

# LIVRET D'ACCUEIL ET DE SÉCURITÉ

## AÉRODROME ST GIRONS ANTICHAN

### LFCG



**SOMMAIRE**

1	GLOSSAIRE .....	5
2	GENERALITES .....	6
2.1	Gestionnaire et Propriétaire .....	6
2.2	Consignes générales .....	6
2.3	Accident .....	7
3	UTILISATION DES PISTES .....	7
4	FAUCHAGE .....	8
5	RADIO .....	8
6	PARTICULARITES VOL MOTEUR .....	8
7	PARTICULARITES ACTIVITE VOLTIGE AVION .....	9
8	PARTICULARITES ULM .....	10
9	PARTICULARITES ACTIVITE SAUT EN PARACHUTE .....	10
10	PARTICULARITES HELICOPTERES .....	10
11	PARTICULARITES VOL A VOILE .....	11
11.1	Organisation .....	11
11.1.1	L'Animateur Vol à Voile : .....	11
11.1.2	L'Animateur de piste .....	11
11.1.3	Utilisation des golfettes : .....	11
11.2	Pilote Remorqueur .....	12
11.3	Utilisation piste par les planeurs .....	12
11.3.1	Mise en piste et décollage 33 dure .....	12
11.4	Contre QFU : .....	13
11.5	Circuit planeur .....	13
11.5.1	Atterrissage piste en dur : .....	14
11.5.2	Atterrissage pistes en herbe : .....	15
11.6	Discipline radio .....	15
11.7	Utilisation du FLARM .....	15
11.8	Environnement .....	16
11.8.1	Particularités MTO .....	16
11.8.2	Aérodromes proches .....	17
11.8.3	Champs « vachables » .....	18
12	ANNEXES .....	20
12.1	Annexe 1 : Extrait de la carte VAC LFCG (susceptible de mise à jour) .....	20
12.2	Sur la plateforme : .....	21

12.2.1	Restaurant/Camping Chez O'Drey.....	21
12.2.2	Activité parachutisme .....	21
12.3	Annexe 2 Zones et Espaces Aériens .....	22
12.4	Annexe 3 : Zone de Parcage Aéronefs .....	24
12.5	Annexe 4 : Box Voltige.....	25
12.6	Annexe 5 : Zones Parachutisme .....	26
12.7	Annexe 6 : Zones activité Hélicoptères HBE R+O .....	27

## Préambule

*Chers Amis Pilotes,*

*Les activités aéronautiques sont nombreuses sur le terrain de Saint-Girons. Nous avons souhaité informer les différents usagers et transmettre certaines recommandations afin que la cohabitation soit la plus efficace possible et que la sécurité des vols soit maximale. Ces informations ne se substituent nullement aux textes et règlements en vigueur mais les complètent et sensibilisent les usagers de la plateforme sur les particularités du terrain de Saint-Girons.*

*Si vous avez des questions sur certains points n'hésitez pas à vous rapprocher d'un instructeur il se fera un devoir de vous éclairer.*

*Participez aussi à l'amélioration de la sécurité en respectant ces recommandations et en faisant partager vos propres expériences afin d'améliorer ce document de référence.*

*La « **Sécurité des Vols** » ne se restreint pas à une série de consignes et d'interdits, c'est un **état d'esprit** qui doit se retrouver à tous les niveaux de la pratique de nos activités si passionnantes.*

*Bons vols en toute sécurité !*

**Le Président de l'Aéroclub de l'Ariège  
Jacques DANTI**



## 1 GLOSSAIRE

ACA : AéroClub de l'Ariège

ACB : AéroCluB

ACT : AirCrafT, Aéronef

AD : AéroDrome

ATT : ATTerrissage

BO : Bourget-Opéra. Roulette ou chariot amovible permettant de ranger planeur ou avion au hangar.

C.R.I.S. : Acronyme mnémotechnique de la check-list d'avant décollage pour les planeurs.

FLARM : FLight alARM : dispositif électronique destiné à alerter les pilotes en cas de risques de collisions potentielles entre les aéronefs.

Ft : Feet, pieds, 1 pied = 30,5cm. Et donc 1 m = 3,3 pieds

LDG : LanDinG, Atterrissage

LFCG : Code OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) du terrain de St Girons Antichan.

MTO : MÉTÉO

NOTAM : NOtice To AirMen, Messages aux navigants aériens.

QFE : Pression atmosphérique au niveau du sol

QFU : Direction magnétique de la piste en service, 15 ou 33 ici.

QNH : Pression atmosphérique ramenée au niveau de la mer.

SAMU : Service d'Aide Médicale d'Urgence

SIA : Service d'Information Aéronautique

TKOF : TaKe-OFF, Décollage

TWY : Taxy-WaY, zones de circulation

ULM : Ultra Léger Motorisé.

VAC : Visual Approach Chart, cartes d'approche et d'atterrissage à vue.

VFR : Visual Flying Rules. Règles de pilotage à vue.

VHF : Very High Frequency, Désigne une radio en bande aéronautique.

VI/VD : Vols d'Initiation / Vols de Découverte

WE : Week-End.

## 2 GENERALITES

### 2.1 GESTIONNAIRE ET PROPRIETAIRE

**Le Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome de Saint-Girons - Antichan est le propriétaire de l'aérodrome.**

Ce syndicat mixte est composé du Conseil Départemental de l'Ariège et la Communauté de communes Couserans Pyrénées. Il travaille en collaboration avec :

- L'Office de tourisme Couserans Pyrénées
- L'Agence de développement touristique de l'Ariège
- L'Agence Ariège Attractivité

**L'Aéroclub de l'Ariège assure pour le compte du Syndicat Mixte, dans le cadre d'une convention de prestations, les missions suivantes :**

- L'accueil et l'information des visiteurs :
- La distribution de carburant
- L'enregistrement des atterrissages
- L'entretien courant
- Le contrôle journalier des pistes.
- La sécurité et le respect de l'application des règles de police telles que définies par l'Arrêté préfectoral du 15 Mai 1981.
- L'information aéronautique
- L'abri des avions de passage sous réserve de place disponible.

