



LIVRET D'ACCUEIL

Chers pilotes,

Bienvenue parmi nous !

Nous vous souhaitons un excellent séjour !

La Team FlySerres !

CONSIGNES PARTICULIERES D'UTILISATION DE L'AERODROME DE SERRES-LA BATIE

Pour beaucoup d'entre nous, voler en planeur est la réalisation d'un rêve.
La pratique de cette activité au sein de l'aérodrome doit rester pour tous un plaisir.

Le présent document a pour objectif de fixer certaines règles de bon fonctionnement et de sécurité, à la fois au sol et en vol, pour permettre à chacun de profiter au mieux de l'aérodrome et de ses équipements.

Ces consignes s'appliquent à tous les pilotes.

1. ARRIVEE ET INSCRIPTION

Tout pilote désirant voler au départ de l'aérodrome de Serres-La Bâtie (LFTM) doit obligatoirement :

- remplir un formulaire d'inscription auprès du secrétariat FlySerres ;
- avoir une licence de pilote de planeur valide,
- avoir un certificat médical valide,
- avoir un carnet de vol à jour,
- avoir souscrit une assurance couvrant sa responsabilité civile.

A son arrivée, chaque pilote doit donc se présenter au secrétariat pour vérifier que toutes les formalités administratives d'inscription sont complètes.

Vous pourrez également vous procurer tout le nécessaire pour vos vols : cartes, documentation etc.

Enfin, il faut être en bonne condition physique et psychologique au moment de voler.

Si votre trajet a été long, il est recommandé de réserver une période de repos appropriée avant d'entreprendre le premier vol.

Il est également recommandé à tous les pilotes de prendre une journée de repos tous les 6 jours de vol, ceci afin de minimiser les accidents dus à la fatigue, consécutifs à des vols trop nombreux, trop longs, ou à l'âge.

2. LES INSTALLATIONS

Tout pilote s'engage à utiliser de façon responsable le matériel et les locaux mis à sa disposition (plateforme, hangars, bâtiments à usages divers, accessoires divers etc.). Il veillera à les maintenir en bon état de marche et de propreté.

En cas de responsabilité avérée dans la dégradation d'un bien, une participation financière pourra être demandée pour la remise en état de ce dernier.

2.1. FEU ET INCENDIES

L'aérodrome de Serres-La Bâtie se situe au cœur du Parc Naturel Régional des Baronnies provençales. Il est absolument interdit d'allumer des feux, ou d'utiliser des engins susceptibles d'allumer un feu. En cas d'incendie, appeler immédiatement les pompiers au 18.

