

Consignes particulières d'utilisation de l'aérodrome de SISTERON-VAUMEILH

AERO **SISTERON-VAUMEILH**
A C I S - E X P L O I T A N T

Références : Arrêté préfectoral N°2015104-0001 du 14 Avril 2015 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Sisteron-Vaumeilh

- Arrêté ministériel
- SIA : Carte VAC
- Notams permanents à consulter.
- Note DGAC du 16 Juin 2010 « Infrastructures aérodromes utilisées par des planeurs »
- Application des arrêtés TAC « Aérodrome » et CHEA

Destinataires pour diffusion :

- SIAG
- DSAC SE
- Utilisateurs basés aéroclubs ACIS, AC3R et privés.
- Utilisateurs se rendant auprès des services des entreprises riveraines
- Utilisateurs visiteurs autorisés

- **Objet** : Les présentes consignes ont pour but de préciser les conditions particulières d'utilisation de l'aérodrome de Sisteron-Vaumeilh en complément des informations du SIA

Elles sont disponibles sur le site **officiel de l'aérodrome de Sisteron-Vaumeilh**.

Ces consignes ont été élaborées par l'Aéroclub de Sisteron (ACIS) actuel Délégué de Service Public

Elles ont pour but de permettre de vous éclairer sur le fonctionnement et l'utilisation en toute équité de cet aérodrome de statut restreint aménagé par Notam, par différents types d'utilisateurs ULM, avions, visiteurs des entreprises riveraines et en particulier le vol à voile principal utilisateur en saison, avec le maximum de sécurité et d'efficacité

Cette activité véliole plus importante de mars à septembre représente actuellement 10.000 mouvements ce qui fait de Sisteron le premier club Français d'accueil pour les vélioles étrangers.

De nouvelles activités se sont développées au cours des dernières années ajoutant des contraintes nécessitant une redéfinition de cette plateforme relativement exiguë.

Nous avons dû nous conformer également à la nouvelle réglementation européenne, il fut donc nécessaire de réorganiser, en s'appuyant sur une expérience d'une quarantaine d'années, la circulation au sol et en vol des différents trafics.

Sommaire :

- 1- Consignes générales
- 2- Organisation générale avec remorquage et activité planeur en cours QFU35
- 3- Organisation générale avec remorquage et activité planeur en cours QFU17
- 4- Organisation générale avec treuillage et activité planeur en cours QFU35
- 5- Organisation générale avec treuillage et activité planeur en cours QFU17
- 6- Circulation et particularités de la zone de trafic et zone privée ZA31 (ACIS)

1 - CONSIGNES GENERALES

Trois statuts de la plateforme définissent le fonctionnement général de la circulation au sol de l'aérodrome en fonction du type d'activité principale s'y déroulant

- 1^{er} statut : « **Pas d'Activité planeur en cours** »
- 2eme statut : « **Remorquage et activité planeur en cours** »

- 3eme statut : « **Treillage et activité planeur en cours** »

Définition de la période « activité planeur »

L'activité planeur débute à partir de l'heure où le premier planeur est placé dans la zone d'alignement planeur du QFU en service jusqu'à la fin des vols planeurs.

Les informations radio « **Remorquage et activité planeur en cours** », « **Treillage et activité planeur en cours** » seront annoncées en auto information à la demande soit par le pilote remorqueur, le coordonnateur des vols (starter) ou l'opérateur du treuil.

Les **opérations de remorquage et treillage planeur simultanées** ne sont pas autorisées.

Pas de mouvements simultanés autorisés sur la piste, la largeur de la piste ne le permet pas.

En aucun cas elle ne doit être occupée par deux trafics simultanés.

QFU en service

Il est déterminé par :

- le positionnement des planeurs dans la zone d'alignement planeur correspondante.
- dans tous les cas par le sens de décollage au treuil et celui des attelages remorqueur/planeur (sauf cas particuliers).

NB: Par régime de thermiques en fin de journée les planeurs se posent généralement très longs en 17 si le vent est faible ou nul

CHANGEMENT DE QFU EN SERVICE

Les décollages précoces conduisent souvent à une mise en piste 35 (brise descendante) et au basculement des brises alors que beaucoup de planeurs sont alignés, on procède à un changement de QFU.

