

**Protocole d'accord entre
le centre de contrôle d'approche de Poitiers-Biard
et
l'aéroclub du Poitou
relatif aux activités de vol à voile
sur l'aérodrome de Poitiers**

Ce protocole annule et remplace le protocole en date du 12 décembre 2005

SOMMAIRE

1. Objet

- 1.1- Domaine d'application
- 1.2- Analyse des incidents
- 1.3- Validité

2. Règles applicables

- 2.1- Transpondeur
- 2.2- Radio
- 2.3- Services rendus

3. Restrictions particulières

- 3.1- Indisponibilité du radar
- 3.2- Indisponibilité des moyens radio
- 3.3- Indisponibilité du VOR
- 3.4- Activité de la R 105

Liste des destinataires

Enregistrement des amendements ou mises à jour

Annexe 1 – Modalités pratiques relatives à la circulation d'aérodrome et au déclassement en espace aérien de classe G de la CTR 2

- 1- Volume de la CTR 2
- 2- Conditions de déclassement de la CTR 2
- 3- Responsable d'activité véliplane
- 4- Information sur le déclassement en G de la CTR 2
- 5- Utilisation simultanée des pistes
- 6- Règles d'utilisation concernant la circulation d'aérodrome
 - 6.1- règles générales
 - 6.2- inspection de la piste planeur
 - 6.3- traversée de la piste principale
 - 6.4- pour pénétrer et se déplacer sur la piste planeur
 - 6.5- pour décoller
 - 6.6- pour s'intégrer dans la circulation d'aérodrome
 - 6.7- pour atterrir
 - 6.8- panne radio
- 7- Règles d'utilisation hors de la CTR 1
- 8- Largage de planeurs hors dans la CTR 1
- 9- Vols de reconnaissance météo au profit de l'activité véliplane
- 10- Compétitions

Annexe 2: Carte des CTR1 et 2

Annexe 3: Volume, hors CTR, dont la pénétration est soumise à notification

Annexe 4: Personnes de contact

1- Objet

Organiser l'activité vol à voile de l'aéro-club du Poitou sur l'aérodrome de Poitiers.
A cet effet, lors de toute activité véliplane, la CTR 2 de Poitiers est déclassée en espace aérien de classe G, pour permettre aux planeurs de s'intégrer et de quitter la circulation d'aérodrome (voir carte annexe 2).

1.1- Domaine d'application

1.1.1- Aéronefs concernés :

Les planeurs, remorqueurs et motoplaneurs appartenant à l'aéroclub du Poitou, à ses membres et ses invités.

1.1.2- Modalités pratiques de déclassement de la CTR 2 :

Les modalités pratiques de déclassement de la CTR 2 sont définies en annexe 1.

1.2- Analyse des incidents

Les signataires du présent protocole se rencontreront régulièrement et en tant que de besoin, afin de tirer les enseignements des incidents constatés et améliorer le présent protocole.
Les coordonnées des personnes pour cette analyse sont listées et tenues à jour en annexe 4.

1.3- Validité

Le présent protocole est établi pour une période d'un an, renouvelable tacitement. Il peut être revu, à la demande d'une des parties, à tout moment, en fonction du retour d'expérience tiré de l'exploitation ou en cas de changement significatif des espaces aériens, sinon il sera reconduit tacitement pour une période d'un an.

2- Règles applicables

2.1-Transpondeur

Les aéronefs concernés (cf 1.1.1) sont, au titre du présent protocole, dispensés de l'emport du transpondeur.

2.2- Radio

L'emport d'un équipement est obligatoire.
La veille de la fréquence Tour est assurée dans la CTR et dans la portion de TMA décrite dans l'annexe 3, à une hauteur inférieure à 4000' (1100 mètres).

2.3- Services rendus

2.3.1. Aux aéronefs concernés

Les aéronefs concernés ne bénéficient pas des informations de trafic ni entre eux ni vis à vis des autres aéronefs (**Ref RCA 2-13 article 3.3.2.3**).

2.3.2 Aux autres aéronefs

Les trajectoires des vols IFR ne pénètrent pas dans la CTR 2 pendant la durée de son déclassement en espace aérien de classe G.

Les aéronefs volant selon les règles VFR et dont la trajectoire interfère avec la CTR 2 sont informés de son déclassement en espace aérien de classe G.

3- Restrictions particulières

3.1- Indisponibilité radar

L'activité véliplane doit faire l'objet d'une autorisation préalable des services de la circulation aérienne en cas d'indisponibilité radar.

3.2- Dégradation des moyens radio

L'activité véliplane n'est pas autorisée en cas de dégradation des moyens radio de Poitiers.

