

# ASSOCIATION AÉRONAUTIQUE VERDON ALPILLES ( A.A.V.A.)



**1, Lieu-dit Aérodrome  
83560 Vinon-sur-Verdon**

Tél : (0033)04 92 78 82 90

Mobile : (0033)6 95 55 29 78

Fax : (0033)9 80 43 35 08

E mail: [secretariat@vinon-soaring.fr](mailto:secretariat@vinon-soaring.fr)

<http://www.vinon-soaring.fr>

**STARTER: (0033)6 51 25 12 03**

## LIVRET D'ACCUEIL ET DE CONSIGNES

*Ces consignes ne se substituent pas au Règlement intérieur qui vous est remis lors de votre inscription.*

Ce fascicule a pour but de faciliter l'intégration des membres nouvellement inscrits à l'A.A.V.A. qu'ils soient débutants ou pilotes confirmés, stagiaires volant sur les planeurs du Club ou sur leurs propres machines. Il doit également permettre aux anciens de ne pas oublier certaines consignes élémentaires de mise en piste, de vol et d'entretien du matériel, trop souvent laissées pour compte. Les parties "Réglementation" n'ont pas valeur officielle, nous vous demandons cependant de les lire attentivement, d'y réfléchir et d'en tirer les conséquences.

L'A.A.V.A. est pour nous tous un moyen de découvrir, d'apprendre et de pratiquer le vol à voile en sécurité, mais c'est aussi un lieu où vous aimerez passer vos vacances et vos week-ends grâce à l'effort personnel de tous pour y rendre la vie agréable.

Ce Club est le vôtre, c'est à vous de faire ce qu'il faut pour qu'il progresse dans la direction que vous souhaitez.

# 1. GÉNÉRALITÉS

## 1.1. PRÉSENTATION DE L'A.A.V.A.

Le Club est régi par la loi de 1901 "Association à but non lucratif", ce n'est pas une entreprise, vous n'êtes pas des clients mais des membres associés. Il est dirigé par un Conseil d'Administration bénévole élu par l'Assemblée Générale annuelle. Le CA élit le Président et un Bureau : l'exécutif du Club.

## 1.2. LA VIE DU CLUB

Il appartient à chacun de participer au mieux à la vie du club, que ce soit à l'atelier, à l'animation, au nettoyage, au rangement des planeurs et aux tâches diverses.

Quelle que soit votre situation au sein du club, il vous faut comprendre que le montant de votre participation financière est bien inférieur au coût réel des services mis à votre disposition. Ceci n'est possible que grâce au dévouement et à l'initiative de tous ; le maître mot est le **BÉNÉVOLAT**.

En aidant le club vous ne faites que vous rendre service, limitant ainsi le montant des participations que vous auriez à verser. Présenté autrement : tout travail bénévole améliore la qualité du matériel et des prestations que l'A.A.V.A. peut vous offrir.

## 1.3. PRÉSENTATION DES PERMANENTS

Il s'agit des salariés de l'Association. Ils assurent le fonctionnement du Club toute l'année. Ils reçoivent leurs directives des membres du Bureau. Le personnel permanent se compose :

1. d'un Chef-pilote, responsable des vols, de la formation, de la sécurité : Jonathan WITHERS
2. d'un mécanicien, responsable de notre atelier et de l'état du matériel volant : Stéphane EHRHARDT d'un adjoint à l'atelier : Jean Pierre ROOS
3. de deux secrétaires : Nathalie PERRON et Kelly SACREZ
4. de plusieurs instructeurs FI(S) saisonniers recrutés durant la Haute Saison en fonction du besoin
5. le nettoyage des locaux est assurée par une société externe

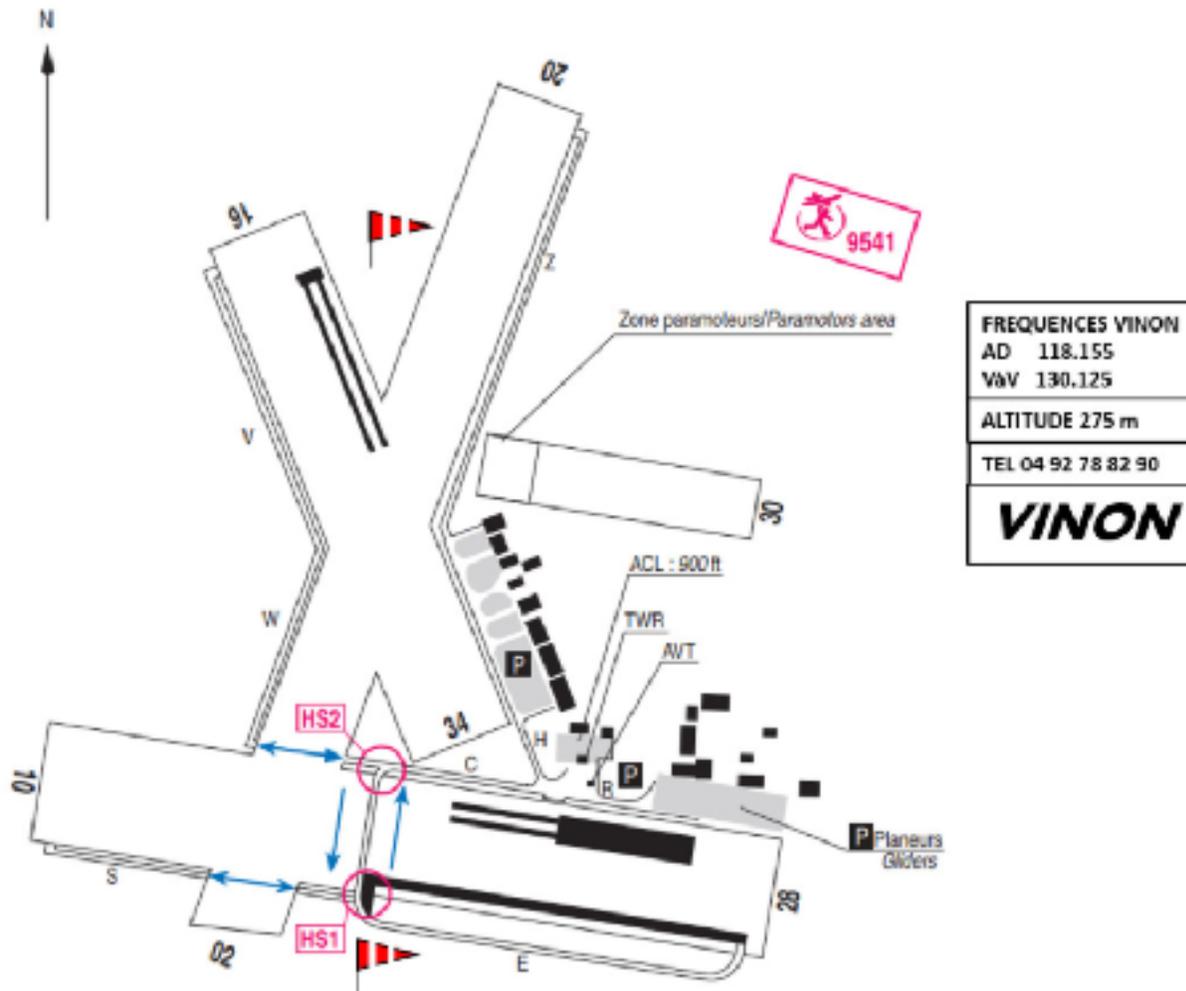
## 1.4. PRÉSENTATION DE LA PLATE-FORME

La plate-forme est composée de quatre pistes (28-10 ; 16-34 ; 02-20) et d'une bande au nord appelée « 30 », permettant aux planeurs basés provisoirement sur la plate-forme de se poser près des câbles où ils sont amarrés.

Il existe des mini-pistes de décollage planeurs en dur aux seuils 28 Droite et 16 gauche. Une bande en

dur avion sur la 28 Gauche, un taxiway qui dessert les clubs avions et l'aire de ravitaillement en essence complètent la description des pistes et chemins de roulement.

L'A.A.V.A dispose de six hangars: hangar « Début », hangar « Perfo », hangar « Mistral» pour les remorqueurs, hangar « Nord », hangar « Marcy », hangar « Militaire», de bureaux, d'un atelier, d'une salle de briefing, d'une salle de pliage de parachutes, d'un bâtiment équipé de 8 chambres, de deux aires d'accueil avec deux blocs sanitaires, d'un club-house avec salle de briefing, cuisine et réfectoire, et d'une piscine (Voir plan). Le club dispose également, pour améliorer la formation (coût, efficacité), d'un simulateur de vol, utilisable uniquement avec instructeur.