L'Aéroclub de l'Ariège a autorité sur les autres usagers de l'aérodrome en ce qui concerne l'utilisation des installations. Toute demande particulière d'utilisation de la plateforme ou de ses installations, devra faire l'objet d'un courrier adressé au Président de l'Aéroclub de l'Ariège qui en référera au Directeur du Syndicat mixte.

Pour l'usage courant de l'aérodrome et de ses installations, en cas d'absence du Président de l'Aéroclub, c'est le mécanicien salarié de l'association Monsieur Anthony ANTRAS qui a autorité pour arbitrer si nécessaire entre les usagers et pour informer les autorités en cas de problème. En cas d'absence de ce professionnel sur la plateforme, un membre du Comité Directeur de l'ACA pourra prendre les mesures nécessaires après en avoir informé le Bureau Directeur (Président, secrétaire et Trésorier).

### 2.2 CONSIGNES GENERALES

La collision en vol est un des risques majeurs, **REGARDEZ DEHORS**, restez vigilants, et surveillez les autres aéronefs en gardant toujours un espacement suffisant.

Les « passages » à basse hauteur au-dessus de la piste sont interdits.

La plateforme est une **hélistation pour les opérations de sécurité civile**. Il est de la responsabilité de tous de faciliter les opérations de ces aéronefs et des véhicules d'assistance au sol.

La situation géographique de Saint-Girons nécessite une bonne connaissance des **phénomènes météorologiques liés aux reliefs**.

**Le risque aviaire est important toute l'année (grands rapaces).**

La proximité de pentes de décollage de **parapentes** doit inciter tous les aéronefs à une grande vigilance : attention à la différence de vitesse.

### **2.3 ACCIDENT**

En cas d'accident avertir immédiatement les secours et le Président de l'Aéroclub.

Téléphone : **15 SAMU, 18 Pompiers, 112** tous services de secours, par radio VHF en vol : **121.50**.

Le **numéro d'appel d'urgence aéronautique 191** est utilisable par tout usager en situation de détresse, par tout témoin direct d'un accident d'aéronef, ou par toute personne inquiète de la disparition d'un aéronef et de ses occupants.

En second lieu, prévenir l'Enquêteur de Première Information de permanence du BEA rattaché à la DSAC/Sud (EPI) au 06 10 40 84 48 et la BGTA de Blagnac (Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens) au 05 67 22 91 70 ou 17.

Une fiche réflexe donnant les principaux numéros d'urgences est affichée sur les différents bâtiments de l'aérodrome à cet effet.

## **3 UTILISATION DES PISTES**

**Le QFU 33 est le QFU préférentiel** (voir carte VAC).

La piste en dur est utilisable par tous les types d'aéronefs qui respectent les limitations de la carte VAC (avion, ULM, planeur, autogyre, Hélicoptère, <5,7T...),

**Aucun véhicule n'est autorisé sur les aires de manœuvres** hormis les véhicules de piste (voiture de sécurité piste, voiture de tractage planeurs et ballons) et ceux utilisés par les secours.

**Seuil décalé en piste 33** : au décollage toute la longueur de piste doit être utilisée.

**A l'atterrissage, il est impératif de respecter le seuil décalé** notamment à cause de la présence possible de planeurs et d'avions de servitudes dans la zone d'alignement de piste située à 140m en amont du seuil décalé 33 de la piste en dur.

La carte VAC de LFCG est le document de référence. Vous trouverez un exemplaire de cette carte en annexe pour information uniquement. On se rapprochera du SIA pour obtenir les dernières cartes à jour. Un exemplaire à jour des cartes VAC est disponible également dans la salle instructeurs située au club house de l'Aéroclub.

Lors des jours de présence du mécanicien salarié de l'ACA, une **visite de piste** est effectuée quotidiennement. Toutefois, il est de la responsabilité de chaque pilote d'avertir l'Aéroclub et les autres usagers en cas de problème constaté (débris, revêtement arraché, etc...).

Le taxiway donnant accès à la piste depuis les hangars planeurs et avions est réservé aux usagers basés. Il est dépourvu de panneau indicateur QFU en raison de l'obstacle qu'il représente vis-à-vis de l'envergure des planeurs.

Les pistes et TWY en herbe sont interdits d'utilisation lors des opérations de fauchage.

**Les pistes et TWY en herbe sont réservés aux usagers basés.**

#### **4 FAUCHAGE**

Durant le printemps et l'été, la piste en herbe et les abords herbeux du terrain sont fauchés. Cette opération fait l'objet d'un NOTAM qui réserve l'AD aux seuls aéronefs basés pendant la période de fauchage. Les pistes en herbe sont interdites à tous les usagers durant cette période (présence de balles de paille, d'herbe haute, ou de monticules d'herbe coupée).

Cette opération est effectuée par un tracteur équipé d'un gyrophare et d'une radio.

Tout TKOF et LDG est interdit lorsque le tracteur ou des balles de paille sont à moins de 30m du bord de la piste en dur.

En cas d'urgence à l'atterrissage, un contact radio doit être réalisé avec le tracteur ou le club afin qu'il s'éloigne des abords de la piste en dur.

#### **5 RADIO**

La RADIO est obligatoire.

**118.255 MHz** : FREQUENCE ST GIRONS : C'est la fréquence auto-information de l'aérodrome ;

**123.050 MHz** : FREQUENCE « entre planeurs » de St Girons sur la campagne.

Cette fréquence est à utiliser par les pilotes lâchés campagne pour communiquer avec les autres planeurs dès que l'on sort du proche local du terrain (distance > 10km environ).