3.3- Indisponibilité du VOR

En cas d'activité IFR, la CTR 2 ne peut être déclassée en espace aérien de classe G en cas d'indisponibilité du VOR lorsque la piste 03 est en service.

L'activité véliplane ne pourra alors se dérouler qu'en l'absence d'activité IFR et sera soumise à l'autorisation du contrôle.

3.4- Activité R105

L'activation de la R105 pourra donner lieu à des restrictions d'utilisation en fonction des activités programmées.

Le Président
de la section vol à voile de l'aéro-club du
Poitou

Le Responsable Exploitation
de l'aérodrome de Poitiers-Biard

LISTE DES DESTINATAIRES

Pour attribution :

- Le Président de l'aéro-club du Poitou
- Le Responsable d'exploitation du centre de contrôle d'approche de Poitiers

Pour information :

- Monsieur le Chef du Service de la Navigation aérienne Sud-ouest
- Délégation régionale Poitou-Charentes

Enregistrement des amendements ou mises à jour

N°	Référence / Page	Date	Effectué par	Signature(s)

Annexe1

Modalités pratiques relatives à la circulation d'aérodrome et au déclasséement en espace aérien de classe G de la CTR 2

I- Volume de la CTR 2 - (carte en annexe 2)

défini entre le sol et 2500ft AMSL (630m de hauteur).

2- Conditions de déclasséement de la CTR 2

- durant les horaires d'activité des services ATS,
- en conditions VMC de jour,
- de 12 heures locales au coucher du soleil,
- moyens radio et radar disponibles.

La CTR 2 pourra être déclassée, en dehors de ces horaires, après autorisation particulière du contrôle qui tiendra compte des activités programmées.

3- Responsable d'activité vélivole

- Pour chaque séance de vol à voile, l'aéroclub du Poitou désigne un responsable d'activité et le cas échéant un adjoint.
- L'aéro-club s'assurera également de la présence d'un starter planeurs (qui peut être le responsable de l'activité).
- Ce responsable veille au respect des consignes.
- Il est l'interlocuteur privilégié de la tour de contrôle en cas de besoin (changement de QFU, incident, accident, ...).
- Il assure une veille permanente sur la fréquence Tour de Poitiers.
- Avant chaque séance, il se renseigne auprès de la tour de contrôle sur les conditions d'utilisation de l'aérodrome, activités ou consignes particulières prévues dans la journée.
- Il organise et étale les retours vers la plate-forme.
- Le début d'activité et la demande le déclasséement de la CTR 2 sont annoncés, par radio ou par téléphone, à la Tour de contrôle par le responsable d'activité ou le pilote remorqueur.
- La fin d'activité est annoncée, par radio ou par téléphone, à la Tour de contrôle par le Responsable d'activité ou le pilote remorqueur.

4- Information sur le déclassement en G de la CTR 2

Les modalités de déclassement de la CTR 2 sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Le déclassement en espace aérien de classe G est diffusé sur l'ATIS (121.775 Mhz) et rappelé sur la fréquence Tour à tout aéronef interférant.

5 – Utilisation simultanée des pistes parallèles

La distance entre la bande d'envol planeur et la piste principale étant inférieure aux valeurs spécifiées dans le RCA3 paragraphe 5.3.2.4.1., les atterrissages simultanés ou l'atterrissage et le décollage simultanés sur la piste principale et la piste planeur ne sont autorisés que lorsqu'il s'agit d'aéronefs monomoteurs VFR.

6- Règles d'utilisation concernant la circulation d'aérodrome

6.1- Règles générales

- Le maintien de l'écoute de la fréquence Tour est obligatoire dans la CTR .
- L'obtention d'une clairance est obligatoire pour pénétrer dans la CTR 1 de classe D.
- La piste planeur fait partie de l'aire de manœuvre.
- Les hauteurs et altitudes sont exprimées en pieds.

6.2- Inspection de la piste planeur

- L'inspection de la piste planeur est effectuée, avant chaque séance, par le SSLIA.
- Un compte-rendu de l'état de la piste planeur est fait au contrôle sur la fréquence Tour.

6.3- Traversée de la piste principale

- Seuls les remorqueurs et les motoplaneurs sont autorisés à traverser la piste en dur, après contact radio avec la Tour de contrôle.
- Lors des traversées de la piste en dur dans le sens de la piste planeur vers le parking aéro-club, le remorqueur doit se maintenir sur la piste planeur et ne doit pas engager le taxiway en herbe avant d'avoir obtenu l'autorisation de traverser.

