



Self-Briefing for visiting pilots – **Part 3** **Outlanding Areas – Around Canjuers**



KTZ 12 novembre 2014

For Information Only

I FLY WITH 

CHARTRE F.F.V.V. DE BONNE CONDUITE

Je m'engage à suivre les règles générales suivantes :

- Voler avec la documentation aéronautique et vélivole nécessaire, incluant les dernières mises à jour,
- Assister aux briefings journaliers afin de prendre connaissance de la météo ainsi que des rappels de sécurité et des consignes,
- Respecter les règles de l'air et les espaces classés et réglementés,
- N'entreprendre un vol qu'en bonnes conditions physiques et mentales (je m'impose un jour de repos après plusieurs jours de vols consécutifs)

En vol, Je m'engage à porter l'attention nécessaire au respect des consignes suivantes :

- Je consacre l'essentiel de mon temps à regarder à l'extérieur pour connaître la position et la trajectoire des planeurs autour de moi et assurer l'anticollision,
- Je privilégie la sécurité à la performance en conséquence de quoi je ne crée pas de trajectoires conflictuelles (intégration dans les ascendances, respect des distances d'espacement, priorité en vol de pente, circuit d'atterrissage...),
- J'évite de voler en groupe de plus de 3 planeurs,
- Je passe des vacations radio régulièrement afin de faire connaître ma position et mes intentions,
- Je vole à la « hauteur » de mes compétences et je ne me laisse pas entraîner dans l'inconnu
- Je n'hésite pas à réclamer de nouvelles formations,
- Je donne au sol mes intentions de vol ;
- Je ne banalise pas les zones qui peuvent devenir difficiles (Briançonnais, Queyras, Haut-Verdon).

Je m'engage à faire évoluer mon comportement et suivre les recommandations suivantes :

- Considérer la prévention des collisions comme vitale,
- Considérer à leurs justes mesures les risques objectifs liés à la pratique du vol à voile en montagne,
- Considérer le vol à voile surtout comme une activité de loisir et apporter toujours plus de fair-play dans les relations avec les autres,
- Prendre conscience des conséquences désastreuses vis-à-vis du public, des administrations et des futurs pratiquants que peuvent avoir les trop nombreux accidents dans les Alpes.
- Accepter d'entendre des remarques à mon égard et en tenir compte.
- Participer à la promotion de cette charte en donnant le bon exemple.

GOOD GLIDING CHARTER

In order to fully participate in the development of our outdoor sporting activity, and to maximise the importance of intelligent and safe gliding, I hereby agree :

- To follow courses, and to have flown recently
- to be present at daily briefings in order to be aware of the weather conditions and security instructions;
- never to take off without all the required aeronautical and gliding documentation on board, this including all recent updates;
- only ever to fly in a good moral and physical condition (and I always take a break after several days consecutive gliding),
- to stick orange fluorescent strips or paint on the wing tips and nose of my glider (A FLARM IS OBLIGATORY);
- to respect air space rules and regulations;
- to remain vigilant, and be aware of the position and trajectory of gliders around me, and to avoid collisions;
- to prioritise safety over performance, never creating conflicting trajectories (on entering thermals, respecting sufficient distance between gliders, respect of priority in ridge gliding, landing circuits...);
- never to overstep my gliding capacities and not allow myself to venture into the unknown;
- announce my position and my intentions regularly over the radio;
- not to underestimate the difficulties that might occur in certain zones (Briançonnais, Queyras, Haut-Verdon);
- always to allow time for visualization and preparation of a landing circuit.

VOIR, ÊTRE VU, EVITER ***TO SEE, TO BE SEEN, TO AVOID***

Je vole avec des Marquages haute visibilité
I use to fly with High visibility markings
et un
and a



IL NE S'AGIT PAS D'UN DOCUMENT AERONAUTIQUE

Les renseignements fournis le sont à titre indicatif et ne sauraient engager la responsabilité des auteurs de ce document et encore moins celle des propriétaires des champs.

Le pilote, Commandant de bord, est le seul responsable de la préparation et de la conduite de son vol. Il lui appartient donc, lors d'un atterrissage sur une propriété privée, de faire les démarches suivantes :

- En complément de la fréquence « circuit Fayence » (129,975), effectuer les messages relatifs à l'atterrissage en campagne sur la fréquence commune vol à voile FFVV 122,50.
- **Sauf en cas d'impossibilité, dégager le planeur afin de libérer la zone.**
- Par courtoisie, rechercher systématiquement un contact avec le propriétaire du champ.
- Veiller à éviter au maximum de causer des dégâts aux cultures (écarter les badauds, prendre toute précaution nécessaire lors du dépannage, etc...).
- En cas de dommages subis par le propriétaire, entreprendre sans retard les démarches auprès de l'assureur du pilote.

THIS IS NOT AN AERONAUTICAL DOCUMENT
The data contained in this presentation is for information only and in no way can the authors and land-owners be liable in case of accident,

The pilot, the flight captain, is alone responsible for the preparation and the carrying out of his flight. Therefore, during landing on private property, he is responsible for taking the following steps :

- Additionally to the Fayence cross-country frequency (129,975), to transmit the messages relative to the field landing on the common soaring frequency 122,50.
- **If possible, to clear the glider of the field in order to make room for others**
- For courtesy, to automatically contact the land-owner.
- Be careful to avoid damaging crops (keep people off, take all necessary precautions during retrieval, etc...).
- In case of damage incurred by the land-owner, undertake the necessary steps to inform the club and the pilot's insurance company immediately.

Outlanding (Around Canjuers)

Aerodromes :

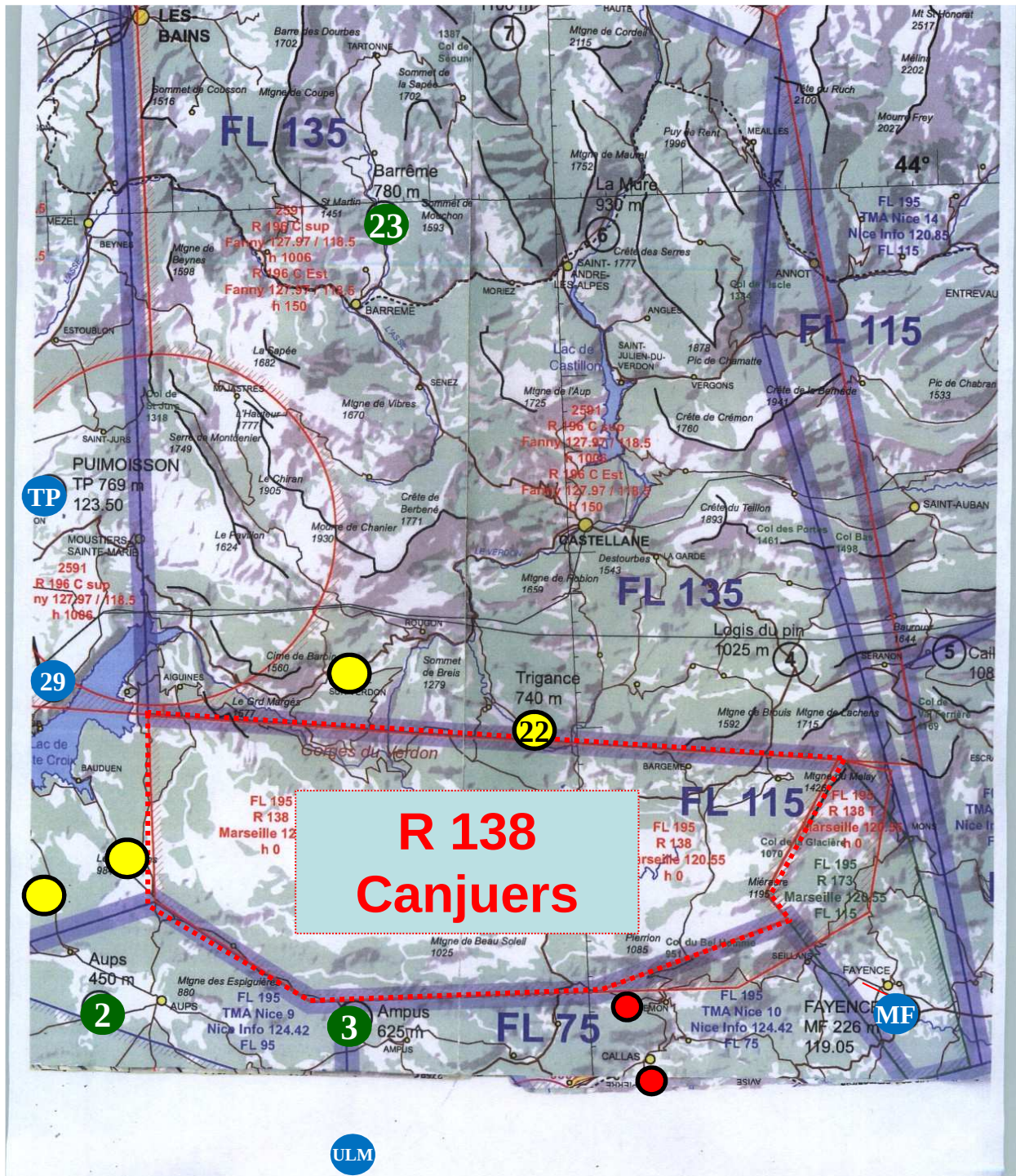
- MF Fayence (225m)
- TP Puimoisson (769m)
- 29 Ste Croix (655m)
- ULM Flayosc ULM (365m)

Safety Areas Reported (easy landing) :