Le changement de QFU s'effectue sur décision du coordonnateur des vols (ou à défaut le pilote remorqueur), accompagné d'un message radio clair diffusé en broadcast.

Il a pour conséquence d'arrêter tous les décollages, les planeurs ensuite vont se mettre en place en piste 17 en empruntant la bande de tractage et dégagement Ouest ou Est en fonction de la configuration

NB :La mise en piste 17 ne s'effectue pas en remontant la bande d'accélération.

En fonction de la force du vent, tout pilote remorqueur responsable de son attelage (ou pilote de planeur) est responsable de la conduite de son appareil, et en fonction de son jugement a toute latitude à tout moment de refuser le décollage et demander à changer de piste.

Particularités de la procédure radio

La procédure radio s'effectue uniquement en **français** à l'exclusion de toute autre langue.

Tous les indicatifs radio lors des messages de position dans le circuit devront être précédés du type de trafic. Cette précision permettra de mieux respecter les règles de priorité et de mieux matérialiser le positionnement des trafics dans les circuits (circuit à l'est pour les planeurs et à l'ouest pour les ULM et avions, hors avions de servitudes).

Exemple :

« **Planeur** TD vent arrière 17 » ou « **remorqueur** GH », « **ULM avion** XS »

Lors de votre étape de base penser à rappeler vos intentions (pour un complet ou une remise de gaz) afin de faciliter le circuit de piste des avions de servitude.

Ecoutez attentivement les communications radio des avions remorqueurs (position, altitude en auto information régulière) et celles de l'opérateur treuil.

Procédure radio activité treillage en cours :

La procédure radio spécifique treuil impose le silence radio pendant la durée de la treillée

Annonces de l'opérateur treuil :

« **Début de treillée SILENCE RADIO** »

Le silence radio est interrompu à l'annonce « **FIN DE TREUILLAGE** »

Le gyrophare à éclats allumé situé sur la cabine du treuil indique un treillage en cours ou imminent

Transit aux abords de l'aérodrome

La majorité des remorquages se faisant à l'Est des installations, il est conseillé d'effectuer tous les transits à l'Ouest de la Durance.

Le survol de l'aérodrome est interdit en dessous de 4000ft AMSL quand l'activité de treuillage a été annoncée par radio

Entraînements tours de piste

Pour les appareils basés, ne pas effectuer de tours de piste pendant le créneau de mise en l'air des planeurs