2.2. STATIONNEMENT

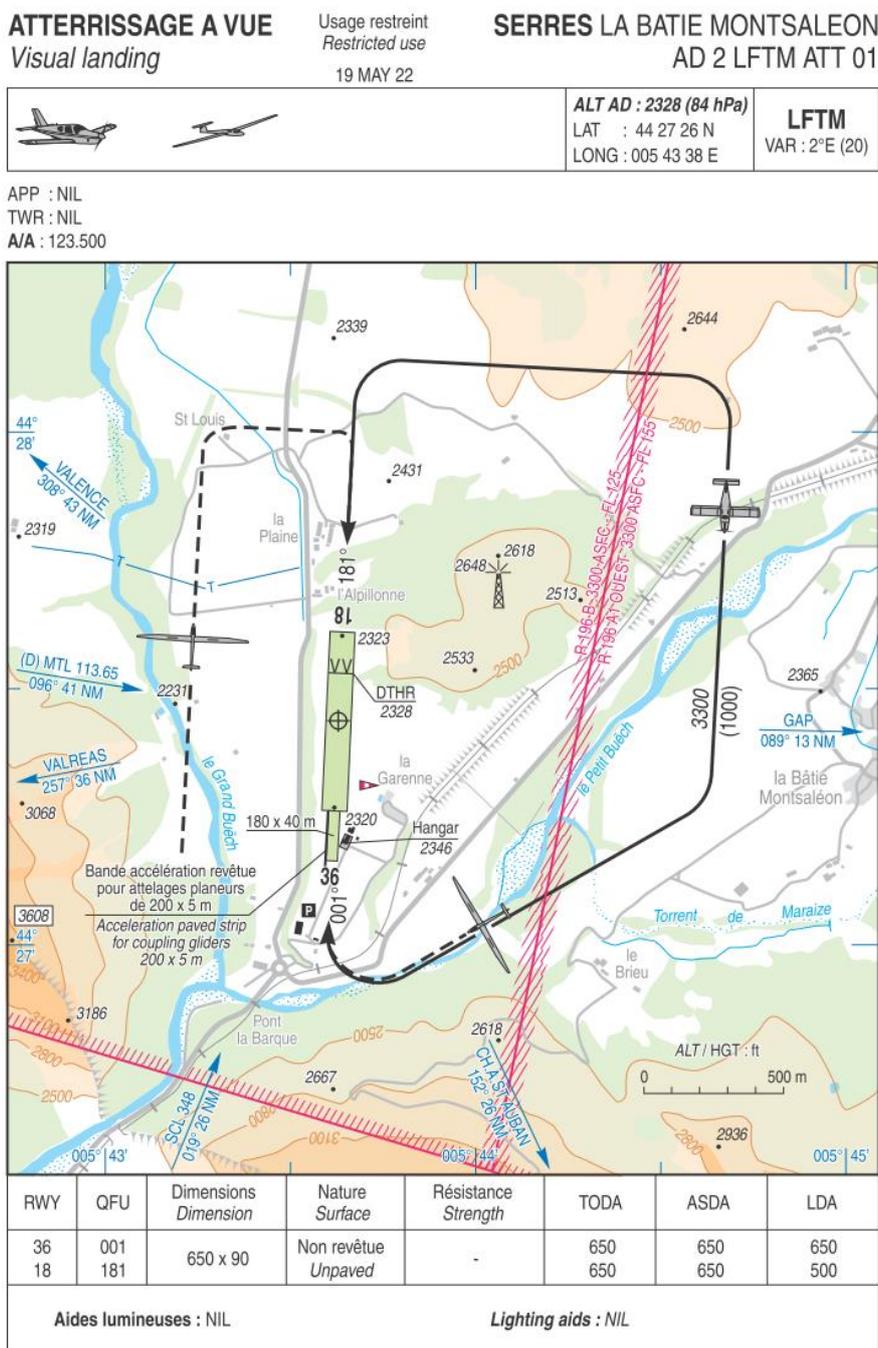
L'aérodrome n'est pas clôturé. Tout incident ou accident qui surviendrait lors de la circulation et du stationnement des remorques, des véhicules ou des aéronefs est de la seule responsabilité du tiers auteur du trouble.

Le propriétaire d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une remorque a obligation de s'assurer pour les dégâts, de quelque nature que ce soit, qu'il peut causer, ou qu'un utilisateur de son matériel peut causer, sur l'emprise de l'aérodrome. Il appartient au propriétaire de vérifier auprès de son assurance que celle-ci couvre bien les risques ci-dessus.

2.3. INTEMPERIES

L'aérodrome peut être le siège de phénomènes météo assez violents. Il convient de rester vigilant aux vents violents et rafales, au passage de thermiques, aux fortes pluies, aux orages, voire aux chutes de neige et grêle.

2.4. LA PISTE : CARTE VAC LFTM



SERRES LA BATIE MONTSALEON

Consignes particulières / *Special instructions*

Conditions d'utilisation de l'AD

- ← AD réservé aux ACFT basés.
Utilisable sans restriction au vol à voile, avions de servitude, HEL et avions pilotés par les pilotes titulaires d'une qualification montagne.

AD operating conditions

AD reserved for home-based ACFT.
Usable without restrictions for gliders, servitude ACFT, HEL and ACFT flown by pilots holding mountain flight licence.

Procédures et consignes particulières

- Piste bombée longitudinalement.
- En complément de la TODA, au sud de la piste :
Tiroir de 180 m x 40 m au Sud du terrain, utilisable uniquement pour les décollages RWY 36.
Bande d'accélération revêtue pour attelages planeurs de 200 x 5 m.
RWY 36 bande d'accélération de décollage revêtue :
dégagement latéral côté droit hangar hauteur 8 m,
dépassement du toit dans le plancher de la trouée Sud.

Procedures and special instructions

RWY curved lengthwise.
In addition to the TODA, in the south of the RWY :
Strip 180 m x 40 m in the South of RWY, usable only for TKOF RWY 36.
Acceleration paved strip for coupling gliders 200 x 5 m.
RWY 36 acceleration paved take off strip : lateral pitch-out right side of hangar 8 m height, roof above South funnel lower limit.

