Le pilote d'un aéronef en vol ne doit pas compter le détecter visuellement, le diamètre du parachute étant de 1,5 à 2 m seulement.

Le treuil peut être déplacé en fonction du ou des QFU utilisables. Le véhicule tracteur est équipé d'un gyrophare ou d'un feu à éclats qui est **en fonction à chaque déplacement et pendant l'intégralité de la treuillée** (jusqu'à la fin du rembobinage du câble). Tout mouvement du véhicule ou du câble fait l'objet d'un message radio. Il est conseillé, car un message peut ne pas avoir été reçu, de **toujours vérifier** si le gyrophare ou le feu à éclats est ou non en fonctionnement.



Exemples de treuils utilisés par les clubs de vol à voile (Source : FFVP/CNVV)

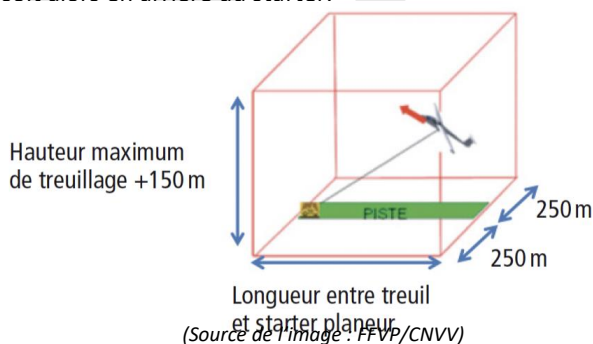
Le camion porte treuil n'est pas le seul véhicule susceptible d'évoluer à la surface de l'aérodrome puisqu'une fois le treuil en place, le (les) câble(s) doivent être déroulés jusqu'au(x) planeur(s). Selon les plates-formes, le véhicule est un tracteur agricole, un véhicule automobile ou un petit utilitaire type « voiturette de golf ». Ce véhicule de servitude est également équipé d'un gyrophare. Il doit émettre un message sur la fréquence à chaque déplacement. Une fois le(s) câble(s) déroulé(s), ces véhicules vont se repositionner soit à côté du treuil, soit alors en arrière du starter.

✘ Volume de sécurité associé au treuillage

Notes importantes :

- le planeur reste prioritaire une fois sorti du volume de sécurité.
- toute interaction entre volume de sécurité associé au treuillage et volume de sécurité (trouée d'atterrissage, d'envol ou aire de dégagement) associé à une autre piste entraîne *de facto* une suspension d'activité sur la 2^{ème} piste, considérée obligatoirement comme engagée.

✘ Points importants



La hauteur de treuillée peut atteindre 2000 ft AAL (600 m). Cette hauteur maxi est généralement indiquée dans une des pages TXT de la carte VAC mais ce n'est pas systématique. En cas d'activité de treuillage supposée ou avérée, l'altitude retenue pour la reconnaissance verticale devra tenir compte de la hauteur de treuillée potentielle. Il est cependant recommandé d'**éviter la verticale du terrain** tant que des opérations de lancement au treuil ou de déploiement d'un câble sont en cours. Il faudra alors prendre en compte l'emplacement des zones de perte d'altitude des planeurs (ZPA). Ces zones sont parfois indiquées sur la carte VAC afin d'alerter les autres usagers.

Les opérations de treuillées sont suspendues dès que l'aide en piste détecte la présence d'un aéronef en finale ou en base rapprochée et quand un aéronef se dirige vers la verticale de l'AD à une hauteur potentiellement conflictuelle avec le volume de sécurité associé à la treuillée. La réalité de l'exploitation montre cependant qu'il n'en va pas toujours ainsi et qu'une vigilance renforcée de tous les acteurs s'impose.

Lors d'une treuillée, le silence radio de la part des autres usagers est de rigueur afin de permettre en cas d'urgence, la communication entre le pilote du planeur et l'opérateur du treuil. Cet opérateur signalera « **FIN DE TREUILLÉE** » sur la fréquence. **Aucun décollage ou atterrissage d'un autre aéronef ne devra être réalisé avant réception sur la fréquence, du message de fin de treuillée.**

Sur les aérodromes dotés de plusieurs pistes parallèles dont une est réservée aux planeurs et aux avions de servitude, le **QFU utilisé par les autres usagers doit obligatoirement être identique à celui utilisé pour le treuillage.**

Les Commissions Sécurité et les Commissions Formation des Fédérations du CNFAS