Ne pas survoler les planeurs lorsque vous effectuez votre finale

Respect des règles de priorité-Surveillance du ciel

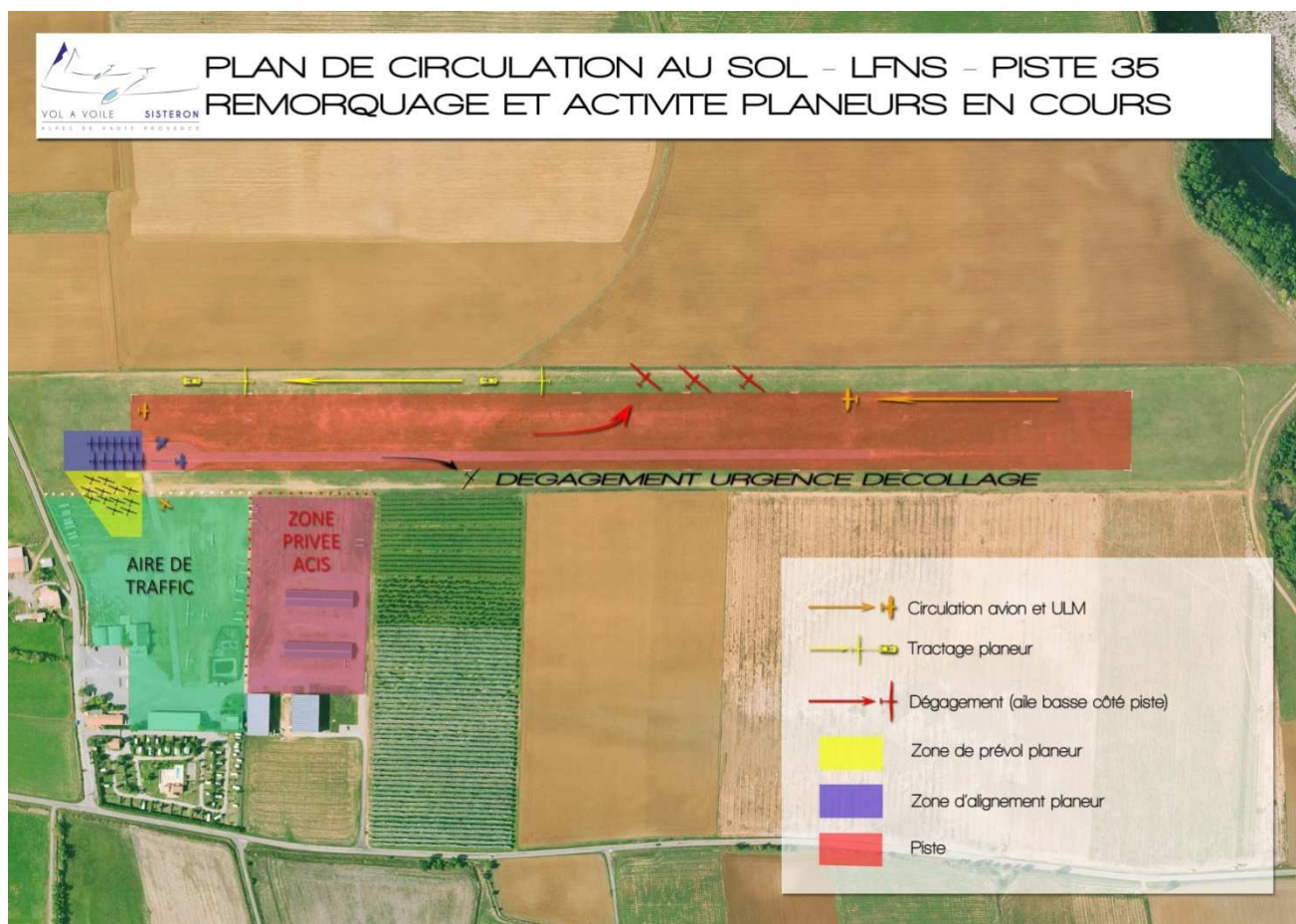
Aucun décollage et atterrissage d'aéronef n'est autorisé pendant la durée du treuillage matérialisée par le fonctionnement du gyrophare du treuil situé en fin de piste.

La diversité des trafics conduit à demander une attention particulière au respect des règles de priorité

Malgré l'équipement anticollision FLARM dont sont équipés obligatoirement tous les planeurs et remorqueurs, la surveillance du ciel est essentielle

Particulièrement en étape de base convergentes, les trafics en face à face se voient difficilement.

2 – ORGANISATION GENERALE AVEC « REMORQUAGE ET ACTIVITE PLANEUR EN COURS « QFU 35 »