Informations diverses / *Miscellaneous*

Horaires sauf indication contraire / *Timetables unless otherwise specified*
UTC HIV ; HOR ETE : -1HR / UTC WIN ; SKED SUM : -1HR

- 1- **Situation / Location** : 1,8 km W La Batie Montsaleon (05 - Hautes-Alpes).
- 2- **ATS** : NIL.
- 3- **VFR de nuit / Night VFR** : Non agréé / *Not approved*.
- 4- **Exploitant d'aérodrome / AD operator** : Michel Huici
TEL : 06 75 78 17 42
- 5- **CAA** : DSAC SE (voir / *see* GEN).
- 6- **BRIA** : BORDEAUX (voir / *see* GEN).
- 7- **Préparation du vol / Flight preparation** : Acheminement FPL VFR / *Addressing VFR FPL* : voir / *see* GEN 12.
- 8- **MET** : VFR : voir / *see* GEN VAC ; IFR : voir / *see* AIP GEN 3.5 ; Station : NIL.
- 9- **Douanes, Police / Customs, Police** : NIL.
- 10- **AVT** : Carburant / *Fuel* : NIL.
- 11- **RFFS** : 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** : NIL.

3. **ACTIVITES, CONSIGNES DE L'AERODROME**

3.1. **BRIEFING QUOTIDIEN**

La présence au briefing quotidien est fortement recommandée.

3.2. **UTILISATION DE LA RADIO AU SOL**

La procédure radio s'effectue en français ou en anglais.

Ecoutez attentivement les vacations radio des avions remorqueurs et des autres usagers.

Veillez à ne pas surcharger la fréquence de l'aérodrome avec des discussions personnelles.

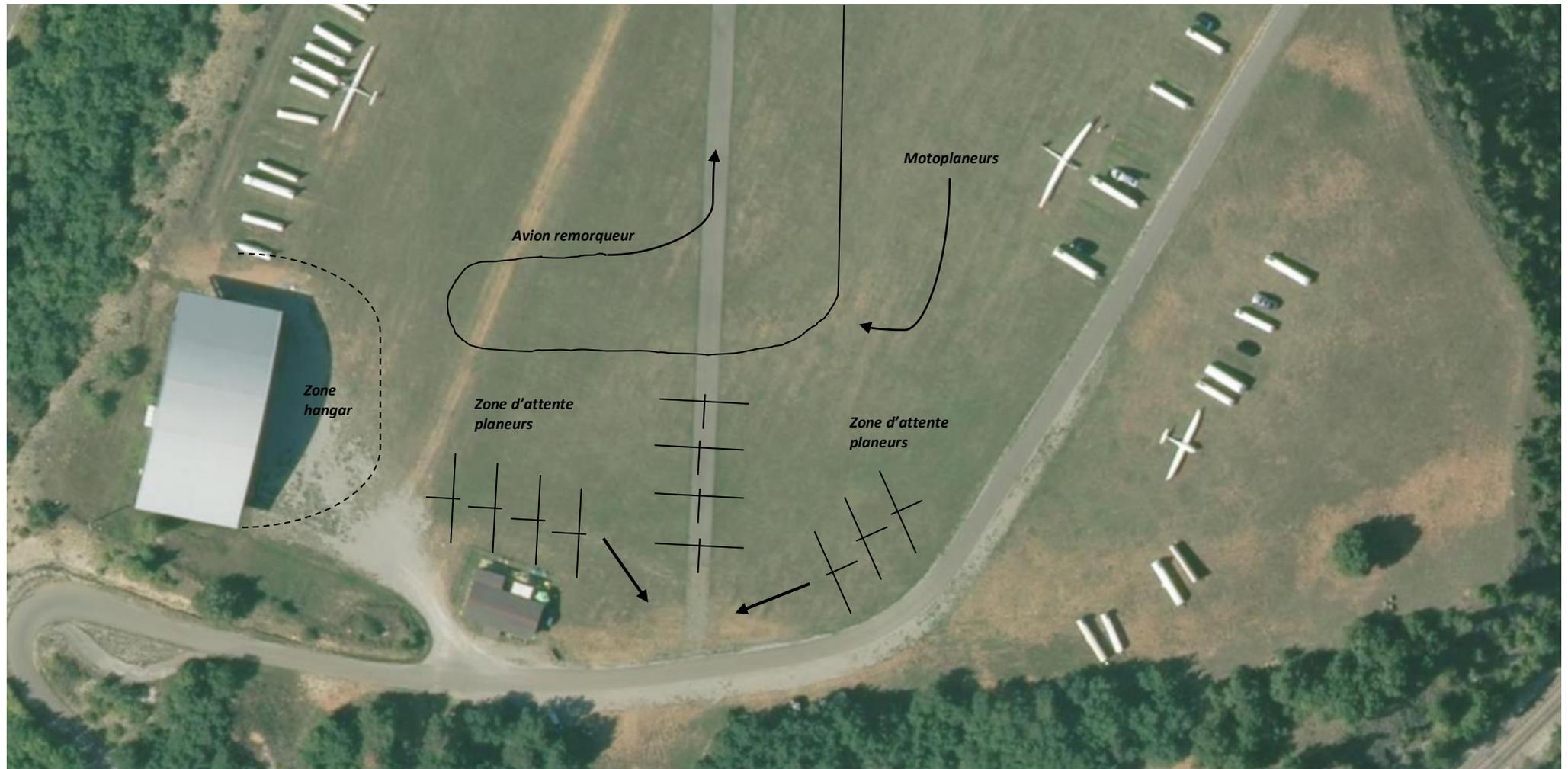
La radio doit être utilisée prioritairement pour les messages ordinaires de décollage et d'atterrissage, ainsi que pour la transmission d'informations concernant la sécurité.