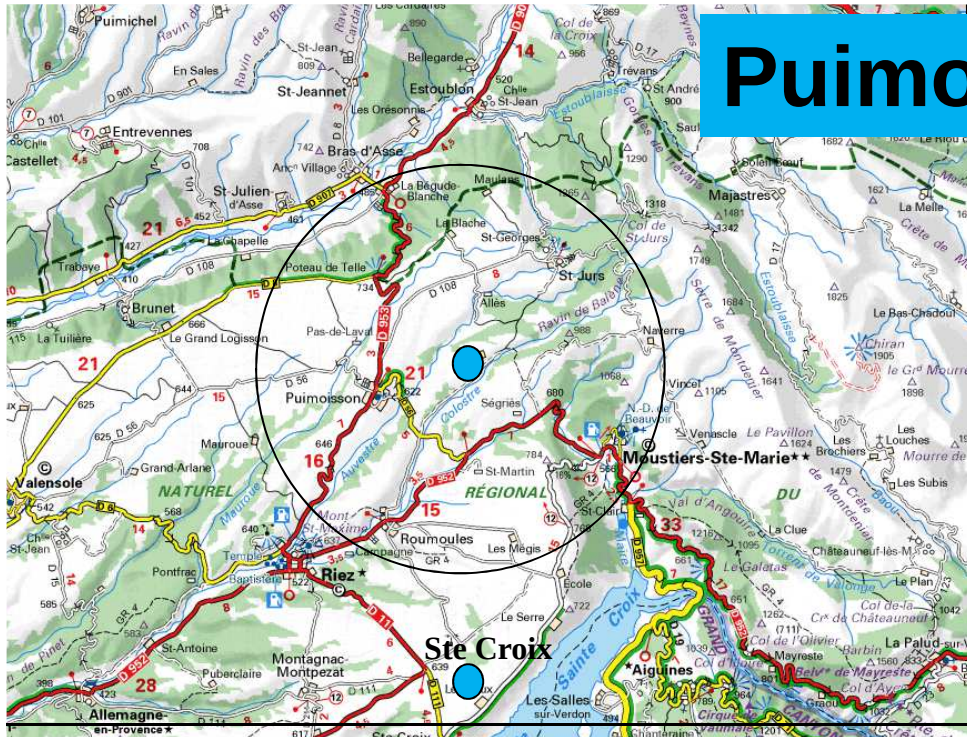
- 2 Aups (450m)
- 3 Ampus (625m)
- 23 Barrême (780m)

Safety Areas Difficult (reported or not) :

- 22 Trigrance (740m)
- Bauduen-D49 (m)
- Artignosc (Pampelonne) (580m)
- La Palud/Verdon (890m)
- Emergency Backup fields



Puimisson



Altitude :

769 m

**N 43°52,133'
N 43°52'08"**

**E 006°09,783'
E 006°09'47 "**

FRQ :

A/A 123,5

Surface :

Grass + Concrete

Longueur / Length :

820 m / 560 m

Orientation :

080°/260° - 160°/340°

- Utilisation RWY 08/26 interdite par vent Nord > 20 Kt,
- Piste 26 en déclivité 3,5% > Précautions à l'atterrissage,
- *If Northern wind is higher than 20 Kt, use of RWY 08/26 is prohibited*
- *RWY 26 is downsloped 3,5% > Caution to land*





Puimisson (LFTP)



View RWY 26 (down-slowped 3,5%)

29 - Ste Croix



Altitude :

655 m

N 43°46,667'
N 43°46'40"

E 006°09,567'
E 006°09'34 "

FRQ :

A/A 122,5

Surface :

Herbe / Grass

Longueur / Length :

700 m

Orientation :

130° / 310°

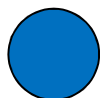
- Aérodrome Privé pour Moto-Planeurs
- Ligne électrique et Antenne RMC (200m) au NO
- Par vent NO fort, rapprochez l'étape de Base sur la bordure du plateau

- *Private Airfield for Motorgliders*
- *Power Line and RMC Antenna (200m) in the NW*
- *When strong NW wind, base leg on the border of the plateau*



Sainte-Croix du Verdon





Sainte-Croix



Sainte Croix sur Verdon LF0429

Fiche créée le : 8/03/2011 dernière modification le : 25/11/2013

Aérodrome Privé Ouvert aux
ULM

LAT : **N 43 46 43**
LONG : **E 006 09 35**
ALT : **2149 ft**
Radio : **123.5**

Gestionnaire : Mr André Martin

Contact : Mr André Martin

Tél : +33 6 80 40 97 08

mail :

Site : <http://volavoile.ouarazate.free.fr/bigognes.htm>

PISTE(S)

QFU	Surface	Dimensions
13-31	herbe	650x20
Piste préférentielle :		

Gestionnaire terrain:
Mr André Martin
+33 6 80 40 97 08

Observations : Aérodrome privé, PPR obligatoire au locataire du champ, Mr André Martin, Président de l'Aéro-Club du Lys, club de Motoplaneurs basé sur l'aérodrome de Persan-Beaumont LFPA, mobile 06 80 40 97 08.
site internet : <http://www.aeroclub-saintecroix-du-verdon.info/>

Atterrissages interdits sans autorisation, utilisation préférentielle par moto-planeurs. Dans l'axe, à 500m du seuil 13, 2 lignes électriques et à 800m les hautes antennes de RMC. Piste balisée



Flayosc 'ULM'



Altitude : 365 m

N 43°32,283'
N 43°32'17"

E 006°19,067'
E 006°19'04 "

Surface : Compacted sand

Longueur / Length : 500 m x 20 m

Orientation : 020° / 200°

- Aerodrome Privé soumis à l'autorisation du Propriétaire ou du Chef-Pilote.
- Frequence : 123,50 (après décollage/avant att > Le Luc 122,20)
- Le terrain se situe dans la zone réglementé LF-R95 LE LUC.
- La piste est en légère montée vers le Nord.
- Par vent faible, atterrissage face au Nord et décollage face au Sud.

- *Private Airfield to be used under Owner or Chief-Pilot authorization.*
- *Frequency : 123,50 (after take-off/before landing Le Luc 122,20)*
- *Airfield located in the restricted area LF-R95 LE LUC (122,20).*
- *Airfield sloped to the North.*
- *Wind light to moderate : Landing Nord / Take-off South.*



Flayosc (ULM)

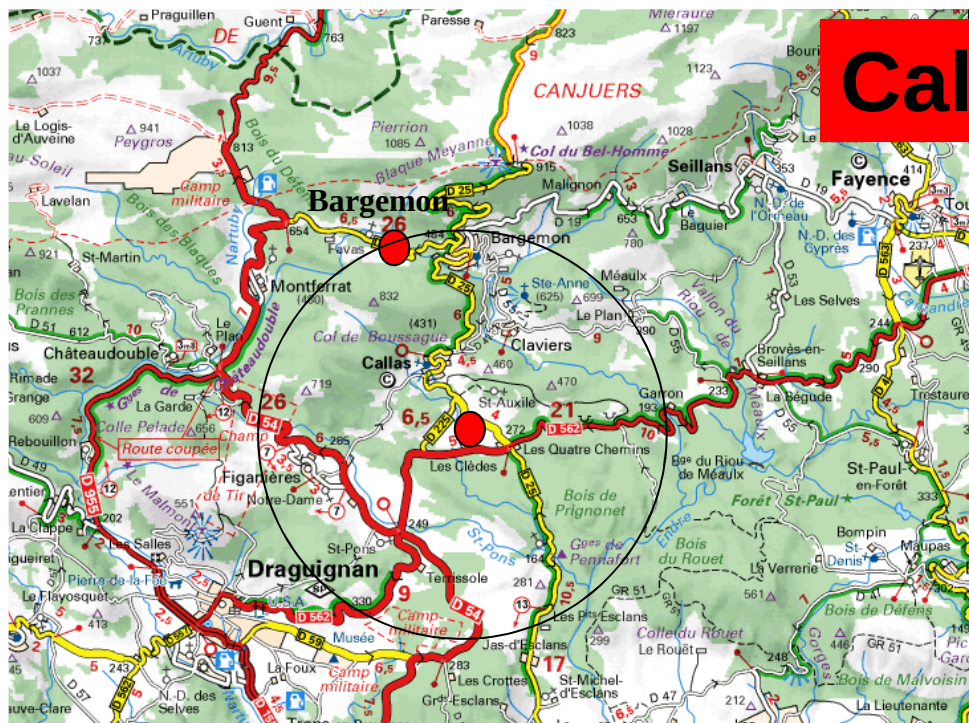




Flayosc (ULM)



Callas



Altitude : 280 m

N 43°34,700'
N 43°34'42"

E 006°33,117'
E 006°33'07 "

Surface :

Friche (*Fallow*)

Longueur / Length :

270 m – 300 m

Orientation :