## 1.5. L'HÉBERGEMENT

Des chambres et 2 aires d'accueil sont à la disposition des pilotes contre une participation financière couvrant les frais d'électricité, d'eau et de nettoyage. Vous pouvez demander au secrétariat s'il y a des caravanes à louer. Si vous louez une caravane à un particulier, vous devrez vous acquitter de la participation journalière aux frais d'entretien et de gestion de l'aire d'accueil.

La salle commune est utilisable par tous pour préparer les repas, mais n'oubliez pas que tout y est votre propriété, donc laissez-la dans l'état où vous souhaiteriez la trouver en arrivant.

*Les installations sont vidéo surveillées pour lutter contre les effractions et les vols. Néanmoins nous vous recommandons la plus grande prudence et surtout de ne pas laisser d'objets de valeur à la vue de tous dans les voitures (appareils photo, postes radio, lunettes de soleil, GPS, parachutes etc.).*

## **1.6. ADMINISTRATION ET RÉGLEMENTATION**

Un secrétariat est à votre disposition. Son rôle est de gérer tous les problèmes administratifs et financiers.

En début d'année ou à votre arrivée sur le terrain vous devez impérativement passer au secrétariat. Celui-ci s'assure en liaison avec le Chef Pilote de la validité de vos documents et licences.

**Nota :** Pour pouvoir voler, vous devrez en permanence maintenir votre compte pilote créditeur. Les pilotes ressortissants des pays de l'Union Européenne (UE) + Islande, Norvège, Lichtenstein, Suisse peuvent voler sans autre formalité. Les ressortissants des autres pays doivent obtenir une validation de leur licence en conformité avec les normes de l'Aircrew" (voire le Chef Pilote pour de plus amples précisions)

## **1.7. FINANCES**

L'AAVA ne peut pas se permettre de consentir des crédits permanents. Il vous est donc demandé d'approvisionner régulièrement votre compte pilote. Cela peut être fait au secrétariat ou sur Internet directement.

Sur Internet, vous utiliserez l'application SMART GLIDE avec votre ordinateur ou Smartphone personnel. Un ordinateur Club est également à votre disposition en salle de Briefing. Les paiements en ligne sont sécurisés.

Le secrétariat vous indiquera la procédure SMART GLIDE si vous ne la connaissez pas.

Les pilotes débiteurs sont susceptibles de se voir refuser le décollage.

## **2. DEROULEMENT DES VOLS**

### **Consignes Générales avant et après les vols**

-la répartition des machines club se fait en donnant la priorité aux pilotes inscrits sur Click and Glide : les pilotes demandeurs et non-inscrits se verront attribuer les machines restantes.

-la sortie des remorqueurs est de la responsabilité des pilotes remorqueurs

-la préparation du véhicule Starter est de la responsabilité du responsable des vols

-La sortie des planeurs : Chaque année des planeurs sont arrêtés de vol à la suite de dommages occasionnés au sol liés au non-respect des consignes ou par manque de bon sens.

Nous vous demandons la plus extrême Vigilance lors de ces manœuvres pour le bien de tous.

La sortie des planeurs du hangar « Début » se fait sous la supervision d'un instructeur.

Tous les planeurs susceptibles de voler sont rangés devant les hangars "début" et "perfo". Les housses d'ailes et trolley sont retirés. Les planeurs ne volant pas sont remis dans les hangars. Les parachutes et instruments sont protégés du soleil en laissant la housse de verrière.

Les planeurs du hangar « perfo » doivent être stationnés de manière à laisser libre la partie goudronnée devant le hangar afin de permettre le passage des planeurs arrivant de la « 30 ».

Seul les planeurs école de début sont autorisés à stationner sur l'aire proche du starter afin de faciliter les manutentions école.

Les planeurs extérieurs arrivant de la piste « 30 » doivent être parqués en respectant les consignes reçues lors du briefing d'arrivée et en ne bloquant pas l'accès aux différents hangars Club.

Lors des journées avec du vent fort type Mistral ou Vent de Sud Est, une attention toute particulière doit être apportée aux manutentions des planeurs au sol ainsi qu'au bon verrouillage des verrières. Le nombre de personnes pour sortir les planeurs doit être suffisant. Les planeurs sont sortis sous la responsabilité de l'instructeur de permanence. A l'issue, les portes des hangars sont refermées.

Pour les décollages l'alignement des planeurs en piste se fait en respectant les consignes en vigueur.

Après l'atterrissage les planeurs doivent être dégagés de la piste le plus rapidement possible. Tous les pilotes présents doivent participer car trop souvent on n'y voit que les débutants qui attendent leur tour pour voler. En dehors de la mise en piste, l'usage des véhicules est interdit sur la piste et près du camion starter.

Si le vent est très fort le pilote doit rester à l'intérieur du planeur jusqu'à l'arrivée d'un aide (pas de verrière ouverte en plein vent au milieu de la piste) AF sortis, volets en négatif.

A l'issue du dernier vol les planeurs sont nettoyés, housés et rentrés dans leur hangar par le pilote affectataire. Tous les pilotes sans exception se doivent de participer au travail de piste.

Toute anomalie remarquée sur un planeur (au sol lors de la visite pré-vol ou à l'issue du vol) doit être signalée par écrit sur le cahier de liaison « atelier » qui se trouve en salle de briefing et verbalement à un instructeur ou au responsable technique.

### **Briefing journalier ( 10h ou 10h30 en fonction de la période de l'année)**

Le responsable des vols présente la météo, les particularités et consignes du jour selon le canevas en vigueur à l'AAVA. A l'issue du briefing les pilotes volant sur le matériel AAVA rempliront le petit formulaire A5 appelé "ordre de mission". Ils mentionneront, soit le circuit, soit la zone du vol, ainsi que le nom et le n° de téléphone de la personne chargée d'assurer le dépannage ainsi que le véhicule prévu. ils devront impérativement vérifier la disponibilité et l'état de la remorque. L'ordre de mission sera remis au responsable des vols qui le signera afin d'agréer le vol prévu et les informations sur le dépannage. L'activité école de début ou décollage Grands vols peut démarrer avant le briefing en accord avec le responsable des vols

### **Temps de vol et Remorquage**

Le décompte des temps de remorqué est fait par le pilote du remorqueur : câble tendu = décollage ;

retour devant le planeur suivant ou arrêt au parking = fin du remorqué

Pour tous les temps de vol, en cas de litige ou de réclamation, c'est la planche de vol, visée le soir par le Responsable des vols, qui fait foi. **Chaque pilote est responsable de la vérification de son temps de vol et de la facturation.**

**Les pilotes volant en qualité de commandant de bord sur les planeurs club doivent expressément signer la planche des vols après atterrissage.**

**Très important** : Les pilotes ayant atterri sur la **piste 30** doivent s'assurer que leurs atterrissages ait été noté, en passant au starter, ceci pour éviter des recherches inutiles.

#### Utilisation de la radio au starter

La fréquence 118,155 ne doit être utilisée que pour gérer le trafic d'aérodrome et des raisons de sécurité immédiate.

Un essai radio est effectué sur 118.155 avec le remorqueur lors de la tension du câble.

Le pilote de planeur précise la vitesse de remorquage souhaitée si le planeur est ballasté.

#### Accrochage des câbles

L'accrochage des câbles est réalisé uniquement par des vélivoles ou des aides formés. Les ordres sont : "larguez !", pour commander l'ouverture du crochet, "verrouillez !" pour commander sa fermeture. Sur les planeurs et les remorqueurs de l'A.A.V.A. on utilise exclusivement le petit anneau (crochet Tost).

#### Les Actions Vitales et la Sécurité

Il faut environ une minute pour effectuer les actions vitales (le C.R.I.S) : n'attendez pas que le remorqueur soit aligné devant vous pour les commencer.

Votre documentation aéronautique doit être à jour. Le port du bob et des lunettes de soleil font partie intégrante du CRIS. Le port de chaussures type sandales est prohibé en vol

#### La tenue de l'aile

L'aide qui tient l'aile (**gauche**) s'assurera, **AVANT DE LEVER L'AILE**, que la courbe finale est libre, que le pilote n'oublie pas ses AF, que le câble est tendu, que le Trolley de queue est retiré, que la verrière est fermée et verrouillée et que l'axe de décollage est dégagé.

### **3. LES CONSIGNES PARTICULIERES EN VOL**

Elles ont pour but d'éviter les collisions entre aéronefs, de codifier et de faciliter les évolutions autour de l'aérodrome, mais elles n'ont pas la prétention de répondre à tous les cas.

Elles ne dispensent absolument pas de la connaissance et de l'application des règles de l'air

(réglementation de la circulation aérienne) : elles s'y ajoutent.

### 3.1. LE REMORQUAGE ET LE DECOLLAGE AUTONOME

Le remorquage s'effectue selon la méthode enseignée à la FFVP (voir E-Learning 6.02.02 et vidéo FFVP 08-1 à 08-6). Les signes conventionnels sont à connaître impérativement :

**AVION:** - Battement de la gouverne de symétrie = "vérifie ta machine!" (ex: si les aérofreins sont ouverts ou le parachute de queue déployé).