6.4- pour pénétrer et se déplacer sur la piste planeur

Le bord de la piste planeurs se trouvant à 100 mètres de l'axe de la piste en dur, la piste planeurs interfère donc avec les 150 mètres de la bande dégagée de la piste en dur. L'engagement de tout véhicule sur la moitié Est de la piste planeur n'est possible qu'en maintenant la veille de la fréquence Tour.

Tout atterrissage ou décollage sur la piste en dur est compatible avec la présence sur la piste planeurs d'un attelage ' remorqueur + planeur' dès lors que celui-ci se trouve à plus de 90 mètres de l'axe de la piste en dur et est en contact sur la fréquence Tour.

- En cas d'activité planeur, l'aire de manœuvre associée à la bande d'envol planeurs n'est pas contrôlée par l'ATC.
- Lors de tout atterrissage et décollage sur la piste planeur, la libération de la piste planeur et le dégagement de la piste planeur sont de la responsabilité du club.

6.5 - pour décoller

Le décollage sur la bande planeur est soumis à approbation (différée entre autre en cas de décollage ou d'atterrissage simultané avec un aéronef multimoteur ou monomoteur en IFR sur la piste principale).

Phraséologie : planeur XX prêt
 remorqueur YY prêt au décollage
 YY décollage approuvé

- L'intégration dans la CTR 2 déclassée en G se fait par la route la plus directe, le virage après décollage est effectué dès que possible.
- Le remorqueur s'annonce entrant dans la CTR 2 déclassée. Le largage s'effectue dans cet espace.

6.6- pour s'intégrer dans le circuit d'aérodrome

- Sauf cas d'urgence signalé au contrôle ou autorisation de contrôle, un planeur ne doit entrer dans la CTR 1 de classe D que par la CTR 2 déclassée.
- Les planeurs devront, dans tous les cas, obtenir une clairance des services de la circulation aérienne pour quitter la CTR 2 déclassée afin de se poser ou de rejoindre les zones de perte d'altitude des pistes 03 ou 21 dans l'intention de se poser.
- Les planeurs s'annonceront au minimum 3 minutes avant de quitter la CTR 2 déclassée pour rejoindre la vent arrière ou en tout état de cause à une altitude leur permettant de différer leur intégration dans le circuit d'aérodrome sur demande du contrôle en cas de trafic et si les conditions météorologiques le permettent.
- Les remorqueurs et les motoplaneurs appliquent les mêmes consignes.
- En cas de non application de ces consignes, le pilote doit en informer la Tour de contrôle sans délai.

6.7- pour atterrir

- L'atterrissage est sous la seule responsabilité des utilisateurs de la piste planeur vis à vis de l'activité qui s'y déroule.

6.8- panne radio

En cas de panne radio, le retour se fait par la CTR2.
Le pilote ou le responsable d'activité prévient la Tour de contrôle de l'atterrissage.

7- Règles d'utilisation hors CTR 1– (carte en annexe 3)

- Il est recommandé d'éviter, pour des raisons de sécurité, un volume de 3 Nm de part et d'autre de l'axe de la piste, en-dessous d'une hauteur de 4000 pieds (1100 mètres)
- En cas de nécessité, la traversée s'effectue en ligne droite, perpendiculairement à l'axe de piste, après préavis, en maintenant l'écoute de la fréquence Tour.

8 – Largage de planeurs dans la CTR1

- Ces vols se déroulant aux abords immédiats de l'aérodrome sont coordonnés auprès de la Tour de contrôle par le responsable d'activité.
- Le largage dans la CTR 1 est une autorisation de contrôle et doit donc faire l'objet d'une clairance.
- Cette dérogation a pour objet de permettre le largage d'un planeur dans la portion d'espace située entre la piste et le secteur vélivole dans le but de:
 - o – trouver une ascendance afin de rejoindre la CTR 2 déclassée ou de quitter la CTR 1,
 - o – d'effectuer un tour de piste dans le cadre de l'école ou de vols de contrôle.
- Cette clairance ne sera accordée qu'en l'absence de trafic IFR ou VFR utilisant la vent arrière ouest du circuit d'aérodrome.
- Cette manœuvre, suite au largage, est limitée dans le temps. La durée de cette manœuvre est précisée par le responsable d'activité, lors de la demande. Cette autorisation pourra se prolonger au delà du délai fixé si les conditions de trafic le permettent.
- Si un aéronef décide d'effectuer des tours de piste alors qu'un planeur manœuvre hors dans la CTR 1, ce dernier devra soit rejoindre la CTR 2 déclassée soit se poser pour permettre aux tours de piste de s'effectuer à l'ouest des installations.
- Le planeur s'annoncera quittant la CTR 1 ou regagnant la vent arrière dans l'intention de se poser.
- Un seul largage peut être autorisé à la fois dans la CTR 1.

