# ACCUEIL & CONSIGNES



**CHATEAU-ARNOUX SAINT-AUBAN** 

Indicatif OACI: LFMX

Fréquence: Auto Information 122,300

Altitude: 1507 ft /460 M

Coordonnées WGS: LAT: 44 03 31 N / LONG: 005 59 27 E

Tél. STARTER: +33 (0)492 649 432 / +33 (0) 681 024 523

### **Centre National de Vol à voile**

Aérodrome

04600 Saint-Auban sur Durance - France



+33 (0) 492 642 971



+33 (0) 492 642 383



info@cnvv.net

Website www.cnvv.net











# TABLE DES MATIÈRES

| A. GÉNÉRALITÉS                                 | 3     |
|--|-------|
| B. HORAIRES ET FONCTIONNEMENT                  | 3     |
| C. AVANT LE VOL                                | 3     |
| Documents des planeurs                         | 3     |
| Équipement et documents pilote                 | 4     |
| Répartition des machines et ordre de vol       | 4     |
| Préparation des planeurs                       | 4     |
| Carte VAC LFMX (Saint-Auban)                   | 5-7   |
| Descriptif et découpage interne de l'aérodrome | 8     |
| Mise en piste planeurs CNVV                    | 9     |
| Mise en piste planeurs extérieurs              | 10    |
| Mise en piste treuil                           | 11    |
| D. AVANT LE DECOLLAGE                          | 9     |
| Briefing machine                               | 9     |
| Visite pré-vol                                 | 9     |
| Vérification avant décollage                   | 12    |
| E. DÉCOLLAGE                                   | 12    |
| Décollage nord                                 | 12    |
| Décollage sud                                  | 12    |
| Décollage treuil                               | 13    |
| F. SURVEILLANCE DES VOLS                       | 13    |
| Vacations radio obligatoires                   | 13    |
| À proximité d'un aérodrome                     | 13    |
| En cas de doute ou difficultés                 | 13    |
| G. ATTERRISSAGE À SAINT-AUBAN                  | 13    |
| Retour vers Saint-Auban                        | 13    |
| Généralités                                    | 13    |
| Circuit atterrissage                           | 14-15 |
| Phraséologie                                   | 15    |
| Atterrissage exterieur                         | 15    |
| H. APRÈS LES VOLS                              | 15    |
| Retour des planeurs au hangar                  | 16    |
| Au hangar                                      | 16    |
| I. SÉCURITÉ                                    | 16    |

## A. GÉNÉRALITÉS

Ce document a pour but de vous familiariser rapidement avec la façon dont nous opérons au quotidien, dans un souci de sécurité et de qualité. Il vous propose de découvrir l'organisation de l'activité aérienne au CNVV.

Lors de votre arrivée, il est nécessaire de vous faire enregistrer à l'accueil ouvert de 8h30 à 12h30 et de 14h00 à 16h00. Le secrétariat est fermé le weekend, nous vous prions de bien vouloir passer à l'accueil le vendredi soir après vos vols pour vérifier et régler votre facture.

## **B. HORAIRES ET FONCTIONNEMENT TYPE**

Tous les lundi, pour un début de stage, un briefing d'accueil aura lieu à 9h30 dans l'amphithéatre du CNVV

|             | PERF                         | CADRES         | week end        | GROUPES |
|-------------|------------------------------|----------------|-----------------|---------|
|             |                              |                |                 |         |
| 8h30-9h45   |                              | cours          |                 |         |
| 9h45-10h05  | Méteo                        | Méteo          |                 | Méteo   |
| 10h05-11h   | Mise en piste/<br>cours      | Cours/briefing | Méteo orga vols |         |
| 11h-11h45   | Prépa vols/<br>débrief/cours |                | Mise en piste   |         |
|             | Repas                        | Repas          | Repas           |         |
| 12h30-19h30 | VOLS                         | VOLS           | VOLS            | VOLS    |

Les horaires peuvent être modifiés en fonction de la météo.

