



Le 9 juillet 2019, le règlement européen Sailplane Air Operations (SAO) entrera en vigueur, remplaçant l'arrêté franco-français de juillet 1991.



Les vols de découverte sont plus "encadrés", avec suivi des candidats dès leur arrivée sur le terrain par une personne désignée.



Plus de latitude est laissée au commandant de bord pour l'usage de l'oxygène mais l'hypoxie n'a pas disparu !

LE RÈGLEMENT DES OPÉRATIONS AÉRIENNES POUR LE PLANEUR

➔ **Les règles d'utilisation des planeurs vont changer à la date du 9 juillet 2019. Nous passerons de l'arrêté franco-français du 24 juillet 1991 au nouveau règlement européen dénommé SAO pour Sailplane Air Operations.**

Ce 9 juillet, un nouveau règlement s'appliquera au monde véli-vole. Il s'agit de la réglementation opérationnelle des planeurs, soit l'exploitation pratique des machines.

Ce règlement européen se veut plus simple, laissant sur certains points plus de latitude au commandant de bord.

Les instructeurs et les dirigeants des clubs affiliés FFVP ont déjà reçu il y a quelques semaines une note d'information fédérale, présentant les principaux points à mémoriser, avec des liens vers le texte intégral du règlement, les moyens de mise en conformité et une synthèse fédérale.

Le nouveau règlement se décompose en plusieurs chapitres comprenant les exigences générales (GEN), les procédures d'exploitation (OP), les performances et limitations opérationnelles (PL), les instruments, données et équipements (IDED), la déclaration (DEC).

DANS CET ARTICLE, NOUS NE MENTIONNERONS QUE LES POINTS LES PLUS NOTABLES

- Le club doit désigner un **commandant de bord** pour chaque vol. Ceci est évident pour un monoplace mais pour les biplaces, le commandant de bord devra être désigné avant décollage. En pratique, l'inscription sur la planche en tiendra lieu.
- Pour les vols de découverte, une **personne désignée** par le club devra assurer la "surveillance" et le bon déroulement du ou des vols, imposant une prise en compte des candidats dès leur arrivée sur l'aérodrome et jusqu'à leur départ.

• Le commandant de bord d'un vol de découverte doit s'assurer que son passager a reçu un **briefing** portant sur les procédures normales, anormales et d'urgence. Ce briefing peut être assuré par le commandant de bord ou une personne désignée par le club (un autre pilote par exemple...).

• Le **briefing du passager** devra inclure l'emplacement et l'utilisation des harnais mais aussi le principe d'ouverture en urgence de la verrière, l'usage du parachute, voire du système d'oxygène ou tout autre équipement de secours à titre individuel.

• Pour les vols à haute altitude (onde...), le commandant de bord doit s'assurer que l'équipage utilise l'oxygène lorsqu'il estime qu'à l'altitude pra-

tiquée, le manque d'oxygène peut entraîner une baisse des facultés ou affecter la santé.

Dans le doute, l'oxygène doit être utilisé au-dessus de 10 000 ft. Si cette latitude est laissée au commandant de bord, l'hypoxie existe toujours.

• **L'emport d'appareils électroniques** portatifs (tablettes...) est autorisé si l'équipement ne perturbe pas les autres systèmes et/ou la maniabilité du planeur.

• **Le Comité Directeur de la FFVP a voté à l'unanimité une recommandation à l'emport du parachute de sauvetage.** Un allègement de certaines contraintes (salles de repliage) est attendu prochainement.

• **Documents à bord** : l'emport du manuel de vol du planeur devient une obligation, sauf en vol local et "en vue de l'aérodrome". Ce peut être une copie de l'original (à conserver au sol) ou une version numérique. Si les cartes actualisées et appropriées pour le secteur de vol ne constituent pas un point nouveau. Il faut également emporter les procédures relatives aux signaux visuels à utiliser par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté.

Le carnet de route peut ne plus être emporté en circuit mais en cas de contrôle, il faudra le présenter sous 24 heures. Autant donc le garder à bord pour éviter ce désagrément.

• Pour les planeurs motorisés, le pilote doit vérifier régulièrement durant le vol que la **quantité de carburant** à bord (quelle que soit sa forme) est suffisante pour assurer un atterrissage en toute sécurité.

• Les TMG doivent suivre la **réglementation Planeur** et non celle de l'avion.

Francis Clar
Président de la Commission formation-sécurité

La réglementation européenne
<https://bit.ly/2NFVND5>

Info Document > ato.cnvv.net
<https://bit.ly/2JlvYV6>

Le manuel de vol devra dorénavant se trouver à bord.

Le port du parachute n'est plus obligatoire mais la FFVP le recommande vivement.

Le commandant de bord doit clairement être désigné avant le décollage. La planche répond à la question.

