

ANNEXE 11-1

14 03 23 Version B.2

CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES A L'ACTIVITE MIXTE DE L'AERODROME
(Aéronefs motorisés & non motorisés)

Table des matières

1. DOCUMENTS DE REFERENCE.....	2
2. GENERALITES	2
3. ROULAGE AVIONS/ULMs et TRACTAGE PLANEURS pour leurs mises en piste et retours	2
4. USAGE, EQUIPEMENT ET BALISAGE DES PISTES	4
5. ALIGNEMENT DES AVIONS/ULMs et MISE EN PISTE DES PLANEURS	5
6. COORDINATION ENTRE COMMANDANTS DE BORD	5
7. QUELQUES POINTS PARTICULIERS	6
7.1 Tour de piste	6
7.2 Atterrissages	6
7.3 Traversées de piste par les Avions/ULM	7
7.4 Décollage remorqueur + attelage Vs Avion/ULM en circuit de piste ou au sol :	7
7.5 Décollage Avion vs planeur à l'atterrissage	7
7.6 Piste 28 en service – Atterrissage des remorqueurs en piste 16	7
7.7 Utilisation piste 34 (Avion/ULM):	8
7.8 Phraséologie	8

Version provisoire après observations au 13 03 23 reçues de membres du GT Sécurité aérodrome

1. DOCUMENTS DE REFERENCE

- Note 10/113 /DSAC/ANA du 16/06/2010 – Annexe 1
- Livret d'accueil & de Consignes de l'AAVA – (lien en appendice 2)
- Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs

2. GENERALITES

Ces consignes particulières, attachées au manuel d'exploitation de l'aérodrome de Vinon sur Verdon dans son annexe 11.1, viennent en complément des consignes particulières de la carte VAC et des consignes planeurs incluses dans le livret d'accueil de l'AAVA qu'il convient de consulter.

Elles spécifient aux usagers de l'aérodrome les consignes de toutes natures applicables sur l'aire de mouvements de l'aérodrome et quelques points complémentaires à respecter afin de permettre une bonne et sécuritaire cohabitation des activités.

Le livret d'accueil AAVA (cf. supra) ayant valeur de consignes locales pour le vol à voile est tenu à jour par l'AAVA. Ces consignes doivent néanmoins être connues de l'ensemble des usagers engageant l'aire de mouvement de l'aérodrome. Dans ce contexte, l'AAVA transmet systématiquement à l'Exploitant les mises à jour de ce livret dès leurs parutions, lequel Exploitant diffuse l'information à l'ensemble des Associations implantées sur la plateforme.

3. ROULAGE AVIONS/ULMs et TRACTAGE PLANEURS pour leurs mises en piste et retours

Le roulage au sol des Avions/ULMs vers leur point d'alignement en piste et/ou après leur dégagement de piste s'effectue exclusivement sur les TWYs définis sur les pages ATT 01 et GMC 01 de la carte VAC.

Rappels :

- Leur roulage hors Piste et hors TWY est interdit (sauf dégagements de piste vers TWY contigu).
- Aux Points d'Arrêt Avant Pistes (PAAP), ils marquent un arrêt, annoncent leur traversée (ou alignement) de piste et leur dégagement de piste (ou décollage).

Le roulage des attelages «véhicule + planeur» s'effectue exclusivement par les voies de service planeur (non balisées) représentées sur le schéma ci-après,

Entre la zone de hangars planeurs et la voie de service longeant la piste 30, les attelages « véhicule + planeur d'envergure < 18 m » transitent par la voie de service située entre les 2 aires d'accueil. Ils traversent avec prudence la route de l'aérodrome accessible au grand public.

Les grands portails de cette voie sont maintenus fermés en dehors des périodes d'activité planeur. Ils sont ouverts à la demande et fermés par les membres de l'AAVA à l'issue des opérations de tractage du jour.