#### **6 PARTICULARITES VOL MOTEUR**

Les tours de piste avion, ULM et Hélicoptères se font exclusivement côté Est (sauf exercice annoncé à la radio).

Seul l'avion remorqueur est autorisé aux approches par le côté Ouest afin de réduire les temps de remorquages.

La vent-arrière se situe sur la rivière le Salat en évitant le survol du village de Lorp-Sentaraille. L'étape de base 33 évitera le survol du Centre Hospitalier de Rozès situé au sud-est de la piste.

Le parking aéronefs est situé devant le hangar aéronautique repéré par le panneau .

Le parcage s'effectuera préférentiellement selon le schéma en annexe 3. Les hélicoptères utiliseront la zone H de préférence (cf. annexe 3).

Les pilotes sont invités à renseigner le registre de passage situé à l'entrée de l'atelier (à l'extérieur).

Les zones en herbes sont interdites aux ACT extérieurs sauf autorisation de l'ACB.

Lors de mises en route, les aéronefs seront orientés de façon à éviter de souffler dans les hangars. Cette mise en route se fera de préférence sur des zones en bon état et sans gravier des taxiways afin de limiter la dégradation des hélices.

Les essais moteurs traditionnels se font impérativement aux points d'attente en décalant l'axe de l'aéronef de 45° afin de ne pas gêner les aéronefs suivants. Si des essais moteurs sont à réaliser dans le cadre d'une maintenance, ils se feront obligatoirement sur le parking en face du hangar atelier sur autorisation et contrôle du mécanicien de l'ACA.

L'attention est attirée lors des décollages en QFE 15 sur la pente montante de la piste et la présence de relief dans l'axe.

L'attention est attirée lors des atterrissages en QFE 15 sur la présence de turbulences avant le seuil de piste.



En cas de présence d'un planeur en attente de décollage dans la zone d'alignement située à 140m en amont du seuil décalé de la piste 33 dure, les atterrissages sont autorisés en respectant scrupuleusement le seuil décalé qui sera pris comme point d'aboutissement et non comme point de touché.

En QFU 15, les atterrissages sont interdits si des planeurs sont alignés en attente de décollage. Les TWY en herbe ne sont pas utilisables, les avions remonteront donc la piste en dur après avoir prévenu de leurs intentions à la radio. Le décollage se fera obligatoirement à partir de l'extrémité des pistes, y compris au QFU 33, afin de bénéficier de toute la longueur de piste.

La chauffe moteur ainsi que toutes les vérifications techniques (essais moteurs) ou de sécurité (Check-list avant décollage) seront réalisées avant la pénétration sur la piste de sorte que le décollage puisse se faire sans délais après le demi-tour et la prise d'axe en bout de piste.

En cas de présence d'un planeur aligné en attente de décollage dans la zone d'alignement située à 140m en amont du seuil décalé de la piste 33 dur, l'aéronef au décollage maintiendra une distance de 50m minimum (et plus pour les aéronefs de forte puissance) avec celui-ci afin d'éviter de le souffler à la mise des gaz.

Des lignes jaunes de point d'attente avant piste sont présentes sur les deux voies de circulation qui mènent à la piste revêtue. Ces lignes jaunes matérialisent l'arrêt obligatoire avant la pénétration sur la piste revêtue. Cette pénétration ne pourra se faire qu'après s'être assuré visuellement et par radio que cela est possible.

Dans l'autre sens, elles matérialisent le dégagement de la piste et le roulage au pas.

Les lignes jaunes de point d'attente sont complétées par un panneau de point d'attente situé à gauche (coté commandant de bord) pour matérialiser l'identification des deux QFU.

Ce type de panneau n'est pas présent sur la voie d'accès aux hangars des aéronefs basés car il constitue un obstacle pour les bouts d'ailes des planeurs en cas de sortie de piste après l'atterrissage. Seuls les usagers basés sont autorisés à emprunter cette voie.

## **7 PARTICULARITES ACTIVITE VOLTIGE AVION**

L'activité voltige est obligatoirement annoncée par NOTAM.

Ce NOTAM précise la position et la dimension des « box » de voltige réservés pour cette activité.

Durant les évolutions de voltige, tout vol dans ces box est formellement interdit.

Les informations sur l'activité temps réel des box sont annoncées par radio sur la fréquence club.

En dehors des évolutions de voltige, les avions de voltige doivent respecter les mêmes consignes que l'activité vol moteur.

Il y a, en général, 2 box de voltige :

- 1- Box situé à l'ouest du terrain sur la vent-arrière des planeurs. Les planeurs réaliseront leur circuit de piste côté avion (à l'EST) dans ce cas.
- 2- Box situé proche du village de Prat-Bonrepaux. Tous les aéronefs en partance vers le nord-ouest des installations ou à destination de LFCG en provenance de ce secteur géographique devront éviter ce box lorsqu'il est actif.

Cf. ANNEXE 4.

## **8 PARTICULARITES ULM**

Les ULM doivent respecter les mêmes consignes que les avions. En particulier, ils veilleront à utiliser la totalité de la piste pour les décollages.

La piste en dur doit être utilisée préférentiellement.

La piste en herbe ne doit être utilisée qu'en cas de nécessité (encombrement de la piste en dur, panne moteur, etc.) ou à des fins d'exercice sous l'autorité d'un instructeur.

Le parcage des ULM se fera de préférence en évitant la proximité des hélicoptères afin de limiter les risques de retournement. Spécifiquement, aucun stationnement n'est autorisé devant le hangar avion (Hangar n°2) à proximité de l'activité des hélicoptères d'HBE R+O.

Les ULM doivent impérativement être rangés dans le hangar avant et après tous les vols.

NB : l'activité d'HBE R+O n'est pas connue à l'avance.

Cf. ANNEXE 6

## **9 PARTICULARITES ACTIVITE SAUT EN PARACHUTE**

L'activité de baptême en parachute réalisée par la société **PARACHUTISME OCCITAN** est obligatoirement annoncée par NOTAM.

