



AAPCA - Aérodrome - F-83440 Fayence-Tourrettes

Tél: +33 (0)4.94.76.00.68

Fax: +33 (0)4.94.84.14.81

www.aapca.net

Consignes Locales Club

Aérodrome et Procédures

Saison 2024



AAPCA - Aéroport - F-83440 Fayence-Tourrettes

Tél: +33 (0)4.94.76.00.68

Fax: +33 (0)4.94.84.14.81

www.aapca.net

- Avertissement -

L'adhésion à l'A.A.P.C.A. vaut acceptation :

- Des Statuts de l'AAPCA
- Du règlement intérieur de l'AAPCA
- Des consignes Locales de l'AAPCA
- De la Charte de Bonne Conduite FFVP
- Des exigences et recommandations de Sécurité FFVP

ÊTRE EN REGLE ET ÊTRE COMPETENT

Avant chaque vol, le Commandant de Bord doit se poser deux questions :

- 1. Suis en règle ? (Statut à vérifier dans GESASSO et sur NESTOR)**
- 2. Si oui, suis-je réellement **compétent** et **entraîné** , à l'instant donné, pour réaliser le vol que j'envisage ?**

C'est-à-dire, suis-je capable de le mener à bien dans des conditions normales de sécurité, en intégrant tous les paramètres : compétence générale, entraînement récent et suffisant, connaissance de la machine, connaissance de la zone des vols et des dégagements, état physique et psychologique.

**Appliquer le Règlementation, c'est Obligatoire
Être Responsable, c'est Indispensable**

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.

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***



Circulaire n° CIR12-295 du 31 mai 2012

Généralités

- Ce document constitue le recueil de consignes Locales à l'usage des membres permanents et temporaires de l'AAPCA.
- Par son inscription annuelle, chaque membre du club s'engage à prendre connaissance des présentes consignes et à les appliquer dans toute la mesure du possible (*sauf impératif de sécurité dument justifié*).
- L'objet de ces consignes est de donner un aperçu général de l'organisation de l'activité aérienne, ainsi que des procédures de fonctionnement et de sécurité associées à l'utilisation de l'aérodrome.

Généralités

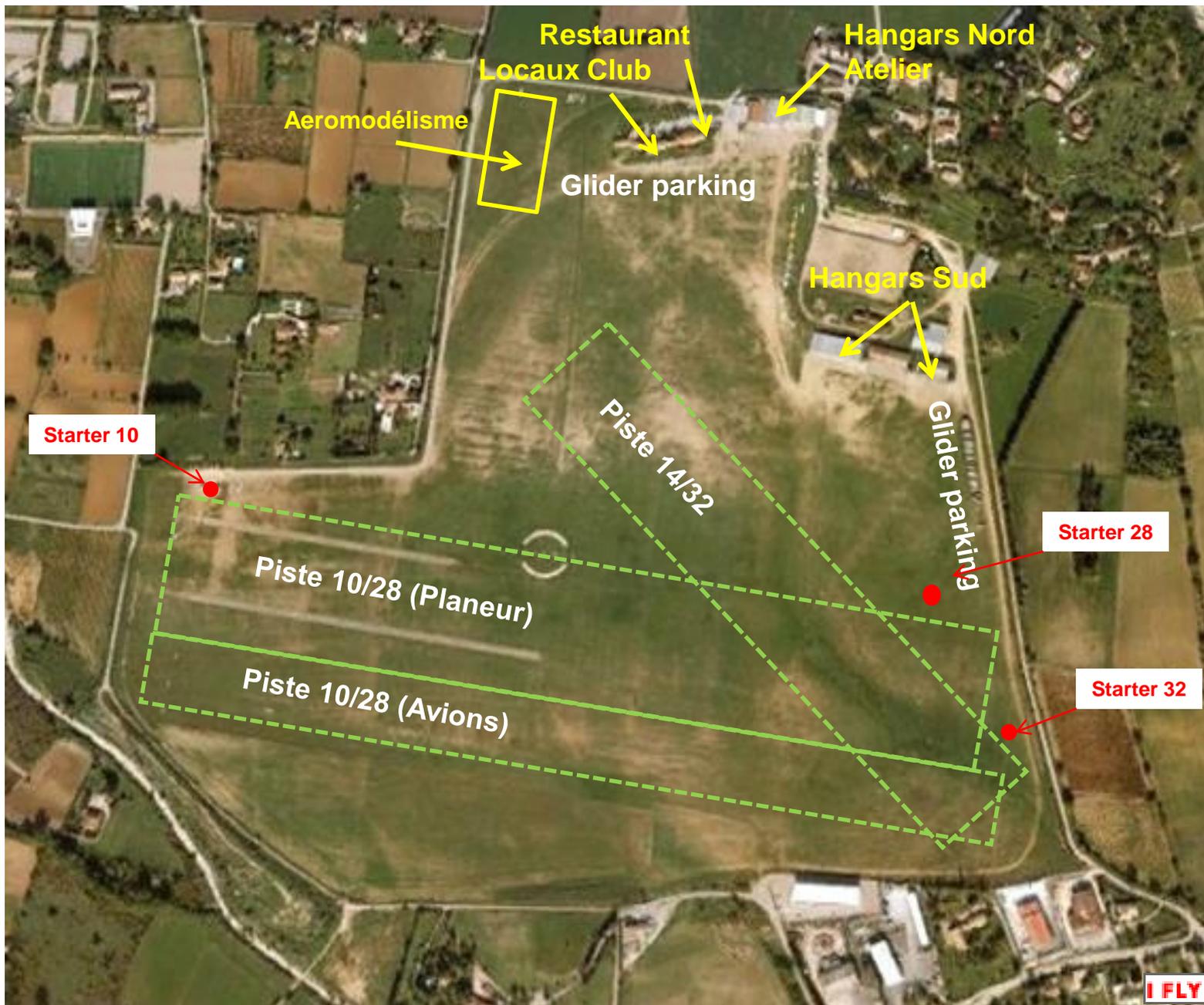
- Fayence est un aérodrome non contrôlé, ouvert à la Circulation Aérienne Publique (C.A.P.).
- Respecter les procédures et les circuits standards. Eviter les approches basses ou directes, lorsque c'est possible.
- **Les « Passages » type compétition sont interdits**
- Contacts :
 - Yann Sentis : **Chef-Pilote**
 - Email: chef-pilote@aapca.net
 - Tel Portable : +33 (0)7 66 32 76 44

Exigences de Sécurité F.F.V.P.

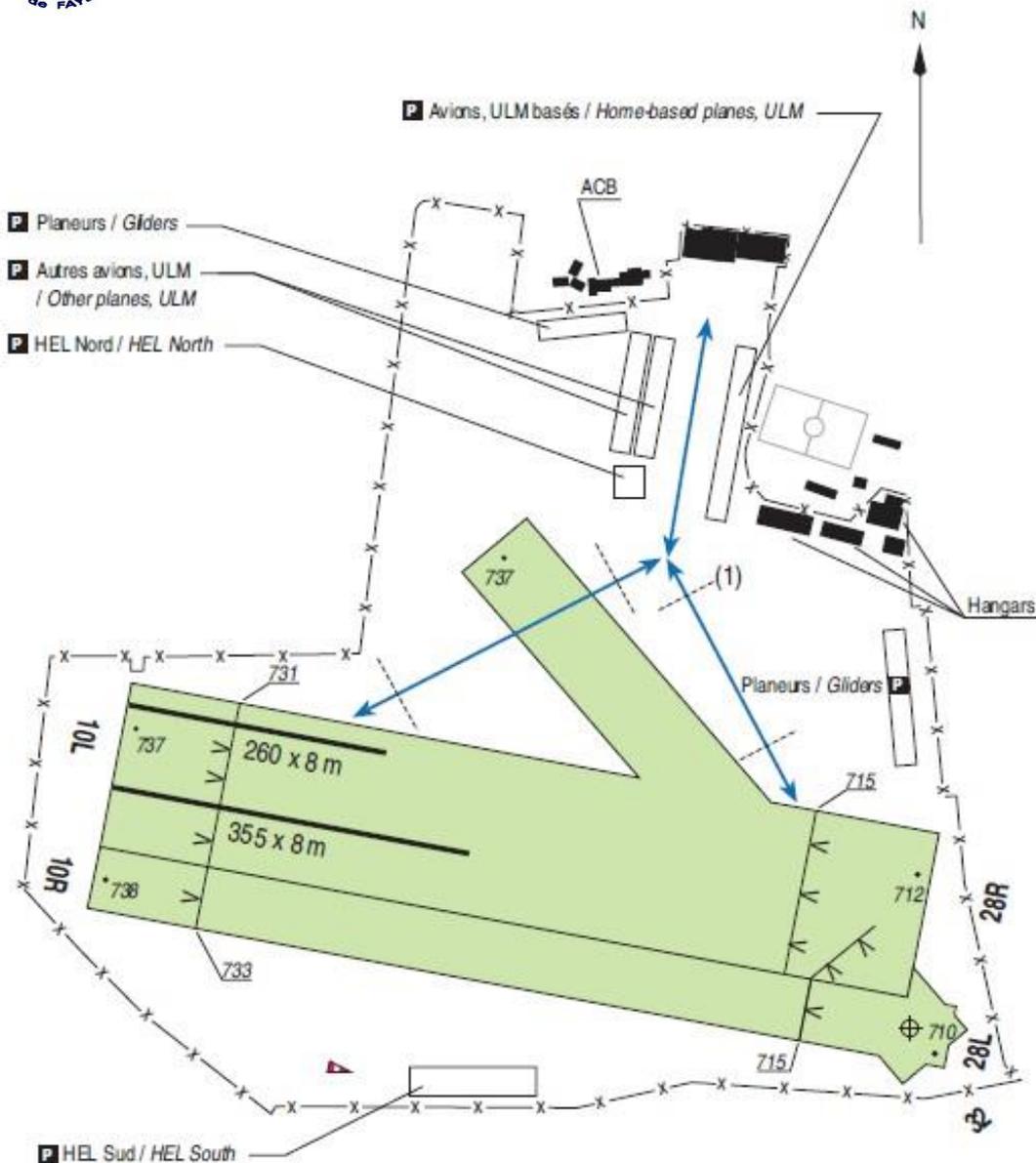
- FLARM (ou tout autre matériel compatible)
- Marquages Haute Visibilité (nez, bouts d'ailes et dérive)



Lima Charly 2018 ©



Plan de l'Aérodrome



- **Piste principale “Planeur” :**
10L/28R, 800m herbe, Alt. 225m
- Bandes additionnelles pour décollage RWY10
 - Petite dure : 260 m
 - Grande dure : 355 m
- **Atterrissage “normal” RWY10 :**
- Herbe et Grande dure
- **Atterrissage Petite Dure :**
sur autorisation du Starter Uniquement

(1) Point d'arrêt si décollage sur axe non matérialisé 269°
Holding point in case of TKOF along non delimited 269° axe

Organisation Journalière

(Tout pilote)

- **La veille:** Inscription des intentions de venue sur Nestor pour les élèves pilotes et les pilotes – mentionner une réservation de l'oxygène
- **Arrivée au Club :**
 - Vérification situation administrative sur Gesasso et compte pilote (N.E.S.T.O.R. est accessible en salle de briefing)
 - **Demande de Planeur :** en salle de Briefing, auprès du Chef-Pilote entre 9h00 and 9h20
- **Briefing** (Meteo, Espace Aérien, Sécurité) : 9 h 30 Local
- **Avant Décollage :** Passer au starter pour donner son nom, son code et son n° de parachute
- **Après Atterrissage :** Passer au starter pour vérifier ses temps de décollage, d'atterrissage et de remorquage. **Signature OBLIGATOIRE de la planche de vol.** *Sans cette signature, aucune réclamation ultérieure n'est admise*

Organisation Journalière

(Pilote volant sur planeur club)

- **Après le Briefing :**
 - Pilote Circuiteur : Remplir l'ordre de mission et le faire viser par le Chef Pilote (mentionner obligatoirement le nom du dépanneur)
 - Déposer son parachute et sa batterie dans le Starter
 - Se rendre aux hangars et participer à la mise en piste
- **Préparation du Planeur avant la mise en piste :**
 - Nettoyage des ailes et de la verrière
 - Installer parachute et batterie
 - Faire la visite pré-vol, vérification du Flarm et l'essai radio
- **En piste :**
 - Amarage du planeur sur les plots ad-hoc
 - Enlever le trolley et mettre la housse de verrière