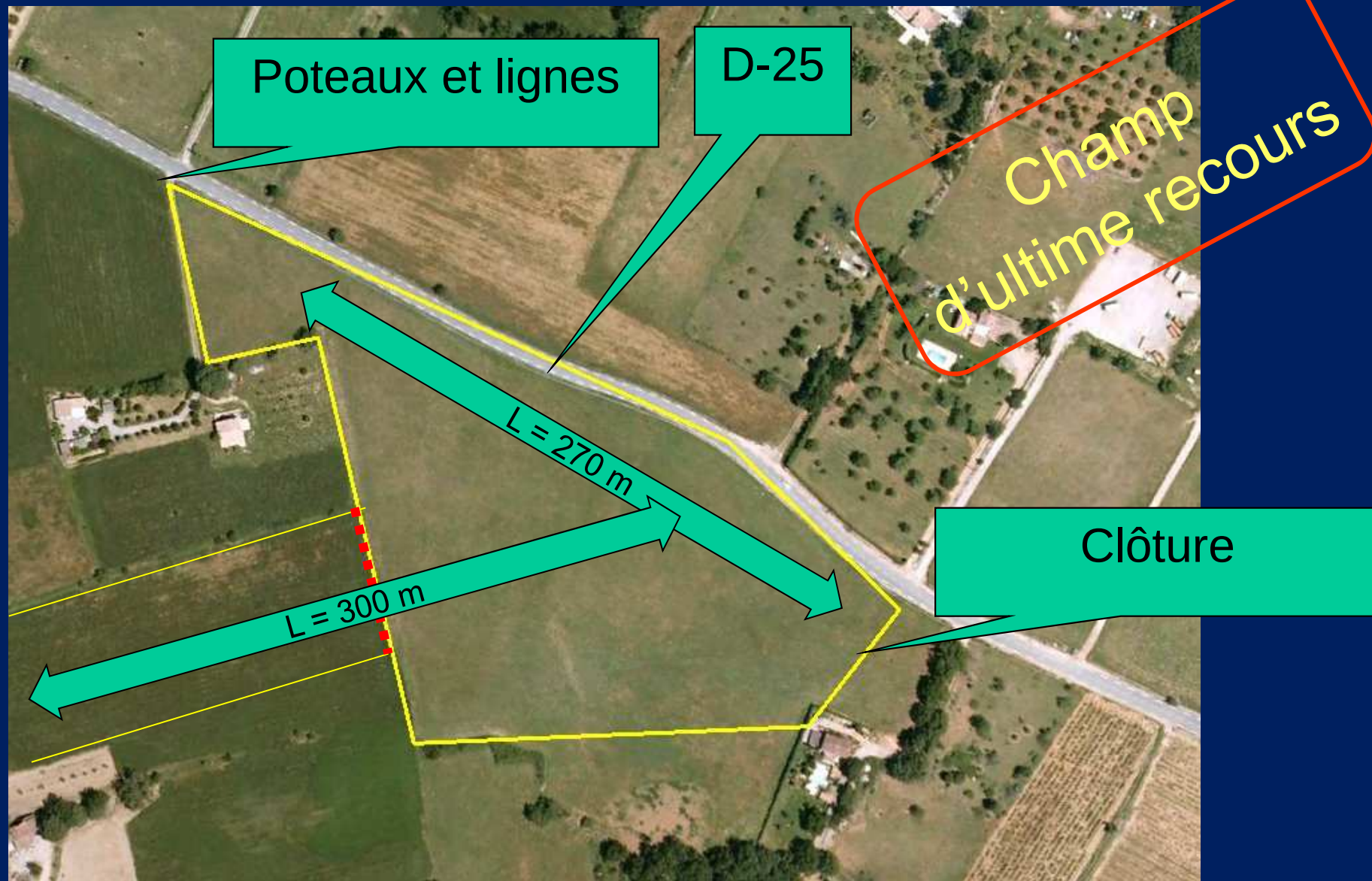
120°/300° - 080°/260°

- Champ Difficile (Ultime Secours).
- Ne pas travailler en local de ce champ
- Champ en Friche – Obstacles végétaux
- **Axe 080/260 : 2 champs > approcher dans le premier champ et poser dans le second**

- *Very Difficult Field (Last Back-Up only)*
- *Do not fly on local calculation from this field*
- *Fallow field – Plant obstacles*
- ***Landing 080/260 : 2 fields > Approach over the first field and Landing on the second field***

Callas

Vue satellite 2008



Callas

Vue axe 120° (20 Juill. 2013)



Champ
d'ultime recours

Callas

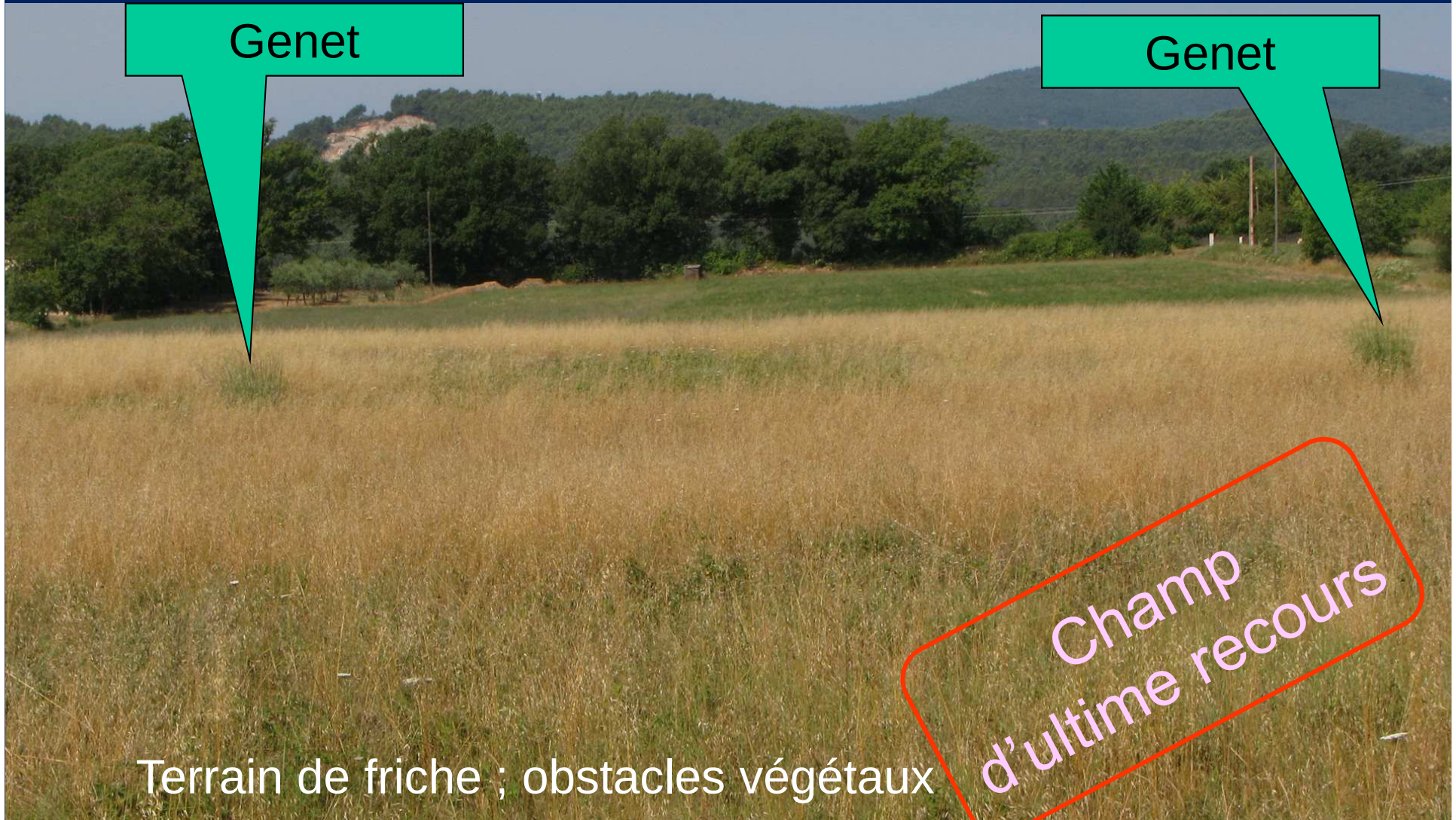
Vue vers Ouest de la D-25 - axe 260° (20 Juill. 2013)

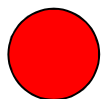
Genet

Genet

Terrain de friche ; obstacles végétaux

Champ
d'ultime recours

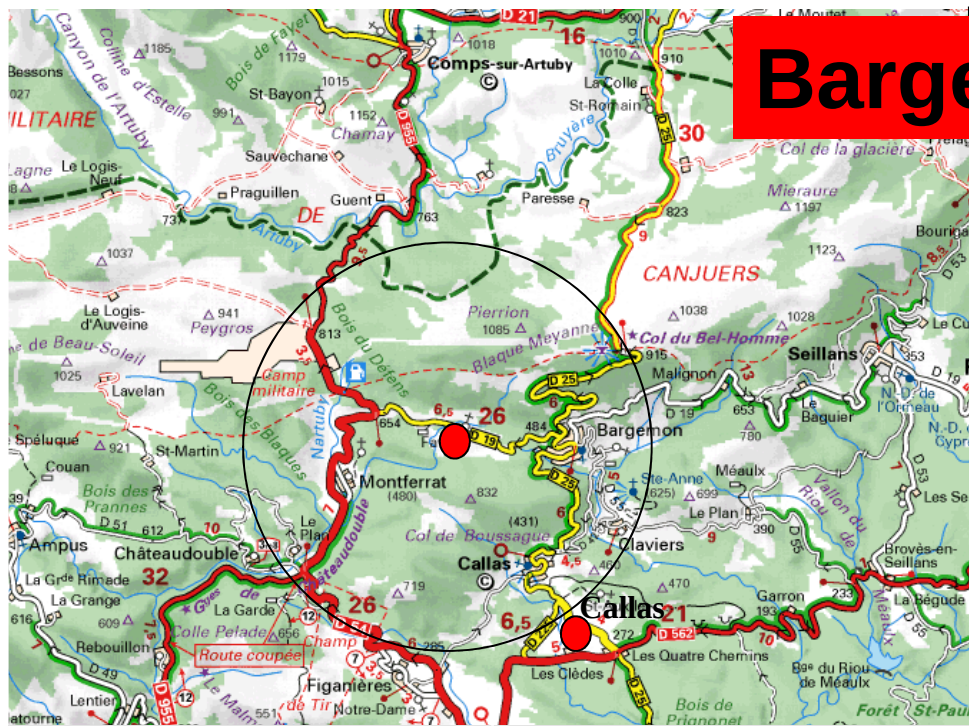




Callas



Flight Reconnaissance (06/2014)



Bargemon



Altitude :

630 m

**N 43°37,333’
N 43°37’20’’**

**E 006°31,333’
E 006°31’20’’**

Surface :

Prairie / Meadow

Longueur / Length :

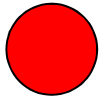
250 m

Orientation :

100°/280°

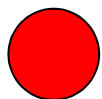
- A utiliser préférentiellement au champ de Callas

- *To be used for preference rather than Callas field*



Bargemon



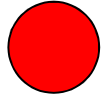


Bargemon (Field n°1)



View East

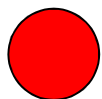
Ground Reconnaissance (07/2014)



Bargemon (Field n°2)