9 – Vols de reconnaissance météo au profit de l'activité vélivole

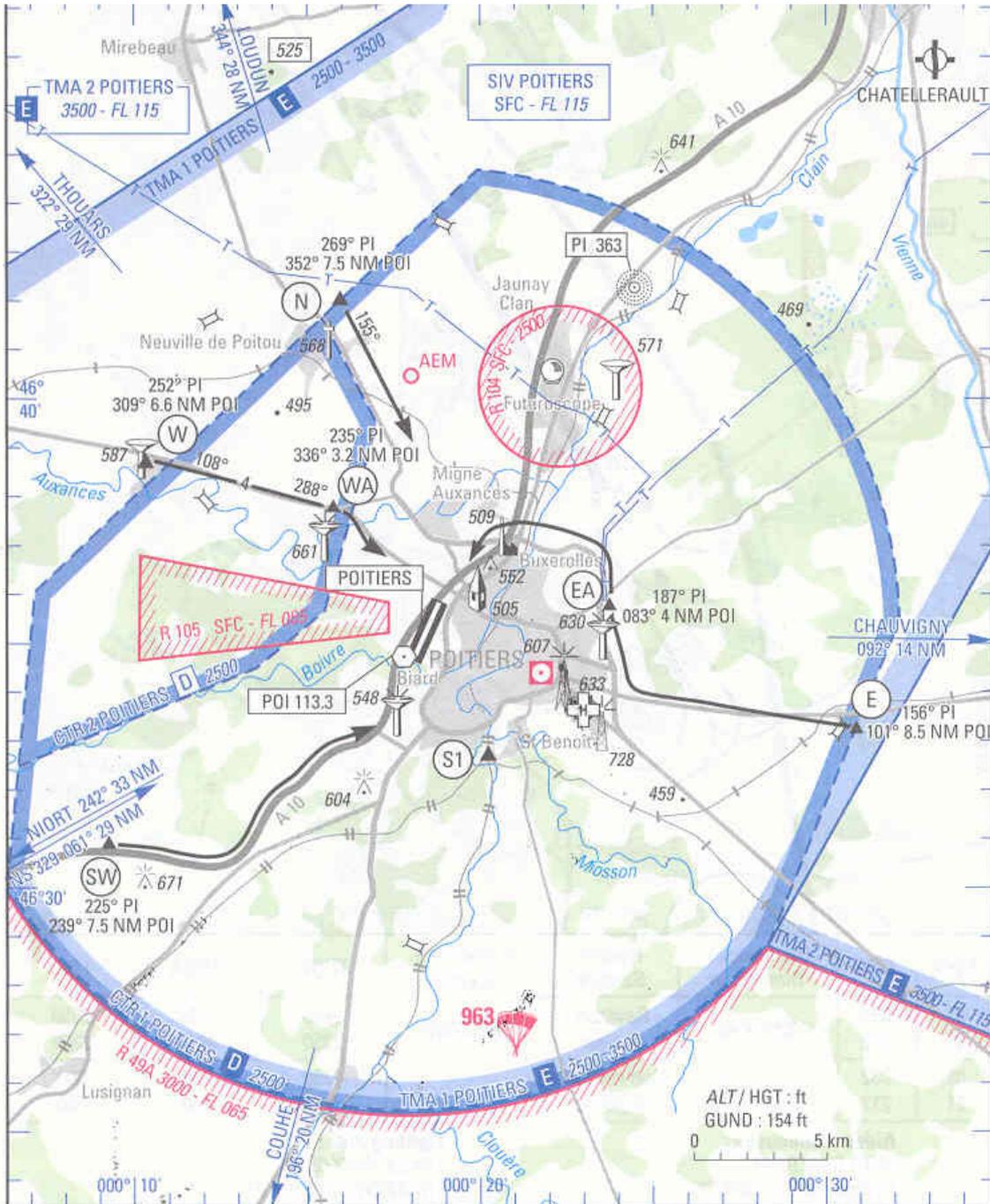
Les remorqueurs ne sont pas équipés de transpondeur.
Sauf autorisation de la tour de contrôle, les entrées et sorties de la CTR s'effectueront en cheminant par les points de report VFR, à une altitude coordonnée avec le contrôle.

10 - Compétitions

Pour tout championnat, compétition ou équivalent, des consignes particulières seront établies.