L'avion largueur de parachutistes doit respecter les mêmes consignes que l'activité vol moteur. Le starter PARA assure la surveillance au sol et informe le cas échéant le pilote d'activités sur l'aérodrome.

Le largage se fait verticale terrain au FL115. Le pilote réalise plusieurs vacations radios afin d'informer les aéronefs du largage des parachutistes.

Pendant le largage et jusqu'au posé des parachutistes, interdiction absolue de faire une verticale des installations. La durée de descente est < 5mn.

La zone d'embarcation des parachutistes se fait moteur tournant au croisement du taxiway planeur et du point d'attente taxiway hangars aéroclub. La zone de pliage est située devant le bâtiment d'HBE R+O.

Lors du décollage en 33, l'avion largueur peut utiliser le taxiway en herbe pour remonter au seuil de piste 33. Cf. annexe 5.

Il est nécessaire de faire un briefing avec le responsable de l'activité en début de journée.

## **10 PARTICULARITES HELICOPTERES**

Les hélicoptères de la société HBE R+O doivent respecter les mêmes consignes que l'activité vol moteur, hormis les suivantes :

- Les hélicoptères décollent et se posent directement sur leur remorque plateau en face de leur hangar 1 afin de rentrer ou sortir l'hélicoptère du hangar. Veiller à laisser la zone libre lors de son décollage ou atterrissage. Rappel : de ce fait, il est interdit de stocker les ULM et avions à proximité du hangar 1 lorsqu'il y a activité.
- Les hélicoptères survolent le taxiway planeur à basse altitude lors des décollages et atterrissages. Veillez à être vigilant lors de la mise en piste des planeurs afin de ne pas souffler les machines.

HBE R+O a une activité de vol d'initiation. Dans ce cadre, l'embarquement /débarquement des passagers se fait en face des bâtiments d'HBE R+O.

Cf. ANNEXE 6.

## **11 PARTICULARITES VOL A VOILE**

### **11.1 ORGANISATION**

A chaque fois que l'activité est importante (week-ends, stages, rencontres amicales...), il est nécessaire d'encadrer l'activité planeur sur le terrain par 2 animateurs Vol à Voile.

#### **11.1.1 L'Animateur Vol à Voile :**

Le rôle de l'animateur Vol à Voile est généralement assuré par un instructeur ou un pilote expérimenté. Son but est de :

- S'assurer de la validité des titres des pilotes présents (via Gesasso) ;
- Effectuer un briefing aux autres pilotes (MTO + rappel consignes de sécurité) ;
- S'assurer de l'état des pistes en herbe après une période de pluie ;
- Organiser le programme journalier (Elèves, VI, attribution des machines...) ;
- Assurer des vacations radio régulières avec les planeurs en vol ;
- Clôturer la planche de vol en fin de journée ;
- Désigner et encadrer l'animateur de piste du jour.

#### **11.1.2 L'Animateur de piste**

Quand l'activité le justifie, un pilote vélivole (breveté ou stagiaire) est désigné par l'Animateur Vol à Voile du jour, pour assumer les fonctions suivantes :

- Vérification des « golfette » (niveau de carburant, niveau d'huile, niveau batterie et état de charge golfette électrique, pression des pneus + radio starter, planche de vol et câble de remorquage à bord) ;
- Organisation de la mise en piste des planeurs ;
- Tenue de la planche de vol ;
- Veille de la fréquence 118.255 MHz ;
- Informer les VI et leurs accompagnateurs des consignes de sécurité à proximité de la piste ;
- Rangement de la « golfette » et de ses accessoires en fin de journée ;
- Mise en charge de la golfette électrique.

#### **11.1.3 Utilisation des golfettes :**

L'utilisation des golfettes est soumise aux règles suivantes :

- Utilisation de la radio pour les déplacements en zone piste ;
- Mise en route du gyrophare pour tout déplacement sur l'enceinte de l'aérodrome ;
- Elles ne doivent être utilisées que pour l'activité nécessaire au vol-à-voile : tractage planeur, transport de matériels, à l'exclusion de toute autre utilisation sauf accord explicite d'un instructeur sur place ;
- Le conducteur doit obligatoirement être membre de la FFVP (pour être assuré) et détenteur d'au minimum le BSR (Permis de conduire catégorie AM) ;
- Leur usage est strictement interdit dans les hangars ;
- Maximum 1 personne, le conducteur, en cas de tractage planeur ;
- Pas plus de 2 personnes à la fois sans tractage planeur.

## **11.2 PILOTE REMORQUEUR**

Il est inscrit sur le planning journalier du club. Il est responsable de l'attelage, de la vérification du câble de remorquage et il doit assurer la sécurité dans toutes les phases du remorquage.

A l'issue de la journée de remorquage, il vérifie l'état du câble, effectue son pliage et renseigne le carnet de route ainsi que la planche de vol planeur dont il vérifie la cohérence et la complétude (pas de vol manquant, etc..).

## **11.3 UTILISATION PISTE PAR LES PLANEURS**

### **11.3.1 Mise en piste et décollage 33 dure**

Depuis juin 2010 la modification de la réglementation vis-à-vis des conditions de sécurité sur les plates-formes vol à voile a autorisé la création d'aires d'alignement en amont des seuils de piste avec notification de leurs caractéristiques sur la carte VAC de l'aérodrome (cf. annexe 1). Ces aires permettent la préparation au décollage des machines et des équipages sans précipitation.

L'alignement des planeurs se fera uniquement lorsque l'équipage est présent, la visite prévol de l'appareil étant réalisée et dans l'objectif d'un envol prochain.

Au maximum 2 planeurs peuvent être alignés simultanément dans l'attente de l'envol. Cependant on limitera, par souci de sécurité, l'occupation de la zone d'alignement au strict besoin de l'envol. L'aire d'alignement ne constitue pas une aire de stationnement.