- Battement d'ailes = "largage immédiat impératif !"

**PLANEUR:** - Battement d'ailes = "je ne peux pas larguer!"

**RÉPONSE DU REMORQUEUR :** - Battements de la gouverne de direction = j'ai compris, je reviens vers le terrain, sors tes aérofreins et passe en position basse

Afin de fluidifier les décollages, il vous sera demandé de d'aligner les planeurs lourds ou chargés (Duos, Arcus Nimbus 4...) sur une même file et les planeurs plus légers (monos, Biplaces école ou à courbure) sur l'autre file. Si votre planeur dépasse la masse de 750KG vous devez informer le responsable des vols lors du briefing journalier car seul le DR400 ou DR300 peuvent alors vous remorquer. **Le pilote dont le planeur est ballasté, doit impérativement annoncer au pilote remorqueur lors du contact radio, la vitesse de remorquage souhaitée (ex : RY de D-09, vitesse de remorquage 140 km/h**

Dans tous les cas les consignes du jour données au briefing sont impératives.

Le décollage des planeurs autonomes s'effectue sur autorisation du starter qui a une vue globale de l'activité, il est préférable décoller à la suite d'un décollage remorqué et non juste avant. **Tout décollage autonome sur une piste autre que celle utilisée pour les remorquages devra être signalé lors du briefing journalier et validé par le responsable des vols.**

### 3.2. LE LARGAGE

A Vinon, sauf problème de sécurité (voir ci-dessus), le largage est à l'initiative du pilote du planeur.

Le pilote du planeur est responsable de son largage.

Il vérifie que le câble est bien décroché, puis il dégage l'axe du remorqueur pour que le pilote puisse ainsi le voir et commencer à descendre.

### 3.3. LE VOL EN LOCAL

Le pilote doit s'assurer pendant toute la durée de son vol qu'il est en local du terrain suivant la règle ci-dessous :

- Débutants : (ASK-21 et ASK 13 solo, Astir) = finesse 10 +500 m QNH.

- Autres : finesse 20 +500 m QNH. Ceci pour un vent inférieur à 20 km/h. Il doit aussi respecter les règles de la circulation aérienne (survols, priorités, etc.) : Voir manuel de l'élève pilote.

La spirale à GAUCHE dans un rayon de 10 km autour du terrain, **est recommandée pendant les décollages en début de journée**, les jours où la concentration de planeurs est importante.

**Rappel aux pilotes extérieurs :**  
**N'oubliez pas qu'ici les altimètres sont réglés au QNH !**

### **3.4. LA PERTE D'ALTITUDE**

Elle se fait dans une zone située en amont du début de la vent arrière. L'arrivée du planeur dans cette zone doit se faire bien au-dessus du niveau de la vent arrière (600 m minimum). Les tours de piste standards, quelle que soit la piste en service, se font toujours du côté des installations, l'autre côté étant réservé aux avions (voir carte VAC).

### **3.5. LA BRANCHE VENT ARRIERE**

Elle commence à 550 m QNH (500 m minimum). L'annonce radio doit être faite sur 118,155 et comporter l'immatriculation du planeur, la piste utilisée et la position du train, par exemple :

**" Tango Echo, vent arrière piste 28, côté planeur, train sorti et verrouillé "**

### **3.6. LA FINALE**

Quelle que soit la piste, le premier planeur se pose le plus près possible du bord de piste, les autres se posent à côté (respecter entre chaque planeur un écartement minimum de sécurité d'environ 10 m entre les extrémités d'ailes.). Sauf pour des raisons de sécurité, l'atterrissage sur les mini-bandes est subordonné à l'autorisation du starter.

Si l'axe est encombré, n'hésitez pas à utiliser toute la longueur de la piste en passant suffisamment haut au-dessus des autres planeurs ou utiliser une autre piste pour atterrir, avec l'accord du starter (118.155).

### **3.7. TRES IMPORTANT**

Ne jamais toucher le sol avant les marques blanches d'entrée de piste. Les zones comprises entre les chemins qui bordent l'aérodrome et les marques d'entrée de piste ne sont pas posables et même localement dangereuses.

### **3.8. LA RADIO**

Le club de Vinon utilise deux fréquences :

**118,155** : la fréquence que l'on utilise dans la circulation d'aérodrome ; sur cette fréquence travaillent les aéronefs qui décollent et se posent à Vinon elle n'est donc pas notre propriété privée !

**130,125** : dès que vous accrochez et que vous n'êtes plus dans le circuit remorqueur (au-dessus de 1000m QNH), vous devez passer sur cette fréquence. Elle sert à tous les messages vol à voile : vacations

radio, informations aérologiques, problèmes éventuels, etc.

Les messages radio doivent être concis et réduits à l'essentiel : *la radio n'est pas un téléphone !*

Les messages radio en français sont à privilégiés toutefois les pilotes Français (et étranger) doivent connaître les principaux termes aéronautiques en anglais (voir lexique français anglais en annexe)

### 3.9. LES VACATIONS RADIO

C'est un message essentiel pour la sécurité des pilotes. Il est passé toutes les demi-heures, en local comme en circuit. Vous devez annoncer sur **130,125** votre position, altitude, intentions et éventuellement vario, (vous pouvez être hors de portée si vous êtes loin et bas ou masqué par des montagnes). Ne vous attendez pas à recevoir systématiquement une réponse du starter. Ce dernier, ou les instructeurs en vol ont noté votre message. Sachez que les vacations ont déjà permis à la suite d'accidents de limiter considérablement le champ des recherches, et par voie de conséquence de faciliter les secours aux pilotes. En cas de grand vol, hors de portée des autres vélivoles en fréquence, un message SMS envoyé vers le portable du starter est une alternative possible, uniquement en cas de nécessité et sans altérer le circuit visuel ni la sécurité anticollision.

### 3.10. LA PANNE RADIO

En cas de panne radio :

- 1- **En vol local** : le pilote doit se poser immédiatement au terrain après avoir vérifié, bien sûr, que son volume de réception n'est pas trop baissé, que la fréquence affichée est correcte et que les contacts accessibles sont en position correcte.
- 2- **En circuit** : le pilote doit interrompre son circuit et rentrer au terrain, en essayant, si possible, de se faire identifier par un autre planeur de l'A.A.V.A (battements d'ailes).

### 3.11. LES ESPACES AÉRIENS ENVIRONNANT

Le pilote est seul responsable de la connaissance et du respect des règles de l'Air.

Au-dessus du FL 115, les vols VFR (donc les vols de planeurs) ne sont autorisés jusqu'au FL 195 que dans la LTA E. En dehors de cette zone les vols ne sont autorisés au dessus du FL 115 que sur clearance de l'organisme de contrôle concerné, (en pratique difficile à obtenir sans transpondeur). On ne dépassera le FL195 que dans la zone LF-R 180 "Fenêtre de Lure" si celle-ci est active, uniquement après un briefing préalable au sol et une autorisation ponctuelle du Chef-Pilote ou de son représentant (cf. protocole).

**-R71 SALON** : Avant de passer au-dessus du **FL 075** (environ 2285 m QNH selon la pression) les pilotes doivent contacter Salon-Information sur **135,150** et se situer précisément (position et intentions) (la position des axes de voltige figure sur la carte qui vous est donnée à votre arrivée). **Une clearance est obligatoire pour pénétrer.**

Depuis la disparition des Tucano de Salon, les axes en R71 ne sont plus utilisés mais toujours publiés, le contrôleur préfère une position par rapport à un axe plutôt qu'à un village du Lubéron dont il n'a jamais entendu parler...

En attendant de s'annoncer en sortie de zone, restez impérativement sur la fréquence 135.150 sauf autorisation de Salon APP.

Si la zone est inactive, un répondeur automatique est en service.

**- Zone Réglementée LF-R 101 SALON :** C'est une zone, à l'ouest de Vinon, où s'entraînent les avions école de Salon, en VFR, de **900m QNH** au **FL 075**: SALON APP 135.150. Clairance pour pénétrer (voir carte).

**-P11 CADARACHE :** Survol interdit au-dessous de 4200 Ft (1260m) AMSL dans un rayon de 5 km centré sur Cadarache, tronqué au Nord et au Nord-Ouest (voir carte).

**-R95 LE LUC :** Entraînement HEL.ACFT. De SFC à FL 065. Le Luc App 122.200. Clairance pour pénétrer.

**-R 138 CANJUERS :** Tir sol/sol, sol/air, air/sol. (Activité connue de Marseille ACC/FIC 120.550). Survol interdit en période d'activité, du sol au FL 540.

D'autres zones ou secteurs présentent des dangers, par exemple la zone de parachutage de Gap ou une collision s'est produite en 1995, et les secteurs de voltige de St Auban et de Vinon. Renseignez-vous.