Planeurs

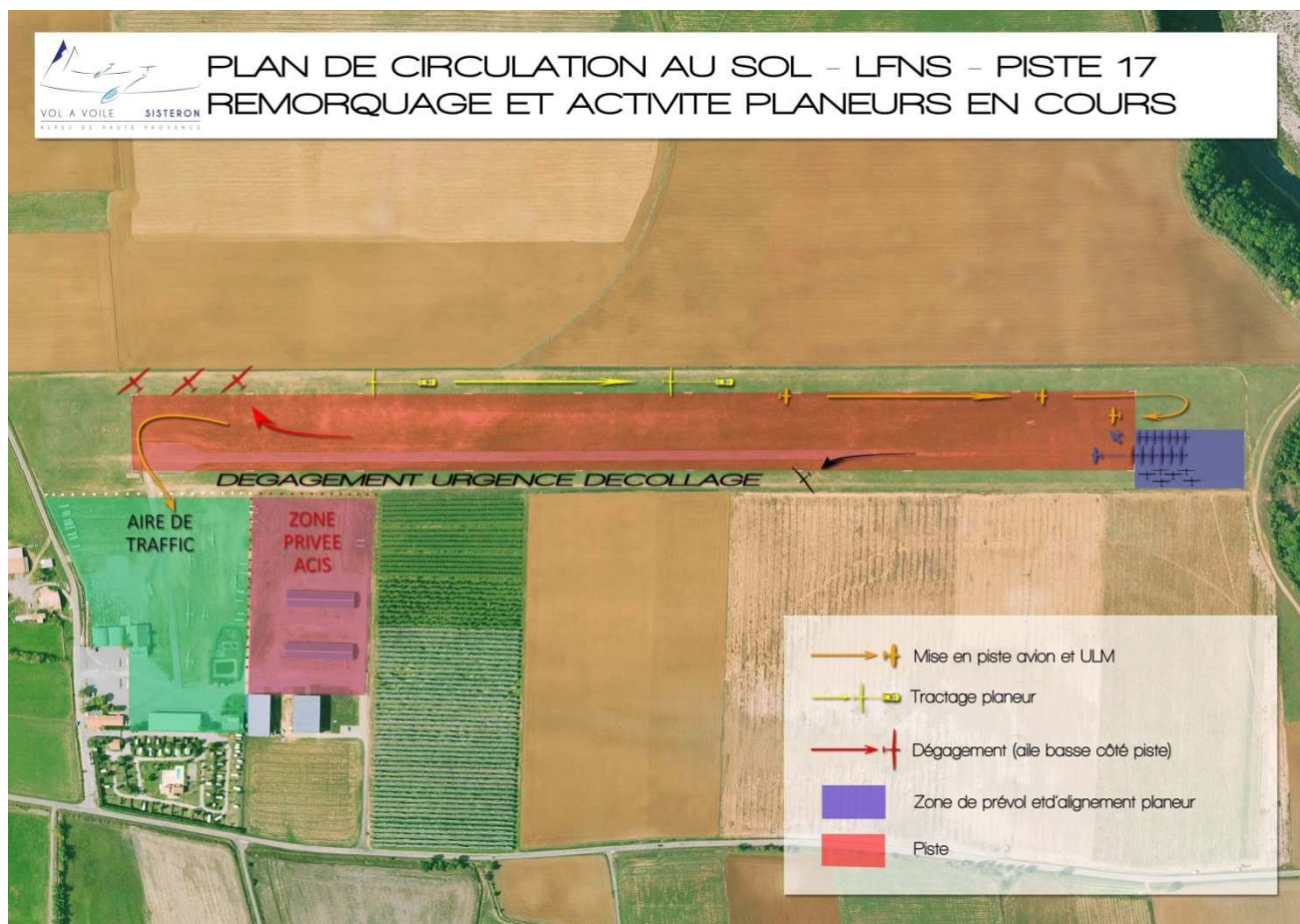
- **Mise en piste** : du fait de la proximité de l'aire de trafic est sans cheminement particulier. Les planeurs utilisent la zone de pré-vol puis la zone d'alignement prévus à cet effet.
- Seul le planeur de la ligne se positionne sur la raquette de la bande d'accélération.
- En cas de **décollage interrompu**, gardez votre axe ou utiliser la bande de dégagement Est en priorité.
- *Aucun décollage ne pourra s'effectuer avec cette bande de dégagement occupé.*
- **Atterrissage** : les planeurs à l'atterrissage dégagent dès que possible à l'Ouest pour permettre l'atterrissage et les décollages.

Avions, ULM

- **Point d'arrêt** : matérialisé par des plots blancs, la préparation au décollage doit être faite avant de pénétrer sur l'aire de manœuvre.

- **Décollage** : l'alignement et le décollage s'effectuent en contournant au Sud et à l'Ouest l'aire d'alignement planeur 35 comme indiqué.
- La bande d'accélération en « dur » est utilisable uniquement par les planeurs, motoplaneurs et remorqueurs pendant la période de mise en l'air des planeurs ,c'est-à-dire tant qu'il y a des planeurs alignés
- **Atterrissage** : après atterrissage, positionnez-vous sur l'aire de dégagement Ouest et revenez au Sud en empruntant la piste dans la mesure où aucun mouvement décollage et atterrissage n'est en cours.
- Vous devrez **dégager à l'Ouest sur la bande de dégagement chaque fois que nécessaire** afin de libérer la piste et marquer l'arrêt (priorité aux mouvements au décollage et à l'atterrissage).
- Terminez votre roulage et sortez par le bout de piste vers l'aire de trafic afin de stationner aux endroits préférentiels indiqués sur le plan détaillé de l'aire de trafic.