3.3. MISE EN PISTE

Tout planeur ou motoplaneur doit décoller dans l'axe de la piste en utilisant la bande d'accélération pour planeurs.

Un adage que chaque pilote doit également garder à l'esprit : il est inutile de laisser de la piste derrière soi !

Aussi, un maximum de 4 planeurs doit être aligné sur la bande d'accélération, et se tenir prêt pour le décollage.



3.4. DECOLLAGES

En fonction de la force du vent, tout pilote remorqueur est responsable de la conduite de son attelage, et en fonction de son jugement, a toute latitude pour refuser le décollage.

L'accrochage du câble est effectué par un pilote et non par un néophyte.

Avant d'accrocher le câble, vérifier qu'il n'y a pas de nœud.

La personne qui tient l'aile (au vent et à l'opposé d'un obstacle) doit s'assurer :

- que le câble est régulièrement attaché,
- que l'axe de décollage et ses abords sont libres,
- et qu'il n'y a pas d'aéronefs en approche.

Pendant la tension du câble de remorquage, l'aile du planeur doit rester au sol et le pilote doit maintenir les freins serrés.

L'aile est levée sur demande du commandant de bord, une fois le câble tendu, ceci marque le signal de départ pour l'avion remorqueur.

Durant le remorquage :

- Bien rester dans l'alignement de l'avion remorqueur, éviter les positions hautes ;
- Si l'avion remorqueur bat de la dérive = anomalie constatée sur le planeur (contrôler si les AF sont rentrés etc.) ;
- Si l'avion remorqueur bat des ailes = il faut immédiatement larguer, cela signifie que le pilote de l'avion a un problème ou encore que la sécurité de l'attelage n'est plus assurée.

3.5. CONSIGNES PARTICULIERES POUR LES PILOTES DE MOTOPLANEUR

Lors de la mise en route de votre moteur, il est important de veiller à ne pas souffler d'autres planeurs ou des personnes : de la poussière et des cailloux peuvent être projetés.

Un essai radio sur 123,5 est fortement recommandé.

Lorsque vous êtes prêt, roulez jusqu'à la bande d'accélération, alignez-vous entre deux remorquages de planeur, puis annoncez votre décollage imminent à la radio.

Si les remorqueurs ont déjà commencé les rotations, observez les trajectoires empruntées et les éviter en les contournant. Le trafic est important, la charge de travail des pilotes l'est également.

Il est interdit de spiraler dans le circuit des remorqueurs à basse altitude !

