

Jeudi 21 février 2013

CONSIGNES

LFNR

**CONSIGNES A L'USAGE DES PILOTES
EN COMPLEMENT DE LA CARTE VAC**

Applicables aux avions basés sur l'aérodrome de BERRE LA FARE ou venant de l'extérieur: suite à accord DGAC.

1. Généralités

Le présent document s'applique en complément de la carte VAC en vigueur et précise les conditions d'emploi particulières de la plate-forme.

Le pilote commandant de bord est responsable de l'application des consignes particulières du présent document. A ce titre toute anomalie constatée pourra faire l'objet de sanction (voir article n° 12).

Il est rappelé que l'aérodrome de Berre La Fare est classé à " usage restreint " réservé aux aéronefs basés ou autorisés + ULM 3 axes équipés de radio et transpondeur. Sont exclus pendulaire paramoteur autogire parapente. En application de l'AD 1.1.3 du 24/02/2000 il est rappelé que les autorisations d'utilisation de l'aérodrome pour les aéronefs non basés ne pourront être accordées par la DGAC qu'aux pilotes confirmés titulaires de licence de pilote privé et totalisant 200 heures de vol comme pilote.

2. Parking et circulation des véhicules

Aucun véhicule n'est autorisé (sauf contrainte majeure) à stationner sur les aires de manœuvre des avions.

Chaque aéro-club dispose de son propre parking. Seules les voitures des responsables sol et des mécaniciens peuvent pénétrer dans l'enceinte de l'aérodrome et se positionner vers des emplacements réservés ou se déplacer sur le terrain afin de faire une inspection ou pour toute autre action.

Les véhicules qui pénètrent dans l'enceinte du terrain d'aviation devront être munie de gyrophare ou à défaut de mettre en action leur " warning " et feux de routes.

L'attention est rappelée sur la priorité et le danger de l'activité aéronautique ainsi il est fortement conseillé aux conducteurs de disposer d'une radio portable à l'écoute de la fréquence terrain (123.5 Mhz).

3. Manœuvres au sol

Placer les avions en bout de parking face au hangar pour ne pas risquer de souffler celui-ci lors de la mise en route.

Ayez le souci de serrer raisonnablement les avions afin de ne pas perdre inutilement de la place sur le parking et respectez le marquage au sol (ligne blanche = limite hélice; ligne jaune = axe avion dont l'appréciation reste de la responsabilité du pilote).

Il est recommandé de retirer la fourche immédiatement après avoir parké et freiné l'avion.

Après la mise en route: se diriger vers une des 4 aires d'essais moteur (seuil des pistes 08 et 26 selon schéma joint).

Pour le roulage il est précisé que les taxiways ne sont pas balisés hormis les sorties de parking (est et ouest). Par ailleurs le point tournant d'accès au seuil 34 est matérialisé par un double cône de couleur blanc qu'il est nécessaire de contourner par l'ouest.

Avions de passage

Après avoir reçu l'accord de la DGAC le pilote devra laisser ses coordonnées auprès d'un représentant de l'AUABF.

Pour le stationnement des avions de passage supérieure à la demi-journée une zone leur est réservée en bordure du parking automobile à l'extrémité Est du terrain (voir schéma).

4. Cahier d'ordre

Il est recommandé que chaque association inscrive chaque vol sur un cahier d'ordre afin de répondre facilement aux éventuelles sollicitations des autorités aéronautiques. Les informations suivantes devront y figurer : immatriculation; type d'appareil; pilote commandant de bord; nb de passager; cheminement prévu; date et heures de départ et de retour prévues.

5. Condition d'utilisation en cas de terrain détrempé

Le terrain est sensible aux pluies importantes et peu alors être détrempé (formation de sillons et destruction de la surface herbeuse lors du passage des avions).

En cas de besoin éviter impérativement l'axe 34/16 et privilégier le QFU 26 en ayant le souci de décoller et atterrir avant la croisée des pistes (présence fréquente de flaques d'eau).

Le roulage doit néanmoins s'opérer en priorité sur les parties herbeuses.