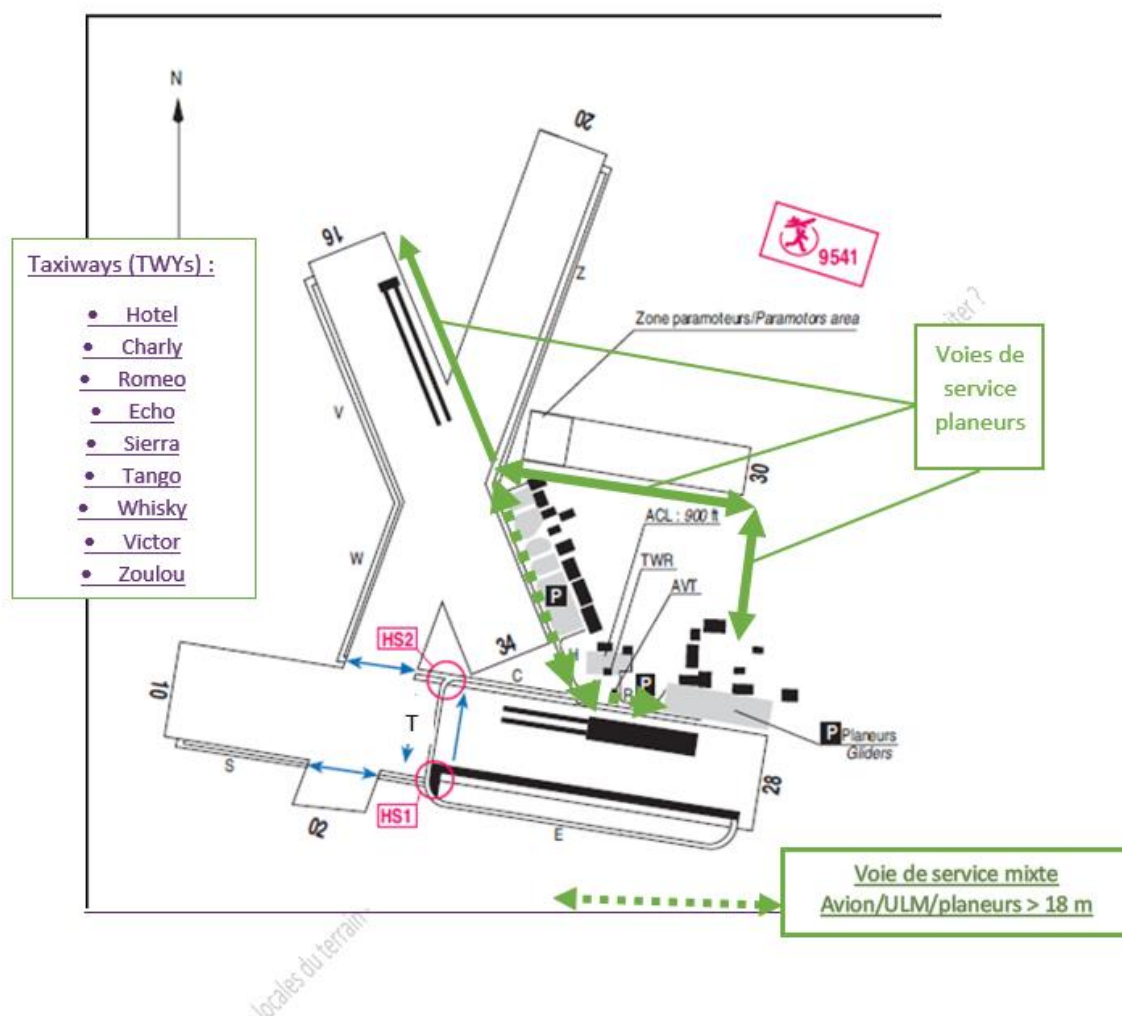
Les attelages véhicule + « grandes plumes » (planeurs d'envergure supérieure à 18 mètres) sont autorisés à circuler en mixité avec les Avions/ULMs sur les TWYs Hôtel et Romeo. Dans ce dernier cas, lorsqu'un attelage engage l'un de ces TWYs, les Avions/ULMs attendent son dégagement, selon le cas, sur l'un des axes de sortie de l'aire de trafic ou en extrémité du TWY engagé.

La circulation des attelages s'effectue conformément au protocole de circulation [annexe 2.2 du présent manuel d'exploitation (à paraître)] et à l'arrêté Préfectoral n°2023-BSP-SUR-01 du 07 février 2023 applicable sur l'aérodrome de Vinon sur Verdon, articles 12 à 16.

Les attelages sont tenus d'évoluer avec prudence sous veille radio (118.155) :

- d'annoncer leur traversée et leur dégagement de piste (le cas échéant),
- feux de croisement et feux de détresse allumés (ou autres feux à éclats)
- de laisser la priorité à tout aéronef évoluant en base, finale, atterrissage et, a fortiori, au décollage.

Après leurs opérations de tractage des planeurs, les véhicules peuvent être stationnés sur les aires dédiées à cet effet (pour la mise en piste en 16: le long et perpendiculairement aux terres agricoles nord dite zone 2). A l'exception des voiturettes, ils reviennent aux parkings de la zone dite « accessible au public » ou de stationnement des planeurs par la route publique périphérique à la plateforme de l'aérodrome.