## C. AVANT LE VOL

### **DOCUMENTS DES PLANEURS**

- **★** Carnet de route
- ★ Certificat d'immatriculation
- ★ Certificat de navigabilité
- Certificat d'examen de navigabilité (CEN) valide
- ★ Licence station aéronef

## **■ÉQUIPEMENT ET DOCUMENTS PILOTE**

- ★ Un chapeau (de couleur foncée en biplace)
- ★ Lunettes de soleil
- ★ Vêtements et chaussures adaptés à l'aérologie (pas de nu-pieds)
- ★ Carte SIA vol à voile ou carte vol à voile 250 000° (Alpes Sud et Nord)
- ★ Règle de finesse
- ★ Guide des aires de sécurité
- ★ Téléphone portable chargé sur **ON**
- Carnet de vol, licence et visite médicale
- ★ Boissons non alcoolisées et nourriture (fruits sec, barres céréales...)
- ★ Sac pipi

### RÉPARTITION DES MACHINES ET ORDRE DE VOL

Chaque matin, après le briefing météo et sécurité, les ordres de vol sont publiés.

Pour les pilotes volants sur des machines hors CNVV, une feuille de « répartition des planeurs extérieurs » doit être remplie.

### PRÉPARATION DES PLANEURS

Les planeurs sont déhoussés dans le hangar et les housse rangées dans les casiers prévus à cet effet au fond des hangars. Les planeurs sont sortis du hangar avant d'être préparés. Ils ne doivent pas rester, exposés au soleil, avec leurs housses d'ailes et de fuselage, ni être laissés à l'extérieur avec leur trolley, quand la mise en piste n'est pas immédiate.

- ★ Les batteries des planeurs se trouvent dans le local jouxtant le hangar biplace.
- ★ Les parachutes sont et doivent rester à bord des planeurs.
- ★ Des gueuses et des cousins sont disponibles au fond du local batterie.

Pour ballaster, des points d'eau se trouvent à proximité du hangar.



### CARTE VAC LFMX (SAINT-AUBAN)

### ATTERRISSAGE A VUE

Visual landing

Ouvert à la CAP Public air traffic 03 MAY 12

# CHATEAU ARNOUX **SAINT AUBAN**AD2 LFMX ATT 01





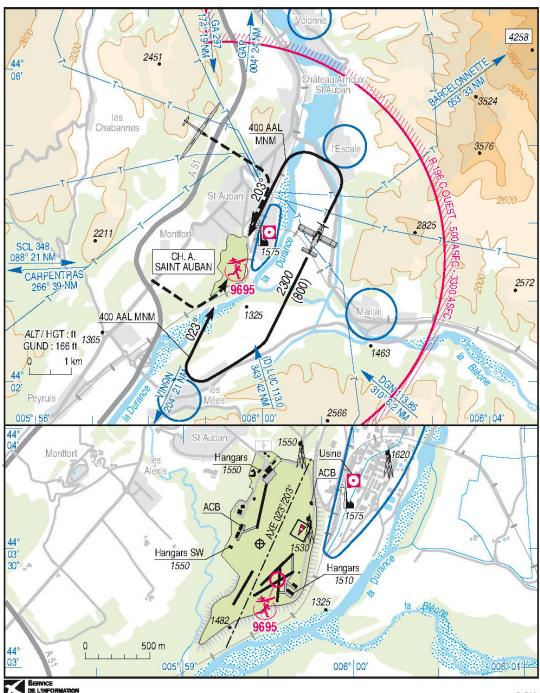




ALT AD: 1507 (54 hPa) LAT : 44 03 31 N LONG: 005 59 27 E

**LFMX** VAR: 1°E (10)

APP: NIL TWR: NIL A/A: 122.3



AMDT 06/12 CHG: VAR, divers.

© SIA



### CHATEAU ARNOUX SAINT AUBAN

#### Consignes particulières / Special instructions

#### Conditions générales d'utilisation de l'AD

Activité IFR possible.

AD réservé aux ACFT munis de radio.

### Dangers à la navigation aérienne

Activité planeur particulièrement intense en début et en fin d'après midi.

Violents rabattants par vent de secteur N. Terrain lourd après pluies prolongées et dégel.

Possibilité de retour de planeurs basés en panne radio.

#### Procédures et consignes particulières

ACFT : cause nuisances respecter les circuits publiés.

Eviter le survol des agglomérations avoisinantes. Les minis bandes bitumées sont réservées aux aéronefs basés :

#### General AD operating conditions

Possible IFR operations.

AD reserved for radio-equipped ACFT.

#### Air navigation hazards

Heavy glider activity at the beginning and at the end of the afternoon

Severe downdrafts with North wind. Heavy ground after rainy periods and thaw.