Organisation Journalière

(utilisateur de planeur privé)

- **Préparation du Planeur :**
 - S'assurer du bon fonctionnement de votre Flarm (diagramme de réception)
 - Pilote Circuiteur : Remplir l'ordre de mission (mentionner obligatoirement le nom du dépanneur)
- **Avant décollage :**
 - Passer voir le Chef-Pilote (ou son représentant) pour prendre les consignes journalières
 - Passer au starter pour donner vos nom, code pilote et immatriculation planeur

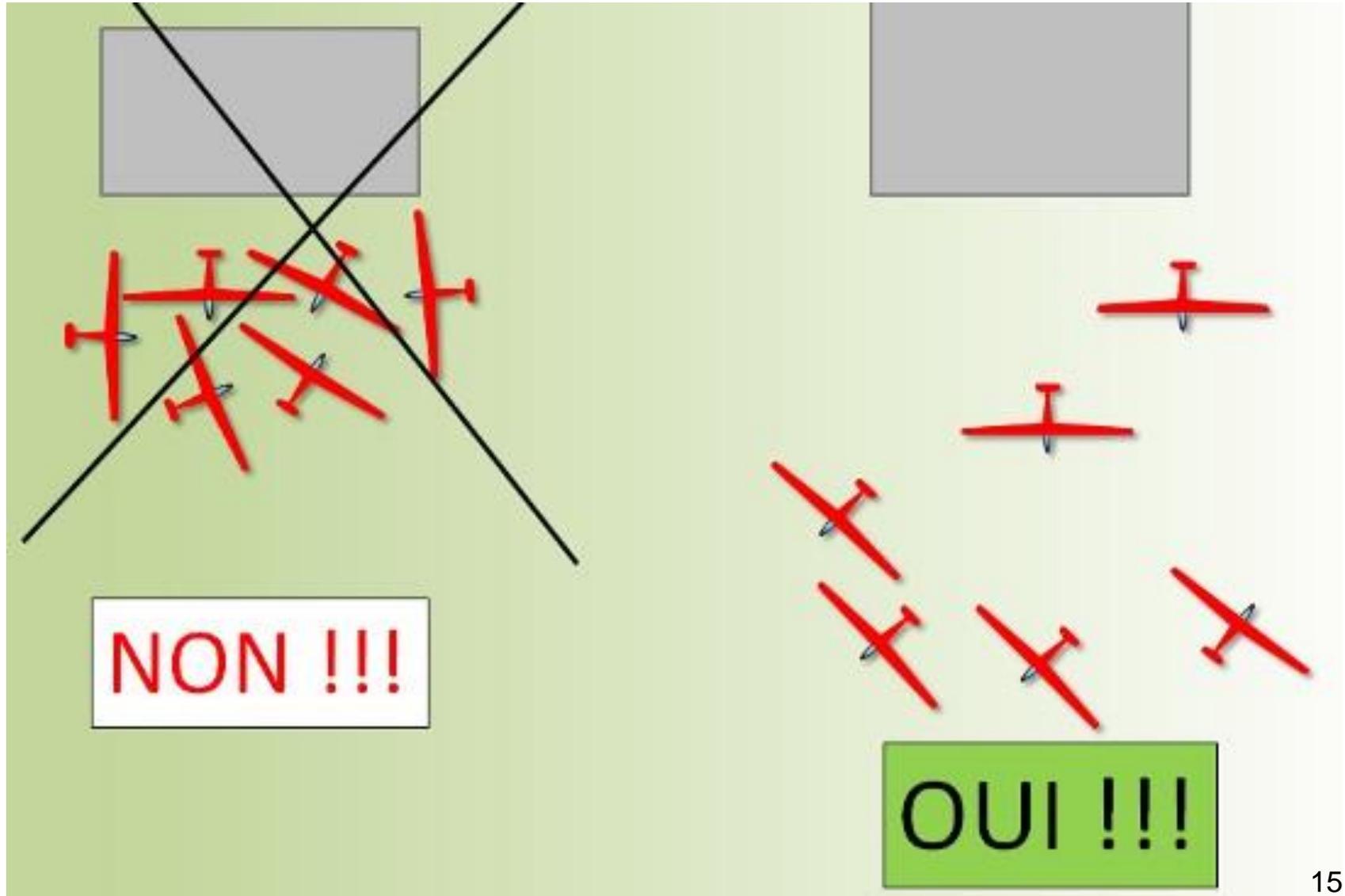


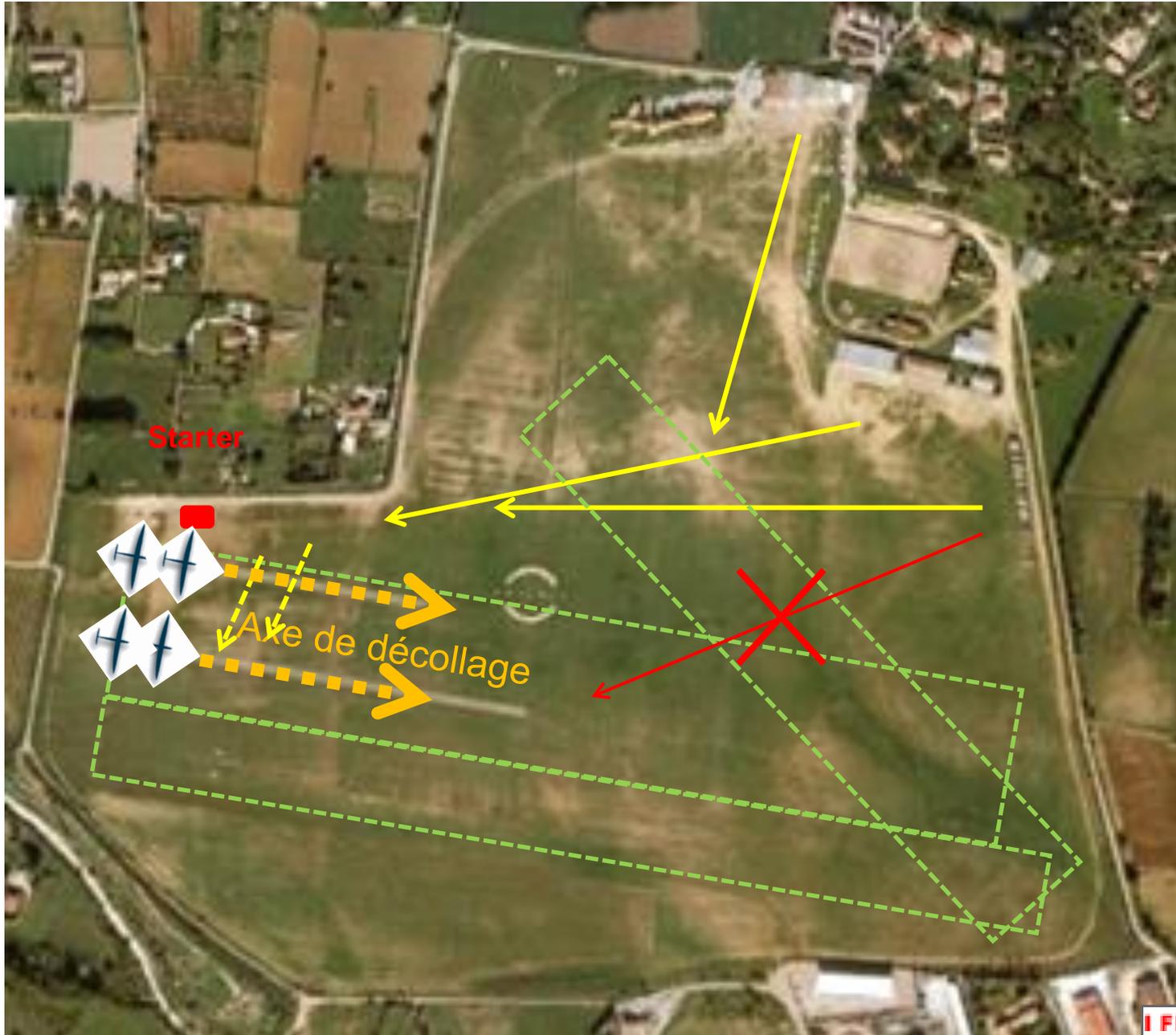
Organisation Journalière

(utilisateur de planeur privé)

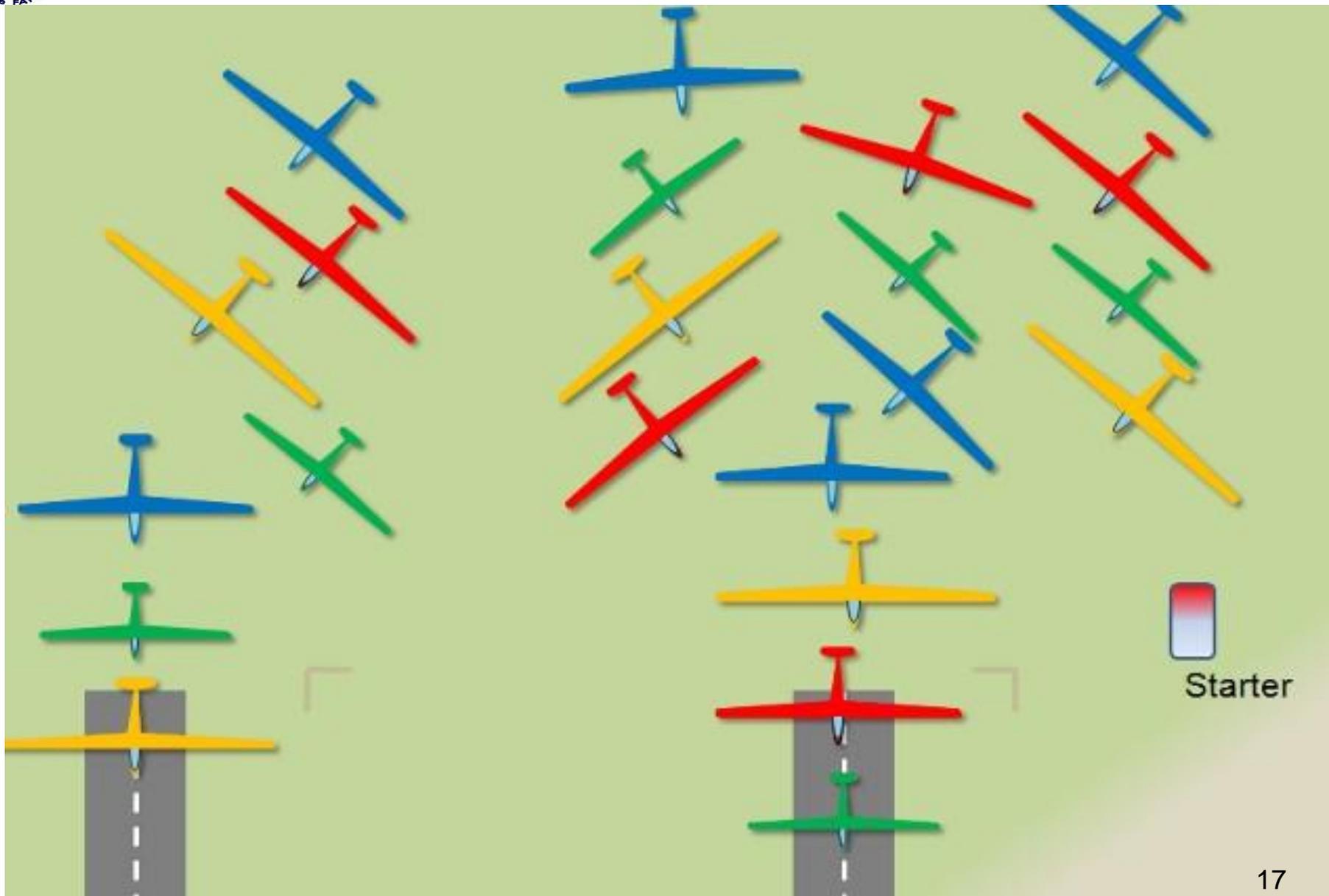
- **Planeur à décollage autonome :**
 - Pas de décollage piste 32 pour les Biplaces. Utilisation Remorqueur obligatoire

3 personnes pour sortir ou rentrer un Planeur





Mise en Piste 10



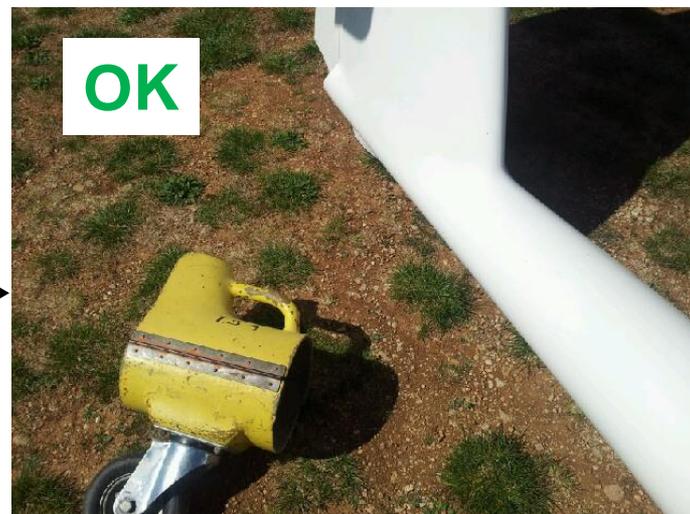
Consignes Piste



merci de nous aider
à préserver le matériel
en évitant
les situations à risque !



