



ILLUSTRATION PATRICK ROYER WWW.ABORIGINAL.FR

PRIORITÉS

LES RÈGLES DE L'AIR

LE VOL LIBRE NOUS ÉPARGNE IMMATRICULATIONS, CERTIFICATS ET AUTRES OBLIGATIONS. NOUS SOMMES DISPENSÉS DE QUALIFICATION, DE PLAN DE VOL. PRIVILÈGES RÉSERVÉS À NOS PLANEURS ULTRA LÉGERS (PARAPENTES, DELTAS ET RIGIDES), LES SEULS AÉRONEFS QUI DÉCOLLENT A L' ÉNERGIE MUSCULAIRE.

POUR préserver ce privilège de pouvoir voler librement, comme pour notre sécurité, nous devons évidemment nous comporter en commandants de bord responsables, car nous évoluons quand même dans la circulation de l'espace aérien. La DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) a d'ailleurs établi une réglementation aéronautique du vol à vue : ce sont les règles VFR (Visual Flight Rules), un code du vol forgé de bon sens, de simplicité et de logique. Il s'agit de prévenir les abordages en respectant le principe : "voir, être vu et éviter...". Ces

règles prévoient que l'on doit toujours évoluer avec un minimum de visibilité, hors des zones contrôlées et à distance des nuages. Elles codifient les priorités de la circulation en l'air...

AU DÉCOLLAGE

L'aile en vol ou en phase d'atterrissage est prioritaire sur l'aile qui est encore au sol (Il est en effet plus facile de différer son décollage que son atterrissage!). La plus élémentaire courtoisie incite à ne pas monopoliser la zone d'envol même si c'est là que sont les spectateurs!

EN VOL

Trajectoires face à face...

Loin du relief, les PUL se croisent par la droite: chacun tourne sur sa droite préventivement à toute éventualité de collision.

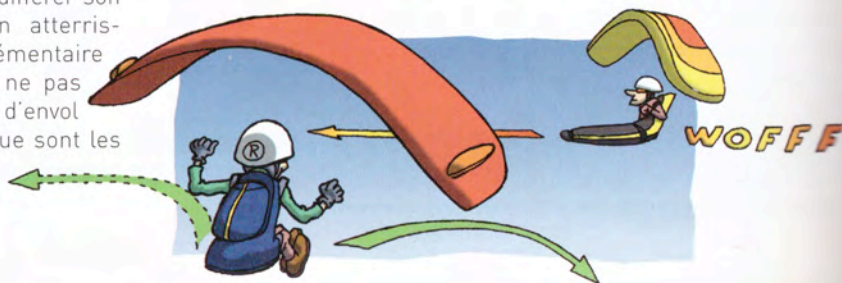
Trajectoires convergentes...

C'est comme sur la route, celui qui vient de droite a la priorité. Celui qui vient de la gauche doit donc dégager du côté le plus

libre (en général un virage à gauche). Ainsi les deux aéronefs auront une trajectoire parallèle.

Vol à hauteurs différentes...

Le pilote le plus bas est prioritaire sur le plus haut. (En effet, le pilote du dessous ne peut pas forcément repérer celui du dessus qui, lui, voit très bien celui du dessous et doit donc repositionner sa trajectoire).