Home based gliders allowed to land back with radio

#### Procedures and special instructions

ACFT: due to noise pollution, comply with published circuits

Avoid overflying of the neighbouring built up areas. Paved mini strips are reserved for home-based aircraft:

SE3 - 360 m x 10 m - 059°/239° NO - 350 m x 7,5 m - 012°/192° SO - 300 m x 7,5 m - 030°/210° SE1 - 350 m x 7,5 m - 045°/255° SE2 - 300 m x 7,5 m - 005°/185°

LDG et TKOF sur axe 023°/203°; d'autres axes peuvent être utilisés par les ACFT basés.

Roulage interdit hors périmètre balisé.

Survol de l'usine ARKEMA interdit en dessous de 1000 ft ASEC.

Par vent inférieur à 2 m/s, utiliser l'axe principal 203.

#### Activités particulières

Activité de voltige (N° 6920) : 1850 ft AMSL/FL 075, SR-SS, réservée aux ACFT basés, activité réelle annoncée sur FREQ A/A.

- Activité treuillage planeurs (N° 988) : SFC/ 4000 ft AMSL, SR-SS, par vent de secteur Nord : 44° 03' 50"N - 005°59'38"E, par vent de secteur Sud : 44° 03' 15"N - 005°59'15"E. Câble non balisé. Treuil équipé de feu à éclats. Eviter transit verticale AD en dessous de 4000 ft AMSL. Information des usagers sur FREQ A/A.

AEM sur AD (N $^{\circ}$  9695) : SFC - 1000 ft ASFC/2500 ft AMSL. SR -SS.

LDG and TKOF must be conducted on axis 023°/203°; other axis may be used by home based ACFT.

Taxiing prohibited except on beaconed perimeter.

Overflight of ARKEMA factory prohibited below 1000 ft ASEC.

If wind less than 2 m/s, use main axis 203.

#### Special activities

Aerobatics (NR 6920): 1850 ft AMSL/FL 075, SR-SS, reserved for home based ACFT, activity announced on FREQ A/A.

Gliders winch activity (NR 988): SFC/4000 ft AMSL, SR-SS, with North wind: 44° 03' 50"N - 005°59'38"E, with South wind: 44° 03' 15"N - 005°59'15"E. Non marked cable. Flashing lights on winch. Avoid AD vertical transit below 4000 ft AMSL. Users information on FREQ A/A.

AEM at AD (NR 9695): SFC - 1000 ft ASFC/2500 ft AMSL. SR - SS.



#### 11 MAR 10

#### Informations diverses / Miscellaneous

HIV + 1HR / WIN + 1HR

Les informations de source **non DGAC** de cette rubrique sont communiquées sous toute réserve. **Non DGAC** information in this document is communicated with all reserve.

- 1 Situation / Location: 4 km SSW Château-Arnoux (04- Alpes de Haute-Provence).
- 2 ATS: NIL.
- 3 VFR de nuit / Night VFR: Non agréé / Not approved.
- 4 Gestionnaire / Managing authority: Centre National de Vol à Voile (CNVV).
  - 5 AVA: DSAC-SE Antenne Marseille-Provence.
  - 6 BRIA: MARSEILLE (voir / see GEN)
  - 7 Préparation du vol / Flight preparation : Station tributaire de LFMM / station depending on LFMM
    Acheminement PLN VFR / Adressing VFR FPL : voir / see GEN 12
  - 8 MET: VFR: voir / see GEN VAC IFR: voir / see GEN IAC

Station: ETE / SUM: 0445-1515, HIV/ WIN: 0545-1530

9 - Douanes, Police / Customs, Police : NIL.

#### 10 - AVT : NIL.

- 11 SSLIA : Niveau 1 / Level 1.
- 12 Péril animalier / Wildlife strike hazard : NIL.
- 13 Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangars : NIL.
- 14 Réparations / Repairs: NIL.
- 15 ACB: de Haute Provence 2 04 92 62 66 09.

CNVV 12 04 92 64 29 71. Centre SEFA 12 04 92 33 16 00. AVCASA 12 04 92 64 54 70.