#### **-Les parcs nationaux :**

La réglementation interdit le survol des parcs nationaux par les "aéronefs" à moins de 1000 M sol, il faut la respecter. Les protocoles permettant dans certaines conditions d'y pénétrer sont affichés en salle de briefing et repris dans le guide des champs vachables.

## **3.12. LES VOLS À HAUTE ALTITUDE**

Les vols d'onde font rêver la majorité des vélivoles mais ils peuvent aussi présenter des aspects dangereux : le froid, la fatigue et l'insuffisance d'oxygène, la turbulence.

En atmosphère standard, la température décroît d'environ 6,5°C par 1000 mètres. Vers 6000 m, il est fréquent de rencontrer des températures voisines de -25°C, si la température au sol est d'environ 15°C. On comprend donc aisément qu'une protection efficace et adaptée contre le froid est essentielle (vêtements amples, doudoune, boots, gants, bonnet, etc..).

**La fatigue :** Le froid, la différence de pression et le manque d'oxygène sont autant de facteurs qui tendent à diminuer la résistance physique du pilote à haute altitude. Le manque de sommeil, l'abus de tabac et d'alcool, ainsi qu'une alimentation trop riche en graisses contribuent à aggraver cet état de fait. Les boissons gazeuses sont déconseillées.

**Le manque d'oxygène :** La réglementation a changé :

Le pilote commandant de bord veille à ce que toutes les personnes à bord utilisent l'équipement d'oxygène de subsistance lorsqu'il estime qu'à l'altitude du vol prévu, le manque d'oxygène peut entraîner une baisse de leurs facultés ou nuire à leur santé.

Lorsque le commandant de bord ne peut déterminer les conséquences d'un manque d'oxygène sur les passagers, il doit s'assurer que tous les occupants utilisent de l'oxygène d'appoint pour toute période où

l'altitude-pressure est supérieure à 10 000 ft.

En complément de la réglementation en vigueur, l'AAVA impose, en tant qu'exploitant, l'obligation d'emport de l'équipement oxygène pour tout vol entrepris de manière durable à une altitude supérieure à 10.000 ft (3000 m).

**La turbulence** : près du sol elle rend délicat l'atterrissage aux vaches car le vent près du sol n'est pas connu avec précision.

### 3.13. EQUIPEMENT OXYGÈNE

Le remplissage en oxygène des bouteilles sera effectué par un membre de l'AAVA autorisé par le Président du club et identifié sur une liste nominative disponible au Secrétariat du club.

La facturation sera effectuée aux conditions affichées dans le local oxygène et au secrétariat du club.

Le remplissage sera effectué à 100% pour les bouteilles neuves ou à jour de leur date d'épreuve.

## 4. CONSIGNES POUR LES VOLS EN CIRCUITS

### 4.1. LE BRIEFING « CAMPAGNE »

Les pilotes volant sur les planeurs de l'AAVA doivent obligatoirement y assister s'ils souhaitent circuler. Des consignes particulières peuvent y être données tel que, la météo du jour, l'état des aires de sécurité répertoriées, etc., ils doivent y venir avec leur "Fiche de progression campagne" (voir ci-dessous).

Les circuits sont choisis en fonction des aptitudes et de l'entraînement de chacun. A ce stade, les pilotes doivent connaître **le démontage du planeur et la disponibilité de leur remorque**. Tout pilote qui part en circuit accepte implicitement de participer éventuellement au dépannage route d'un autre pilote de même expérience ou volant sur une machine équivalente.

### 4.2. ZONES ET EXPÉRIENCE EN CIRCUIT

Les pilotes volant sur les planeurs de l'AAVA respectent obligatoirement une progression en vol sur la campagne, fonction de la difficulté et de l'éloignement des différentes zones de vol ; un guide écrit précise cette progression, il permet aux pilotes de tenir constamment à jour la "Fiche de Progression campagne". La carte définissant ces zones est affichée dans la salle de briefing. Ces documents sont le fruit de l'expérience de Vinon en la matière : nous vous en recommandons vivement l'usage même si vous volez avec votre planeur personnel. Les instructeurs de l'AAVA peuvent vous conseiller utilement.

### 4.4. LES ZONES VACHABLES

En montagne, les zones atterrissables sont rares. Seules, celles qui sont répertoriées présentent un degré de sécurité suffisant pour les atterrissages aux vaches. Hors des zones reconnues, les risques d'accident sont fortement accrus. Un fascicule sur les champs vachables comprenant photos et renseignements est disponible au secrétariat.

## 4.5. DÉPANNAGES

**1/Atterrissage dans un champ :** aussitôt posé, le pilote doit dégager son planeur de l'axe (si possible) et ensuite obligatoirement téléphoner au "Starter **06 51 25 12 03**" ou au "secrétariat **04 92 78 82 90**" ou au **chef pilote 06 13 42 39 58** en dernier recours.

Ce qu'il faut dire au téléphone : position, accès au champ, heure d'atterrissage, dégâts éventuels, numéro de téléphone où le pilote peut être contacté. Il va sans dire que la courtoisie est la règle dans nos rapports avec ceux chez qui nous tombons du ciel, causant parfois une gêne et parfois de menus dégâts aux récoltes ; sachez que le club est assuré pour cela.

**2/Atterrissage sur un aérodrome :** aussitôt posé, le pilote téléphone au "Starter **06 51 25 12 03**" ou au "secrétariat **04 92 78 82 90**" ou au **chef pilote 06 13 42 39 58** en dernier recours, pour indiquer s'il se fait dépanner sur place ou par les avions de l'A.A.V.A. Pour gagner du temps un message radio émis avant la prise de terrain et relayé avec certitude par un autre planeur peut fournir au starter les mêmes informations.

Des tarifs adaptés sont pratiqués par l'A.A.V.A. et les Clubs voisins pour les dépannages par air, ceci pour inciter les pilotes à se poser préférentiellement sur des aérodromes.

## 4.6. LA RECONNAISSANCE DES CHAMPS

Elle est obligatoire à l'AAVA en vol ou au sol et doit se faire en compagnie d'un pilote de vol à voile qui connaît parfaitement ces zones atterrissables. Au cours des vols, il faut en permanence s'exercer à retrouver rapidement et identifier les champs répertoriés. En été des infos sont données au cours des briefings sur la progression des moissons qui se font à des dates très variables selon l'altitude des champs.

L'utilisation des zones atterrissables restent de votre responsabilité, l'AAVA ne pouvant garantir en permanence l'état de celles-ci.

## 4.9. SECURITÉ EN VOL DE PENTE - OBSTACLES

Le vol de pente implique une vigilance accrue du pilote à l'égard des autres aéronefs bien sûr, mais aussi à l'égard des obstacles naturels et/ou artificiels, qui présentent un danger réel lorsque l'on évolue à proximité du relief (Câbles de téléphérique, remontée mécanique, Catex).

Certains de ces obstacles, notamment les Catex, ne sont ni balisés, ni répertoriés sur les cartes aéronautiques et sont peu visibles ; ils sont généralement situés dans les stations de sport d'hiver.

Il appartient à chaque pilote de connaître avec précision et de répertorier sur ces documents de vol, la position des obstacles dangereux situés dans la zone des vols.

L'AAVA encourage l'utilisation de tout système permettant d'alerter le pilote de la présence d'obstacle artificiel à proximité de sa trajectoire de vol (PDA, FLARM, etc...).

## 4.10. PRÉVENTION DES ABORDAGES

Afin d'accroître la sécurité, et plus particulièrement de diminuer le risque de collision entre aéronefs, l'A.A.V.A. a décidé que tout planeur décollant de Vinon devra impérativement :

1. être revêtu de marquages anticollision conformes à la recommandation FFVP ;
2. être équipé d'un système avertisseur de proximité de type FLARM ou compatible.

#### **4.11. LA CULTURE JUSTE**

Tout incidents ou accidents devras faire l'objet d'un rapport ou chef pilote ou à un de ses adjoints soit directement, soit via le carnet « incidents : notification analyse et suivi » disponible en piste et au bureau du chef pilote. Il décidera alors de la nécessité ou non de faire un REX et, ou un CRESAG.