Le Trolley



La verrière



Le Parachute



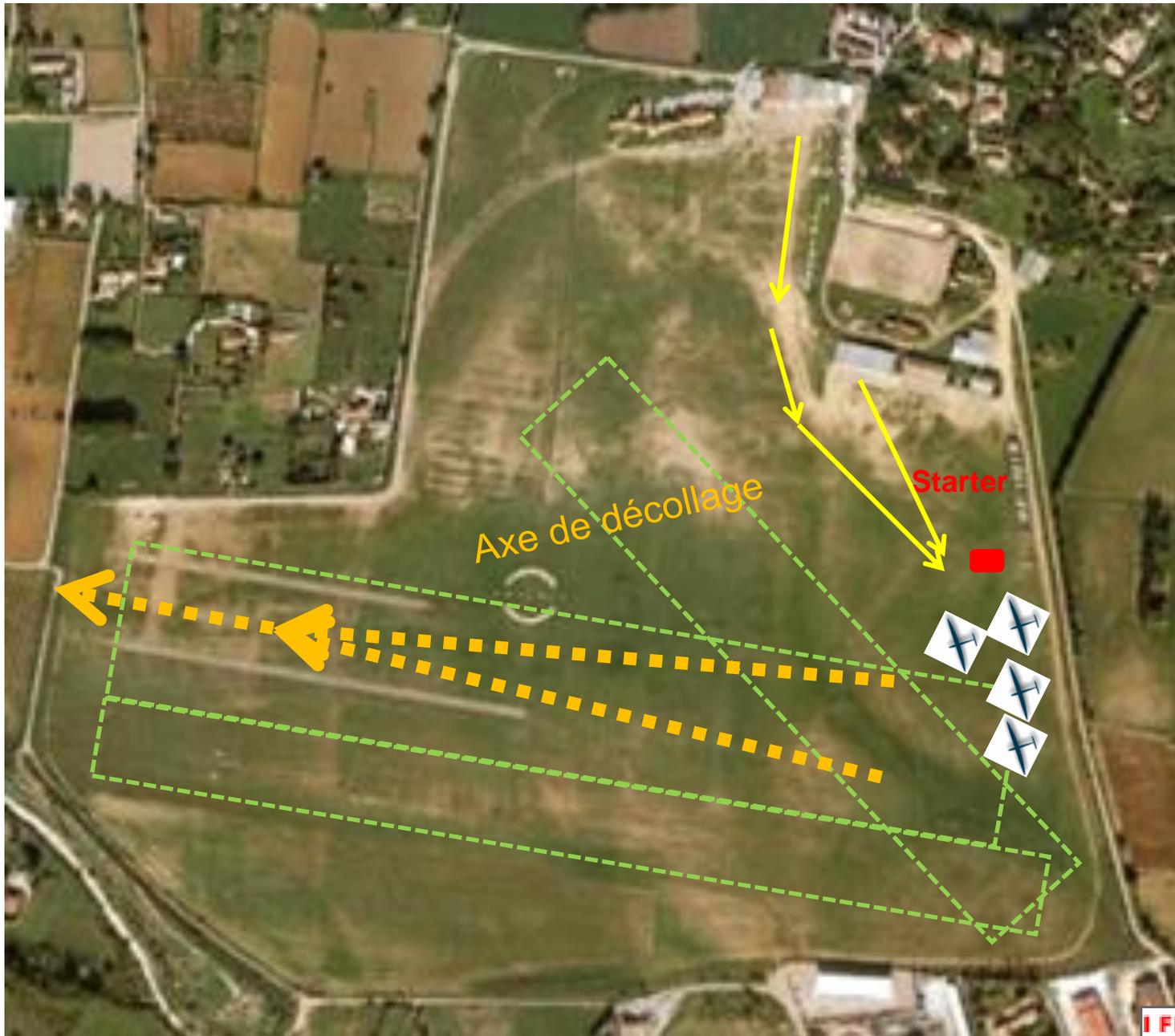
**Parachute sur le manche
= Émission radio
permanente**

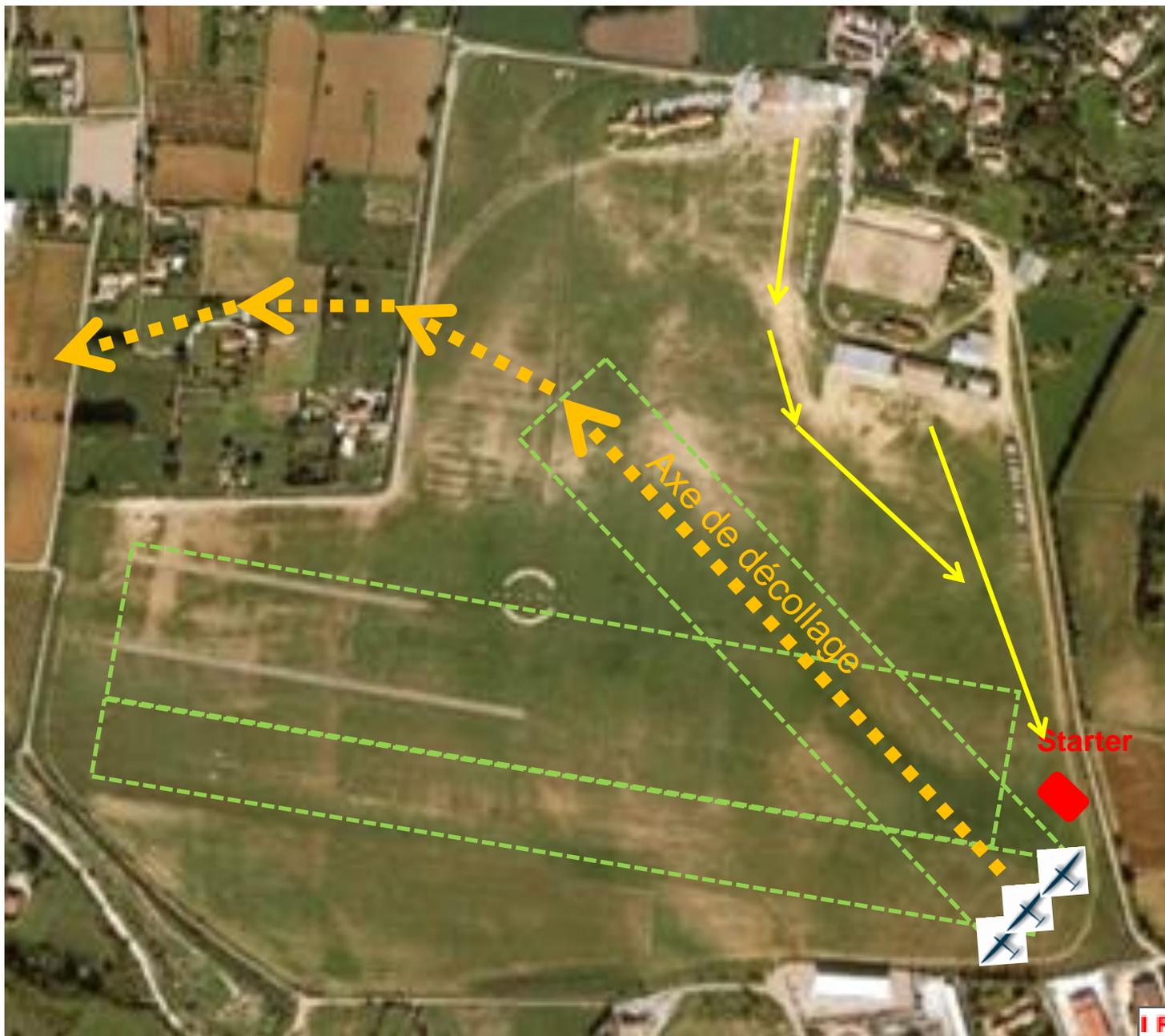
Inspection « Prévol » du Parachute



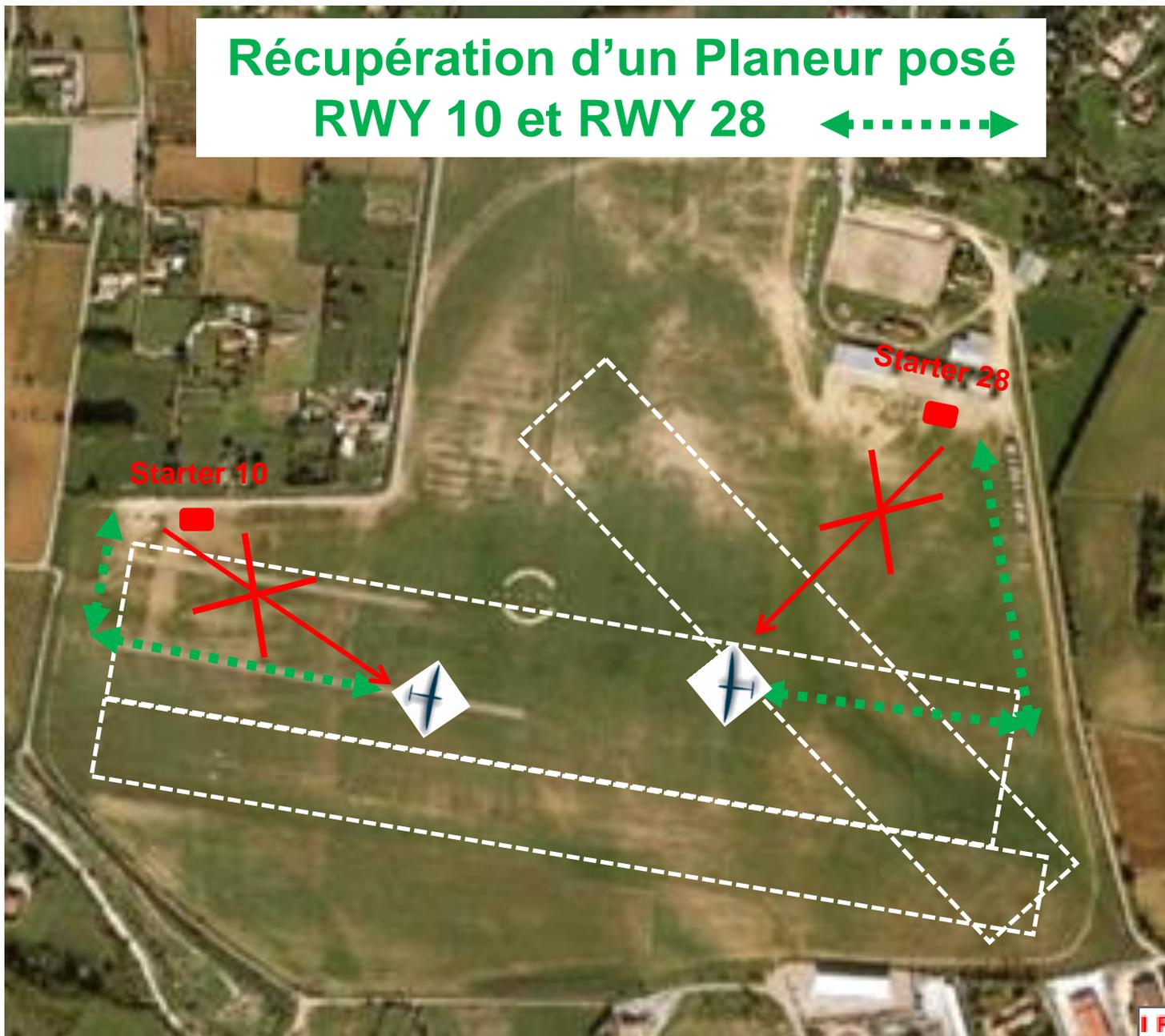
Planeur aligné = Trolley enlevé !