## **■ DESCRIPTIF ET DÉCOUPAGE INTERNE DE L'AÉRODROME**





### MISE EN PISTE PLANEURS CNVV

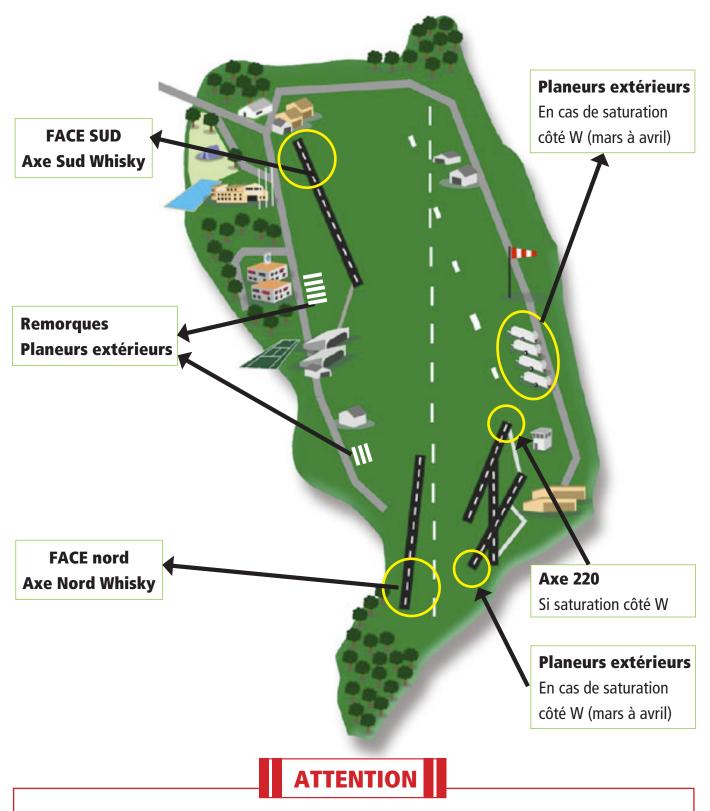
La mise en piste doit se faire OBLIGATOIREMENT avec un instructeur du CNVV.

Sortir les monoplaces en premier (tous ensemble) puis les biplaces.





## MISE EN PISTE PLANEURS EXTÉRIEURS



- Les planeurs ne doivent pas être entreposés à l'extérieur en plein soleil revêtus de leurs housses d'aile ou de fuselage.
- Les planeurs ne doivent pas être laissés en stationnement à l'extérieur munis de leurs trolleys.
- En cas d'immobilisation prolongée du planeur en piste, la housse de verrière doit être en place.



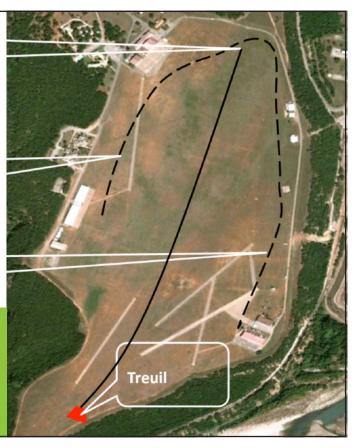
### MISE EN PISTE TREUIL

Point de départ balisé

Mise en piste côté Whisky

Mise en piste côté Echo

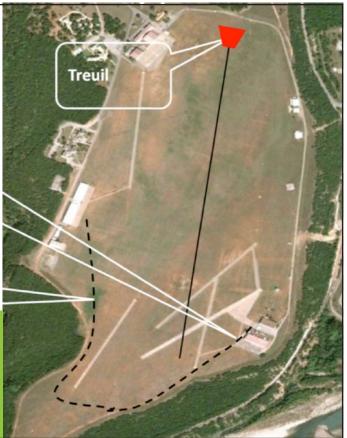
**DÉPARTS FACE SUD Treuil > mise en piste** 



Mise en piste côté Echo

Mise en piste côté Whisky

**DÉPARTS FACE NORD Treuil > mise en piste** 





## D. AVANT LE DÉCOLLAGE

### BRIEFING MACHINE

- ★ Manuel de vol à étudier impérativement. Ils vous seront remis par votre instructeur.
- ★ Les dernières consignes vous seront données par votre instructeur en piste.

### **■ VISITE PRÉ-VOL**

Nota : si le carnet de route ou les documents attestant de la navigabilité du planeur ne se trouvent pas à son bord, ne pas entreprendre le vol. Cela peut signifier que l'appareil n'est pas navigable!