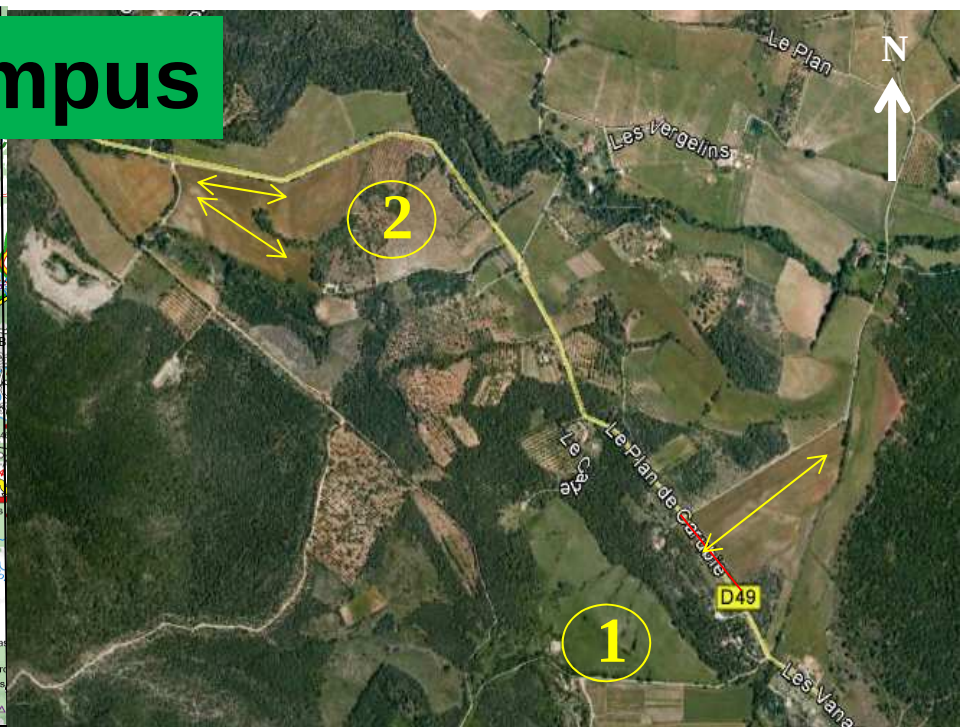
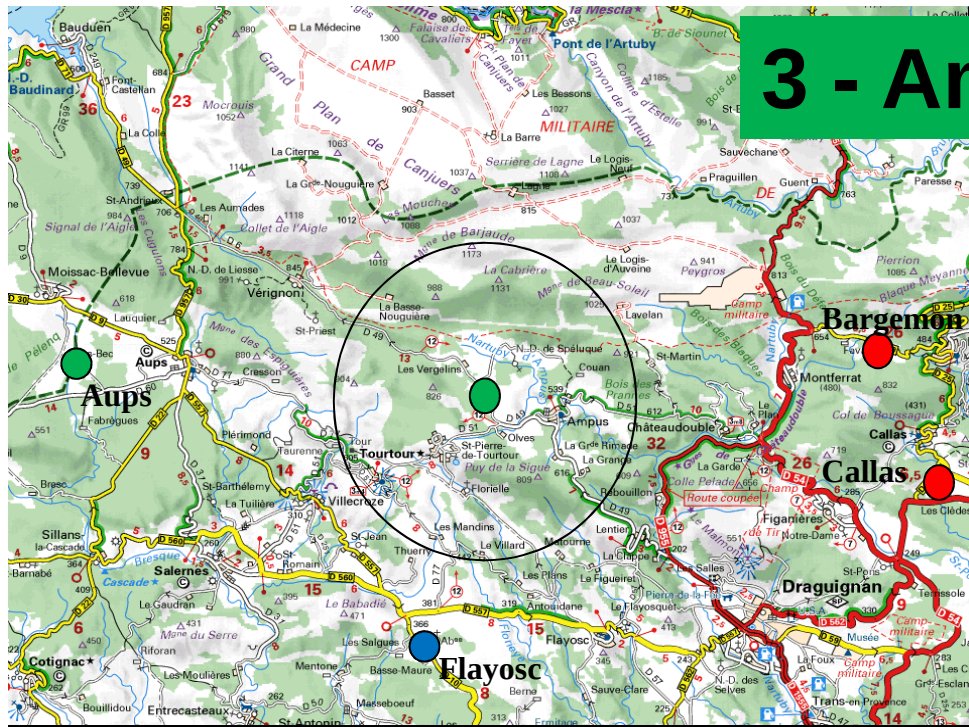
Ground Reconnaissance (07/2014)



Bargemon (Field n°3)

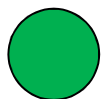


Ground Reconnaissance (07/2014)



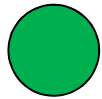
Altitude :	625 m
N 43°37,017' N 43°37'01''	E 006°20,926' E 006°20'56 ''
Surface :	Cultures / Crops
Longueur / Length :	400 m
Orientation :	060°/240° - 100°/280°

- Zone atterrissable, Choisir le champ en fonction du vent et des cultures
- Champ n°1 : 060°/240°
- Ligne électrique au SW du champ
- Vers Fayence : 095°/28 km
- *Possible Landing Zone, Choose the field according to the wind and crops*
- *Field n°1 : 060°/240°*
- *Electric line at the SW edge of the field*
- *To Fayence : 095°/28km*

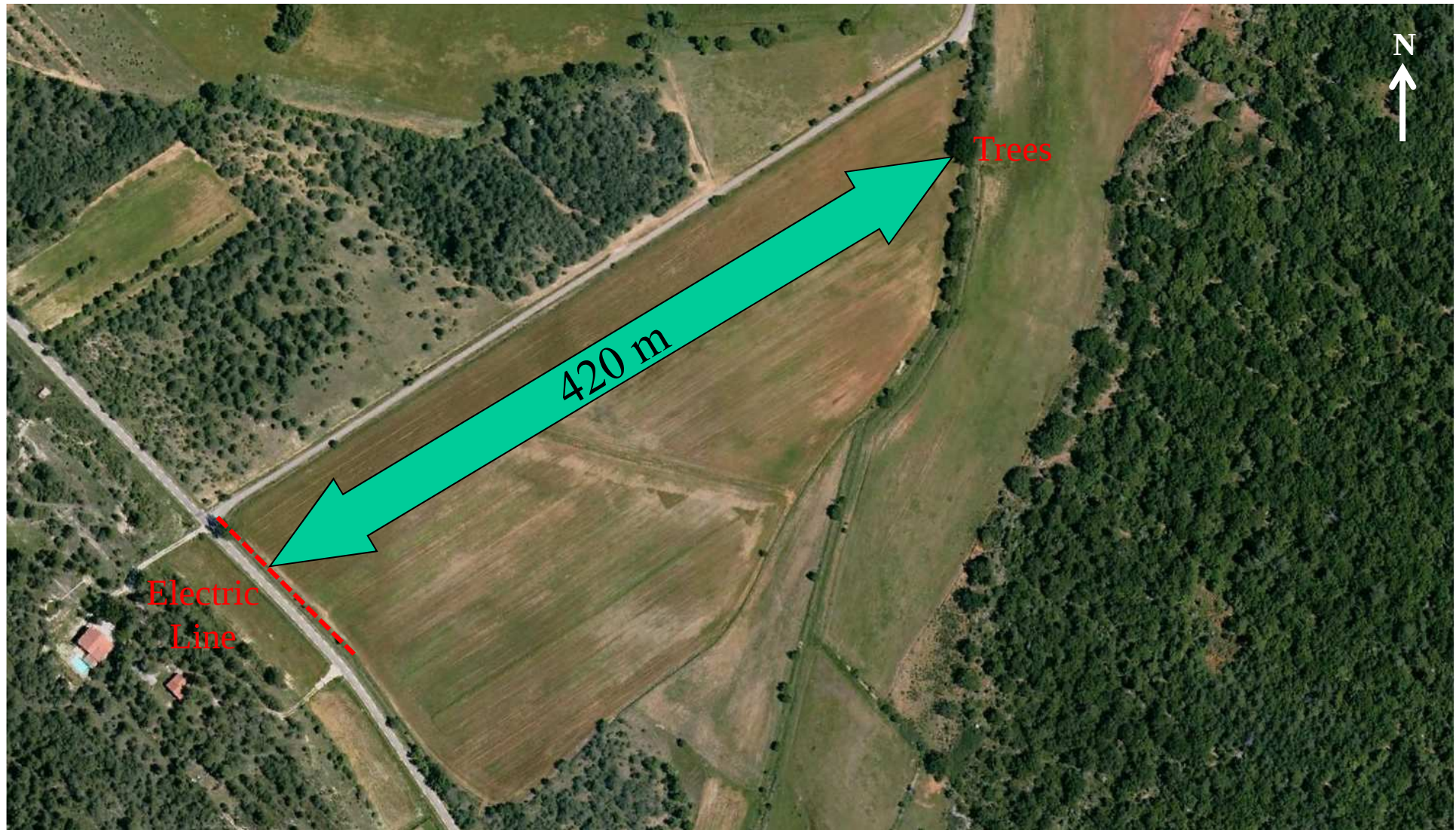


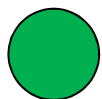
3 - Ampus





3 – Ampus (Field n°1)

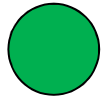




3 – Ampus (Field n°1)



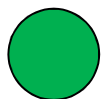
Ground Reconnaissance (05/2014)



3 – Ampus (Field n°1)



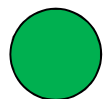
Ground Reconnaissance (07/2013)