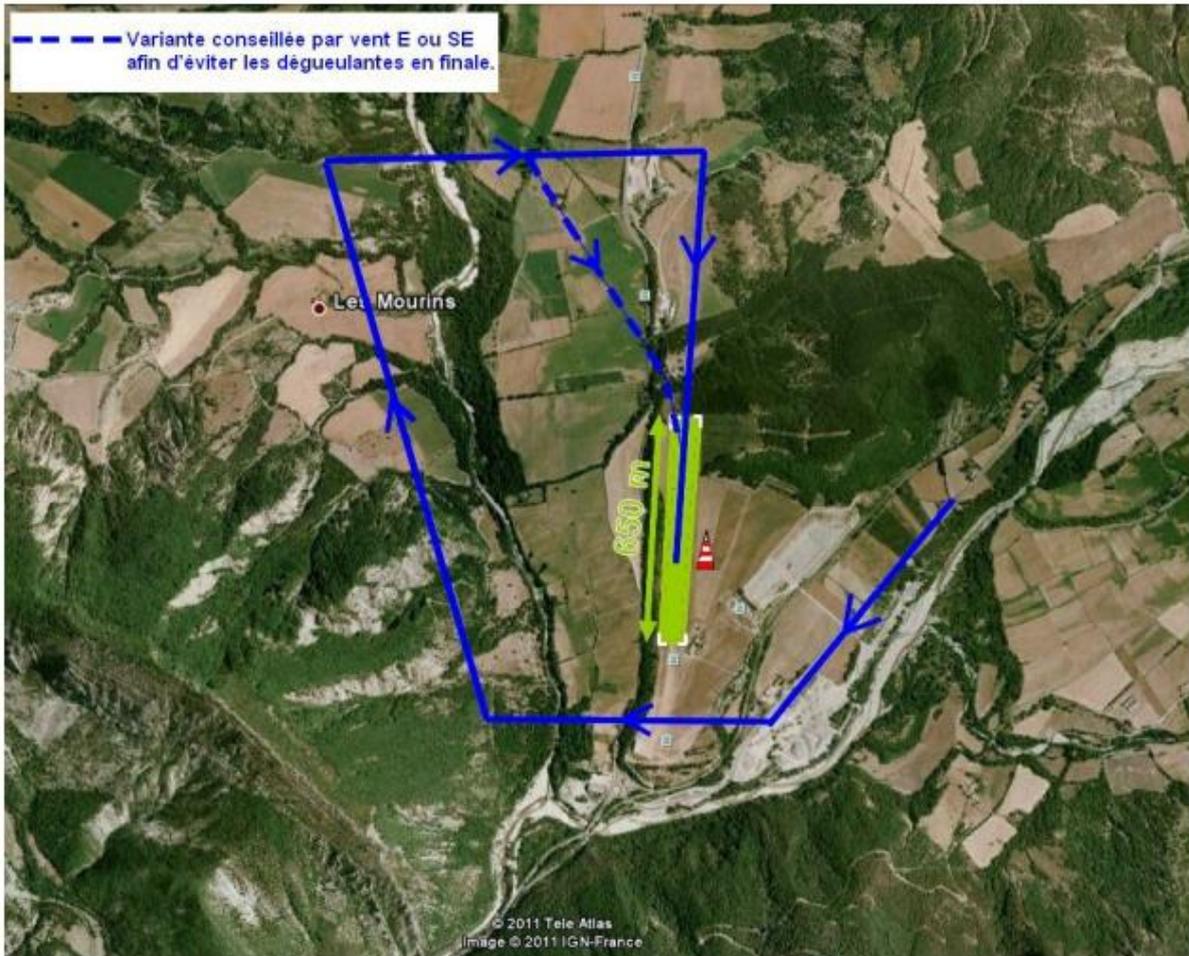
3.6. ATTERRISSAGES

Les atterrissages s'organisent en auto-information.