- ★ Obligatoire avant le premier vol de la journée ou à chaque changement de commandant de bord.
- ★ La balise de détresse devra être vérifiée conformément aux dispositions figurant sur la documentation constructeurs et la règlementation en vigueur.

### **■ VÉRIFICATION AVANT DÉCOLLAGE**

Check-list obligatoire (C.R.I.S.)

## E. DÉCOLLAGE

### **■ DÉCOLLAGE NORD**

Le vent de nord est souvent fort et génère de fortes turbulences. Il est impératif d'anticiper une casse de câble ou une panne moteur. Dans ces deux cas, trois possibilités sont à retenir:

- ★ Avant le virage à gauche de l'avion (procédure standard de remorqué face nord): manche avant, droit devant, 20° gauche maximum ou tour de piste adapté, atterrir et freiner au maximum.
- ★ Pendant le virage à gauche, terminer le virage et se poser vent arrière.
- ★ En montée « vent arrière » et si vent fort et altitude suffisante tour de piste raccourcis pour atterrissage face Nord.

### DÉCOLLAGE SUD

Pas de difficultés particulières. En cas d'incident,

- ⇒ planeur trop bas, viser les berges de la Durance
- ☆ dans un champ à l'ouest de la Durance
- ★ demi-tour, poser contre QFU
- ★ tour de piste adapté.

### Rappels:

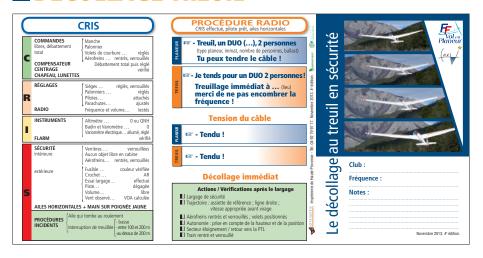
- ♠ Pas d'annonce de largage
- ★ Signaux conventionnels

Battement d'ailes du remorqueur = largage impératif

Battement de gouverne de direction = anomalie constatée sur le planeur (AF sortis...)



### **■ DÉCOLLAGE TREUIL**



IL EST IMPÉRATIF DE DÉCOLLER AVEC LE DÉPLIANT

## F. SURVEILLANCE DES VOLS

- ★ Des fréquences radio sont dédiées à la surveillance des vols. La plateforme de Saint Auban est ouverte à la CAP. La radio est obligatoire.
- ★ Freq starter ou auto-information 122.30.
- ★ Freq vol à voile 129.90 ou 123.65.

### ■ VACATIONS RADIO OBLIGATOIRES

Toutes les 20 minutes et sur les changements géographiques.

### ■À PROXIMITÉ D'UN AÉRODROME

Passer sur la fréquence **TWR, AFIS** ou **STARTER** en informant votre instructeur! EN CAS DE DOUTE OU DIFFICULTÉS CONTACTER UN INSTRUCTEUR SUR VOTRE FRÉQUENCE (mieux vaut un contact inutile qu'un contact tardif!)

## G. ATTERRISSAGE À SAINT-AUBAN

### RETOUR VERS SAINT-AUBAN

Tous les planeurs doivent être sur la fréquence 122.30 au plus tard à 19h00 ou 30 minutes avant la fin des vols. Dès que le planeur a l'intention de venir se poser, et est en local finesse 15 de SAINT-AUBAN, quitter la fréquence opération après l'avoir annoncé à un instructeur. Ensuite, passer sur la fréquence auto-information sur 122.30.

## **■ GÉNÉRALITÉS**

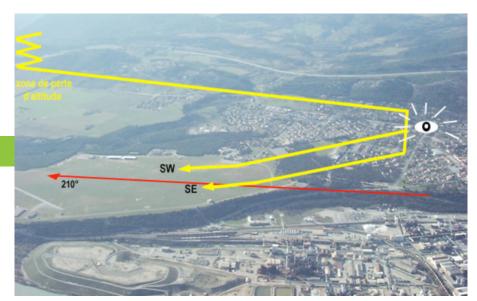
Quelle que soit la piste en service, le circuit planeur standard s'effectue à l'ouest sauf cas de force majeure ou exercices. Dans ce cas l'annoncer à la radio.

L'annonce « vent arrière » doit être au travers du village de Montfort.