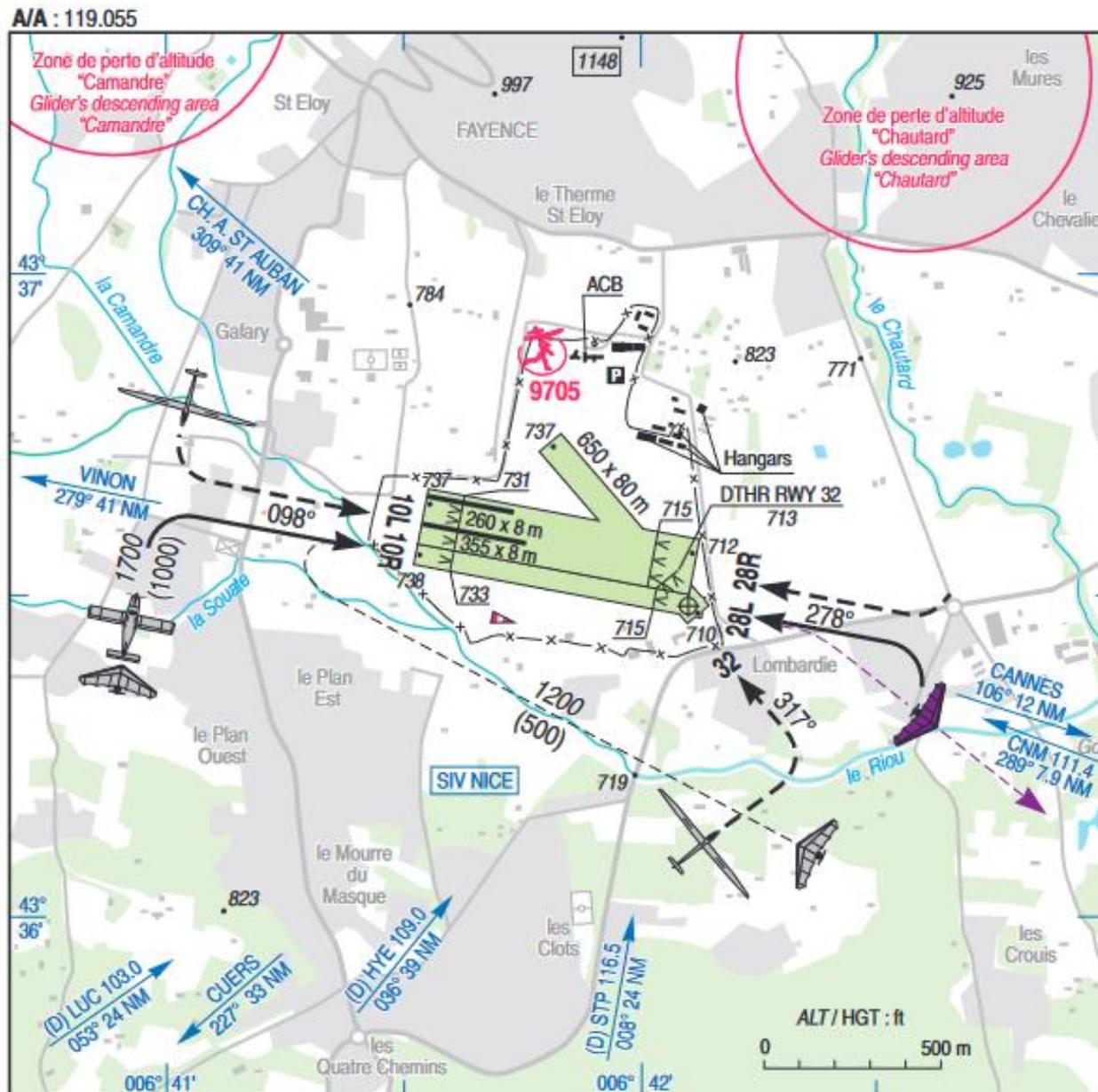






Récupération d'un Planeur posé RWY 10 et RWY 28 ←.....→





Procedure Radio au décollage

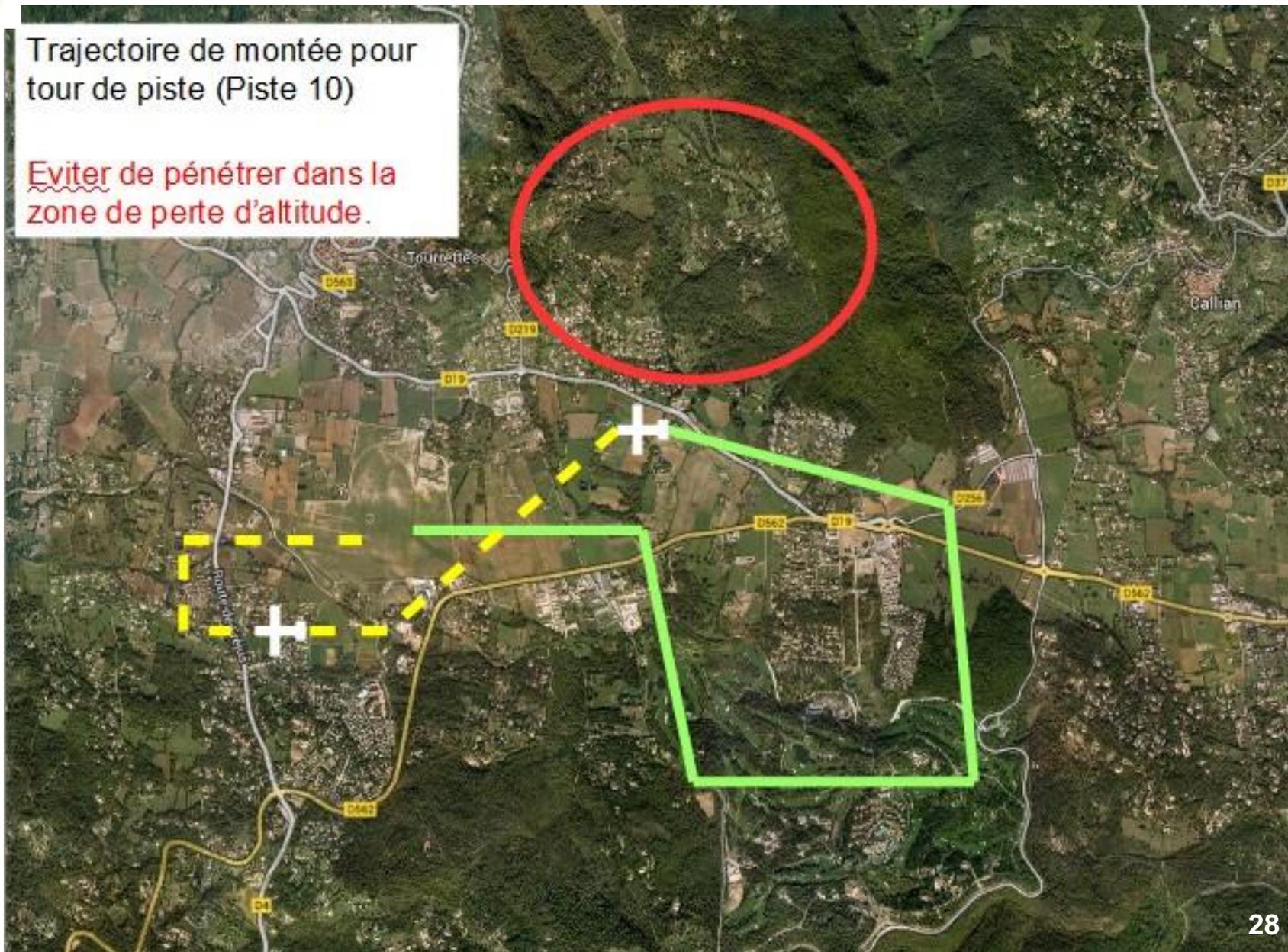
- Quand**
et
et
- 1) C.R.I.S. effectué
 - 2) Câble tendu
 - 3) Aérofreins rentrés et verrouillés

Alors

- Vous levez le pouce pour faire lever l'aile
- Le "porte plume" met vos ailes à l'horizontale
- Vous annoncez :
Fayence, "votre Indicatif",
Aérofreins rentrés et verrouillés
Prêt au décollage
- Planeur Autonome :
Fayence, "votre Indicatif",
Décollage autonome piste "XX"

Trajectoire de montée pour
tour de piste (Piste 10)

Eviter de pénétrer dans la
zone de perte d'altitude.



Trajectoire de montée pour
la Carrière ou la Goranne
(Piste 10)

Eviter de pénétrer dans la
zone de perte d'altitude.





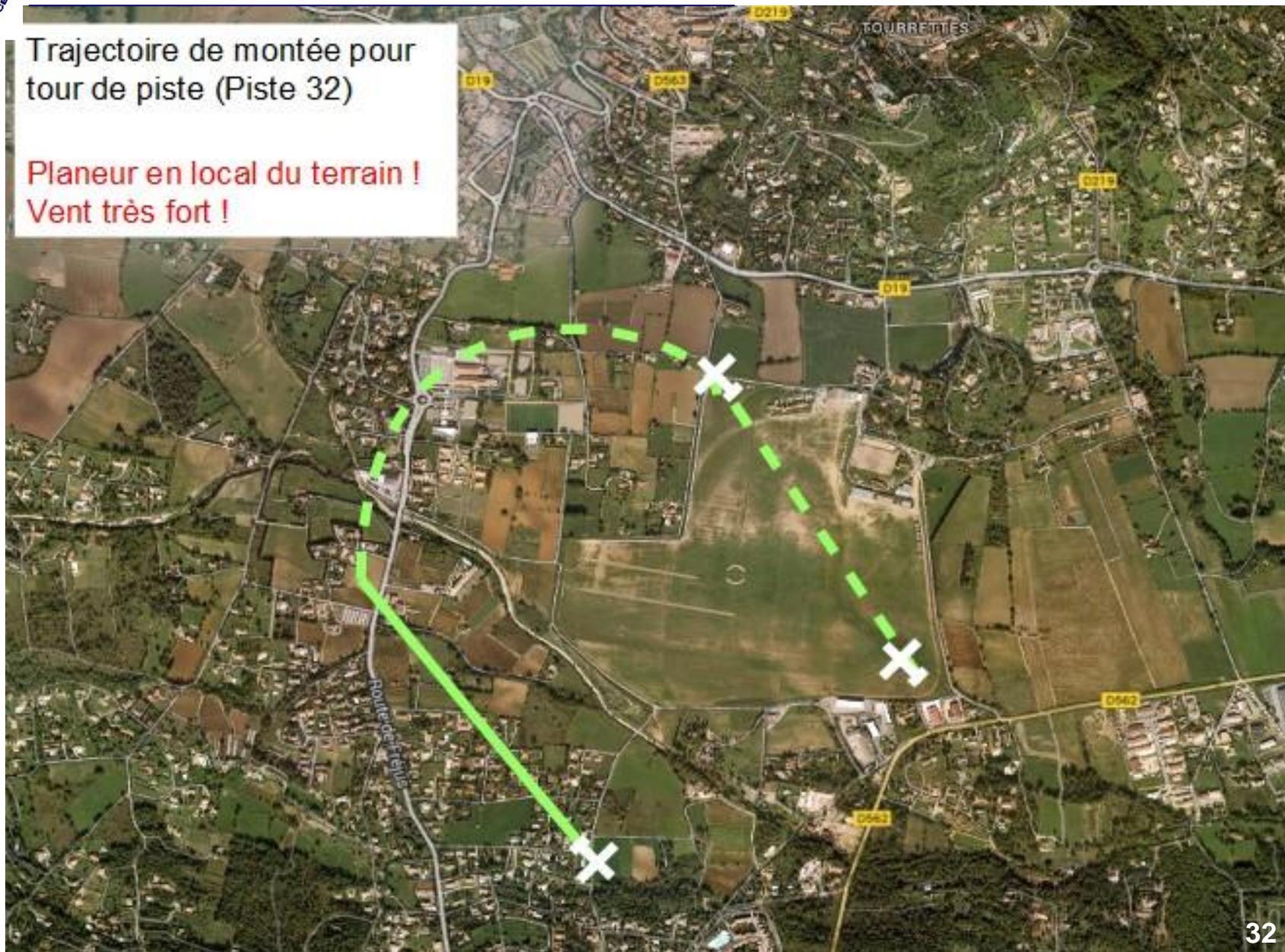


Trajectoire de montée pour
tour de piste (Piste 28)

Planeur en local du terrain !