\* \* \*

**UN RECUEIL DES CONSIGNES EST DISPONIBLE DANS LA SALLE DE BRIEFING CONSULTEZ LE. N'HÉSITEZ PAS A ALLER CHERCHER TOUS LES RENSEIGNEMENTS DONT VOUS AVEZ BESOIN AUPRES DES INSTRUCTEURS OU DES PILOTES EXPÉRIMENTÉS.**

***ET MAINTENANT EN PISTE ET BONS VOLS A VINON !!!***

**Le Comité Directeur  
de l'A.A.V.A.**

## LEXIQUE FRANCAIS ANGLAIS

**Vinon auto-information A/A air to air**

**118,155 One one eight decimal one five five**

Vent arrière = Down wind                      Train sorti verrouillé = Gear down and locked  
Piste deux huit [28] Runway two eight                      Unité six [16] One six  
Unité zéro [10] One zero                      Trois quatre [34] Three four  
Zéro deux [02] Zero two                      Trois zéro (planeurs) [30] Three zero (gliders)  
Deux zéro [20] Two zero                      Right (/left) hand circuit = Circuit main droite (/gauche)  
Remorqueur = Tow plane                      Largage = Release                      Aérofreins = Air brakes  
Etape de base = Base leg                      Finale = Final                      Touch and go                      Atterrissage = landing  
Point d'attente = Holding point                      Décollage = Take-off  
Virage à gauche = Left turn                      Virage à droite = Right turn  
Je traverse la piste [ ] au sol = Crossing runway [ ] on the ground  
Piste libérée = Runway vacated

## CIRCUIT ATERRISSAGE - PISTE 28



- Ecoute de la fréquence A/A de l'aérodrome (118.155 Mhz) dans les 10 km de Vinon et au-dessous de 900 m AMSL (Circulation d'aérodrome). Annonce à 5 mn de l'atterrissage.
- Début de branche « vent arrière » à 550 m AMSL (500 mini). Attention à l'aéromodélisme !
- Surveiller les planeurs qui se posent en 30
- Atterrissage « mini-bandes » possible sur autorisation du Starter, si aucun planeur prêt au départ
- Dégagement possible à droite après atterrissage si pas de trafic au décollage et sur autorisation du starter (vitesse et freinage contrôlés, virage 45° max. ailes horizontales, arrêt en bord de piste après le starter)
- Passer au starter pour vérification de l'heure d'atterrissage
- La radio reste allumée tant que le planeur n'a pas dégagé la piste (sécurité trafic, infos du starter)

### SECURITE

**Arrivée trop basse :** Se poser selon le cas sur la 16, la 20 ou la 28 auxiliaire.

**Vent fort (270° à 300) :** Prendre un plan fort et ne pas dépasser la bordure du plateau. **Risque de forts Rabattants !**

**30 :** Pas d'approche basse sur les habitations. Survol de la route à 10m mini. Ne pas se poser avant la marque de seuil. Dégagement recommandé, Attention aux planeurs stationnés sur les câbles et à l'herbe haute ! Atterrissage en contre QFU Interdit.

## ATTERRISSAGE CIRCUIT - PISTE 16



- **ECOUTE** de la fréquence A/A de l'aérodrome (118.155 Mhz) dans les 10 km de Vinon et au-dessous de 900 m
- AMSL (Circulation d'aérodrome). Annonce à 5 mn de l'atterrissage.
- Début de branche « vent arrière » à 550 m AMSL (500 m mini). Attention à l'aéromodélisme ! Surveiller les planeurs qui se posent en 20
- Atterrissage « mini-bandes » possible sur autorisation du starter, si aucun planeur prêt au départ
- Dégagement possible à gauche après atterrissage si pas de trafic au décollage et sur autorisation du starter (vitesse et freinage contrôlés, virage 45° max. ailes horizontales, arrêt en bord de piste)
- Passer au starter pour vérification de l'heure d'atterrissage
- La radio reste allumée tant que le planeur n'a pas dégagé la piste (sécurité trafic, infos du stater)

### **SECURITE**

- **Arrivée trop basse** : Se poser sur la piste 20
- **Vent fort** : Prendre un plan fort. **Risque de forts rabattants !**
- **Atterrissage long** : Ne pas dégager en roulant vers la piste 10/28 et le starter 28.

## CIRCUIT ATERRISSAGE - PISTE 34



- **ECOUTE** de la fréquence A/A de l'aérodrome (118.155 Mhz) dans les 10 km de Vinon et au-dessous de 900 m AMSL (Circulation d'aérodrome). Annonce à 5 mn de l'atterrissage.
- Début de branche « vent arrière » à 550 m AMSL (500 m mini). Pas d'atterrissage avant le seuil de la piste 34
- Dégagement possible à droite après atterrissage si pas de trafic au décollage (vitesse et freinage contrôlés, virage 45° max. ailes horizontales, arrêt en bord de piste)
- Passer au starter pour vérification de l'heure d'atterrissage
- La radio reste allumée tant que le planeur n'a pas dégagé la piste (sécurité trafic, infos du starter)

### **SECURITE**

- **Arrivée trop basse** : Se poser selon le cas sur la 28 ou 30.
- **Vent fort** : Prendre un plan fort et ne pas dépasser la bordure du plateau. **Risque de forts Rabattants !**

## CIRCUIT ATERRISSAGE - PISTE 10



- **ECOUTE** de la fréquence A/A de l'aérodrome (118.155 Mhz) dans les 10 km de Vinon et au-dessous de 900 m AMSL (Circulation d'aérodrome). Annonce à 5 mn de l'atterrissage.
- Début de branche « vent arrière » à 550 m AMSL (500 m mini). Attention à l'aéromodélisme !
- Surveiller les planeurs qui se posent en 20 et en 16
- Ne pas utiliser la 10 pour atterrissage long si il y a du trafic avion en piste 16
- Atterrissage Long : Le point d'aboutissement est l'extrémité Ouest des mini-bandes 28
- Dégagement possible à gauche après atterrissage sur autorisation du starter (vitesse et freinage contrôlés, virage 45° max. ailes horizontales, arrêt en bord de piste). Pas de roulage vers le hangar
- Passer au starter pour vérification de l'heure d'atterrissage
- La radio reste allumée tant que le planeur n'a pas dégagé la piste (sécurité trafic, infos du stater)

## **SECURITE**

- **Arrivée trop basse** : Se poser sur la piste 20 ou la piste 16
- **Vent fort** : Prendre un plan fort et ne pas dépasser la bordure du plateau. **Risque de forts rabattants !**

## CIRCUIT ATERRISSAGE - PISTE 02



- **ECOUTE** de la fréquence A/A de l'aérodrome (118.155 Mhz) dans les 10 km de Vinon et au-dessous de 900 m AMSL (Circulation d'aérodrome). Annonce à 5 mn de l'atterrissage.
- Début de branche « vent arrière » à 550 m AMSL (500 m mini). Attention à l'aéromodélisme !
- Dégagement possible à droite après atterrissage sur autorisation du starter (vitesse et freinage contrôlés, virage 45° max. ailes horizontales, arrêt en bord de piste).
- Passer au starter pour vérification de l'heure d'atterrissage
- La radio reste allumée tant que le planeur n'a pas dégagé la piste (sécurité trafic, infos du stater)

### SECURITE

- **Arrivée trop basse** : Se poser sur la piste 28 ou la piste 34
- **Vent fort** : Prendre un plan fort et ne pas dépasser la bordure du plateau. **Risque de forts rabattants !**

# CIRCULATION AU SOL

## Dégagement « maîtrisé » à 45°

### But :

Le dégagement a pour but de libérer l'axe d'atterrissage, par une manœuvre réfléchie et parfaitement maîtrisée, afin de rendre la piste libre pour permettre l'atterrissage et le décollage des autres trafics.

### Procédure :

- Approche et atterrissage « standards » jusqu'au point de touché
- Contrôle de la tenue d'axe et du freinage –Phase de décélération.

Attention !!! si pas de frein = dégagement interdit
---

- Virage contrôlé vers 45° de divergence (action palonnier en maintenant l'inclinaison nulle)
- Freinage modéré pour venir s'arrêter en bordure de piste (piste dégagée).

### SECURITE :

- **Axe de dégagement libre** : Aucun dégagement ne peut être entrepris sans s'être assurée au préalable qu'aucun trafic n'est à l'atterrissage du côté ou l'on envisage de dégager.
- **Obstacle sur la piste** : Le dégagement ne doit être initialisé (phase 3) qu'après passage par le travers de l'obstacle (Planeur posé, Remorquage au départ, Starter, etc...) ; Il est formellement Interdit de dégager à l'arrière d'un planeur aligné ou vers le starter. **Risque majeur en cas de panne de frein !!!**
- **Aéronef au décollage** : Le dégagement devant un aéronef prêt à décoller ne peut être effectué qu'après coordination (entente radio avec l'autre pilote ou le starter).
- **Piste dégagée** : Le dégagement s'arrête en bordure de piste.
- **Atterrissage piste 10** : Roulage vers les hangars strictement interdit
- **Atterrissage piste 16 et 20** : Roulage vers le parking piste « 30 ou 28 Auxiliaire » strictement interdit
- **Atterrissage long piste 16** : Pas de roulage vers le starter 28