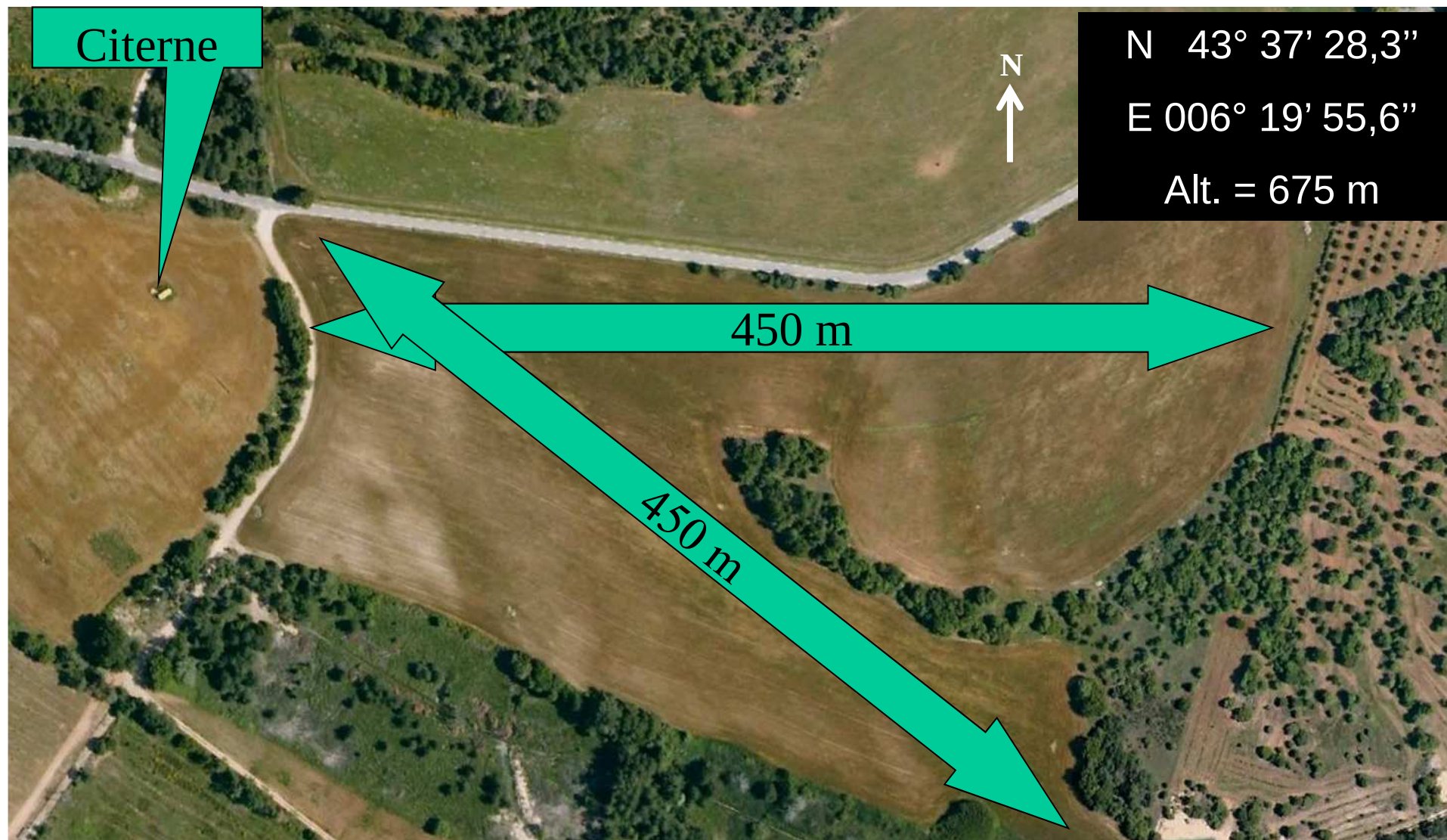
3 – Ampus (Field n°1)

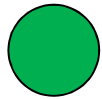


Flight Reconnaissance (06/2014)



3 – Ampus (Field n°2)

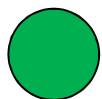




3 – Ampus (Field n°2)



Ground Reconnaissance (07/2013)



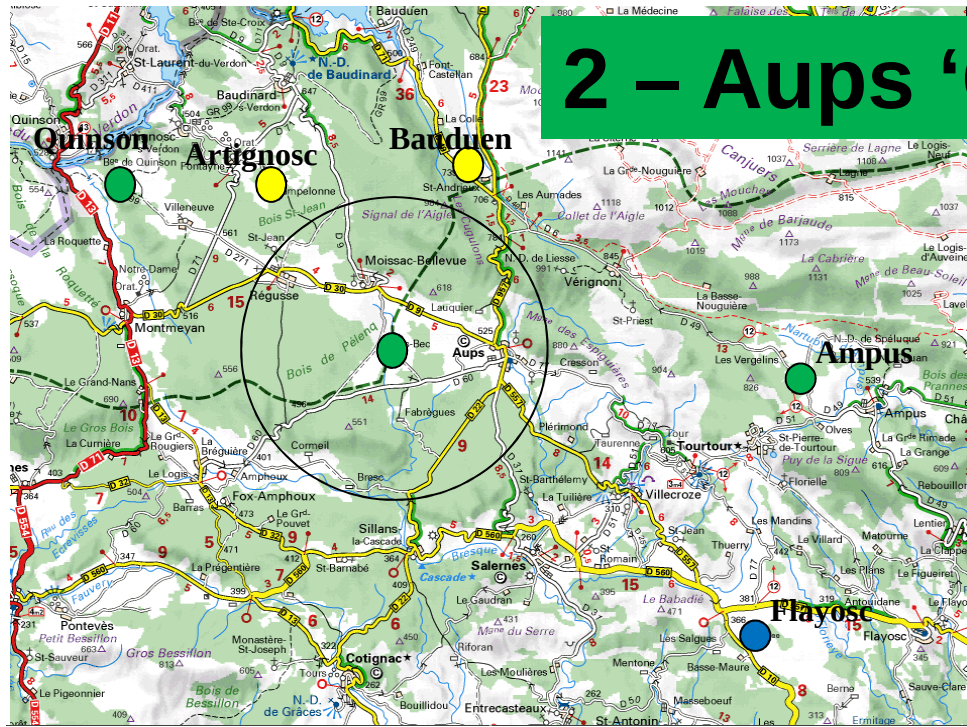
3 – Ampus (Field n°2)



View West

Flight Reconnaissance (06/2014)

2 – Aups ‘Gros Bec’



Altitude :

450 m

N 43°37,511'

E 006°10,976'

N 43°37'31"

E 006°10'59"

Surface :

Cultures / Crops

Longueur / Length :

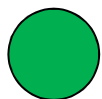
300 m

Orientation :

150°/330°

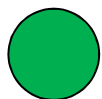
- Zone Atterrissable
- Choix du Champ en fonction du vent et des cultures

- *Possible Landing Zone*
- *Choose the field according to the wind and crops*



2 – Aups





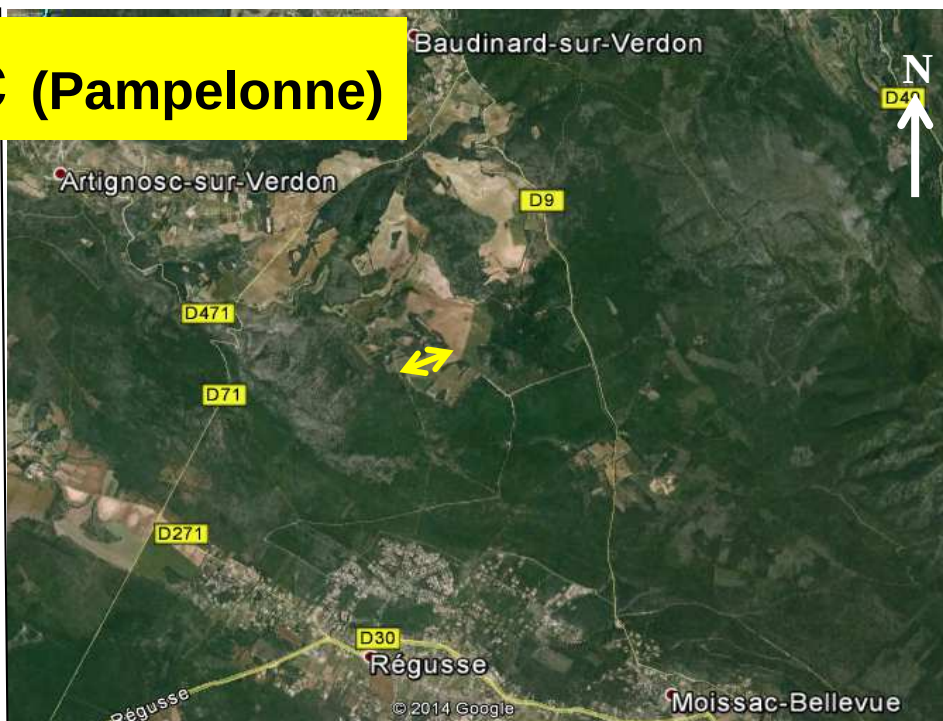
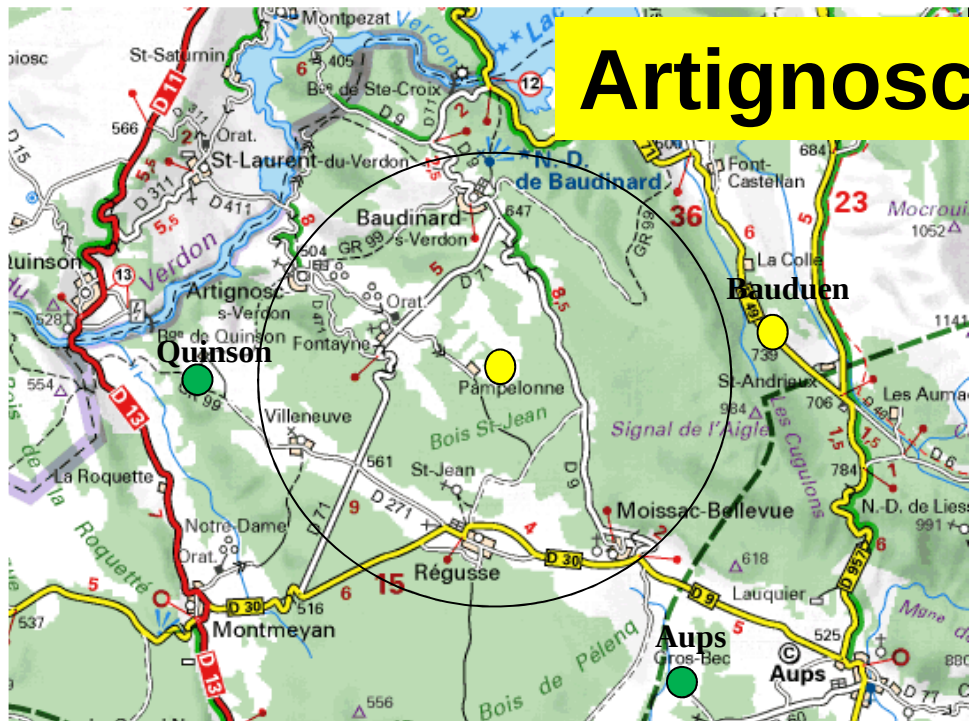
2 – Aups



View North-West

Flight Reconnaissance (06/2014)

Artignosc (Pampelonne)



Altitude :

580 m

N 43°41,083'
N 43°41'05''

E 006°08,100'
E 006°08'06''

Surface :

Herbe / Grass

Longueur / Length :

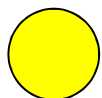
550 m

Orientation :

070°/250°

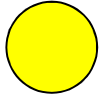
- Aerodrome Privé
- En légère montée vers le NE (QFU 070°)
- Atterrissage préférentiel vers le NE