Trajectoire de montée pour
tour de piste (Piste 32)

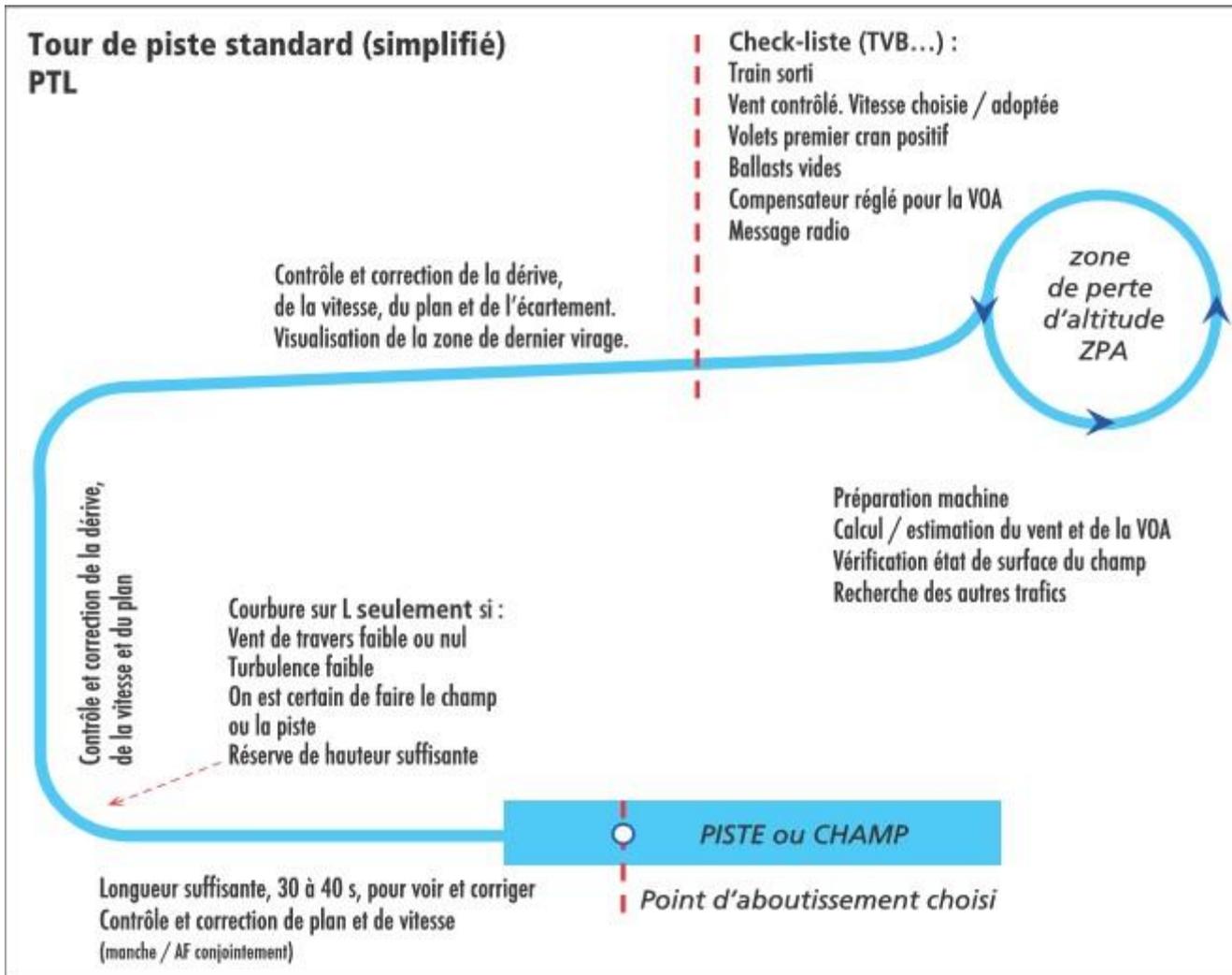
Planeur en local du terrain !
Vent très fort !



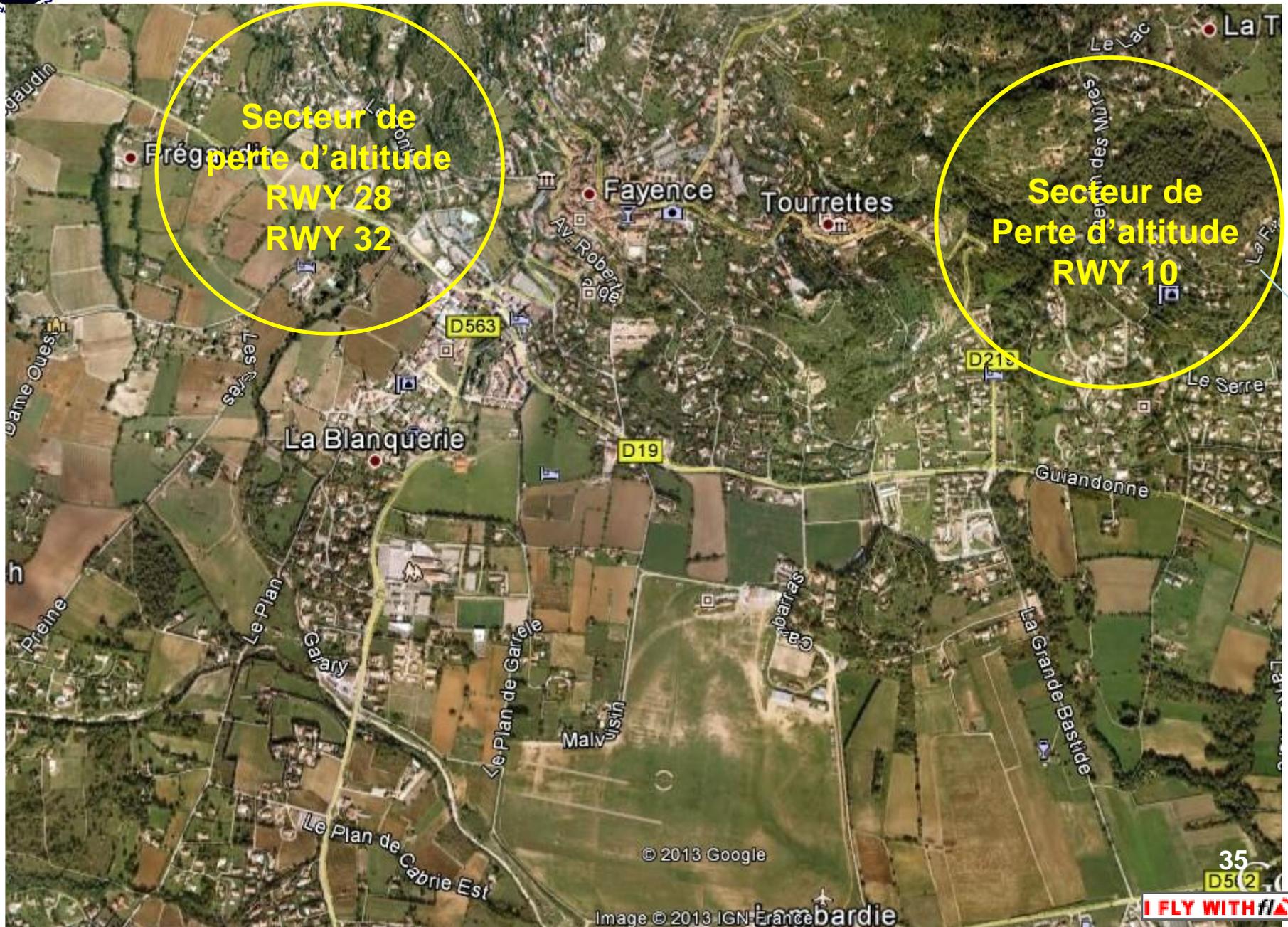
Procédure Radio « En vol »

- **Sortie du Local** (au Nord du Lachens ou à l'Ouest de Bargemon) :
 - **Fayence, “Indicatif”** > je passe sur la fréquence circuit
- **En vol** (local ou circuit) – Vacation toutes les 30 mn
 - **“Indicatif”** > “Position”, “Altitude”, “Vario ou Direction”
- **Retour de Circuit** (Niveau Lachens ou Bargemon) :
 - **Fayence, “Indicatif”** > Retour en local Fayence
- **Transit avec Contact d'un Organisme de la Circulation Aérienne :**
 - **Se conformer à la Phraséologie “Vol à Voile” réglementaire**
 - Spirale,
 - Plané Direct,
 - Transit en Cheminement
 - Altitude/Hauteur Mini et Maxi

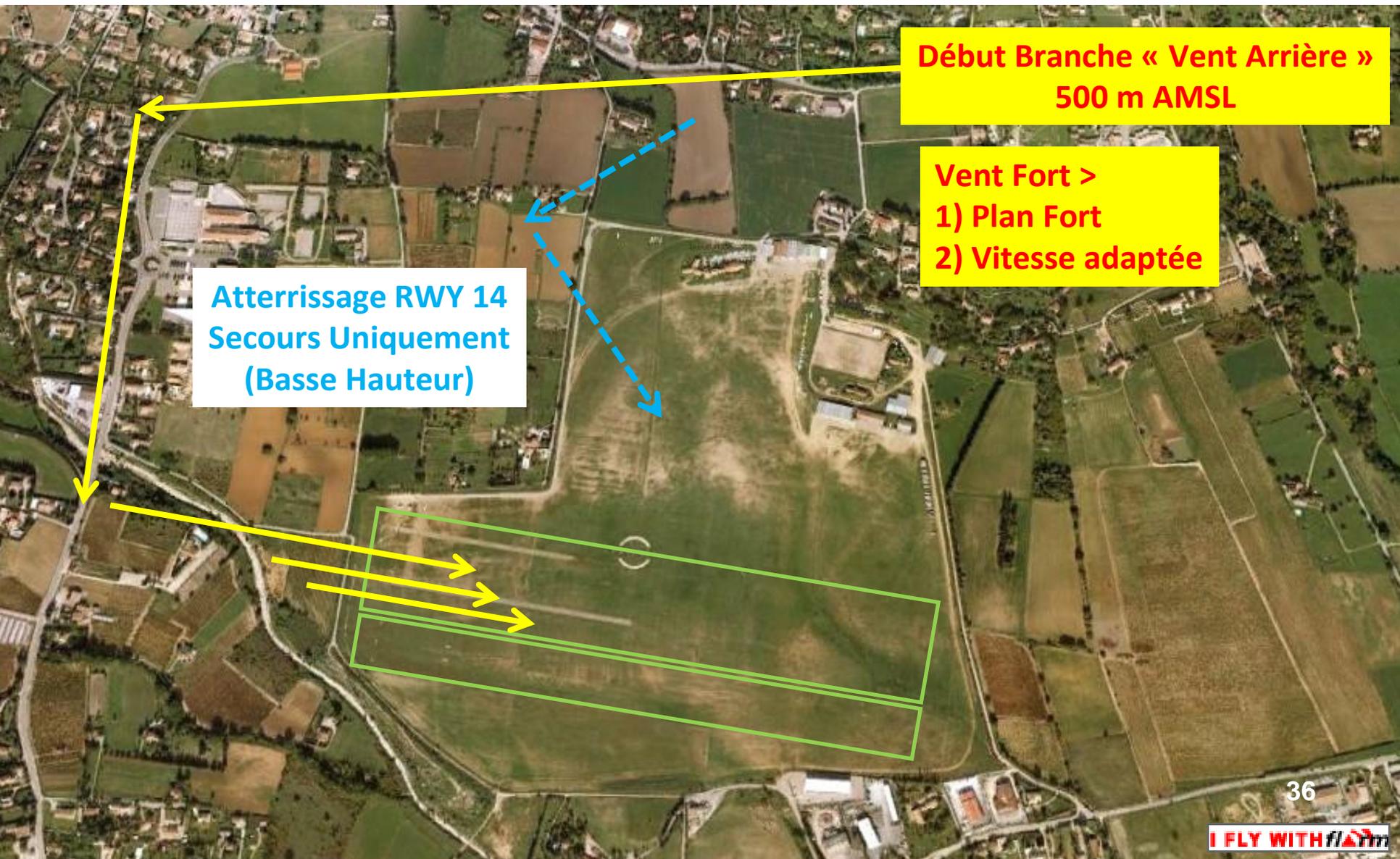
Rappel Schéma PTL (standard FFVP)