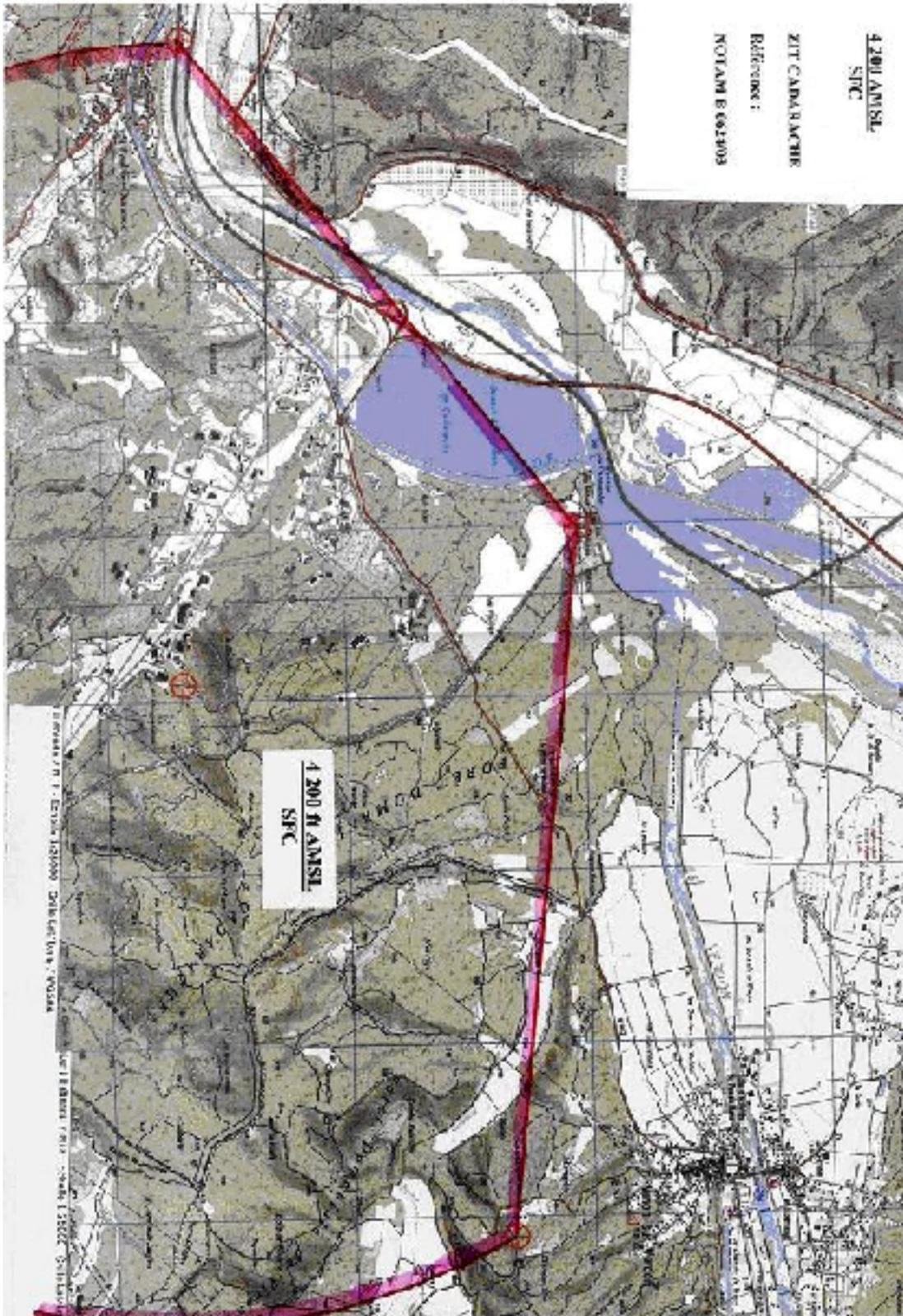
# CIRCULATION AU SOL

## mise en piste 16



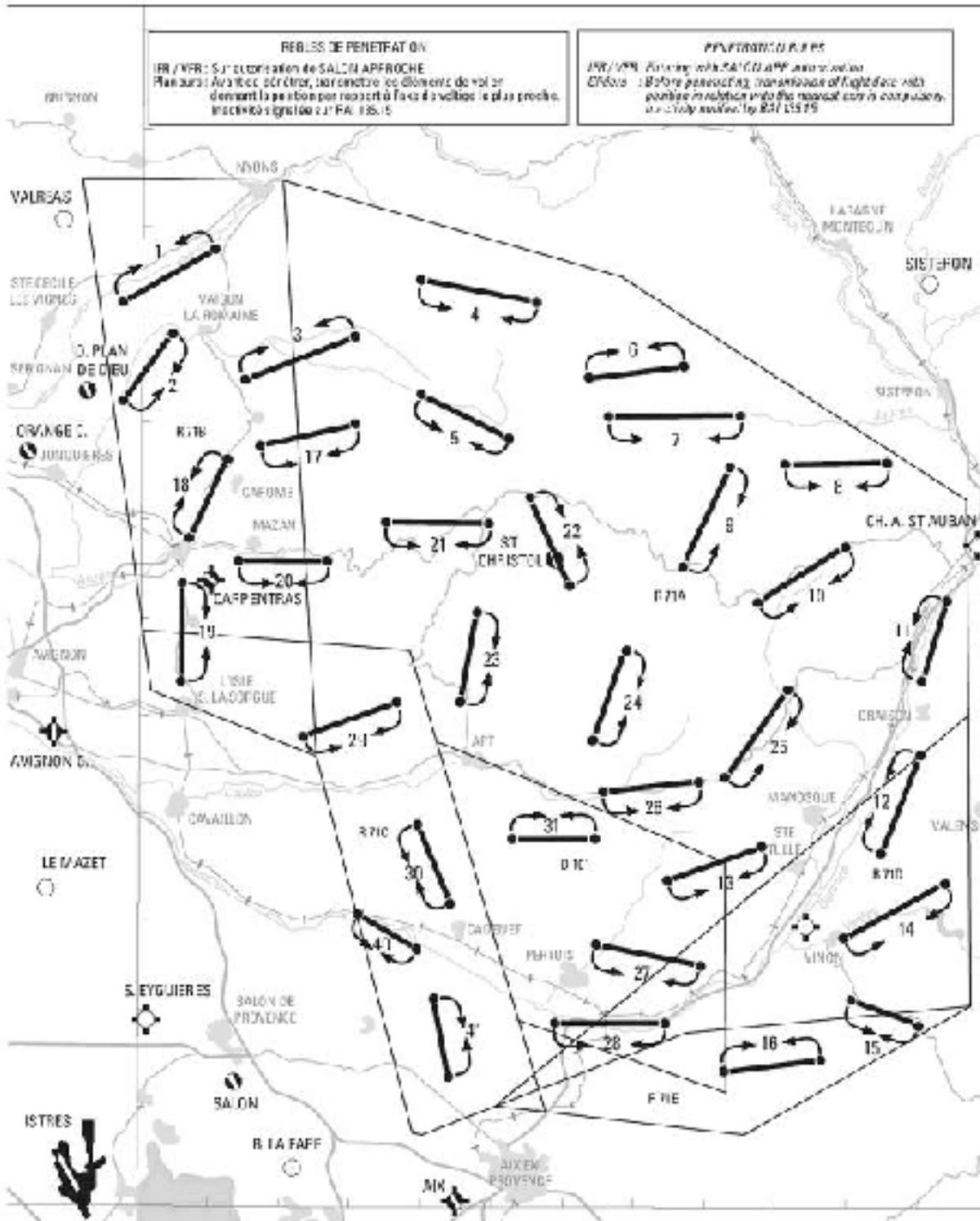
- Les véhicules visiteurs et les véhicules ne tractant pas de planeur (sauf voiture de piste) doivent faire le tour de l'aérodrome pour se rendre et venir de la piste 16 (circuit rouge).
- Les véhicules tractant un planeur vers la piste 16 doivent assurer la sécurité :
  - Sur les voies de circulation devant les hangars,
  - En traversant la piste 02/20
  - En écoutant si possible le trafic sur 118.150 Mhz et en allumant les feux de croisement et de détresse du véhicule tracteur

# P11 CADARACHE



SALON APP 135.10  
 RA 135.10  
 MARSAILL FAC, FIC 119.25

AXE DE VOLTEGE / AEROSBATICAL



# Petit précis pour voler dans la R71

## R71

Zone réglementée de volage et NSV pour les avions de l'école de l'Air de Salon de Provence et de la Défense  
Du FL75 (2100m en fonction du QNH) au FL195 (5800m en fonction du QNH)  
Gérée par Salon Approche sur 135.15

**Attention : ce précis est une aide, il ne se substitue pas au RCA, unique référence en termes de réglementation.**

**But du jeu :** Être le plus concis et le plus efficace possible.  
Il faut s'efforcer de faire le moins de messages radio possible, pour économiser le temps d'utilisation de la fréquence.

**Rôle du contrôleur :** Il vous donne l'information des axes et secteurs actifs. Il vous donne l'autorisation ou non d'entrer dans la R71.