4. USAGE, EQUIPEMENT ET BALISAGE DES PISTES

Toutes les pistes de l'aérodrome sont ouvertes aux activités mixtes (motorisées et non-motorisées), à l'exception de la piste 30 réservée exclusivement, en fonction de créneaux horaires non simultanés, aux manœuvres au sol des Parapentes et à l'atterrissage des planeurs.

Toutes les autres pistes sont dites mixtes – à savoir que des activités Avion/ULM/planeurs sont autorisées (Hélicoptères tolérés).

On notera cependant que :

- Les axes 02 et 10 ne sont que très rarement utilisés par les planeurs.
- Dans la pratique, l'axe 20 n'est utilisé par les planeurs que pour leur atterrissage (en cas de vent de secteur Sud) en vue de rejoindre leur aire de stationnement le long de la piste 30 (et lors des grandes compétitions officielles selon les règles particulières en vigueur).

Les pistes 28/10 & 16/34, très majoritairement utilisées par les aéronefs motorisés et les planeurs, disposent depuis janvier 2023 d'un balisage de « type planeur » (dalles béton espacées de 100 m environ et absence de balise tronconique entre dalles).

Les pistes 28 et 16 sont munies de **minibandes goudronnées**.

Lorsqu'une mise en piste de planeurs est effective, l'usage de ces minibandes (et de leurs prolongements) est réservé exclusivement à l'activité Vol à Voile (incluant les remorqueurs et les planeurs « à dispositif d'envol incorporé »). En l'absence de mise en piste planeurs, les avions/ULM basés peuvent utiliser occasionnellement ces minibandes.

La piste 28 est munie côté Sud d'une bande goudronnée réservée exclusivement aux avions/ULMs.

La piste 28 est préférentiellement utilisée en raison: des vents dominants, de l'existence des « minibandes planeurs », de la « bande avions » en dur et de la préservation des nuisances aux riverains.

La piste 02/20, rarement utilisée par les planeurs, comporte un balisage diurne classique avec dalles béton espacées de 200 mètres environ et de balises tronconiques intercalées entre celles-ci. Cette piste peut être utilisée pour des grandes compétitions moyennant consignes particulières et temporaires.

7. QUELQUES POINTS PARTICULIERS

7.1 Tour de piste

Rappel: Selon l'arrêté du 12 juillet 2019 (partie B, section 8.2) : « *Sur un aérodrome non contrôlé, le pilote commandant de bord de tout aéronef équipé d'une radio transmet des comptes rendus de position, indique ses intentions et transmet toutes modifications ultérieures* »

a) à l'arrivée :

- Avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome.
- En vent arrière.
- En base.
- En finale.
- Lorsque la piste est dégagée.

....

Ces annonces apparaissent comme essentielles sur l'aérodrome de Vinon, car les fins de circuits d'atterrissage (base et finale) sont conflictuelles entre planeurs et aéronefs motorisés (une collision en vol lors du dernier vitrage a d'ailleurs eu lieu il y a une vingtaine d'années avec 2 « miraculés » mais sérieusement blessés).

Le trafic pouvant être intense, il convient d'émettre des messages précis et concis et d'éviter (sauf raison de sécurité) toute discussion ou bavardage sur la fréquence de l'aérodrome.

7.2 Atterrissages

La piste en service est celle conditionnée par le vent et, à priori, celle où les planeurs sont alignés. Les atterrissages à contre-QFU sont prohibés. Toutefois d'autres QFU que celui défini par la mise en piste peuvent être exceptionnellement utilisés en cas de nécessité avérée (arrivées trop basses, piste encombrée, etc...) – voir cas de figures dans le livret d'accueil, ainsi que les restrictions/tolérances indiquées dans les consignes particulières de la carte VAC.

D'une façon générale, à l'atterrissage, les aéronefs atterrissent plutôt du côté de leur tour de piste pour leur dégagement le plus vite (mais sans précipitations !) soit vers un taxiway (Avion/ULM), soit en général avec l'assistance d'aides au sol, vers l'aire latérale de dégagement planeur, pour ensuite être tractés par un véhicule et rejoindre une voie de service planeur.

Les seuils de sursécurité doivent être respectés en termes de point d'aboutissement (dans toute la mesure du possible).

Les marques latérales/extrémités de pistes (dalles béton) doivent, dans toute la mesure du possible, être évitées.

La radio du planeur est maintenue en veille tant que le planeur n'est pas dégagé de la piste proprement dite.

Pour les avions :

Gérez votre tour de piste pour éviter les situations de face à face avion/planeur (en étapes de base), ou de finales parallèles lors des tours de piste.