3 – ORGANISATION GENERALE AVEC « REMORQUAGE ET ACTIVITE PLANEUR EN COURS « QFU 17 »



Planeurs

- **Mise en piste** : la mise en piste des planeurs se fait par tractage au moyen de véhicule de servitude (golfettes) ou des véhicules privés habilités.
- Ces véhicules sont équipés de gyrophares et de liaison radio bilatérales.
- Les véhicules de tractage emprunteront par l'extérieur du bout de piste et l'aire de tractage ouest tels que décrits dans les plans de circulation sans pénétrer sur l'emprise de la piste.
- Les planeurs se positionneront sur l'aire commune de pré vol et alignement 17 délimité sur le plan joint.
- **Décollage** : le premier planeur se positionne juste au début de piste, les suivants étant en dehors de la piste.
- En cas de **décollage interrompu**, gardez votre axe ou dégagez sur l'aire de dégagement Est.
- Les décollages planeurs seront arrêtés jusqu'au rapatriement du planeur sur l'aire d'alignement
- **Atterrissage** : l'atterrissage des planeurs s'effectue sur l'herbe avec un dégagement à l'ouest. Exceptionnellement, sur autorisation du starter en fin de journée, et en l'absence de tout planeur sur

l'aire d'alignement, la bande d'accélération 17 pourra être utilisée à l'atterrissage avec un dégagement à l'Est sans pénétrer dans la ZA31.

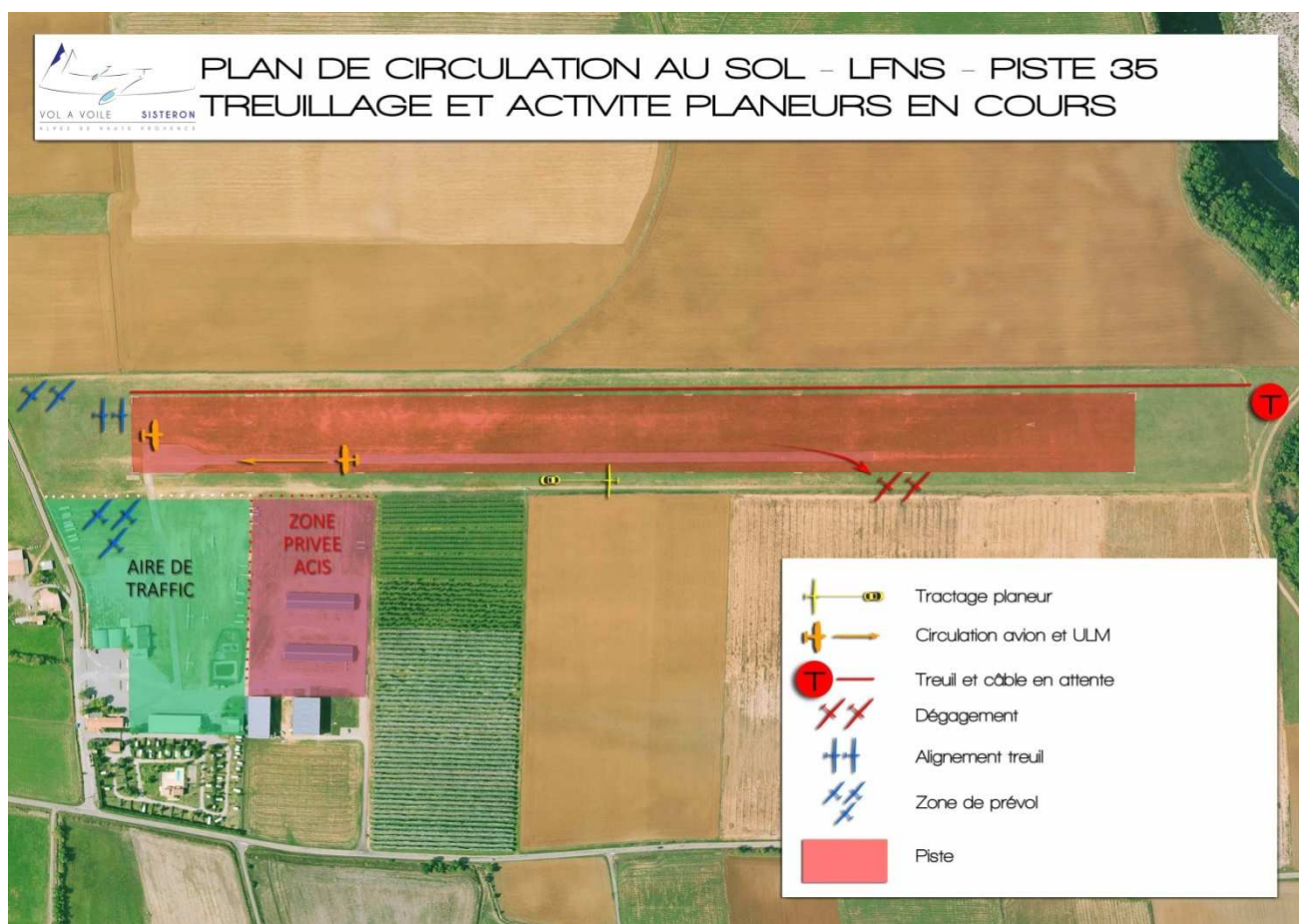
- NB : Les planeurs club ACIS ne sont pas autorisés à se poser sur la bande d'accélération