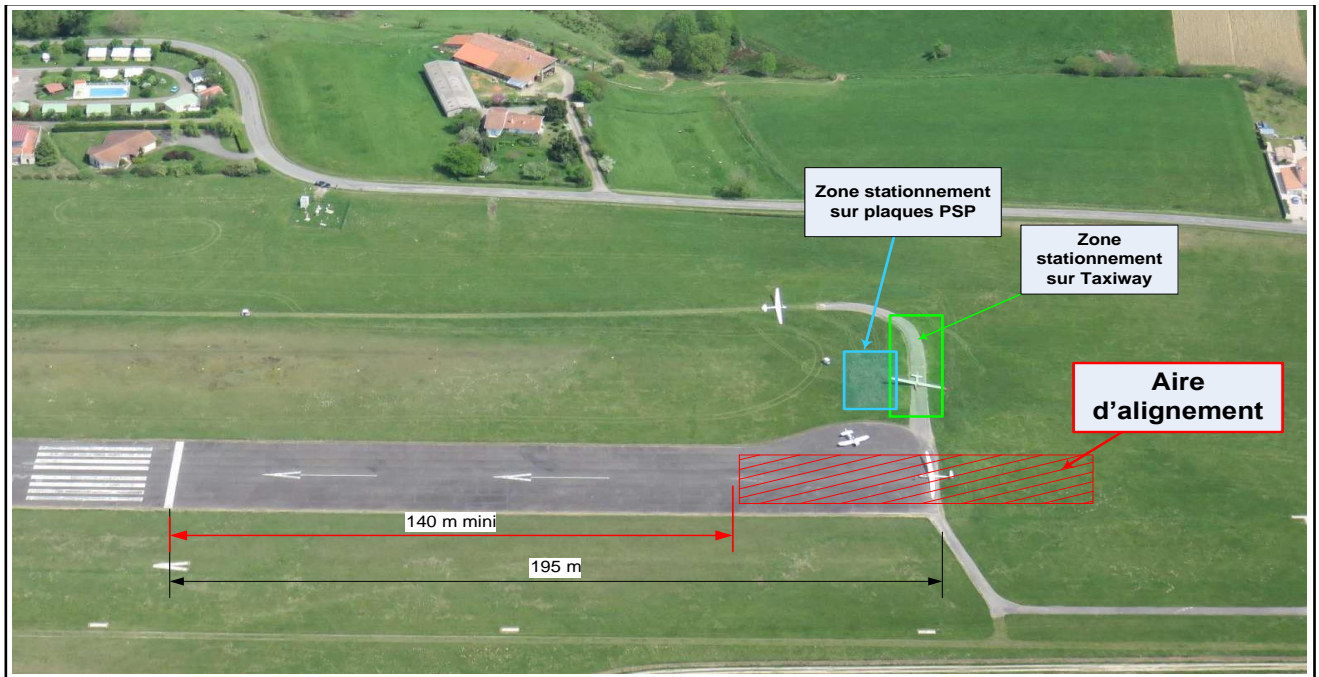
Le stationnement des planeurs se fera par ordre de préférence sur les zones suivantes :

- Alignés sur le taxiway en retrait (15m) du bord de la piste en dur
- A droite du taxiway sur la zone équipée de plaques métalliques PSP
- Sur la gauche du taxiway, dans l'herbe si l'état le permet.

Ne pas se précipiter et prendre le temps nécessaire aux vérifications de sécurité (BO de queue enlevé, CRIS effectué...).

L'avion remorqueur attend avec son pilote sur la raquette tant qu'il y a des planeurs susceptibles d'être mis en vol. Pendant les phases creuses de l'activité, il stationnera sur le parking avion et ne remontera la piste que lorsqu'il y a de nouveaux planeurs alignés. Il assure une veille radio dans ce cas.

La gestion de l'aire d'alignement ne doit pas gêner le passage des planeurs tractés qui traversent la piste dure 33 à son extrémité pour se rendre vers l'aire de treuillage.

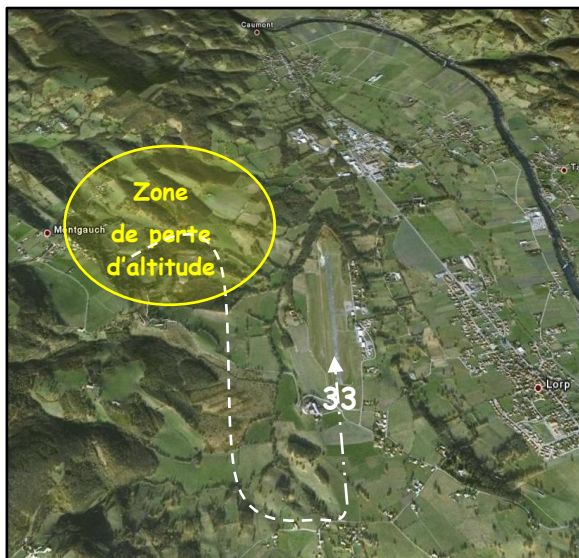


#### 11.4 CONTRE QFU :

L'utilisation systématique de la piste 15 herbe à l'atterrissage alors que la piste 33 est en service n'est pas autorisée. Le contre QFU ne doit être utilisé qu'en cas d'urgence ou pour des exercices à visée pédagogique sous la supervision d'un instructeur.

#### 11.5 CIRCUIT PLANEUR

Le circuit planeur est situé à l'ouest de l'aérodrome.



**PISTES PREFERENTIELLES  
33**

**ATTENTION à l'état  
des pistes en herbe  
en période pluvieuse**

NB : La zone de perte d'altitude est **obligatoire**, elle permet de préparer l'atterrissage en toute sécurité.

En venant du Sud (pente de Sourroque, Moulis...) pour rejoindre la Zone de Perte d'Altitude ou le début de vent arrière il faut éviter de remonter en sens opposé la branche vent arrière (risque de collision en vol).