6. Arrivées/départ

Conformément à l'information aéronautique en vigueur notamment des contraintes de volume de la R88 (circulation d'aérodrome de Berre la Fare sans contrôle) les arrivées et départs s'effectuent à l'altitude de 1300' QNH.

Pour information : Au Nord des collines on évolue dans la zone de Salon (R77A1 : 135.15 MHz). A l'Ouest: au sud et à l'Est de la R88: contact obligatoire avec Provence tour 132.95 MHz.

7. Contraintes environnementales

Afin de limiter les nuisances sonores il est impératif que les pilotes suivent les indications de la carte VAC notamment pour le respect des circuits de piste (aux altitudes précisées) et évitent les zones sensibles (la Fare et les Baisses).

Il est de plus recommandé d'être particulièrement attentif au péril aviaire.

8. Perfectionnement

Tous les circuits de piste en 26 autres que standard peuvent s'avérer délicats compte tenu de l'activité aéromodélisme et les contraintes environnementales. En conséquence ces exercices (PTL; PTU; circuit basse hauteur...) sont à éviter sur cet axe 26.

Sur l'ensemble des circuits de piste les exercices de perfectionnement seront à éviter en été entre 11 h et 15 h et entre 19 h et 21 h pour limiter les nuisances sonores auprès des riverains.

9. Aéromodélisme

Une base et un espace est réservé au sud de l'axe 26 pour l'activité aéromodélisme. Il est impératif de ne pas déborder de cette zone: tel que défini par le protocole associé (hauteur de 250m selon le schéma joint).(Voir Annexe 1)

Toute activité d'aéromodélisme doit être suspendue lors de la présence d'hélicoptère dans la zone spécifique (voir § 10).

10. Activité hélicoptère

Durant les jours de semaine l'usage du terrain est prioritairement réservé aux activités d'Eurocopter.

Des pistes de travail hélicoptère spécifiques sont présentes au sud de la piste 26/08 et à l'Est de la piste 34/16 (positionné au niveau du H sur la carte VAC).

Les hélicoptères doivent utiliser la fréquence 123.5 MHz au même titre que les avions.

Les activités hélicoptère entraînant une restriction des vols avions feront l'objet du dépôt d'un NOTAM entraînant la fermeture ou précisant les contraintes

éventuelles d'utilisation du terrain. A ce titre et dans la mesure du possible un préavis de cinq jours ouvrables doit être respecté par Eurocopter auprès de l'AUABLF pour mise en place du NOTAM et diffusion de l'information.

En cas de terrain détrempé il est recommandé aux hélicoptères de ne pas se poser sur les pistes avion ou à défaut d'utiliser les taxiways si nécessaire. Voir paragraphe 5.

11. Avitaillement 100LL

La nouvelle station BP sera en service en fonction des vols programmés.

Ces règles sont susceptible d'évoluer.

12. Sanctions

Toutes anomalies ou non respect des présentes consignes pourra donner lieu à sanctions.

**Partager l'article ! CONSIGNES: LFNR
CONSIGNES A L'USAGE DES PILOTES
EN COMPLEMENT DE LA CARTE VAC
Applicables aux avions basés sur l ...**

Share

Pour juger des faits et de la sanction applicable, une commission de discipline sera mise en place à l'initiative des membres du l'AUABLF. Cette commission, sera constituée de 3 à 5 personnes minimum (selon la gravité des faits) parmi les membres de l'AUBLF et des conseils d'administration des aéroclubs appartenant à l'AUBLF.

La commission de discipline statuera sur le type de sanction en fonction des conséquences subies par l'AUBLF représentant la Région PACA et les usagers de la plate-forme (du simple rappel à l'ordre jusqu'à la participation financière pour réparation des dégradations).

Share [Plus](#)

[Email](#)

[Lien](#)

[Imprimer](#)

Par T.Garbi

Créer un blog gratuit sur over-blog.com - [Contact](#) - [C.G.U.](#) - [Rémunération en droits d'auteur](#) - [Signaler un abus](#) - [Articles les plus commentés](#)

Partager l'article ! CONSIGNES: LFNR
CONSIGNES A L'USAGE DES PILOTES
EN COMPLEMENT DE LA CARTE VAC
Applicables aux avions basés sur l ...

Share