Avions, ULM

- **Roulage vers le point d'arrêt 17** : il s'effectue partie ouest de la piste en **dégageant et marquant l'arrêt chaque fois que nécessaire pour libérer la piste** permettant les décollages et atterrissages (prioritaires).

Atterrissage : il se termine par un dégagement en bout de piste vers l'aire de trafic pour stationner aux endroits préconisés.

4-ORGANISATION GENERALE AVEC « TREUILLAGE ET ACTIVITE PLANEUR EN COURS « QFU 35 »



Planeurs

- **Mise en piste** : les véhicules de tractage emprunteront l'aire de tractage **Est** et chemineront par l'extérieur du bout de piste tels que décrits dans les plans de circulation sans pénétrer sur l'emprise de la piste.
- Les planeurs se positionneront sur les aires de prévol et alignement 35 délimitées sur le plan joint.

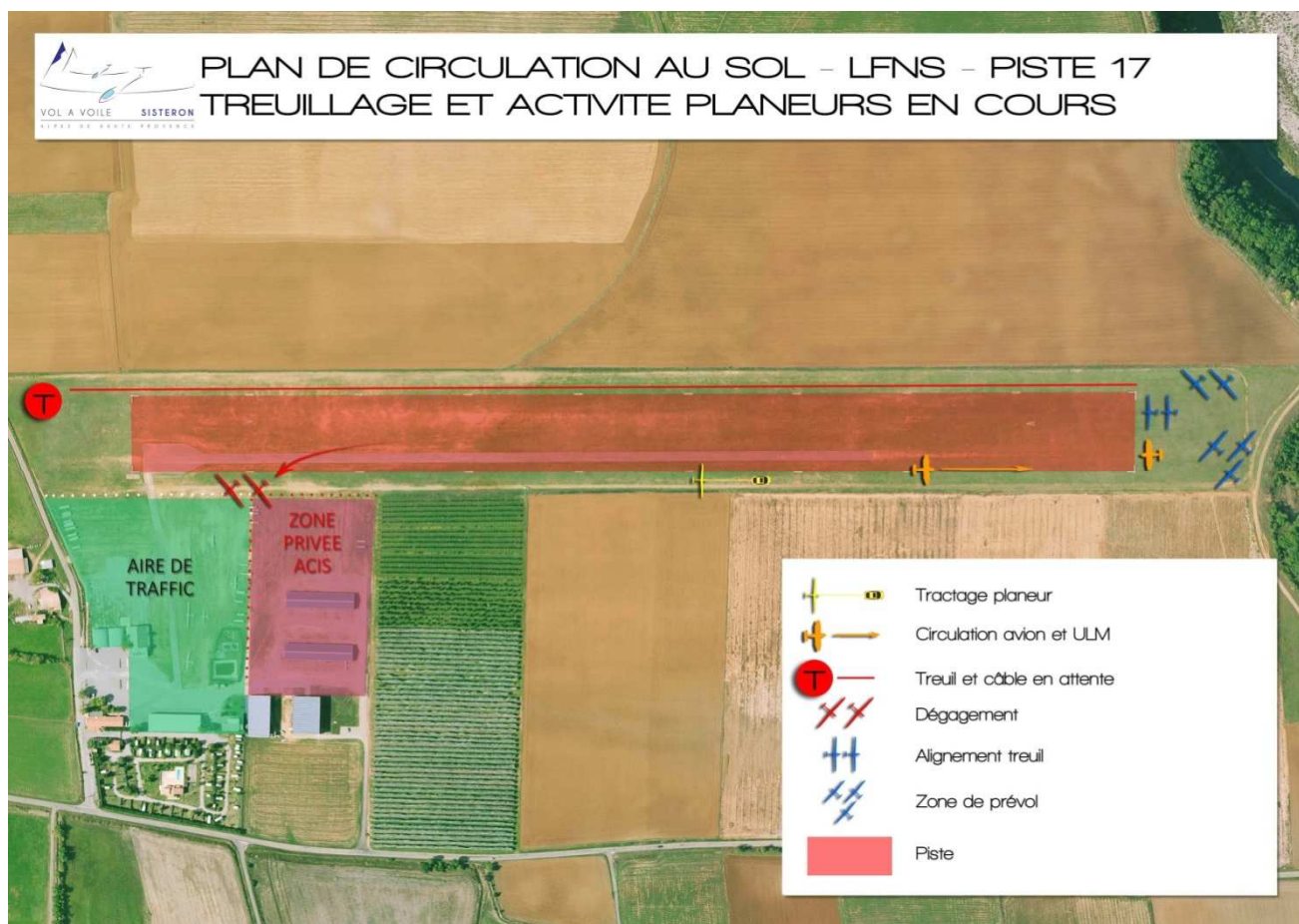
Avions, ULM

- **Roulage vers le point d'arrêt 35** : il s'effectue partie **Est** de la piste en **dégageant et marquant l'arrêt chaque fois que nécessaire pour libérer la piste** permettant les décollages et atterrissages (prioritaires).

Atterrissage : il se termine par un dégagement en bout de piste vers l'aire de trafic pour stationner aux endroits préconisés.

Pas d'utilisation de la bande en dur au décollage et à l'atterrissage si la bande de dégagement Est est occupée

5-ORGANISATION GENERALE AVEC « TREUILLAGE ET ACTIVITE PLANEUR EN COURS « QFU 17 »



Planeurs

- **Mise en piste** : les véhicules de tractage emprunteront l'aire de tractage **Est** et chemineront par l'extérieur du bout de piste tels que décrits dans les plans de circulation sans pénétrer sur l'emprise de la piste.
- Les planeurs se positionneront sur l'aire commune de pré vol et alignement 17 délimité sur le plan joint.