N'atterrissez que si le planeur a terminé sa course et que vous êtes en capacité d'utiliser la largeur

restante en toute sécurité (écart mini : 30 mètres, finale bien stabilisée, etc...).

Ne poursuivez pour l'atterrissage que si le décollage en cours ne risque plus d'être conflictuel.

En cas de doute ou de situation conflictuelle : n'hésitez pas à remettre les gaz (ce que le planeur ne peut pas faire !) et faites l'annonce radio *ad hoc* ...

En cas d'atterrissage sur la bande « 28 herbe » lorsqu'il y a de l'activité Vol à voile en cours (à éviter en période chargée), une fois la vitesse contrôlée et en absence de décollage d'attelage planeur ou de planeur autonome ou d'atterrissage d'un planeur, le dégagement à main droite (vers HS2) est toléré.

7.3 Traversées de piste par les Avions/ULM

Toute traversée de piste (28 surtout entre HS1 et HS2) par les aéronefs au sol doit être précédée d'une observation/perception pertinente de la situation avant les annonces radio :

- si le planeur derrière le remorqueur, aligné, a l'aile relevée, cela signifie que le décollage de l'attelage est imminent. L'aide tenant l'aile devant lui-même appliquer ses consignes de sécurité (cf. §2 du livret) → Maintien impératif au PAAP de l'Avion/ULM
- La traversée de piste n'est possible que si aucun aéronef n'est en décollage, en finale ou en roulage après atterrissage.
- Les annonces radio doivent être claires, sans ambiguïté et sans saturer la fréquence.

Garder à l'esprit qu'un atterrissage en panne radio n'est jamais exclu !

7.4 Décollage remorqueur + attelage Vs Avion/ULM en circuit de piste ou au sol :

L'aile du planeur remorqué doit être maintenue abaissée et le remorqueur doit attendre dans les cas suivants :

- la libération effective de la piste 28 au sol entre HS1 et HS2,
- si un aéronef est en finale (rattrapage possible),
- Attendre que l'Avion/ULM, à l'atterrissage ait annoncé « vitesse contrôlée » et que son CdB ait exprimé ses intentions de dégagement au CdB du remorqueur ou, le cas échéant, que le planeur soit arrêté et que l'aéronef soit suffisamment écarté de la trajectoire de l'attelage (30 mètres minimum).

7.5 Décollage Avion Vs planeur à l'atterrissage

Pour s'aligner en piste et décoller, l'avion doit attendre que le planeur ait terminé son atterrissage (soit piste dégagée, soit aile au sol + écart >30 mètres).

7.6 Piste 28 en service – Atterrissage des remorqueurs en piste 16

Cette tolérance est admise par les conditions particulières de la carte VAC.

Le risque particulier est lié à la possibilité de remise des gaz imprévue par le remorqueur (rare mais pas impossible) alors qu'il est masqué par les hangars depuis un aéronef prêt au décollage en piste 28.

L'occupation de piste (28) devant être réduite le plus possible, le pilote remorqueur doit annoncer clairement et à minima « vitesse contrôlée » pour permettre tout décollage en 28.

Au roulage du remorqueur pour rejoindre la mise en piste 28 en bout de piste 16, celui-ci ne doit pas être effectué à vitesse excessive. Le remorqueur dépourvu d'attelage n'a pas de priorité particulière, néanmoins, sachons toutefois être courtois entre pilotes afin de fluidifier les roulages....

7.7 Utilisation piste 34 (Avion/ULM):

Si les conditions le permettent, l'utilisation de la piste 34 pour décoller alors que la mise en piste planeur est en 28 est possible (trajectoires divergentes aux décollages). Mais les remorqueurs se posant en piste 16, veuillez tout particulièrement à ne pas vous retrouver en situation de face à face ! Ne vous alignez pas après que le remorqueur ait passé « Trapèze »- Et, dans tous les cas, assurez-vous qu'il soit informé de vos intentions et qu'il en tienne compte.