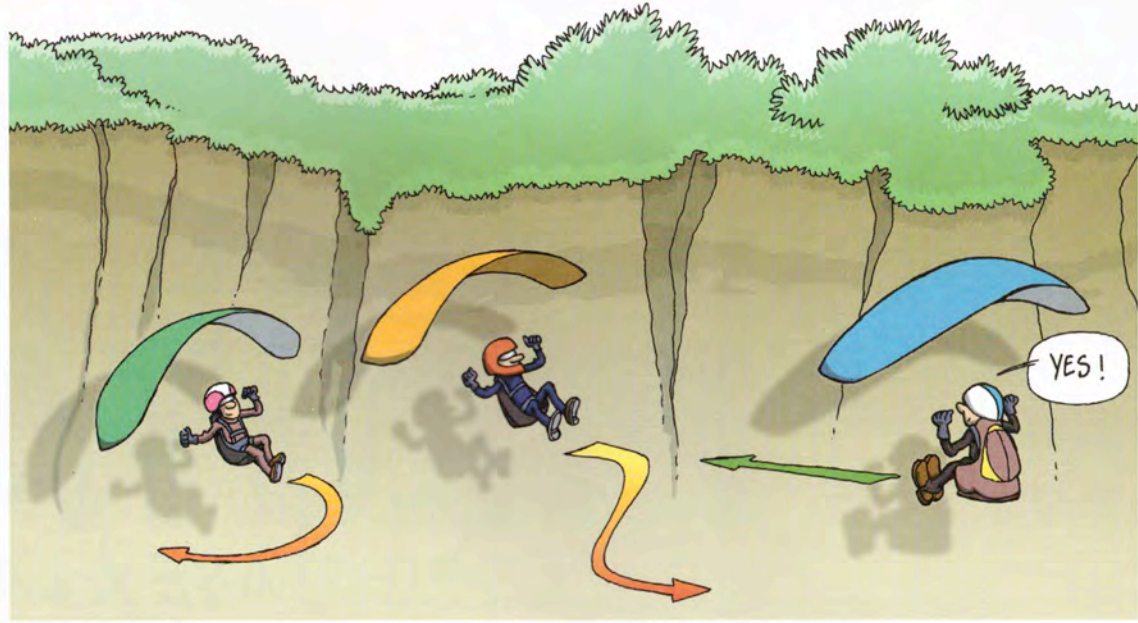


A proximité du relief...

L'aéronef qui a la falaise à sa droite est prioritaire. C'est logique, car il ne peut pas dégager de ce côté ! L'autre aéronef, ayant le relief sa gauche, doit donc s'en écarter pour laisser le passage à celui d'en face.

En phase de dépassement...

C'est par la droite qu'une aile plus rapide double un autre PUL. Si c'est à proximité du relief et qu'il y a assez de place, on double en se rapprochant du relief, sinon on fait demi-tour pour reporter l'opération. Avec le relief à gauche, c'est plus simple de doubler à droite. C'est, encore une fois, le principe du plus manœuvrant qui laisse sa marge d'évolution au moins manœuvrant.



rences de taux de chute entre les ailes : le bon sens doit inciter la plus basse à accélérer son atterrissage dans la mesure du possible, pour libérer plus vite la zone d'approche (par exemple en faisant les oreilles...).

PRIORITÉS ENTRE DIFFÉRENTS AÉRONEFS...

Entre différentes catégories d'aéronefs. Du plus prioritaire au moins prioritaire : les ballons non dirigeables (montgolfières), les PUL (parapente, delta...), les ballons dirigeables et enfin les avions motorisés. Le principe est que le moins manœuvrant est le plus prioritaire ! Les avions motorisés et les ULM cèdent le passage à tous les non motorisés. La priorité revient donc au plus lent, au moins maniable et au plus dépendant vis-à-vis de l'aérologie.

Entre aéronefs de la même catégorie, il n'y a pas de règle de priorité... mais une tradition de courtoisie ! Par exemple, on cédera le passage à un élève ou à un biplace.

Le plus important est de garder à l'esprit ce grand principe d'observer autour de soi : balayer sans cesse le ciel du regard. Sachons évoluer en toute visibilité et être toujours lisible dans nos intentions. Même quand on est sûr et certain d'être dans son droit, la sauvegarde prévaut sur toute éventualité de collision.



En thermique...

C'est le PUL qui a tourné le premier dans l'ascendance qui détermine le sens de rotation. Les autres aéronefs rejoignant le thermique doivent tourner dans le même sens. C'est logique car il est plus facile de maintenir une observation sur des ailes qui tournent dans le même sens que dans des sens opposés ! Si une aile plus basse monte plus vite, le plus haut doit lui laisser le passage dans la logique de la priorité qui revient au plus bas.

A L'ATTERRISSAGE

En approche d'atterrissage, l'aile qui est la plus basse a la priorité sur celle qui a plus d'altitude. Il reste toutefois à prendre garde aux diffé-