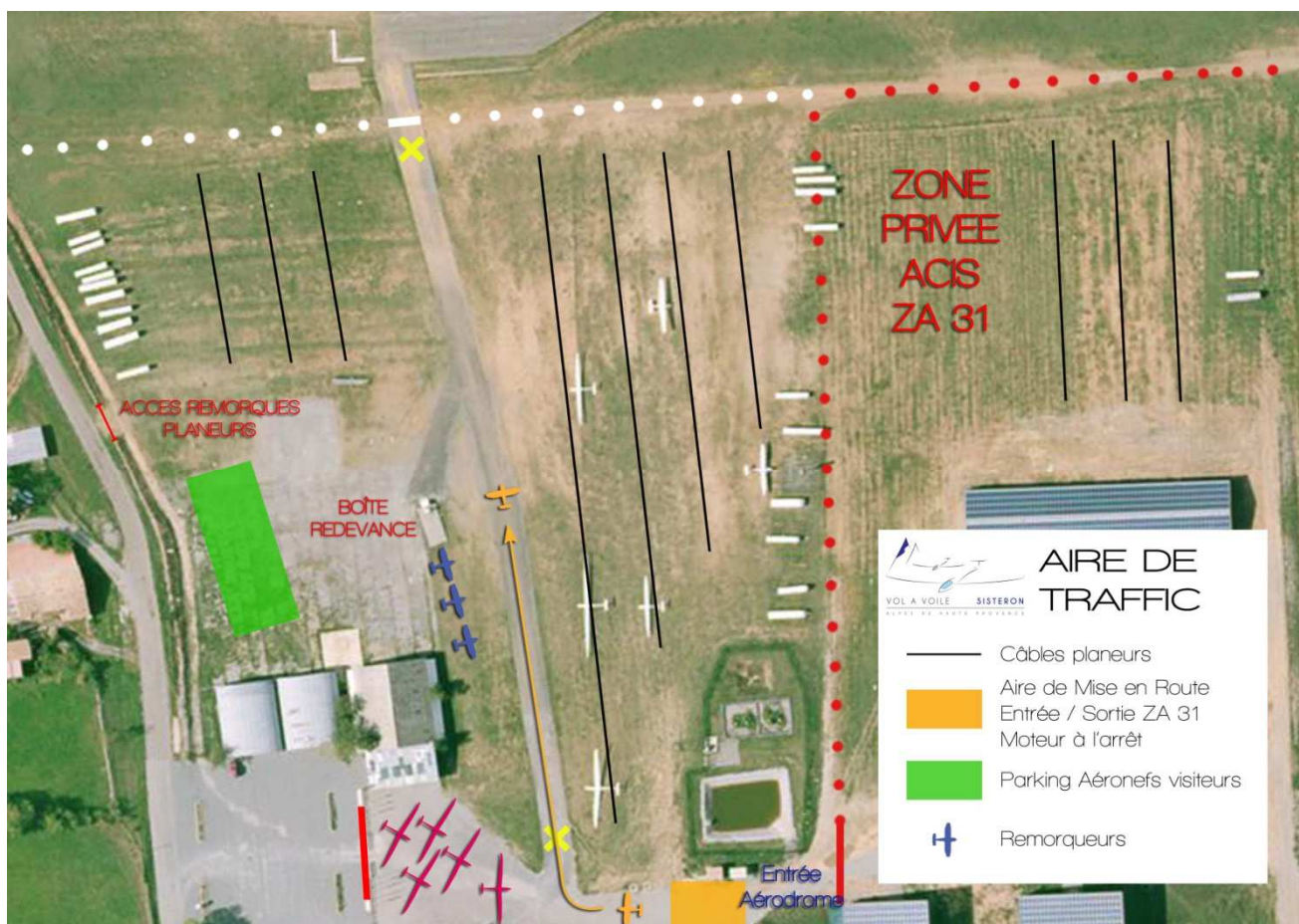
Avions, ULM

- **Roulage vers le point d'arrêt 17** : il s'effectue partie **Est** de la piste en **dégageant chaque fois que nécessaire pour libérer la piste** permettant les décollages et atterrissages (prioritaires).

Atterrissage : il se termine par un dégagement en bout de piste vers l'aire de trafic pour stationner aux endroits préconisés.

Pas d'utilisation de la bande en dur au décollage et à l'atterrissage si la bande de dégagement Est est occupée.

6- CIRCULATION ET PARTICULARITES DE LA ZONE DE TRAFIC ET ZONE PRIVEE ZA31 (ACIS)



La bande d'enrobé marquée de croix jaunes n'a pas le statut de taxiway et ne présente pas les dégagements latéraux réglementaires.

Le roulage est permis sur la totalité de l'aire de trafic, en évitant d'effectuer des projections avec le souffle des hélices sur les appareils stationnés.

Attention à la présence de câbles d'amarrage planeurs sur la totalité de l'aire de trafic.

Il est recommandé de rouler avec précaution vers les zones de stationnements préférentiels visiteurs comme indiqué sur les plans joints.

Marquage par plots blancs

Délimitent la zone de trafic et l'entrée dans la zone de manœuvre.

On considèrera que cette ligne matérialise le point d'arrêt 35 et le contact radio y est obligatoire avant de pénétrer sur l'aire de manœuvre.

Marquage par plots et panneautages rouges au sol

Ces marques délimitent la zone ZA31 privée ne faisant pas partie de l'emprise foncière de l'aérodrome.

En aucun cas un aéronef ne doit franchir cette limite par ses propres moyens (moteur tournant).

Il est seulement toléré de remorquer ou de manœuvrer à la main les avions et les ULM depuis la ZA31 vers la zone de trafic ou inversement.

La mise en route moteur devra s'effectuer dans tous les cas sur l'aire de trafic au point spécifié.

Bons vols à tous

Jean François LUCAS
Président ACIS