Choisir une trajectoire suffisamment écartée du tour de piste entre les collines et la branche vent-arrière.

En cas d'urgence si l'altitude est trop faible, intégrer directement l'étape de base ou la finale.

### 11.5.1 Atterrissage piste en dur :

Après le touché, garder l'axe de piste (ne pas dégager la piste en roulant à cause des ornières en bord de piste) et si possible s'arrêter à la droite d'un des deux taxiways,

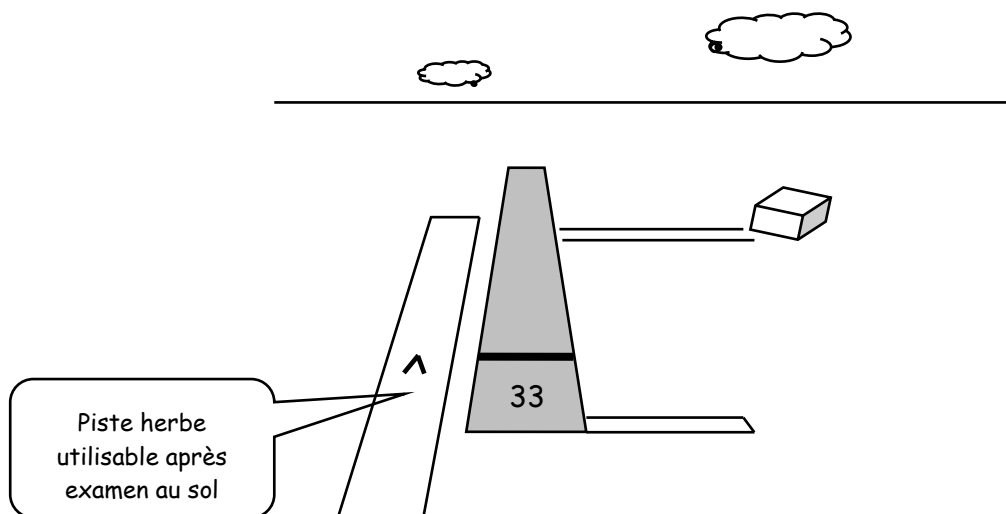
Dégager rapidement le planeur de la piste en dur (derrière les lignes jaunes sur les taxiways), pour cela les BO de queue seront positionnés à proximité du taxiway en dehors de l'aire protégée.

Si la piste 33 dure est encore occupée par un autre aéronef et ne permet pas un atterrissage en sécurité, utilisez la piste en herbe.



### 11.5.2 Atterrissage pistes en herbe :

Quand la piste en dur est disponible, évitez d'atterrir sur une des pistes en herbe si le sol est détrempé.



Attention, la piste en herbe dispose aussi d'un seuil décalé matérialisé par une flèche blanche. Il est situé au même niveau que celui de la piste en dur.

L'atterrissage avant ces limites n'est autorisé que sous le contrôle d'un instructeur pour des exercices à visée pédagogiques.

### 11.6 DISCIPLINE RADIO

Avant le décollage un essai radio avec le remorqueur permet de s'assurer du bon fonctionnement de l'émetteur/récepteur de bord.

**Remorquage :** il ne faut pas annoncer la tension du câble à l'alignement mais il faut dorénavant annoncer le largage du câble en précisant l'immatriculation du planeur.

Les communications doivent rester succinctes et précises (« Planeur Fox Golf au Cagire à 2100m vario +2 »).

Les planeurs doivent s'annoncer comme « planeur » en début de vacation, afin que les autres usagers puissent les identifier en tant que tel sans ambiguïté.

Il ne faut pas hésiter à faire part des difficultés rencontrées (météo, point bas...) ou des doutes que tout pilote peut avoir à un moment donné de son vol pour se faire conseiller par un instructeur ou un pilote expérimenté (local terrain ? contrôle aérien à contacter ? cheminement ?...).

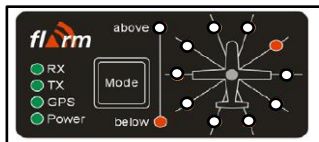
### 11.7 UTILISATION DU FLARM

(Un manuel FLARM est disponible au club).

C'est un système « anticollision » permettant à deux planeurs équipés de connaître leur position relative et d'être averti en cas de rapprochement dangereux. Tous les planeurs, motoplaneurs, remorqueurs et ULM du club sont équipés de ce système.

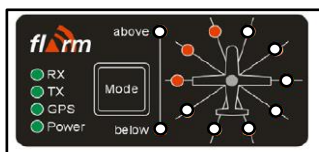
Le principe : tout pilote volant sur un aéronef muni d'un FLARM doit le laisser en fonctionnement durant le vol et respecter les règles de vol à vue ainsi que le principe « voir et éviter ».

*Exemple : si un autre planeur, équipé d'un Flarm, présente un risque conflictuel l'indication sur l'instrument sera la suivante*



Danger modéré (Flash lent)

Moins de 18 secondes avant la collision prévue



Danger immédiat (Flash rapide)

Moins de 8 secondes avant la collision prévue

**ATTENTION CE SYSTEME NE DETECTE QUE LES PLANEURS ET AERONEFS EQUIPES  
« REGARDEZ TOUJOURS DEHORS ! »**

**NB : très peu de parapentes en sont équipés et ils volent dans les mêmes zones que les planeurs.**

## 11.8 ENVIRONNEMENT

### 11.8.1 Particularités MTO

#### 11.8.1.1 Système de brises

Contrairement à ce que l'on peut rencontrer dans les Alpes du sud le système de brises du nord prédomine côté français des Pyrénées. L'appel d'air se fait au-dessus des crêtes élevées en générant un flux de brises du nord qui remonte les vallées. **En-dessous de 2000 m il faut généralement chercher l'ascendance de pente côté nord** plutôt que sur les faces au soleil.