## Premier contact

✓ Lorsque l'arrivée à 2000 m en montée sous la R71.  
Je ne dépasse jamais 2200 m sans l'autorisation du contrôleur. Si besoin, je bats les adretours.

✓ J'écoute la fréquence 135.15 pendant 30 sec. avant de parler.  
Si une transmission est en cours, j'attends la fin du dialogue entre le contrôleur et l'autre pilote.

✓ Soyons brefs et précis

- «Salon Information, bonjour, planeur Tango Echo »
- Salon : « Tango Echo, Salon, bonjour »
- « Fox Charlie Fox Tango Echo, un planeur de Vinon, axe Oscar, au niveau 75, pour monter »

**Indicatif complet**  
**Provenance :** planeur de (mon club)  
**Position :** (Axe ou secteur le plus près de ma position)  
**Altitude :** FL 75  
**Intentions :** pour pénétrer dans la zone et me déplacer vers le nord, ou le sud, ...

✓ J'annonce toujours les altitudes en Niveau de Vol, jamais en mètres.  
Les altitudes ci-dessous sont mentionnées à titre indicatif. Elle varient chaque jour en fonction du QNH.

FL 75 = 2200 m

FL 115 = 3400 m

FL 195 = 5800 m

FL 195 = 5800 m

### Le contrôleur accepte :

- Sans restrictions

« F-Te, montée approuvée jusqu'au FL195, les axes X, Y, Z sont actifs »  
« TE, reçu »

- Sous conditions

« F-Te, montée FLXX maximum (+raison) »  
« TE, reçu, je monte FLXX maximum »

### Le contrôleur refuse :

Je maintiens 2200m maxi

- « TE reçu, je quitte la fréquence ».

Je recontacte plus tard pour monter à un autre endroit.

### La zone n'est pas active :

(répondeur automatique ou information du contrôleur)

Je peux monter librement jusqu'au FL 115 (3400m).

Tant que je reste dans les limites de la R71, je contacte « Salon information » toutes les 15 min au cas où la zone s'activerait.

## Je me déplace dans la zone

✓ Je reste attentif aux messages passés par le contrôleur à la fréquence, pour avoir une idée des axes et des secteurs actifs. (voir carte).

- « Salon, de TE, je me déplace vers les axes X et Y »

✓ Je surveille ma navigation pour rester bien à l'écart des axes et des secteurs actifs.

✓ Je ne dépasse pas l'altitude qui m'a été autorisée. En aucun cas je ne dépasse le FL195 (environ 5800m)

## Pour faire une vacation radio avec le Starter

✂ **Tant que je suis dans la R71, je reste à l'écoute sur la fréquence 135.15.**  
Si le contrôleur perd le contact sans être averti, il va engager une procédure de recherche et de sauvetage.

✂ Si je veux faire une vacation radio pour le starter, je demande la permission au contrôleur.  
« **Salon, de TE, je souhaite quitter la fréquence quelques instants.** »

Je m'efforce de revenir sur 135.15 au bout d'une minute.

- « **Te, retour fréquence** »

## Pour sortir de la zone

✂ Lorsque je suis des limites de la R71, j'**informe impérativement** « **Salon Information** ».

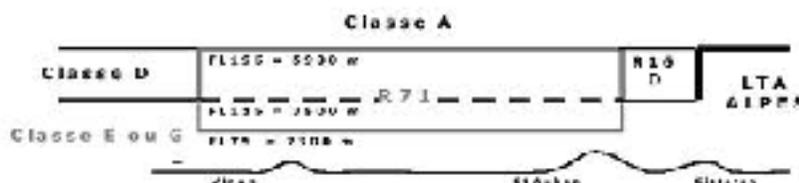
- « **Salon, de TE, je quitte la zone (par le nord / par le sud / en dessous du niveau 75), pour quitter la fréquence** »

J'attends toujours la réponse du contrôleur. S'il ne répond pas, je répète le message.

**Il faut toujours « clôturer » les communications radio.**

✂ Attention : **je dois être au dessous de 3400 m si je veux quitter la zone par les cotés**, car je serais sinon en espace de classe D.

Pour voler en Classe D, il me faut être équipé d'un transpondeur et obtenir une clearance de Marseille Contrôle. (123.9 à l'ouest du signal de Lure, et 126.15 à l'est)



Par exemple : pour traverser la route aérienne « Rouge 16 » entre la R71 et la LTA « Alpes »

## En cas panne radio

✂ **Il faut quitter la zone le plus rapidement possible** (mais en assurant la sécurité et le local des terrains). Je n'oublierai pas de faire prévenir Salon par téléphone.

## Fermeture de la zone

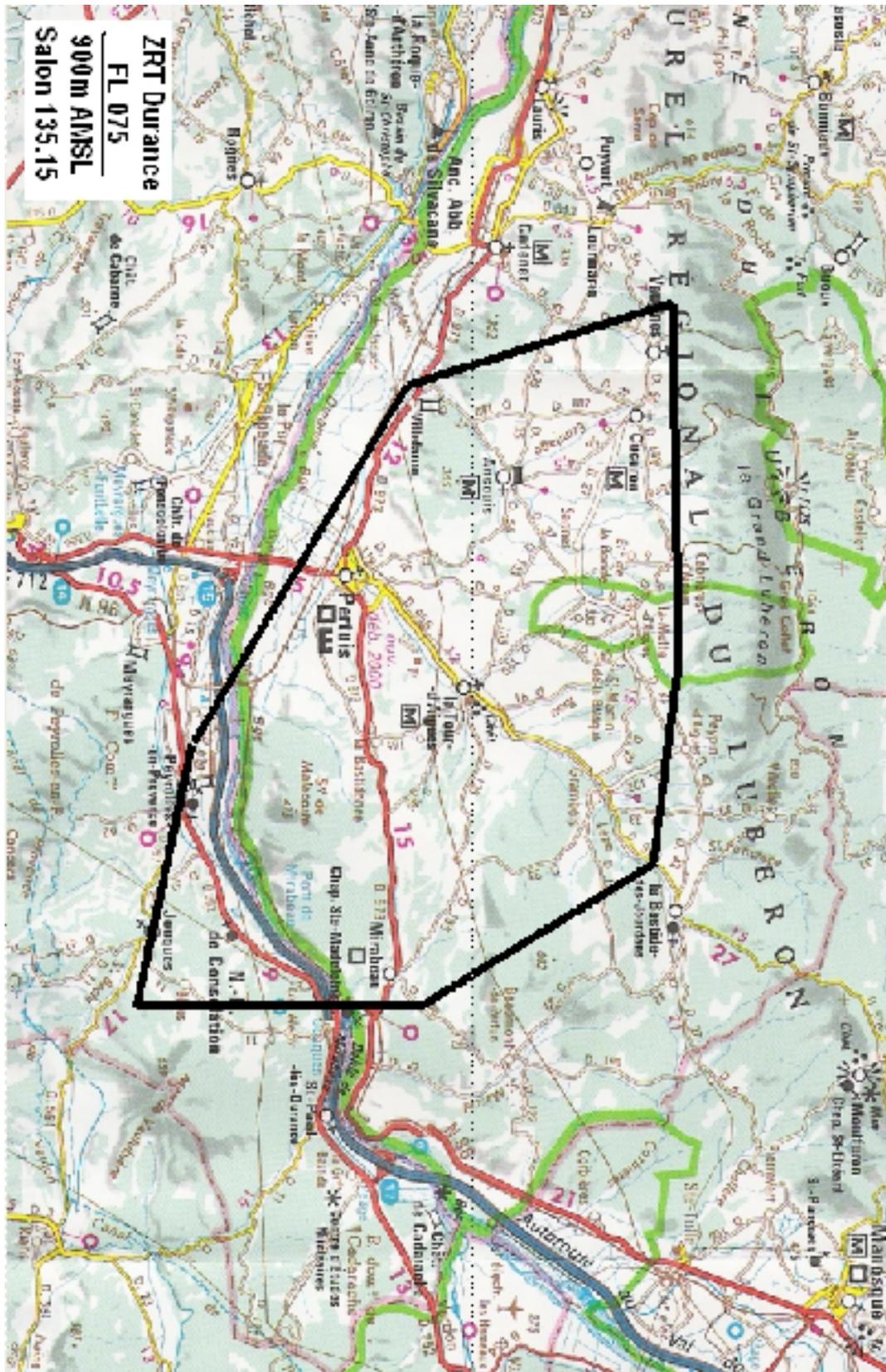
Si le contrôleur annonce « **A tous les planeurs la R71 n'est plus active** »

✂ **Je dois répondre** (« **TE, reçu** ») et **impérativement redescendre** en dessous de 3400m.

L'espace est maintenant géré par Marseille Contrôle, il est classé E du FL75 au FL115 et D du FL115 au FL195.