- *Private Airfield*
- *Slightly upsloped to the NE (QFU 070°)*
- *Preferential landing to the NE*

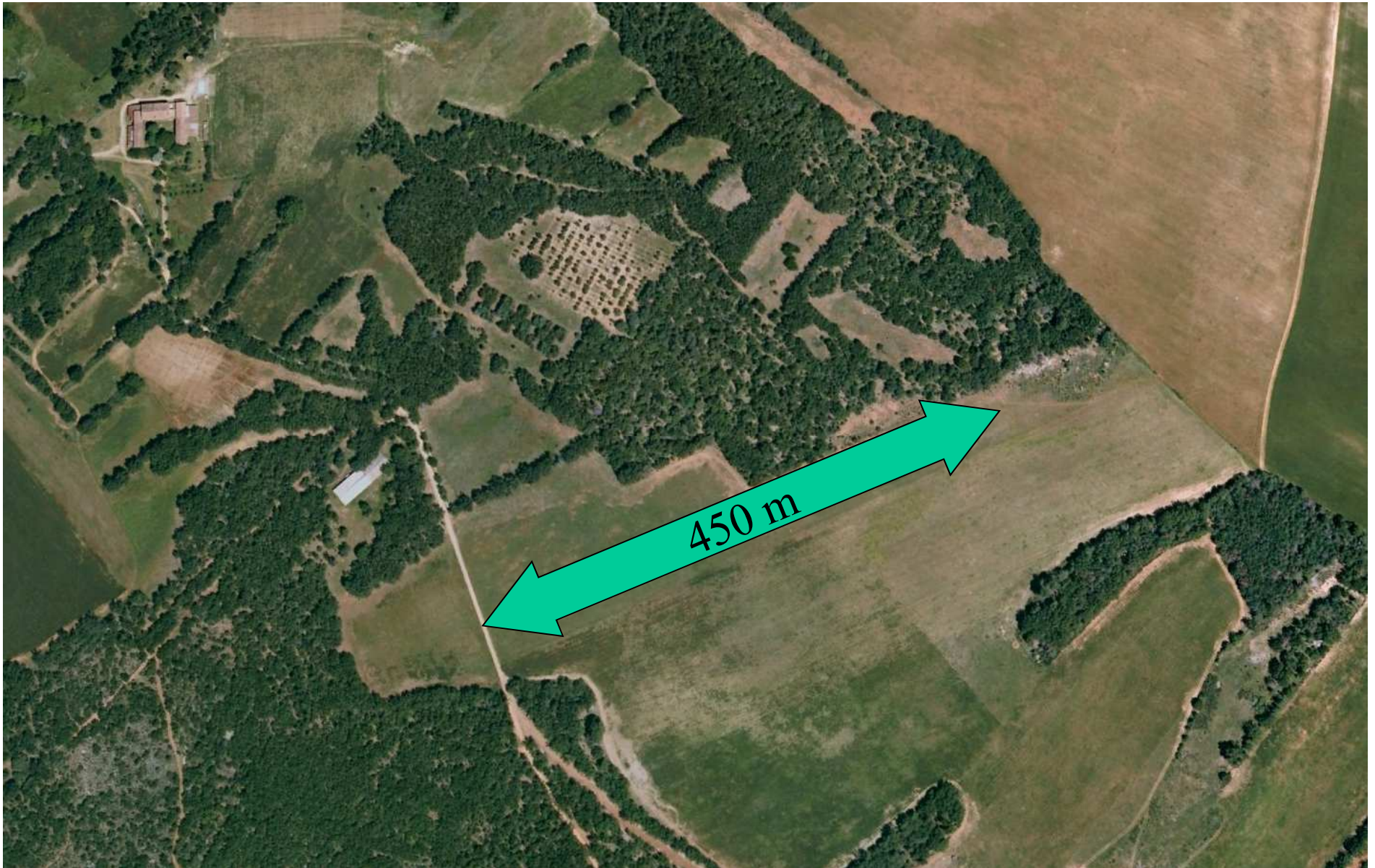


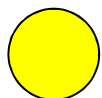
Artignosc (Pampelonne)





Artignosc (Pampelonne)



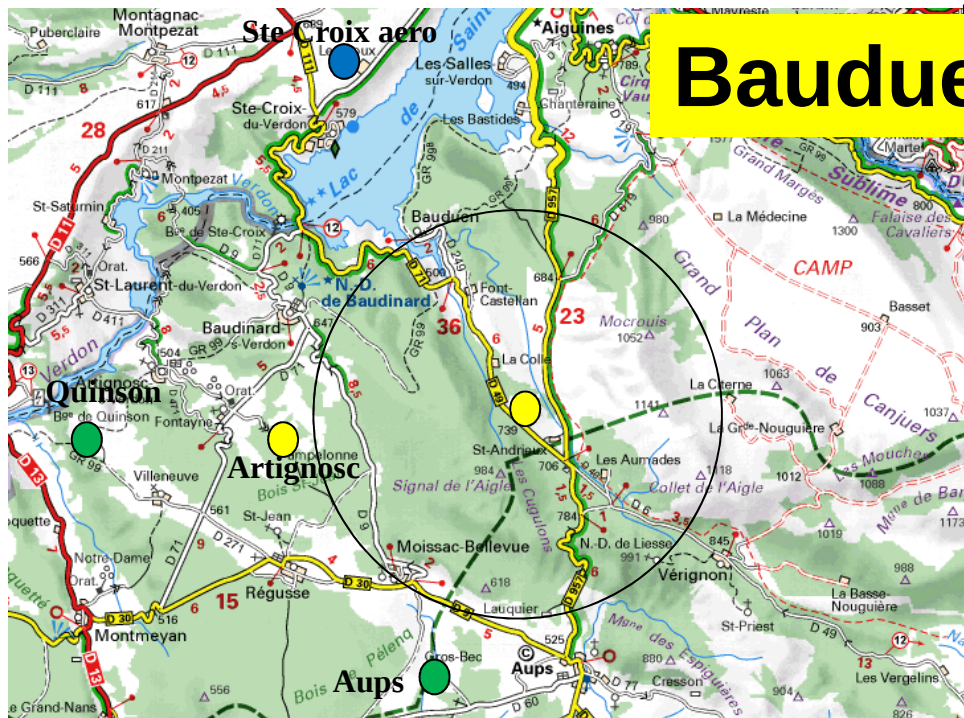


Artignosc (Pampelonne)



Flight Reconnaissance (06/2014)

Bauduen (D49)



Altitude :

710 m

N 43°41,507'
N 43°41'15"

E 006°12,544'
E 006°12'30"

Surface :

Cultures / Crops

Longueur / Length :

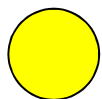
550 m

Orientation :

130°/310°

• A

• P



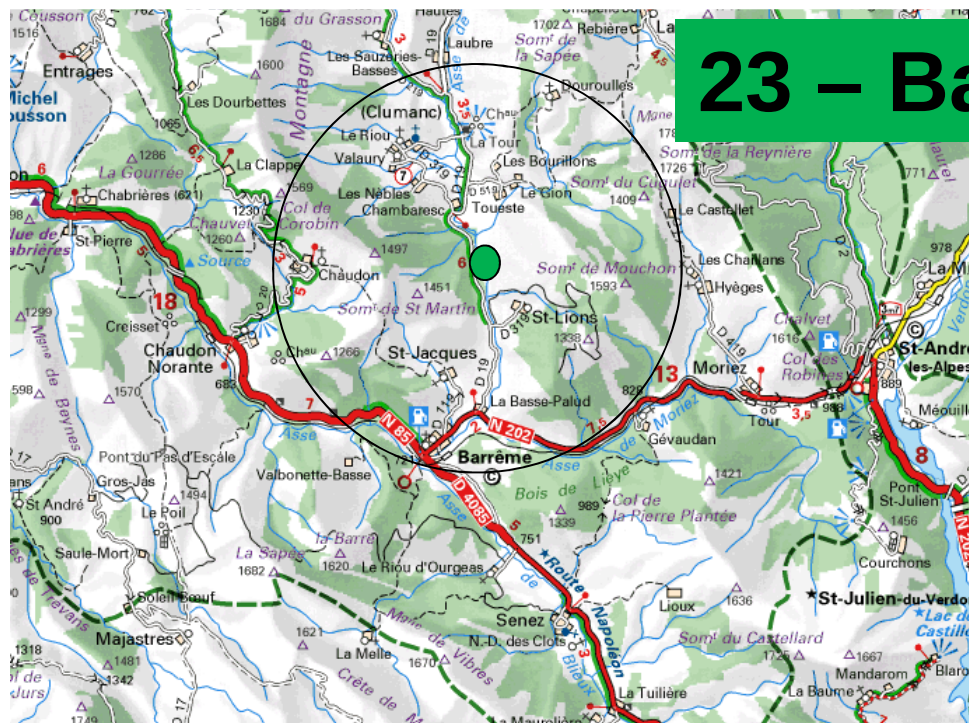
Bauduen (D 49)



View East

Ground Reconnaissance (05/2014)

23 – Barrême



Altitude : 780 m

N 43°59,545'
N 43°59'33"

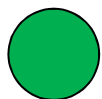
E 006°23,206'
E 006°23'12 "