**Ne JAMAIS passer d'une courbure positive à une courbure négative en finale !
La conséquence en est une chute brutale avant de récupérer vitesse et finesse !**



Circuit d'Atterrissage RWY 10

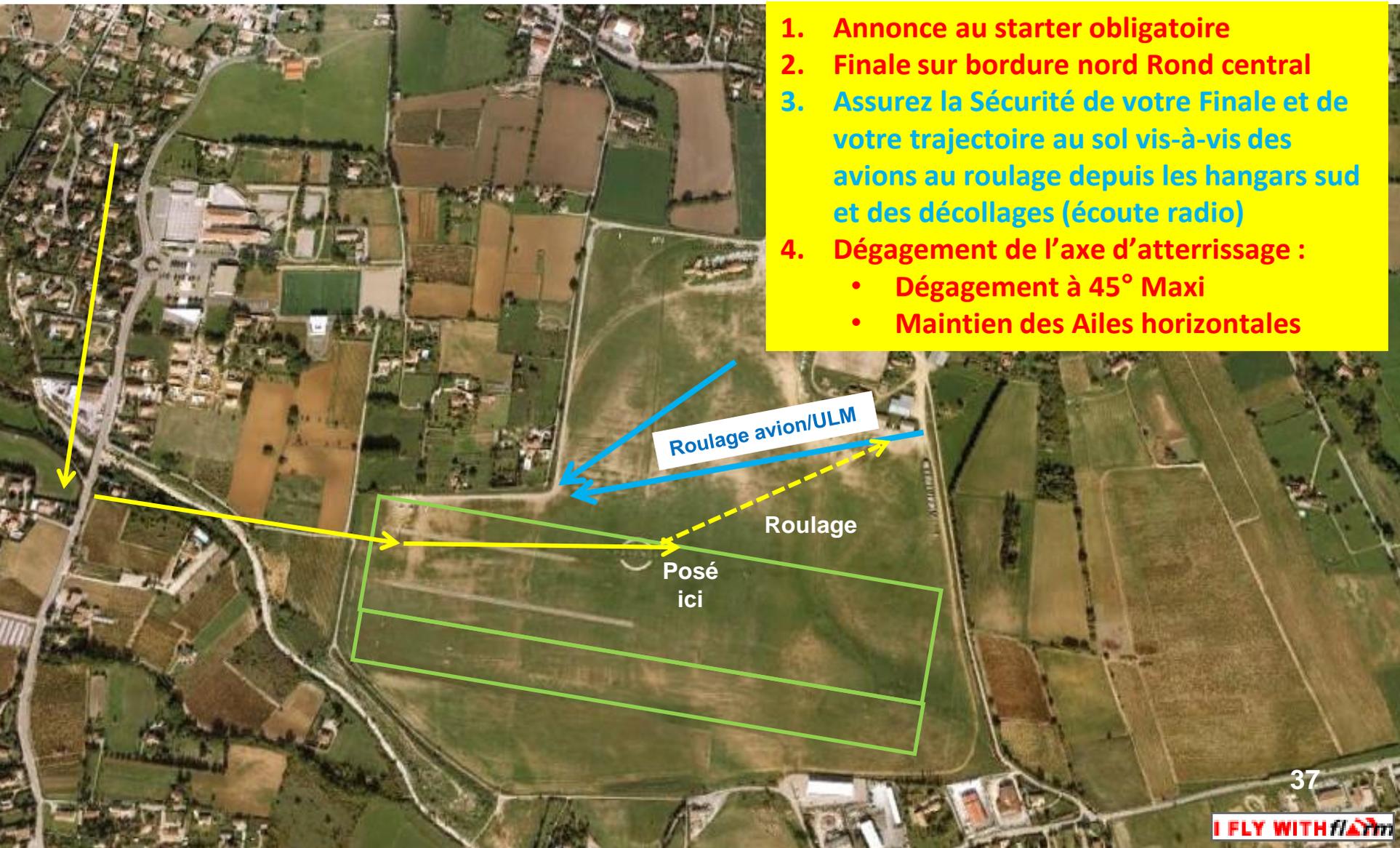


**Début Branche « Vent Arrière »
500 m AMSL**

**Vent Fort >
1) Plan Fort
2) Vitesse adaptée**

**Atterrissage RWY 14
Secours Uniquement
(Basse Hauteur)**

Atterrissage Long RWY 10 (sur autorisation starter sauf instructeurs)

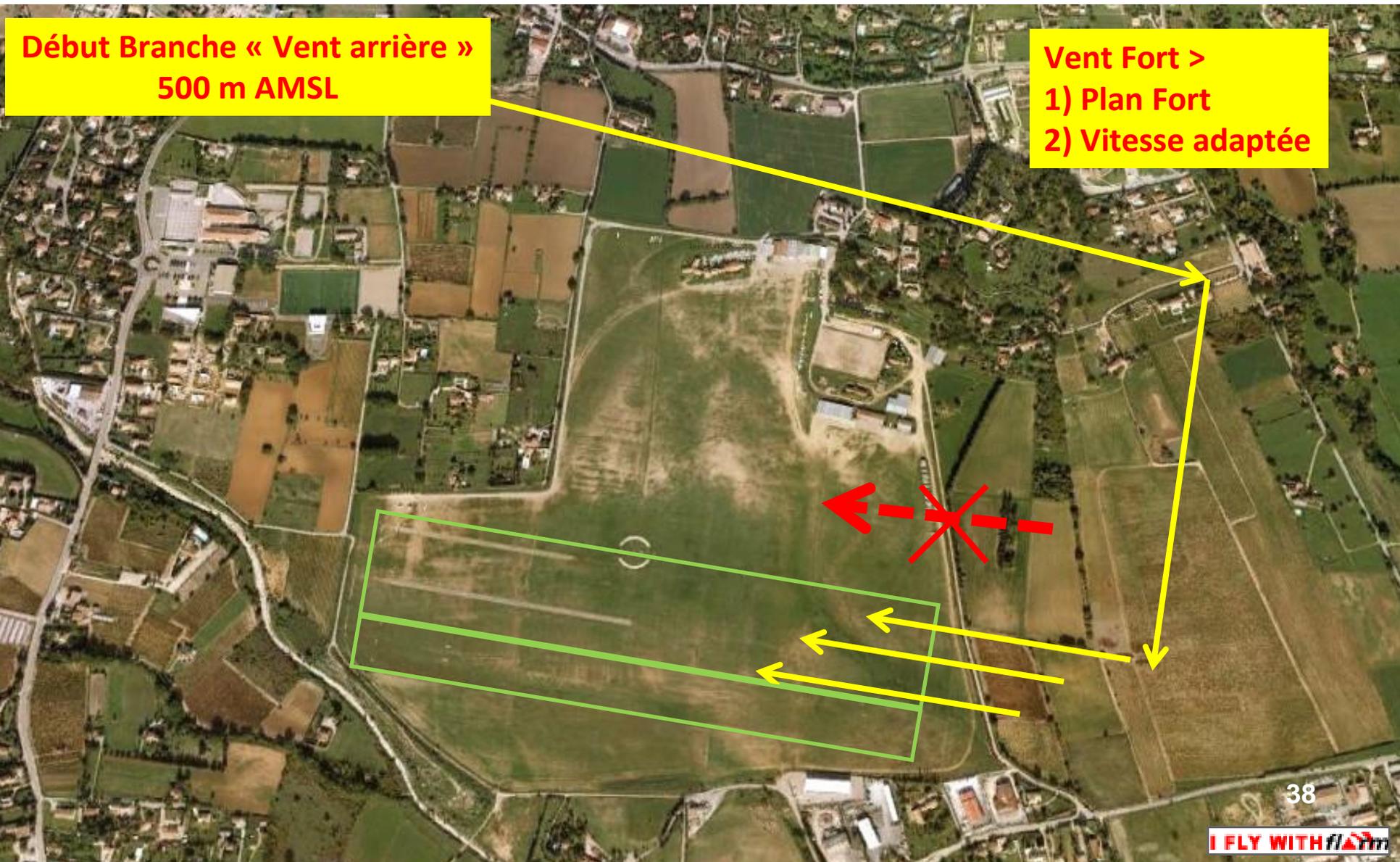


1. Annonce au starter obligatoire
2. Finale sur bordure nord Rond central
3. Assurez la Sécurité de votre Finale et de votre trajectoire au sol vis-à-vis des avions au roulage depuis les hangars sud et des décollages (écoute radio)
4. Dégagement de l'axe d'atterrissage :
 - Dégagement à 45° Maxi
 - Maintien des Ailes horizontales

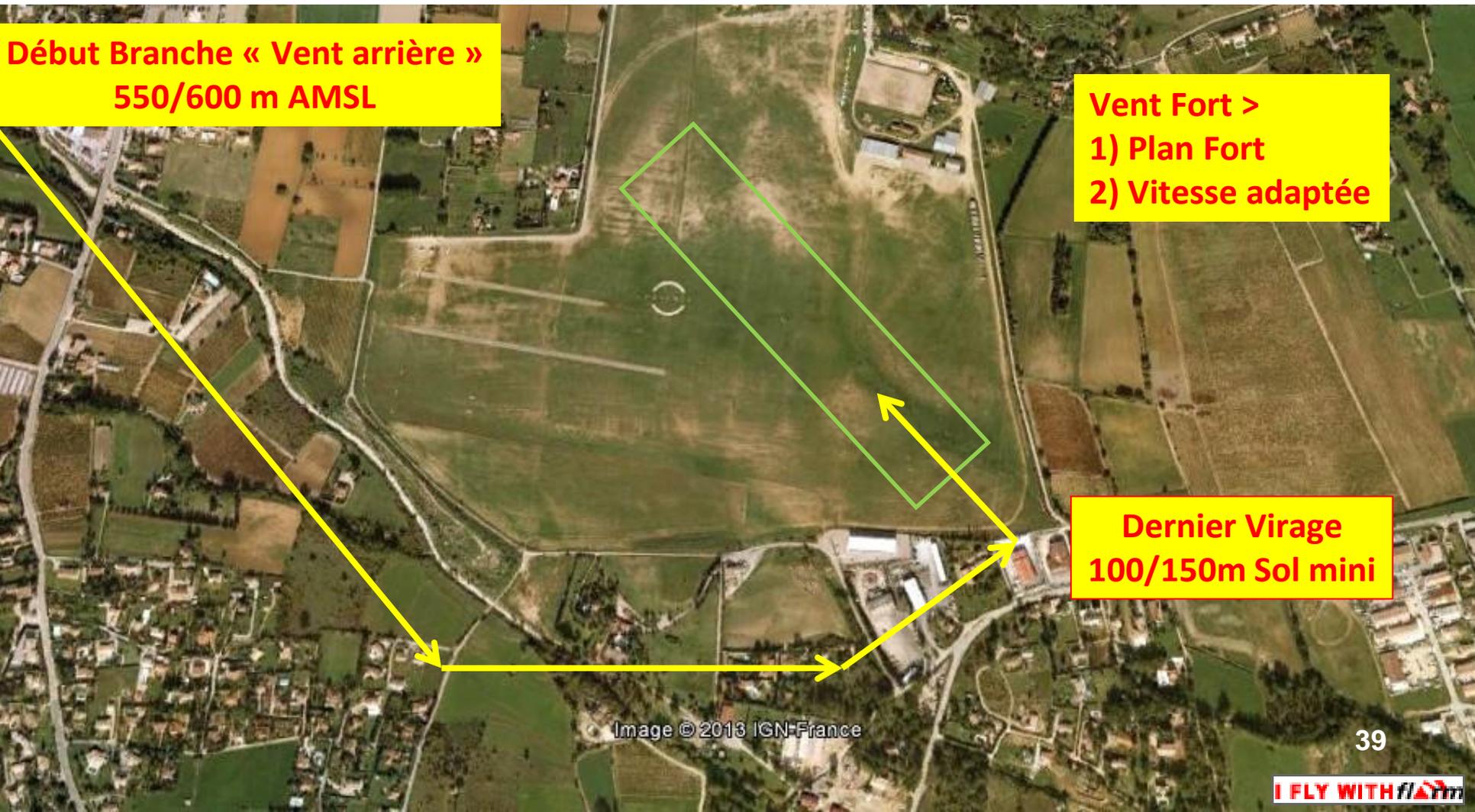
Circuit d'Atterrissage RWY 28

**Début Branche « Vent arrière »
500 m AMSL**

**Vent Fort >
1) Plan Fort
2) Vitesse adaptée**



Circuit d'Atterrissage RWY 32 (Vent Fort)