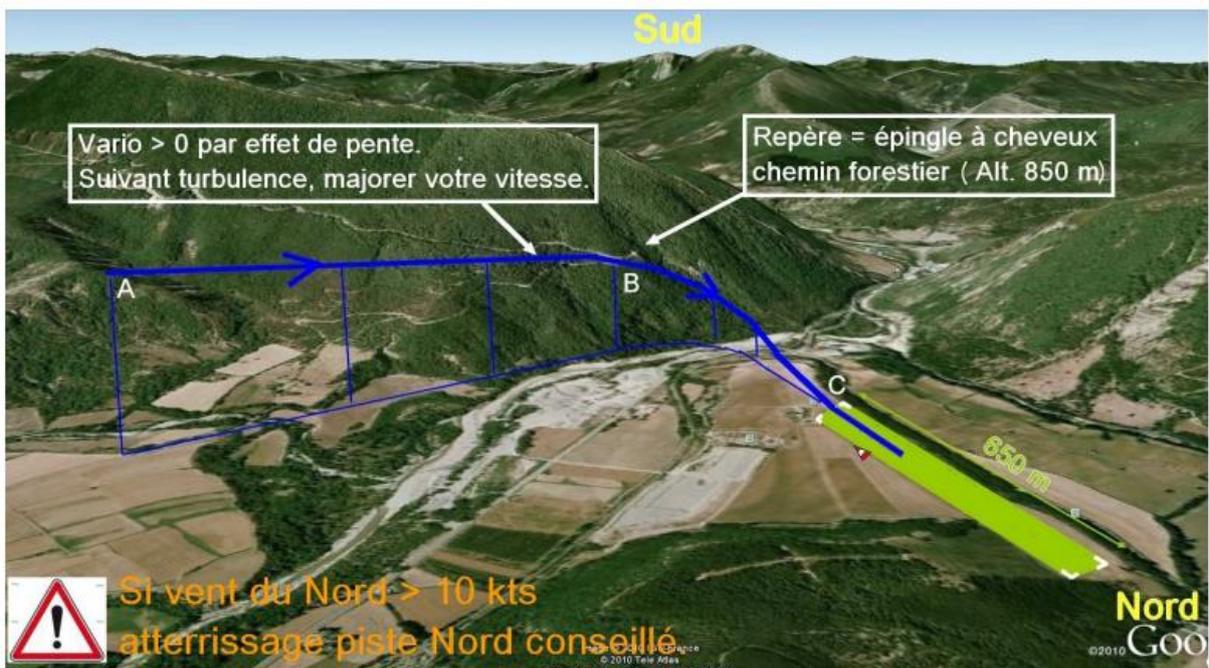
La phraséologie pour s'annoncer en vent arrière est :

« planeur X-XXXX, vent arrière pour la piste 36 ou 18, train sorti et verrouillé ».

CONSEILS POUR ATERRISSAGE EN PLANEUR PISTE SUD (18)



CONSEILS POUR ATERRISSAGE EN PLANEUR PISTE NORD (36)



4. SECURITE ET RECHERCHES

En cas d'atterrissage sur un aérodrome extérieur, le pilote devra avertir le pilote remorqueur s'il veut que l'on vienne le chercher avec notre avion remorqueur.

En cas d'atterrissage en campagne, avertir également le pilote remorqueur.

En cas de problème, contactez les urgences aéronautiques au 191.

Si votre planeur est équipé d'une balise de détresse, pensez à vérifier le matin et le soir qu'elle n'émette pas de signal abusif sur la fréquence de détresse 121,5.

Le contrôle des retours s'effectue chaque fin de journée grâce à votre Flarm.

Tout pilote doit avoir connaissance et respecter scrupuleusement la procédure de sécurité permettant de déclencher les recherches en cas de non-retour d'un planeur après la journée de vol (cartes de décollage). Les pilotes de motoplaneurs seront particulièrement attentifs à ne pas commettre d'oubli.

5. RESPONSABILITES

Tout pilote breveté est responsable de son vol, ses actions et décisions l'engagent personnellement.

CHARTRE DE BONNE CONDUITE

Pour permettre à chacun de profiter aussi longtemps que possible de notre petit paradis du vol à voile, nous sommes tous responsables du bon fonctionnement de l'aérodrome.

Au-delà des règles, ce qu'il nous faut, c'est un esprit d'équipe, du bon sens, de la rigueur et de la bonne humeur !

Notre sport est ouvert à tous, mais la sécurité est notre raison d'être, car sans elle, il n'y a plus de sport aérien.

Je m'engage à :

- ❖ Avoir pris connaissance des consignes écrites ou mises en ligne ;
- ❖ Etre formé et entraîné ;
- ❖ Prendre connaissance de la météo ainsi que des rappels de sécurité et consignes particulières du jour (Notam, Sup AIP) ;
- ❖ Voler avec la documentation aéronautique et vélivole nécessaire, incluant les dernières mises à jour ;
- ❖ Entreprendre un vol 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 ;
- ❖ 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 A TOUS !