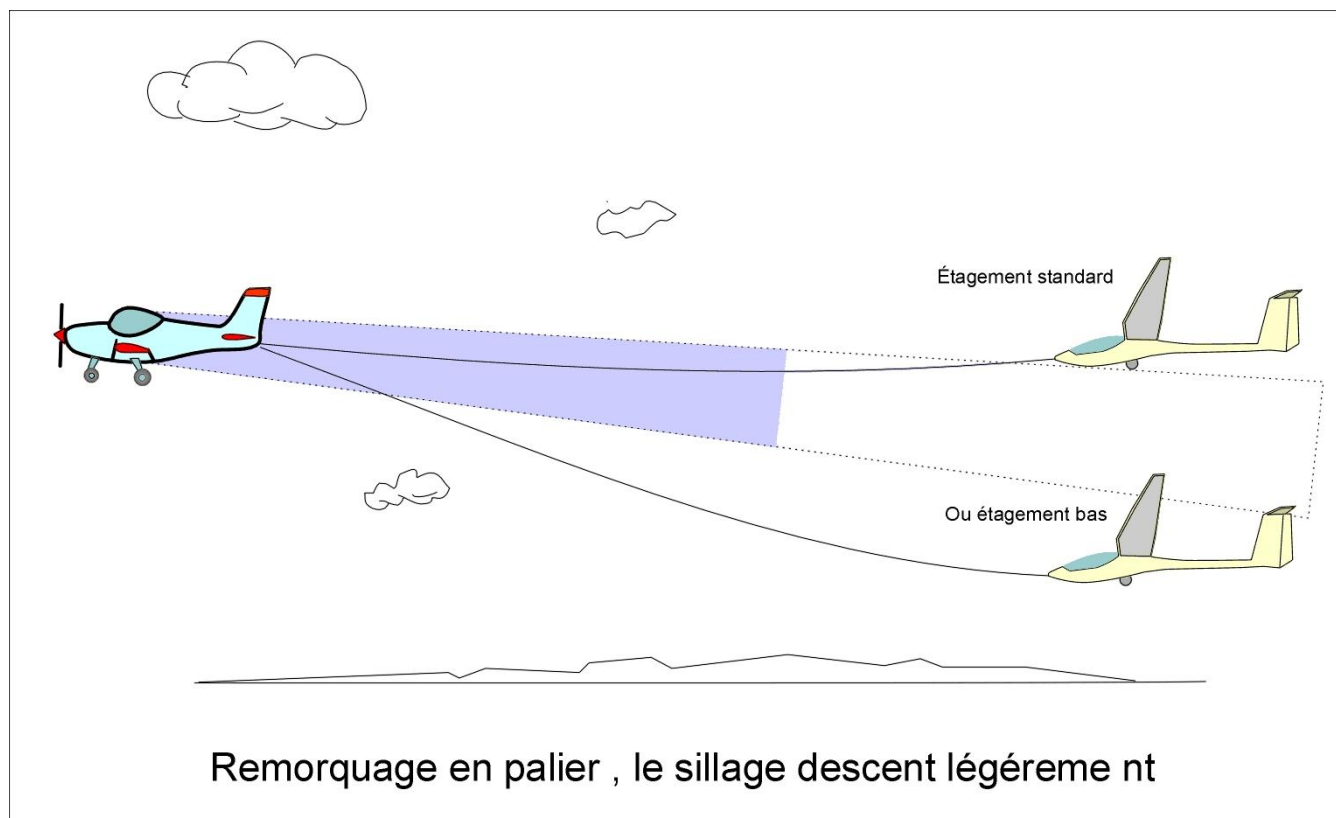


Remorquage en palier

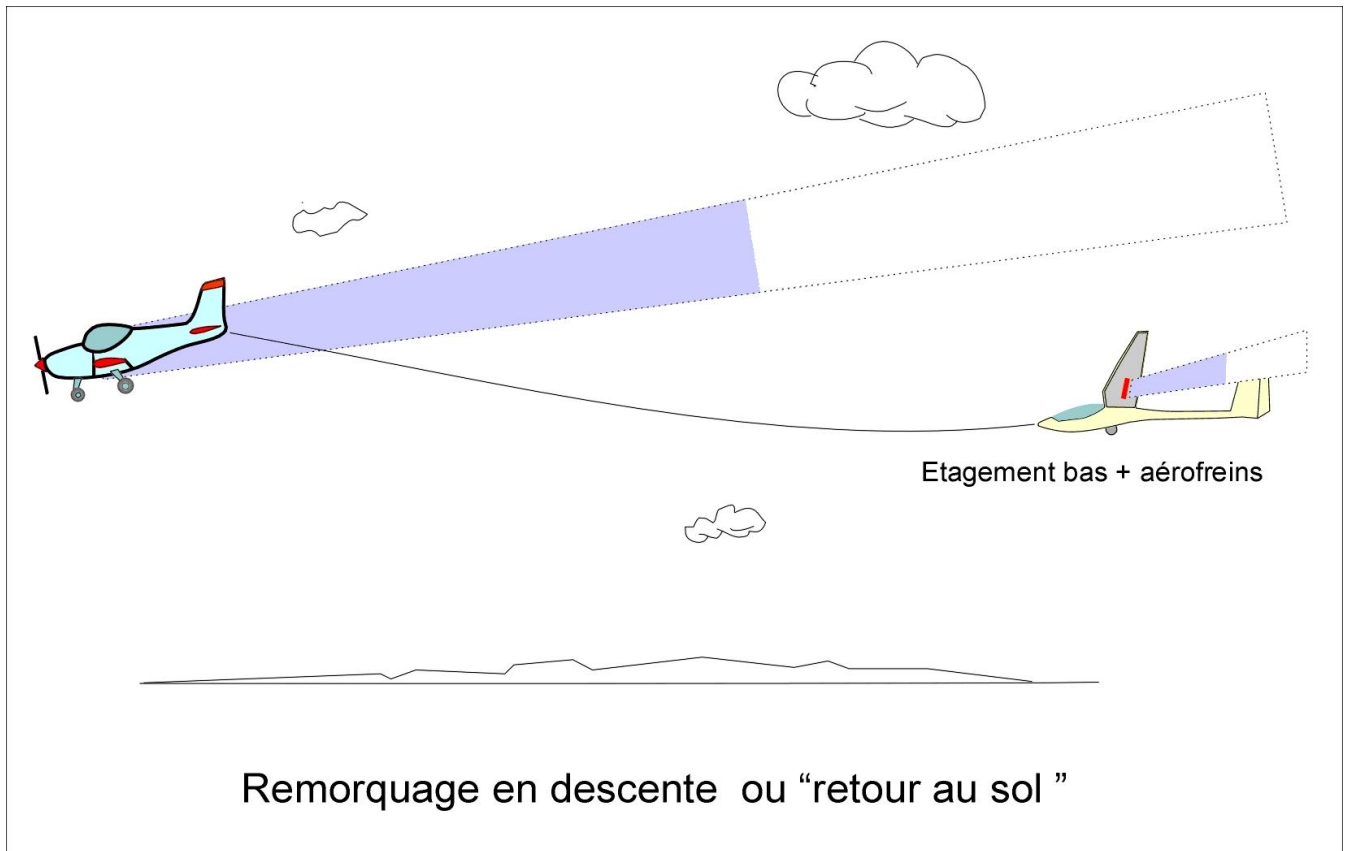
Pour ne plus monter à cause d'une couche nuageuse ou d'un espace aérien contraignant, le remorqueur peut décider de se placer en vol horizontal, (vol en palier). Dans ce cas, l'avion réduira sa puissance (de préférence progressivement) la tension sur le câble de remorquage sera réduite et les risques de détente du câble avec rapprochement de l'avion remorqueur seront plus grands. Pour éviter ces risques, sans hésiter, soyez prêt à sortir les aérofreins pour maintenir la distance et la tension du câble.



Selon le type d'avion remorqueur et la vitesse, la position standard à la même hauteur que l'avion et au dessus de son sillage peut être inconfortable à maintenir. Un étagement du planeur en position basse juste au dessous du sillage peut être plus confortable et stable, la sortie éventuelle des aérofreins sera toujours un moyen de garder la tension du câble.