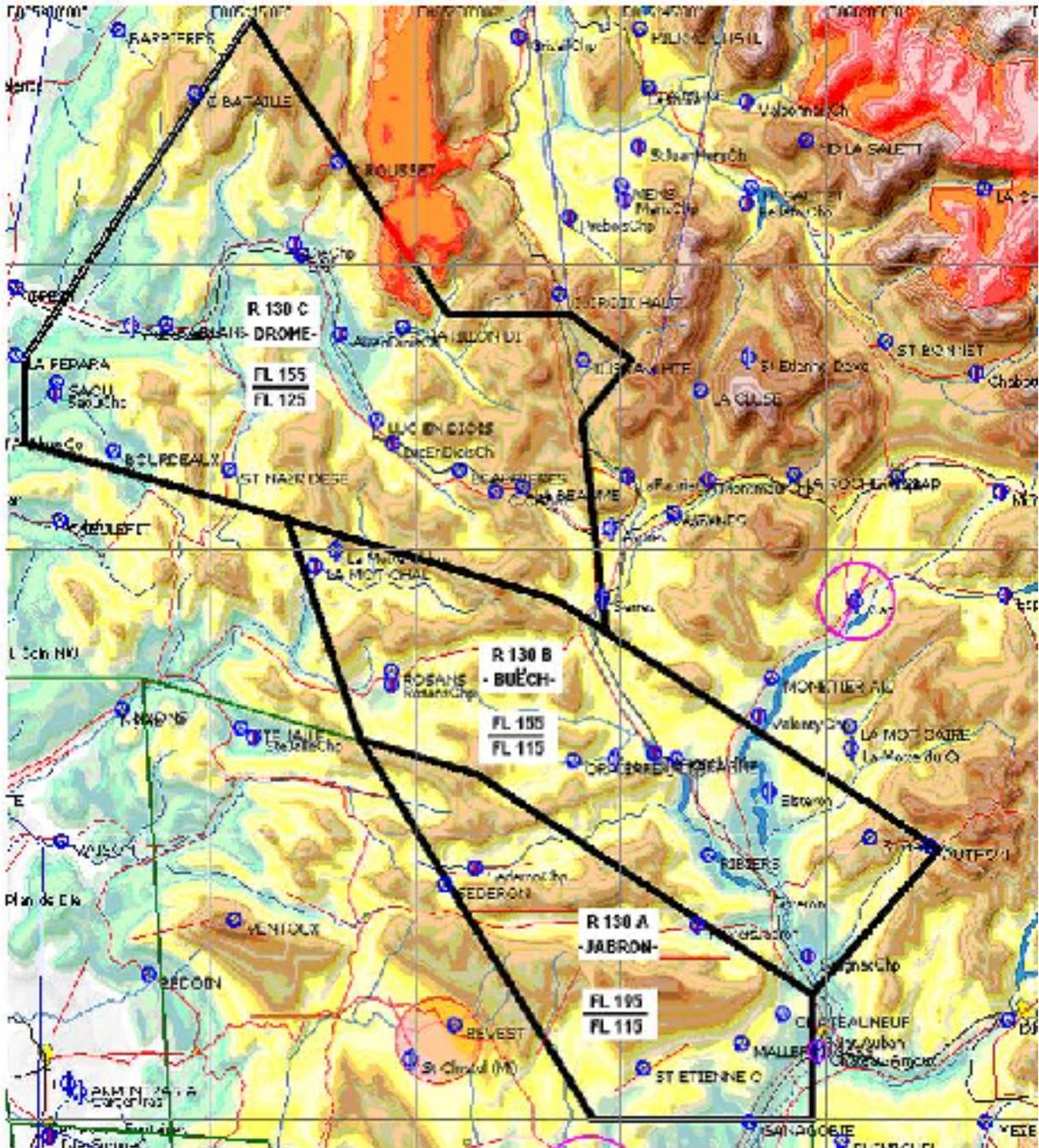
✂ Si j'ai un transpondeur je peux demander une clearance auprès de Marseille Contrôle pour évoluer en classe D.

# ZONE RÈGLEMENTÉE LF-R 101 SALON



## Zones Règlementées « Vols d'Onde » LF-R 130 R 130 A « JABRON » – R 130 B « BUËCH » – R 130 C « DRÔME »

L'utilisation de ces zones ne peut se faire sans avoir pris connaissance du Protocole en vigueur



**Zones Règlementées « Vols d'Onde » LF-R 130  
R 130 A « JABRON » – R 130 B « BUËCH » – R 130 C « DRÔME »**

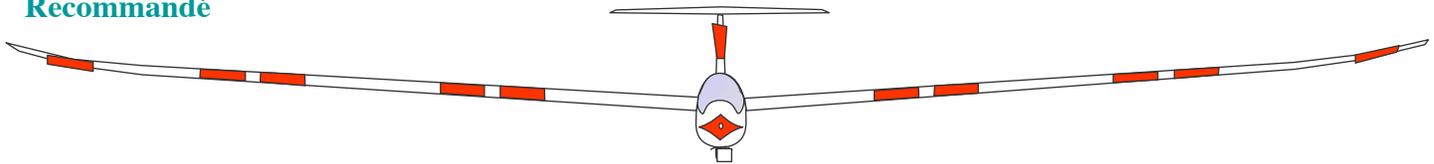
## **RÈGLES D'UTILISATION**

1. Les zones R 130 ne peuvent être utilisées que du lever du soleil (LS) jusqu'à coucher du soleil – 30mn (CS-30), par les planeurs volant à l'AAVA, au CNVV, ou tout autre centre ayant signé un accord avec l'AAVA, le CNVV ou la FFVP.
  2. Ces zones ne peuvent être utilisées que dans le cadre du protocole en vigueur, et uniquement par les pilotes qui en ont pris connaissance.
  3. Les Zones R 130A « JABRON », R 130B « BUËCH » et R 130C « DRÔME » ne sont pas actives en permanence
  4. Pour les utiliser, celles-ci doivent impérativement être activées par le CNVV ST AUBAN, ou par l'AAVA VINON en dehors des périodes d'activité du CNVV.
5. La zone R 130A « JABRON » ne peut exister si la R 71 SALON est active. Il est de la responsabilité des pilotes de s'assurer de l'activation réelle de la R 71
6. L'activation réelles des zones R 130A, B et C est connue de :
    - ST AUBAN : VHF 123,650 – 122,300      Tel : 04 92 64 94 32
    - VINON :      VHF 130,125 – 118,155      Tel : 04 92 78 82 90
  7. **Contact radio** : L'autorisation de pénétration dans les zones LF R130 "JABRON", "BUËCH" et "DRÔME", lorsqu'elles sont activées, n'est pas exigée mais les planeurs doivent rester à l'écoute de la fréquence **122,150** Mhz pendant toute la durée de leur vol dans les zones R 130 A,B et C.
  8. **Information de trafic** : Aucune information de trafic n'est fournie aux planeurs ou motoplaneurs dans les zones LF R130 "JABRON", "BUËCH" et "DRÔME"

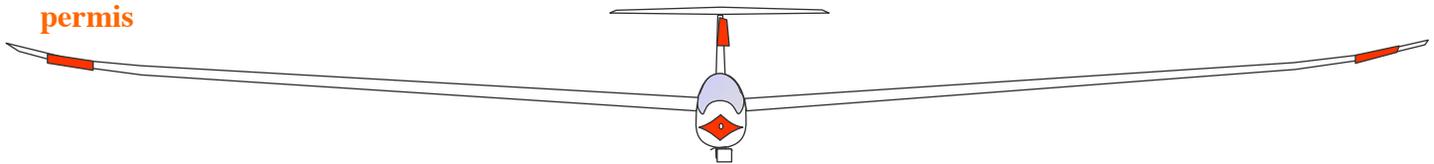
# EXIGENCES DE SECURITE POUR VOLER À VINON

## 1) Marquages Anticollision

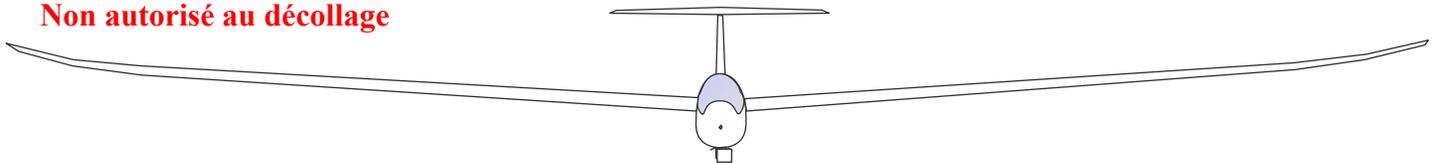
Recommandé



permis



Non autorisé au décollage



## 2) Système embarqué de détection de trafic



(\*) Vérifier la compatibilité sur : [http://www.flarm.com/product/index\\_en.html](http://www.flarm.com/product/index_en.html)