

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

ITX1: terrain court 212m, quasi à l'altitude du terrain mais en montée moyenne à 5 % et plus de 10 % à la fin, utilisable si casse-câble une fois décollé et encore au dessus de la piste.

ITX2 : longueur 403m, à 80m, en descente vers l'est à ~2%, prendre en diagonale cause léger dévers vers le nord, chemin de terre coupant la prairie à peu près au milieu, mieux vaut poser après en 26 et avant en 08. A privilégier en 26.

ITX3 : longueur 483m , altitude 70m, en descente marquée vers l'est à près de 4 %, ferme au seuil à l'ouest raccourcissant la longueur dispo de 150 m environ. Tas de fumier à l'est mais pas tout à fait dans l'axe et évitable . A privilégier en 08.

ITX4 : 315m, en forte montée >10 %, champs en culture (blé, maïs), illusion de plan fort en finale à cause de la pente, majorer la VOA pour l'arrondi.

ITX5 : 230m, en montée >5 %, ligne électrique juste après les maisons au seuil, à envisager uniquement si la casse-câble arrive pendant le virage du remorqueur au dessus de la " 22 " (ITX9) et que les champs près du camping ou ceux en vent arrière ne sont pas atteignables.

ITX6 : 457m, altitude 79m , 300m utilisables environ cause maison au seuil.

ITX7 : 258m en diagonale, 79m, en légère descente .

ITX8 : 198m, à utiliser si ITX7 encombré, faire l'approche sur le précédent pour toucher après la clôture.

ITX9 : l'ex " 22 ", 196 m en descente ~ 4 % , clôture au bout, à n'utiliser que sur casse avant la fin de la piste...

CONSIGNES GÉNÉRALES :

- Les champs près du camping sont à 1400m du seuil 26 ; au décollage en 08 si on survole le seuil 26 à 20m il nous faut 12 de finesse environ pour les rejoindre sans vent de face, en évitant les arbres. Ça passe mais tout juste et avec un biplace bien chargé par forte chaleur, ça ne passe plus...La trajectoire anti-bruit du remorqueur prévoit d'initier un virage à gauche très tôt, en cas de casse-câble à ce moment critique il faut changer le sens du virage, maintenir la vitesse de finesse max et surtout ne pas sortir les 1/2 AF avant d'être dans le bon plan où on prendra la VOA que l'on aura calculé avant le décollage.
- Pour les champs en vent arrière, en cas de casse-câble pendant le virage on se retrouve carrément en étape de base ; attention ça descend face à l'est , et on prendra la VOA non corrigée du vent puisque on sera vent arrière en finale...
- Il n'est pas raisonnable d'envisager un demi-tour en dessous de 100m (80m dans le livre bleu) et encore faut-il être sûr de revenir au terrain ; notre piste est courte mais il ne faut pas hésiter à décaler le point d'aboutissement de la trajectoire à mi-piste par exemple, afin de toujours se ménager un bout de ligne droite afin de stabiliser l'inclinaison, le plan et la VOA, nos planeurs se posent facilement en 200m. Beaucoup plus de gens se sont tués en faisant un demi-tour scabreux qu'en se posant tout droit...

- Toutes ces situations doivent être envisagées et doivent être formalisées avant le décollage dans **le briefing prévu dans le nouveau CRIS** ,ce qui permet d'activer la mémoire à court terme et ne pas être surpris pour le jour où .. Dans tous les cas , maintenez la VOA !