Remorquage en descente

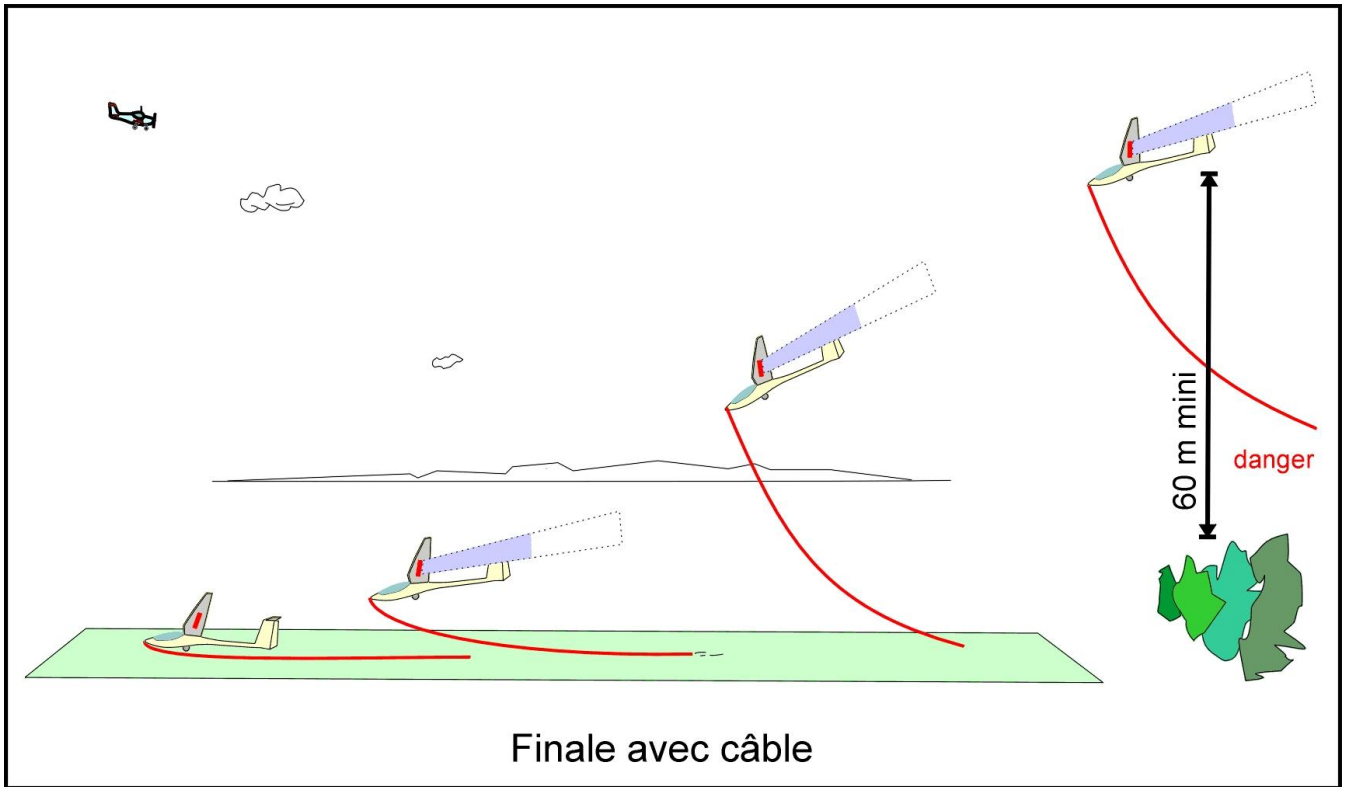
En convoyage, ou pour une raison quelconque, l'ensemble remorqueur planeur peut avoir besoin de se placer en descente. Autant que possible le pilote du remorqueur doit prévenir le pilote du planeur par radio avant d'entamer la descente avec un taux de chute inférieur à 3 ms. En descente, la tension sur le câble est nulle car le planeur est plus performant en descente que l'avion. Le planeur doit impérativement **sortir totalement ses aérofreins** pour dégrader ses performances et maintenir la tension du câble, le passage en position basse, sous le sillage de l'avion, facilite la stabilité.



Pendant toute la descente, le pilote du planeur maintient 100% d'AF sortis. Après l'arrêt de la descente pour mise en palier ou en montée, ou sur la demande du remorqueur, le planeur rentre progressivement ses aérofreins.

Description de la procédure de secours «impossibilité de largage coté planeur»

- Par radio, le pilote du planeur signale au pilote remorqueur son impossibilité de largage, sans liaison radio il fait les signaux visuels suivants : « battements d'aile » consistant en des variations d'inclinaison droite, gauche, droite tout en maintenant sa position normale de remorqué.
 - Par radio, le pilote remorqueur accuse réception ou à défaut de liaison radio, par battements rapide de la gouverne de direction.
 - Si besoin, procédure de descente ou palier en remorqué pour retour vers l'aérodrome.
 - Sans précipitation, après s'être assuré que le circuit d'aérodrome est libre, **en vol en palier, le remorqueur largue de son côté à une hauteur d'au moins 300 m, sur une zone dégagée** (verticale terrain, début de vent arrière ou zone de perte d'altitude à déterminer selon les plates-formes à cause de la possibilité de chute du câble avec crochet mixte, et pour laisser le temps au pilote du planeur de gérer son stress)
 - On rappelle au pilote du planeur qu'il a le câble pendu au nez et qu'il doit adapter sa finale en conséquence.
- Le **planeur doit passer le seuil de piste ou les obstacles à plus de 60 m de hauteur, puis plein AF et VOA majorée** d'environ 10 km/h (centrage légèrement plus avant du au poids du câble et frottement du câble au sol avant l'arrondi). La finale du planeur sera sur un point d'aboutissement décalé suivi d'un atterrissage normal.



Au cas très improbable où le remorqueur ne puisse pas larguer de son côté, ou bien pour une autre raison, il peut être possible de poursuivre la procédure de remorquage en descente par une finale et un atterrissage ensemble sur la piste, le planeur gardant la position basse et ses aérofreins totalement ouverts. Cette **procédure appelée « retour au sol »** est plus délicate, particulièrement pour le pilote remorqueur qui est responsable de la conduite de l'attelage jusqu'à l'atterrissage, elle devrait rester exceptionnelle.