Au-dessus des reliefs supérieurs à 2000 m les brises sont moins influentes et il faut rechercher l'ascendance au soleil.

#### 11.8.1.2 Vol d'onde

Attention à la **turbulence** très forte en sous ondulatoire en particulier sur le relief élevé. Pas d'objets libres en cabine, harnais serrés !

Attention aux risques liés à l'**hypoxie** (manque d'oxygène) !

- symptômes : accélérations du pouls, nausées, maux de tête, fatigue...

- conséquences : réduction des facultés mentales, trouble du comportement générant des erreurs qui peuvent impacter la sécurité du vol, perte de connaissance...

Le risque hypoxique augmente rapidement en cas de vol au-dessus de 3000m sans équipement d'oxygène. Il est variable selon les individus et leur état de fatigue et de stress.



A 7000m le temps de survie sans oxygène (après une panne du système par exemple) est inférieur à 5 minutes !

### Réglementation :

*Le pilote commandant de bord veille à ce que toutes les personnes à bord utilisent l'équipement d'oxygène de subsistance lorsqu'il estime qu'à l'altitude du vol prévue, le manque d'oxygène peut entraîner une baisse de leurs facultés ou nuire à leur santé.*

*Lorsque le commandant de bord ne peut déterminer les conséquences d'un manque d'oxygène sur les passagers, il doit s'assurer que tous les occupants utilisent de l'oxygène d'appoint pour toute période où l'altitude-pressure est supérieure à 10 000 ft.*

### En pratique :

Le pilote doit utiliser le système O<sub>2</sub> pour toute la durée du vol au-dessus de 3000m dépassant 30 minutes. A partir de 4400 m toute personne à bord doit utiliser un masque O<sub>2</sub>.

Altitude maximale sans oxygène = 3000m 10000ft (calage QNH)

Altitude maximale autorisée en VFR avec oxygène = **5950m** FL 195 (calage 1013)

Vitesse maxi et altitude : attention certains constructeurs limitent la VNE en fonction de l'altitude (risque de Flutter) vérifier les limitations dans le manuel de vol.

**Le froid** est un élément à ne pas négliger, il peut très rapidement diminuer les capacités de jugement et de pilotage. Equipez-vous en fonction !

Par situation d'onde (vent du Sud), l'approche en finale 15 est généralement préférentielle. Il faut être particulièrement vigilant en finale en raison de la présence d'une **forte descendance** au nord du plateau. Prenez conseil auprès d'un instructeur ou faite un vol en double commande pour identifier clairement ce risque.

Une dégradation MTO peut se produire avec le passage du front lié à l'onde. Ce phénomène se traduit par un changement très rapide des conditions MTO sur l'aérodrome alors que sur le relief le système ondulatoire est toujours présent : vent très fort de travers ouest, plafond bas sous stratus (moins de 300m) et visibilité très réduite sous brume et averse. **Gardez un œil sur la situation MTO sur le terrain !**

### **11.8.2**      Aérodromes proches

En plaine et sur le piémont voler en local des aérodromes en finesse 20 permet de faire face aux imprévus et garanti généralement un atterrissage en sécurité en cas de raccrochage impossible.

Calcul mental : finesse 20 : diviser la distance restante par 2 + Altitude du terrain + Hauteur du Tour de Piste

*Exemple à 30 km de St Girons,*

*f 20 :       $30/2=15 = 1500 + 400$  (altitude terrain) + 250 (TDP) = 2150 m QNH*

Par vent nul une finesse de 20 correspond à un taux de chute moyen de :

- 1,5 m/s à 110 km/h et - 2 m/s à 140 km/h

**LFIM - Saint-Gaudens** (285°/41km de LFCG) - pistes 07/25Fréquence auto-information 120.430 MHz (*planeurs en circuit campagne :130.125*)

Piste en herbe, ouverte à la CAP, plate-forme vélivole entre les villes de St-Gaudens et Montréjeau. Cet aérodrome est identifiable grâce à l'aire d'autoroute proche.

Altitude Ad : 405 m / Piste préférentielle : **07** / Tour de piste : circuit main gauche**LFGB - Luchon** (240°/47km de LFCG) - pistes 01/19Fréquence auto-information 123.500 MHz (*planeurs en circuit campagne :122.655*)

ATTENTION par vent du sud fortes turbulences.

Piste en herbe, ouverte à la CAP, plate-forme vélivole encaissée en fond de vallée.

Altitude Ad : 620 m / Piste préférentielle : **01** / Tour de piste : circuit planeur à l'est.**LFJH - Cazères** (350°/21km de LFCG) - pistes 10/28

Fréquence auto-information 123.500

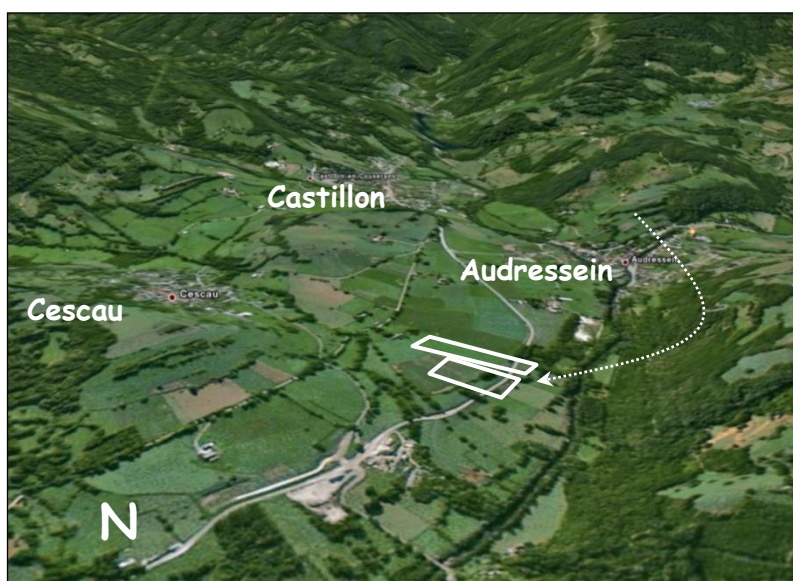
ATTENTION en semaine la zone **R46F3** réservée aux avions militaires (haute vitesse et basse altitude) en interdit l'accès pendant son activation.