Surface : Prairie / Meadow

Longueur / Length : 300 m

Orientation : 190°/010°

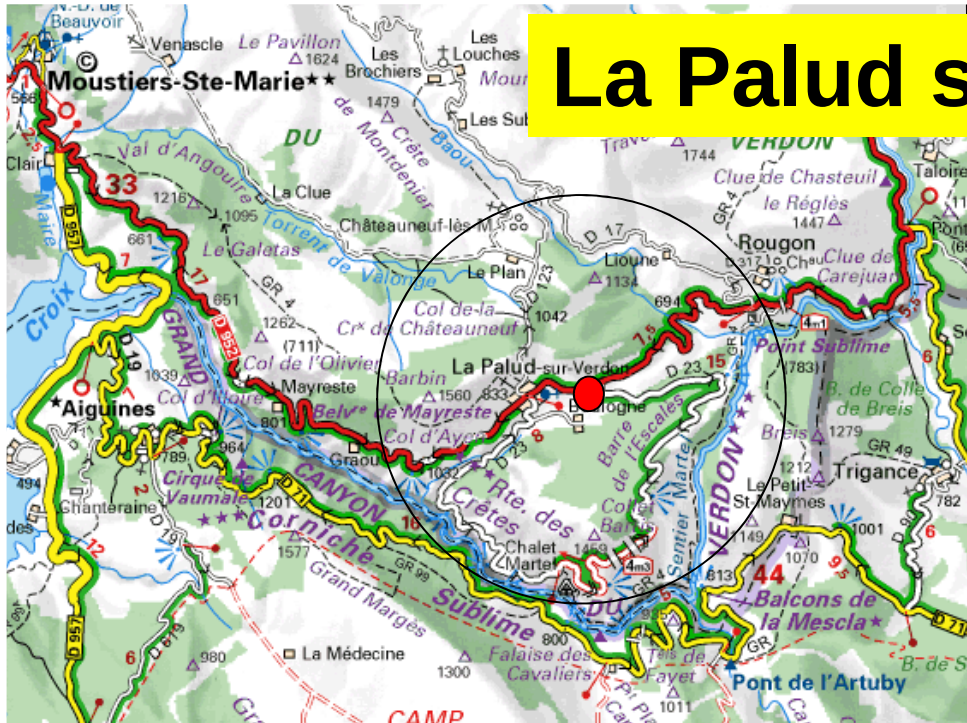
- Nombreux fossés à reconnaître impérativement à pied.
- Des balises délimitent l'extrémité sud du champ.
- Vent arrière coté Est.
- Atterrissage préférentiel face au Nord.
- Numerous ditches. Pre-walking inspection strongly recommended.
- Markers delimit the southern edge of the field.
- Downwind leg on the East side.
- Preferably land toward the North.



23 – Barrême



La Palud sur Verdon



Altitude : **890 m**

N 43°46,783'
N 43°46'47"

E 006°21,183'
E 006°21'11"

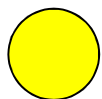
Surface : *Prairie / Meadow*

Longueur / Length : 300 m

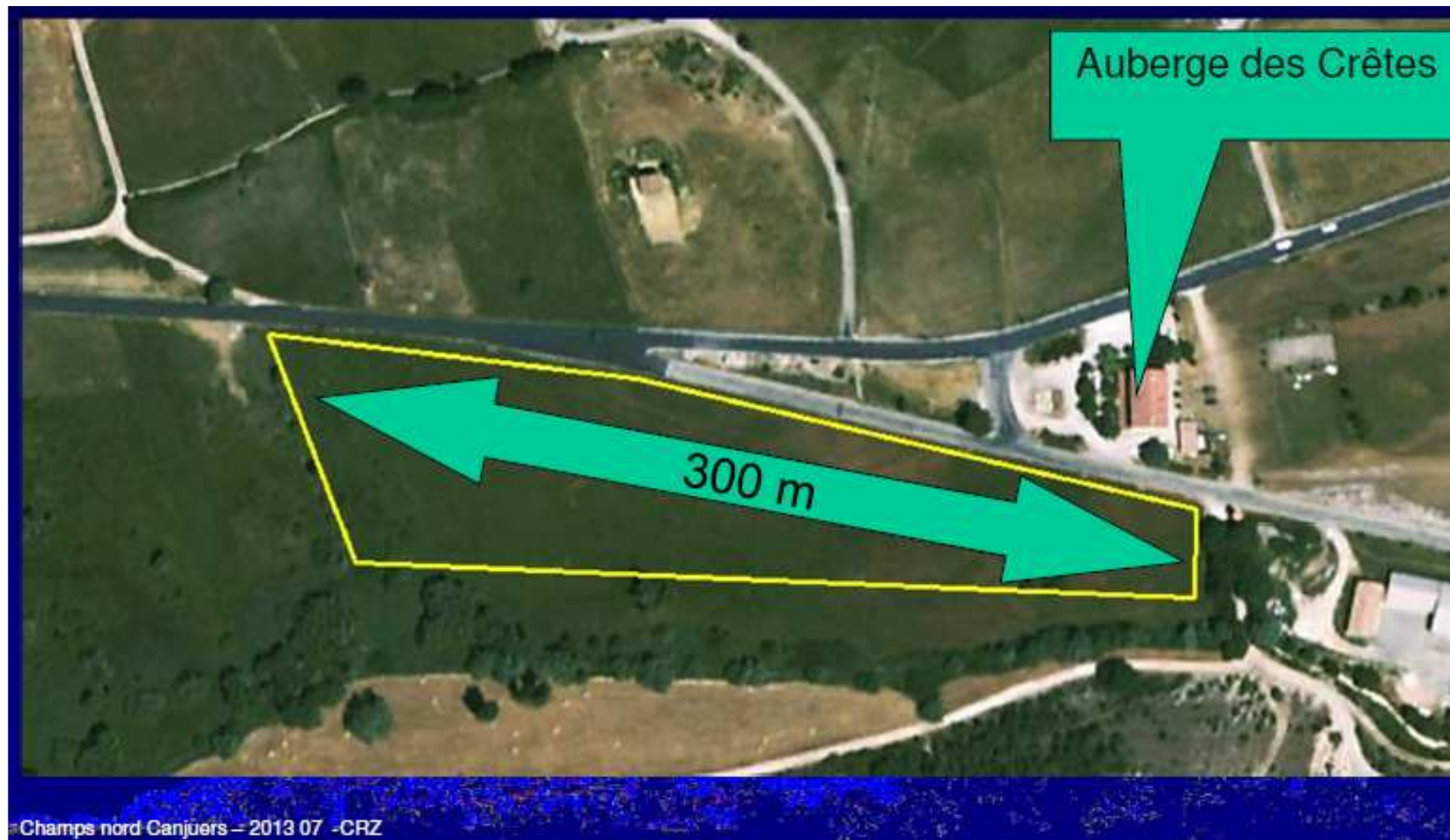
Orientation : 135°/315°

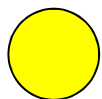
- Reconnaissance à Pied recommandée

- *Pre-walking inspection advisable*



La Palud sur Verdon





La Palud sur Verdon

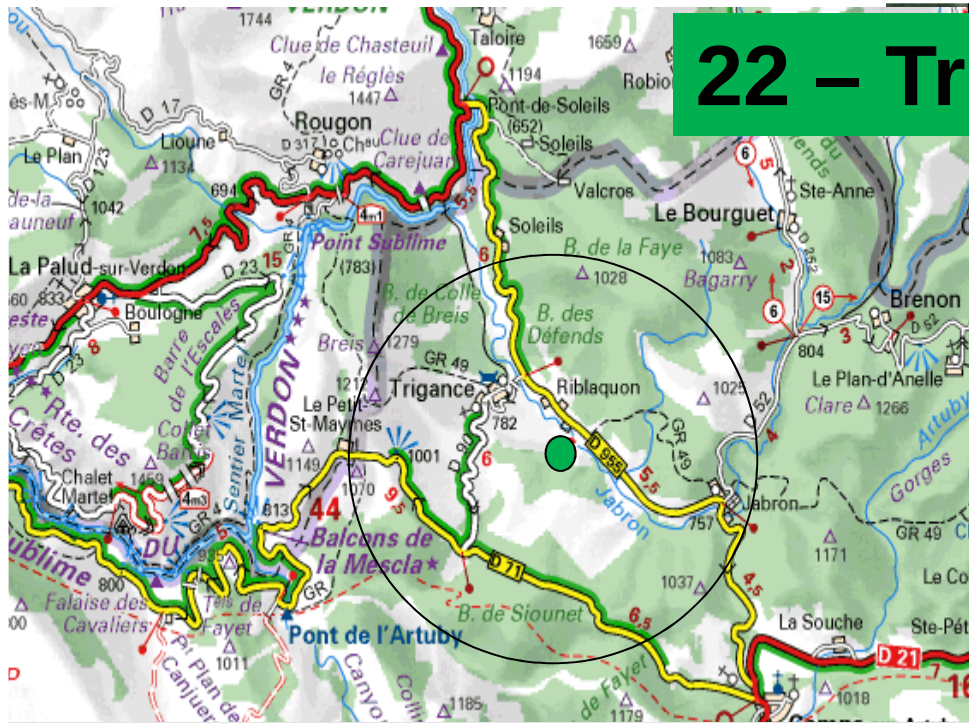
Auberge des Crêtes



État le 20 07 2013

Champs nord Canjuers – 2013 07 -CRZ

22 – Trigance



Altitude :

740 m

N 43°45,290'

N 43°45'17"

E 006°27,300'

E 006°27'18"

Surface :

Prairie / Meadow

Longueur / Length :

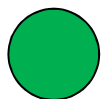
400 m

Orientation :