7.8 Phraséologie

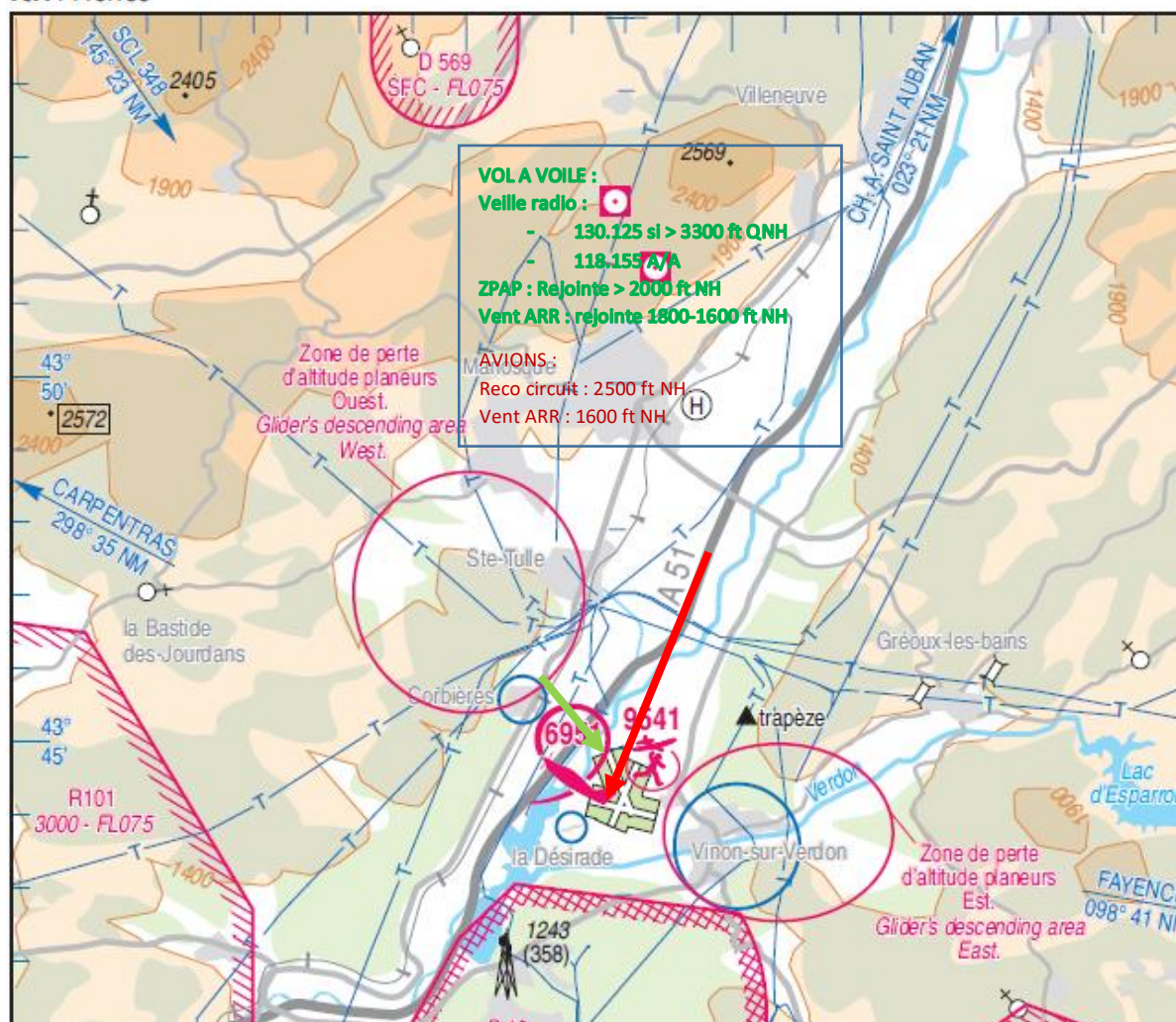
Les pilotes Français et étrangers doivent privilégier l'emploi du Français.

Les annonces réglementaires doivent être effectuées, une phraséologie de base Français – Anglais est proposée en Appendice 2. Il est recommandé de l'appliquer.

Préciser dans ces messages le circuit utilisé (main gauche – main droite, le cas échéant la partie de piste utilisée....), car il y en a toujours 2 possibles pour chaque piste (sauf 30).

7.9 EN L'AIR – Déconfliction VV /Avions via respect de la carte VAC

TWR : NIL
A/A : 118.155



Tour de reconnaissance Avion / 40 NM à 2500' QNH

7.10 EQUIPEMENT DE SECURITE AERONEF

- Un dispositif anticollision compatible FLARM, obligatoire sur les planeurs, est vivement recommandé sur les aéronefs motorisés.

APPENDICE 1 – LIVRET D'ACCUEIL AAVA 2022

Consulter le site internet de l'AAVA :

<https://www.vinon-soaring.fr/fr/> ➔ Index Préparer vos vols ➔ Télécharger le livret d'accueil

Appendice 2 : Phraséologie de base aérodrome Vinon

En cours d'élaboration

- *Pm*, intégrer : « vent arrière x main g/d », « base x main g/d » et « finale
~~x main g/d~~ »

Version provisoire après observations au 13 03 23 reçues de membres du GT Sécurité aérodrome