**Début Branche « Vent arrière »
550/600 m AMSL**

**Vent Fort >
1) Plan Fort
2) Vitesse adaptée**

**Dernier Virage
100/150m Sol mini**

Procédure Radio à l'Arrivée

- **Entrée en zone de perte d'altitude** (> 600 m AMSL) :
 - **Fayence**, “Indicatif”, Zone de perte d'altitude piste “XX”
- **Branche Vent Arrière** (+275m AAL, 500m AMSL) :
 - “Indicatif” Vent Arrière piste “XX”, train sorti et verrouillé
- **Etape de Base** :
 - “Indicatif” Etape de Base piste “XX”
- **En Finale** :
 - “Indicatif” Finale piste “XX”
- **Après atterrissage** :
 - ***La Radio reste allumée jusqu'à "Piste dégagée"***
- Eviter de vidanger les water-Ballast dans les circuits d'atterrissage (specialement sur les habitations).



Communications

Fayence Info : 119.055 MHz

- Décollage et Remorquage
- Vol Local (Cuvette de Fayence et au Sud du Lachens)
- Descente et Atterrissage

Fayence Circuit : **Principale** 129,975 MHz **Secondaire**
130,975 Mhz

- En circuit (au Nord du Lachens)

Frequencies FFVP (Mhz)

122,50 (Frequence commune) - 123,050 – 130,125 – 122,650

Marseille Information ACC/FIC : 120,550 Mhz

Nice Info (SIV) : 124,425 Mhz

Détresse : 121,500 Mhz

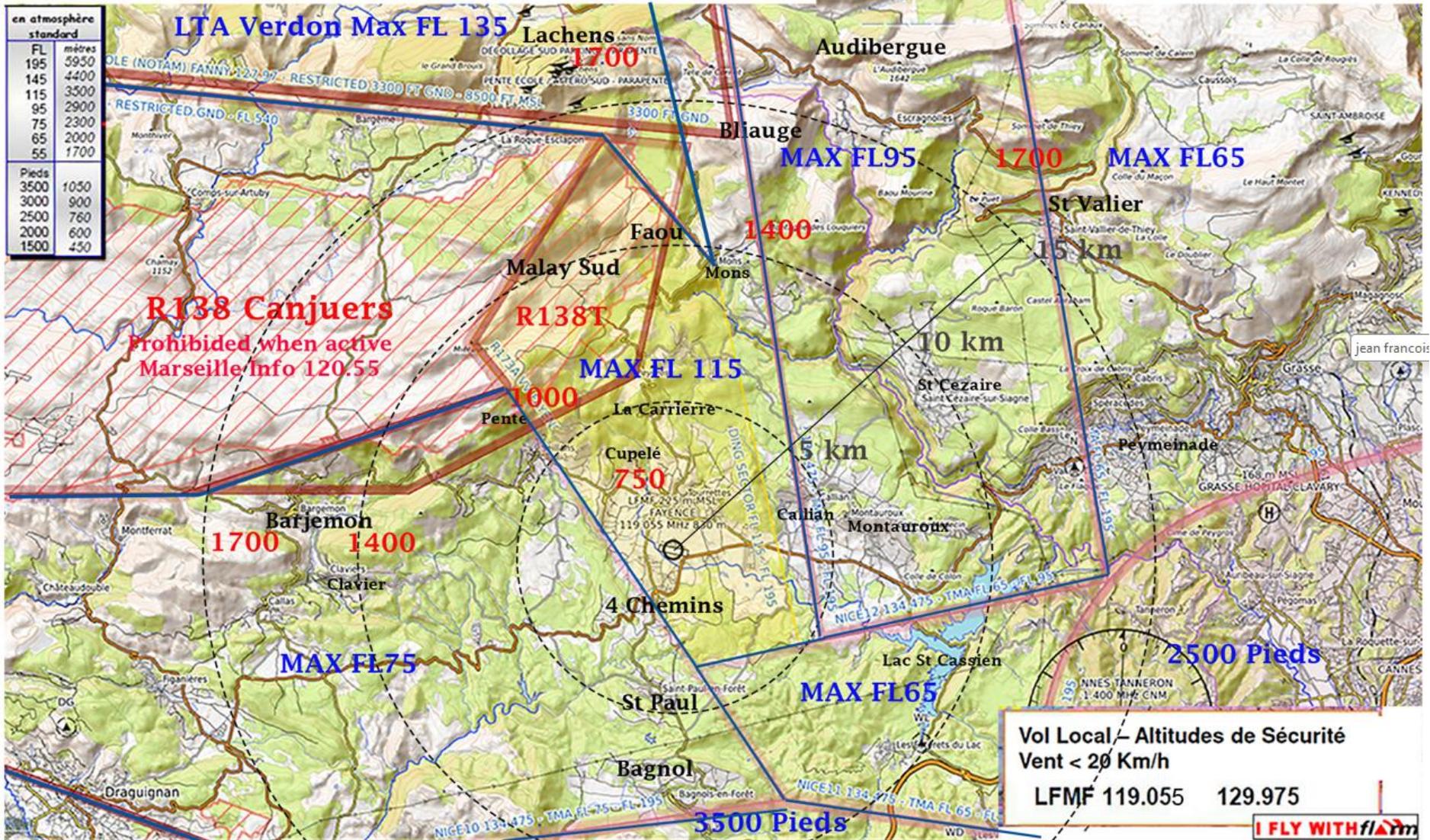
Radar Flarm

Le dispositif « Flarm-Radar», Installé sur de nombreux sites des Alpes, a pour but d'accroître la sécurité (recherche et sauvetage en cas d'accident) et de rendre plus conviviale notre activité en permettant à tous de suivre les vols.

L'AAPCA (et par conséquent ses adhérents) adhère au dispositif FlarmNet. En conséquence :

- Tous les aéronefs de l'AAPCA sont déclarés sur www.flarmnet.org
- Les vols sont visibles sur live.glidernet.org et sur www.flightradar24.com
- Les membres de l'AAPCA ont obligation de laisser leur Flarm en mode «normal»
- Les pilotes propriétaires sont fortement invités à s'enregistrer sur www.flarmnet.org , l'AAPCA peut amener son aide pour réaliser cette inscription.