135°/315°

- Reconnaissance à Pied recommandée

- *Pre-walking inspection advisable*



22 – Trigrance



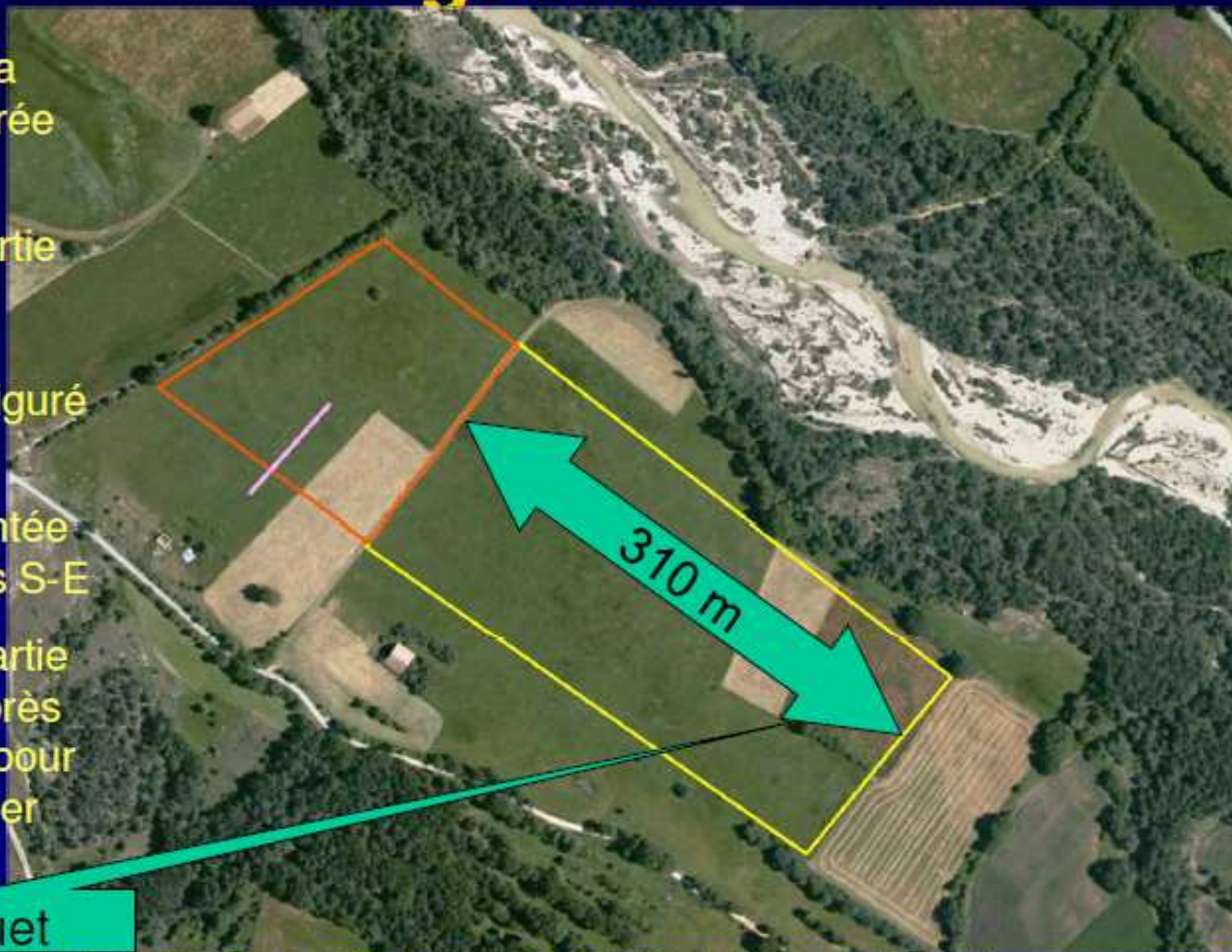
View from Geoportail

22 – Trigance

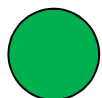
Trigance

Vue satellite 2008

- Utiliser de préférence la partie entourée en jaune.
- Dans la partie entourée de orange, fort contre-bas figuré en rose.
- Légère montée dans le sens S-E
- Dans sa partie sud, poser près du bosquet pour éviter un léger dévers



Bosquet

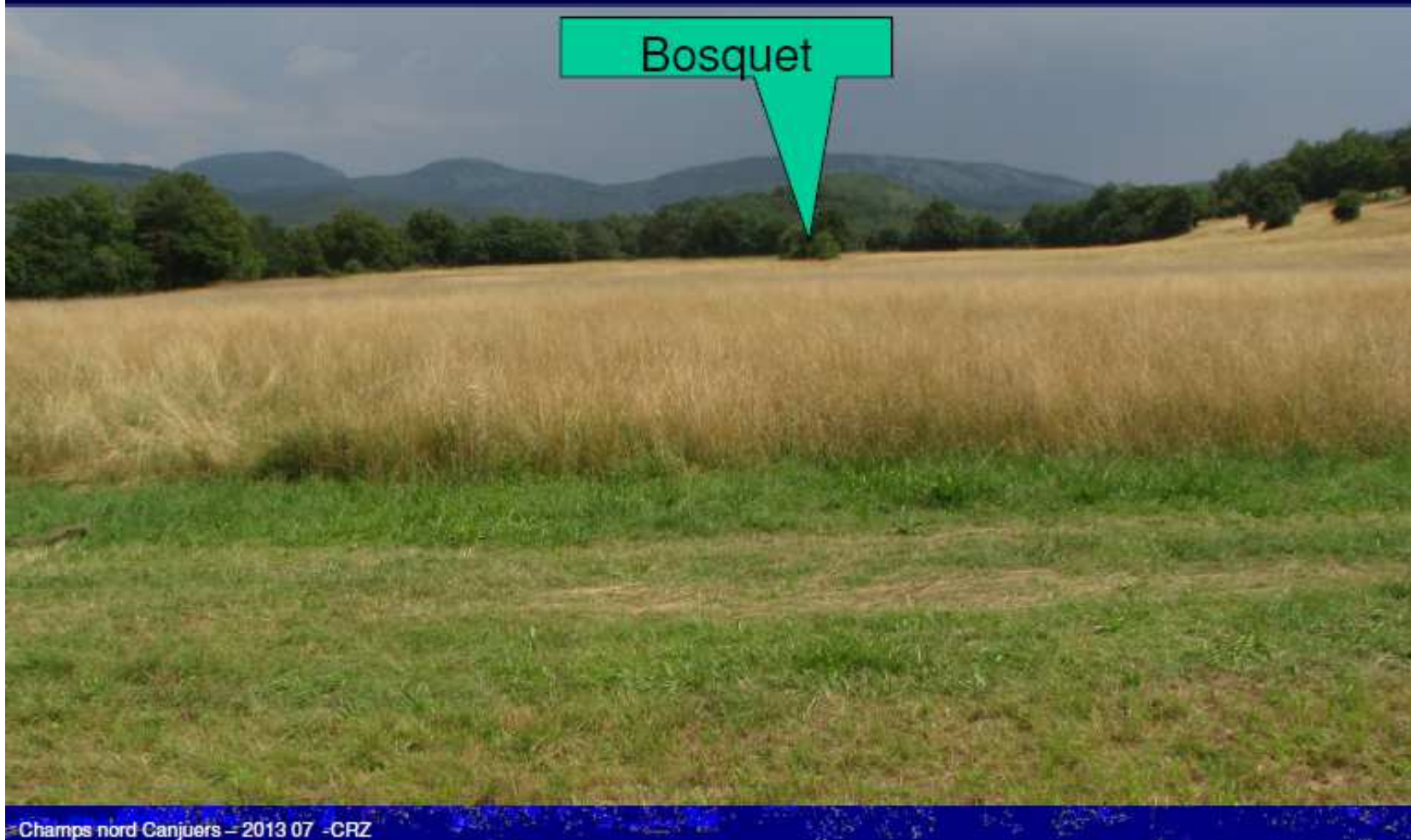


22 – Trigrance

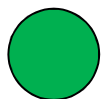
Trigrance

Vue vers S-E 20 Juill. 2013

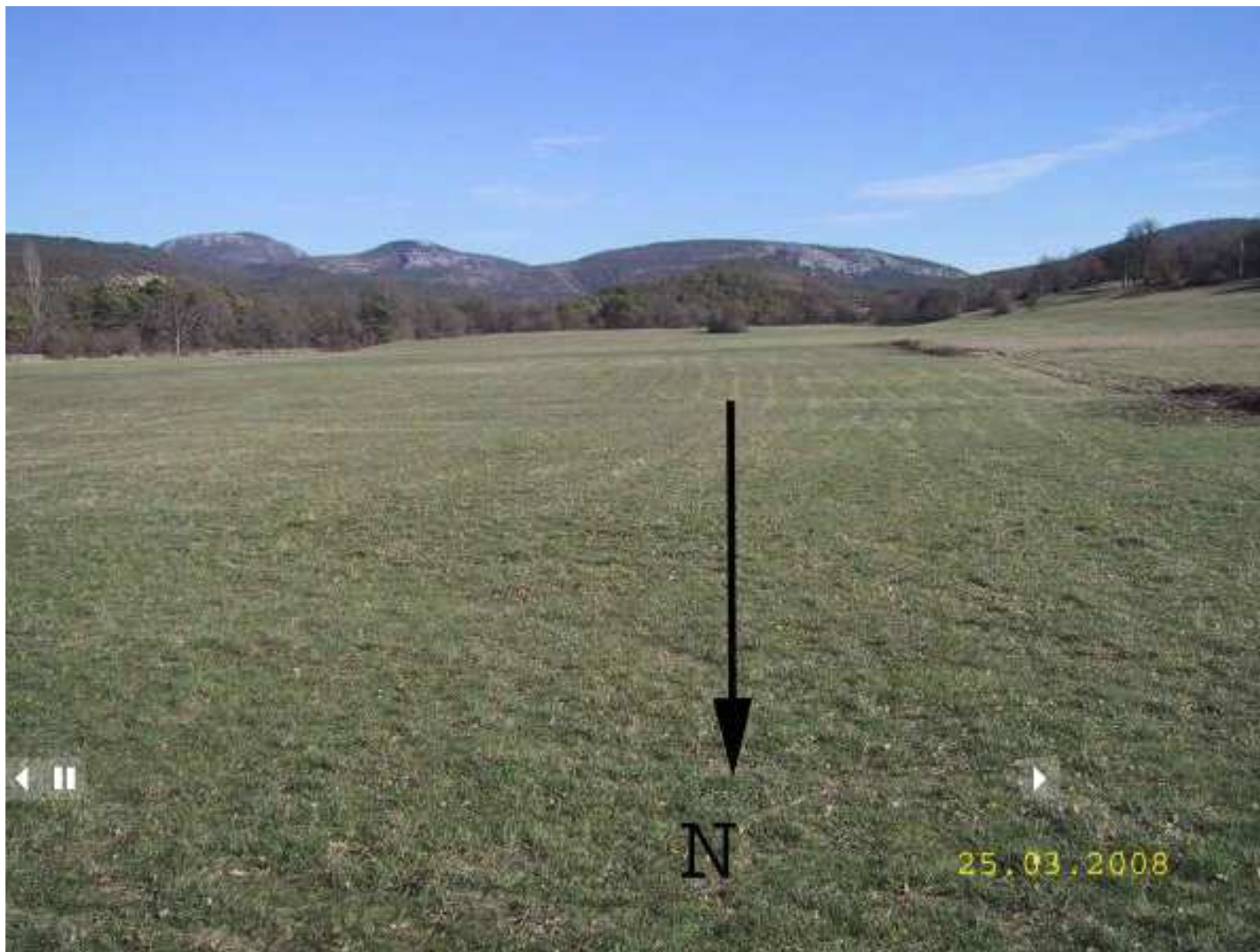
Bosquet



Champs nord Canjuers – 2013 07 -CRZ



22 – Trigance



Ground Reconnaissance 03/2008