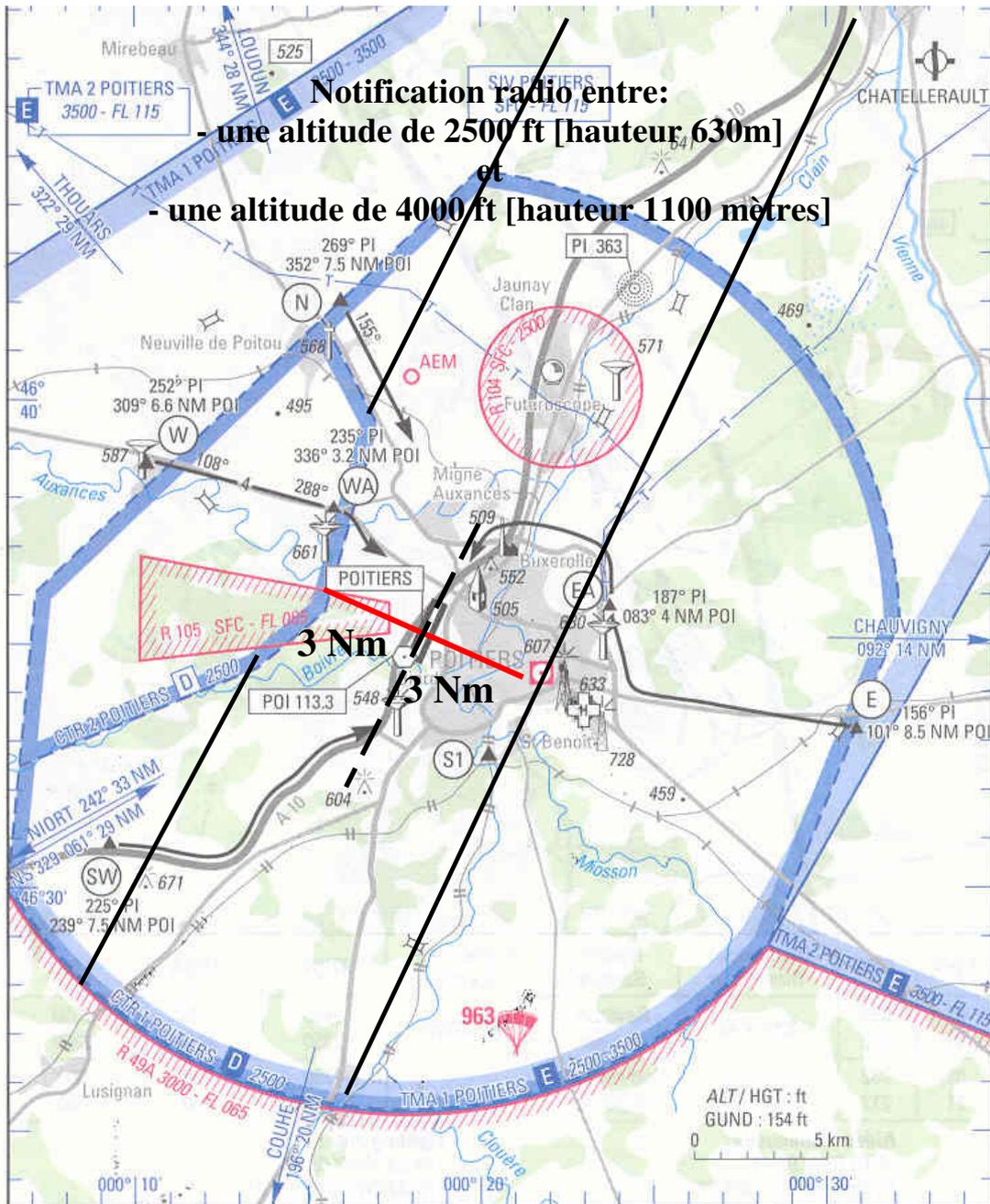
Annexe 2

CTR 1 et 2



Annexe 3

**Volume hors CTR dont la pénétration est soumise à notification
entre une altitude de 2500 ft [hauteur 630m]
et une altitude de 4000 ft [hauteur 1100 mètres]**



Annexe 4

Liste des personnes de contact :

Jacques SONNINO	Responsable Exploitation	☎ 05 49 37 73 82
Thierry HUNSICKER	Chef Circulation aérienne	☎ 05 49 37 73 83
Freddy THERY	Président de la section vol à voile	☎ 06 08 36 38 14
Jean-Luc MANGIN	Pilote instructeur aéroclub du Poitou	☎ 06 60 29 84 32