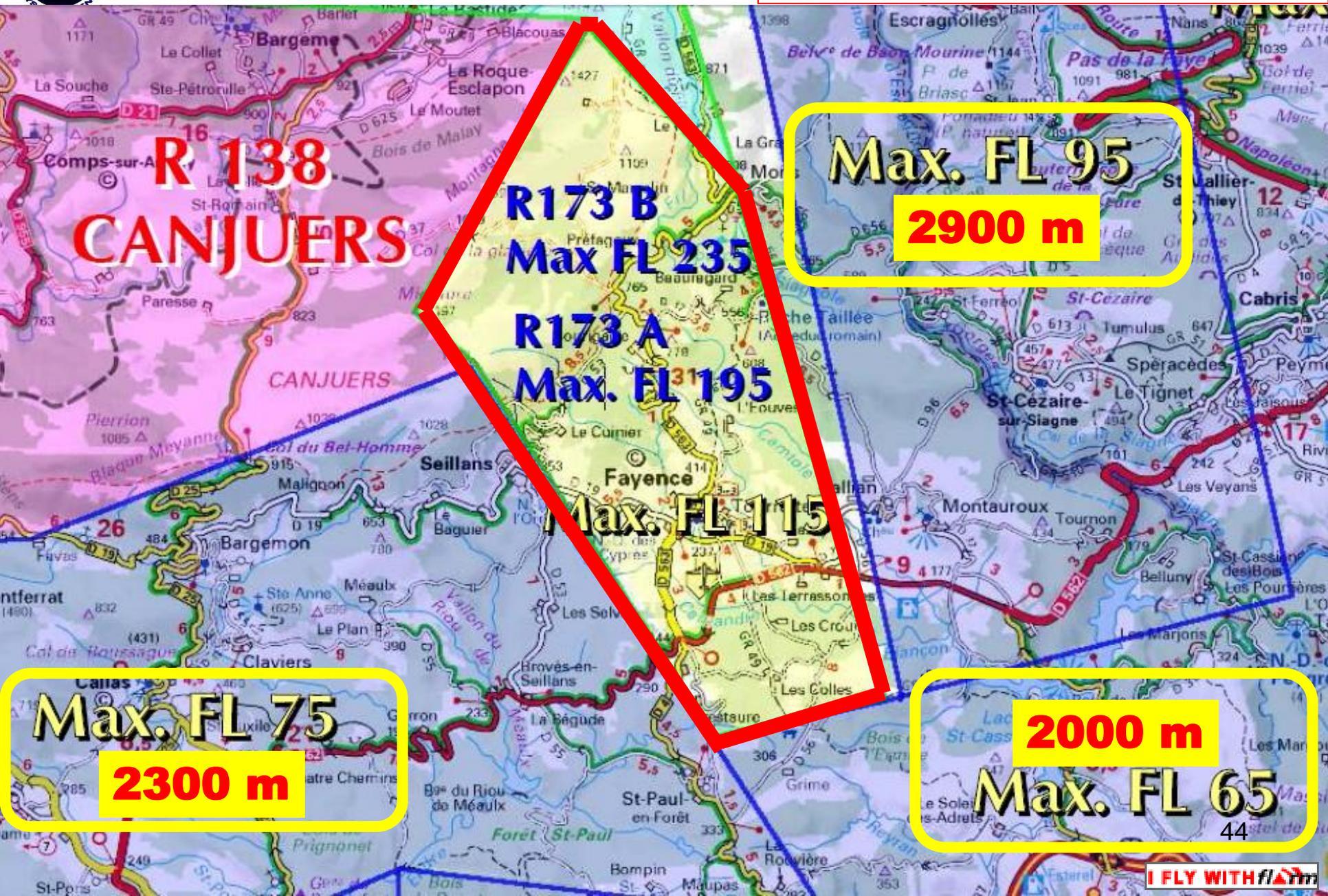




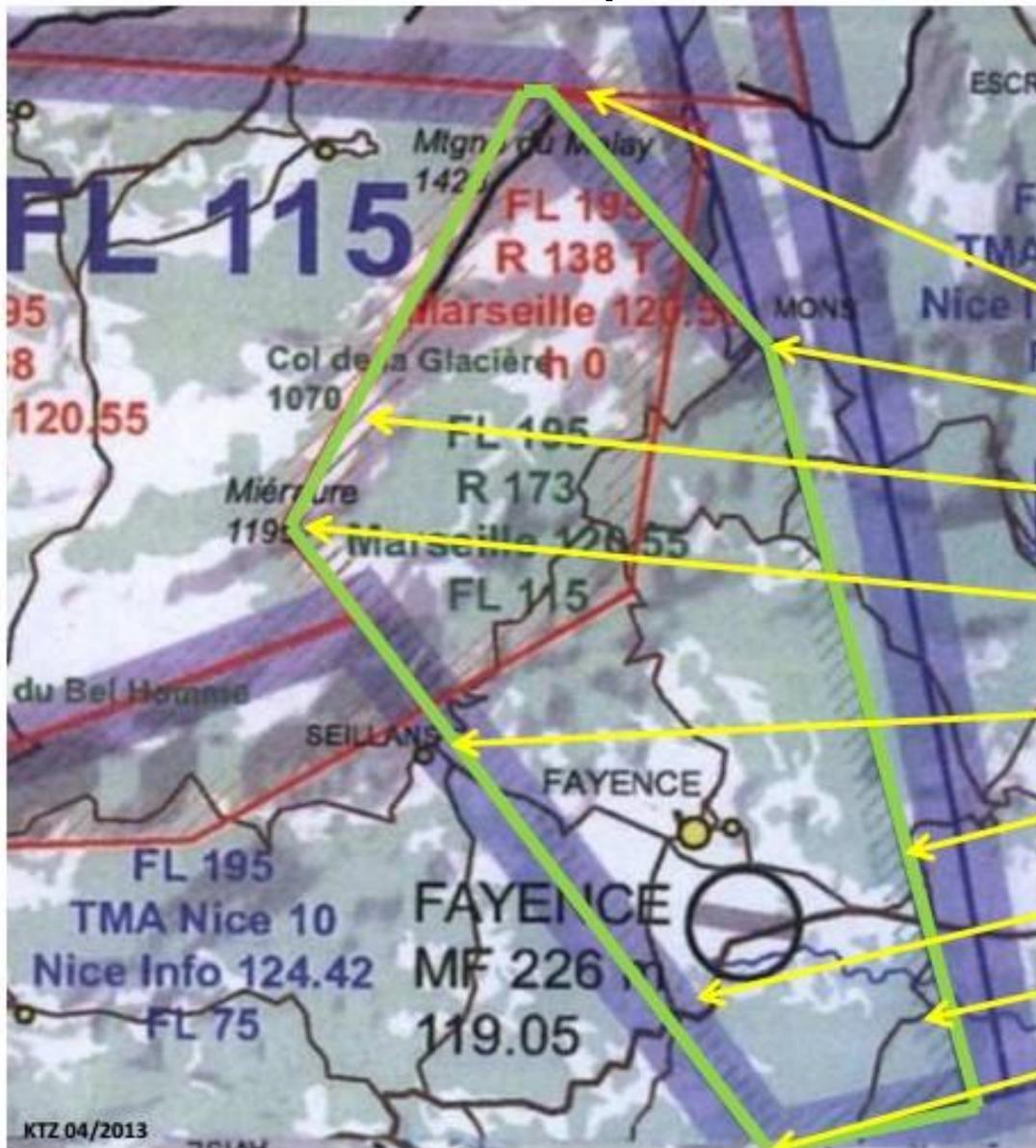
1400 : Altitudes de sécurité recommandées en local (vent < 20 km/h)

R138 Canjuers : A considérer active H24-7J/7

R138T : Activation partielle ou totale annoncée en briefing

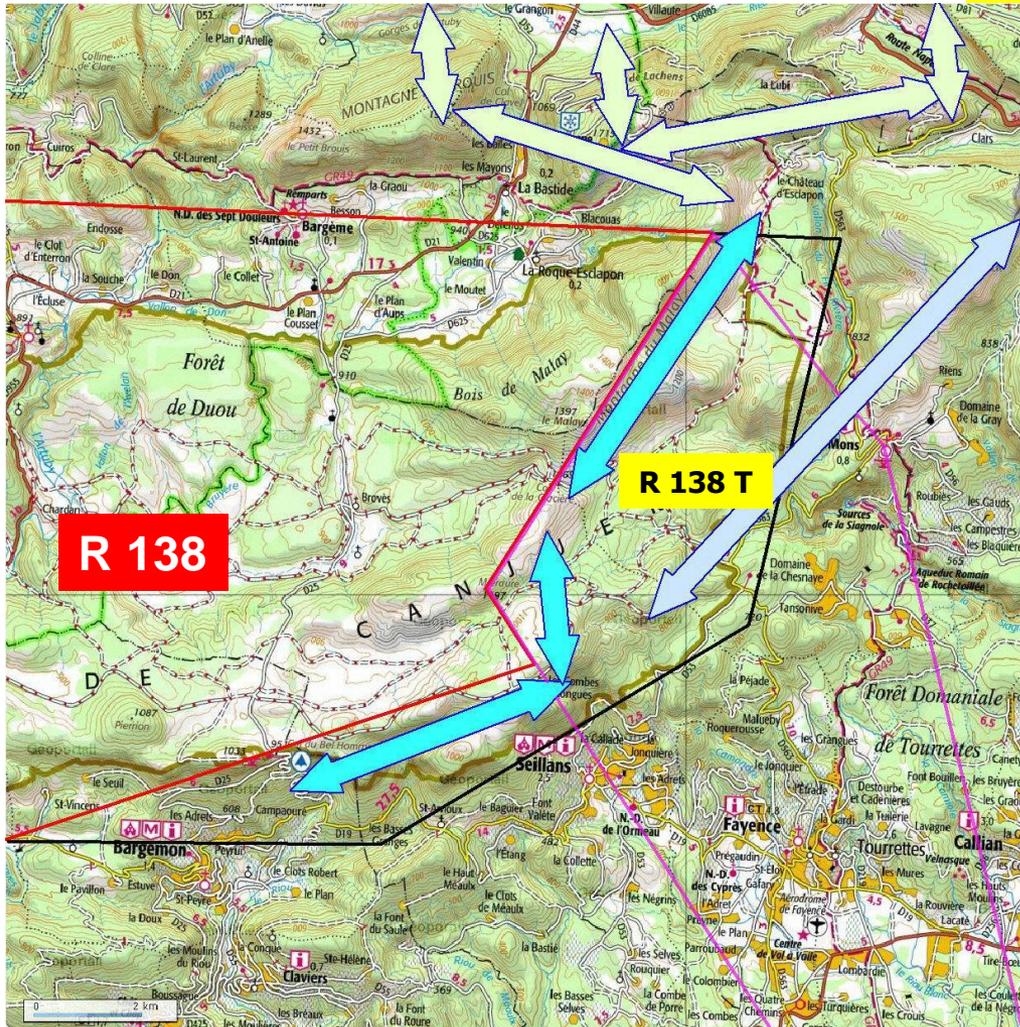


Fenêtre d'Onde - Repères Visuels



Carte Vol à Voile
1:250.000

- Nord Malay**
- Mons**
- Col de la Glacière**
- Miéraure**
- Seillans**
- Ruine de Callian**
- Les 4 Chemins**
- Bordure Est Golf**
- Nord St Paul**



1) R 138 T non active

- Col du Belhomme : OK
- Pente Sud : OK
- Pente Nord : OK
- Col de la Glaciere : OK
- Malay Sud : OK
- Malay Nord : OK

Limites Lat. R 138 Travail en local et départ circuits

Limites lat. R138T Début circuits vers le nord

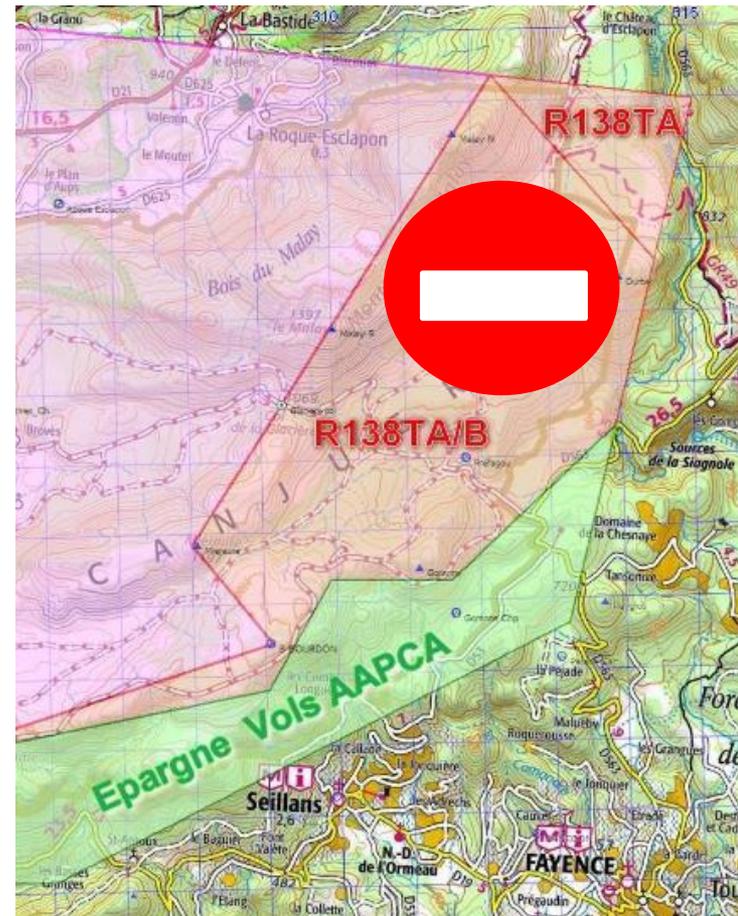
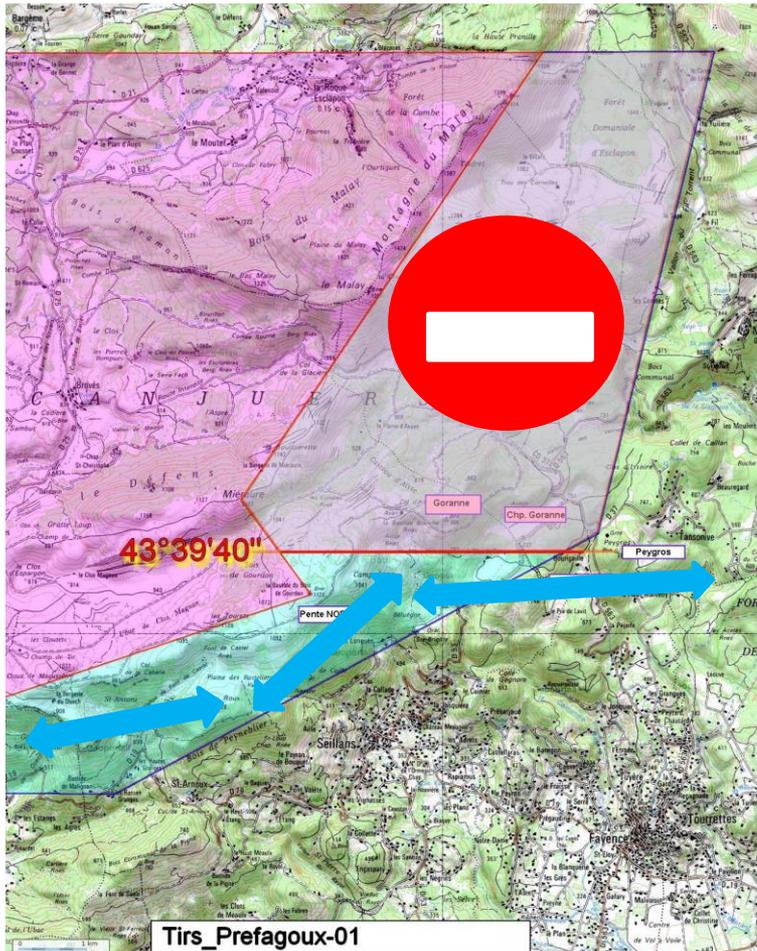
Limites lat. R173

2) Protocole Activation Vols de drones : Informations communiquées en briefing Altitudes minimales de vol à respecter impérativement



2) Protocole d'activation partielle ou totale : Informations communiquées en briefing, interdiction de vol a respecter impérativement .

Exemples de Configuration R 138 T (présentée en briefing)



Atterrissages en Campagne

- **Connaître les Champs répertoriés:** La plupart des Champs répertoriés sont décrits dans le Guide des Aires de Sécurité dans les Alpes publié par la FFVP (disponible à l'achat au club) et dans les Self-Briefing de Fayence. Ils doivent être étudiés et connus avant tout départ en circuit.
- **Une reconnaissance en voiture et/ou au simulateur** de vol de Fayence est recommandée pour les pilotes n'ayant pas d'expérience des zones Nord de Fayence vers l'Ubaye et Ouest vers la Durance
- **Vallées Durance/Ubaye/Buech :** Nombreux aérodromes. Pratiquement chaque vallée a au moins un aérodrome.
- **Les Dépannages Air sont possibles** sur demande depuis chaque aérodrome (tarif adapté).
- **Préparation des Vols :** Se référer aux Self-briefings Part 2 (50 km) and Part 3 (tour de Canjuers) et aux documents ad-hoc