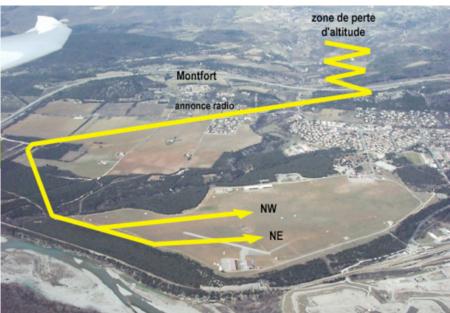
L'altitude à laquelle on rentre en vent arrière dépend des conditions aérologiques (entre 700 et 900 mètres).



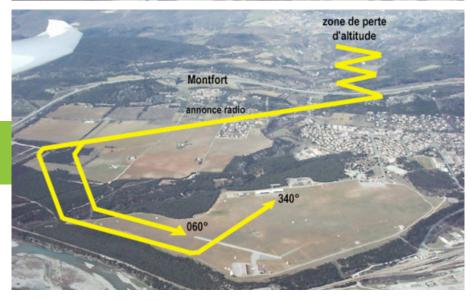
### **CIRCUIT ATTERRISSAGE**



**VENT SUD** 



VENT



ATTERRISSAGES PARTICULIERS



## **PHRASÉOLOGIE**

En vent arrière le message est :

- ★ immatriculation de concours du planeur,
- ♠ la position vent arrière pour la piste en service,
- ♠ position du train.

Ex: « Echo Bravo / Vent arrière pour la Nord Echo / Train sorti et verrouillé »

### ATTERRISSAGE EXTÉRIEUR

Informer le starter si atterrissage extérieur (Heure & Lieu d'atterrissage et de redécollage).

Téléphoner si atterrissage dans un champ +334 92 64 94 32 starter +336 81 02 45 23.

## H. APRÈS LES VOLS

### RETOUR DES PLANEURS AU HANGAR

- ★ Les planeurs doivent être reconduits au hangar avec les véhicules de piste ou en poussant ces derniers...
- ★ Ils doivent être systématiquement équipés de leurs trolleys.

### **AU HANGAR**

### REMPLIR LE CARNET DE ROUTE:

- Si aucune anomalie constatée, le remplir, le signer avec la mention « RAS » et le laisser dans le planeur.
- En cas d'anomalie, l'écrire sur le carnet et ramener celui-ci à l'accueil le soir même.
- ★ Rangement, nettoyage et houssage du planeur.
- ★ Batteries en charge dans le local technique.
- ★ Les parachutes restent dans le planeur.

## I. SÉCURITÉ

Un briefing sécurité vous sera présenté lors de votre arrivée; les instructeurs vous parleront au quotidien des risques et des menaces liés à la zone de vol et les spécificités aérologiques de celle-ci. Une charte de bonne conduite doit être signée avant le premier vol du stage dont voici le contenu:

## JE M'ENGAGE À:

- ★ avoir pris connaissance des consignes écrites ou mises en ligne,
- ♠ être formé et entraîné,
- → assister aux briefings journaliers afin de prendre connaissance de la météo ainsi que des rappels de sécurité,
- ★ voler avec la documentation aéronautique et vélivole nécessaire, incluant les dernières mises à jour,
- ★ n'entreprendre un vol qu'en bonnes conditions physiques et mentales (je m'impose un jour de repos après plusieurs jours de vols consécutifs),
- ★ coller des bandes autocollantes fluo anticollision sur les extrémités du planeur (FLARM OBLIGATOIRE),
- ★ respecter les règles de l'air et les espaces classés et réglementés,
- ★ regarder à l'extérieur pour connaître la position et la trajectoire des planeurs autour de moi et assurer l'anticollision,
- ★ privilégier la sécurité à la performance en ne créant pas de trajectoires conflictuelles (intégration dans les ascendances, respect des distances d'espacement, priorité en vol de pente, circuit d'atterrissage...),
- ★ voler dans les limites de mes compétences et ne pas me laisser entraîner dans l'inconnu ;
- → passer des vacations radio régulièrement afin de faire connaître ma position et mes intentions,
- → ne pas banaliser les zones qui peuvent devenir difficiles (Briançonnais, Queyras, Haut-Verdon),
- ★ avoir toujours du temps pour visualiser et construire une prise de terrain.

# BONS VOLS À TOUS