Piste en herbe, aérodrome à usage restreint.

Altitude Ad : 250 m / Piste préférentielle : **10** / Tour de piste : au nord**11.8.3 Champs « vachables »****ATTENTION** : Se renseigner sur les champs « vachables » répertoriés dans les vallées des Pyrénées, et sur leur évolution.**11.8.3.1 Vallée de Moulis**

Au Nord de Castillon deux champs en pente de petites dimensions peuvent être utilisables comme zone de poser en campagne après un repérage préalable au sol.

Attention : il n'y a pas d'autre champ vachable entre ces deux champs de Castillon et l'aérodrome de St Girons.

**Particularités :**

- Champs en pente
- Repérage préalable au sol
- Approche délicate avec une finale courte.
- Vent de travers (brise de vallée) en finale
- Survol d'une route en courte finale, présence d'un bosquet d'arbre et d'une ligne électrique

### 11.8.3.2 Vallée de l'Oust

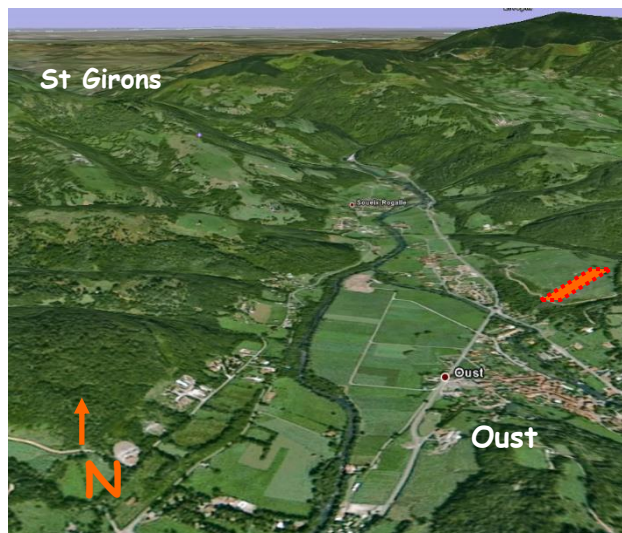
Ne pas prendre le risque de s'aventurer dans cette vallée sans être toujours en local de St Girons. Attention : **Entre Oust et St Girons la vallée est très étroite et il n'y a plus aucune zone d'atterrissage possible.**

Si le retour vers l'aérodrome de St Girons n'est plus assuré, il faudra alors choisir un atterrissage très risqué dans un des champs cultivés de très petites dimensions près du village d'Oust.

#### **DANGER !**

- Présence de nombreuses clôtures et lignes électriques
- Repérage préalable au sol
- Entre Oust et l'aérodrome de St Girons :

**aucune zone d'atterrissage !**



12 ANNEXES

12.1 ANNEXE 1 : EXTRAIT DE LA CARTE VAC LFCG (SUSCEPTIBLE DE MISE A JOUR)

**ATERRISSAGE A VUE**  
Visual landing

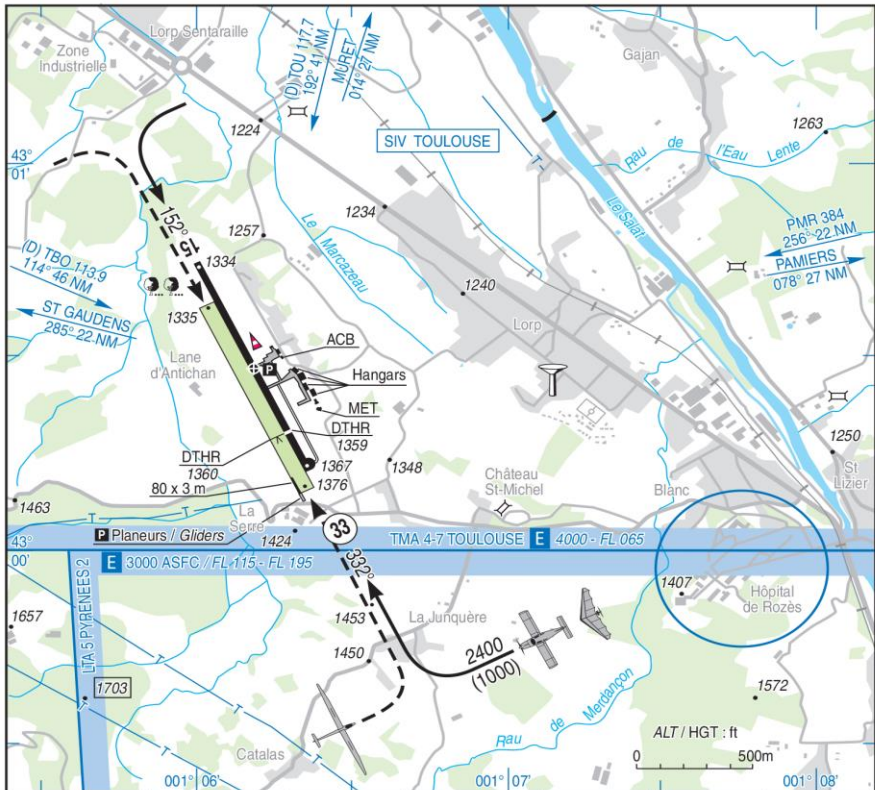
Ouvert à la CAP  
Public air traffic  
29 DEC 22

**SAINT GIRONS ANTICHAN**  
AD 2 LFCG ATT 01

	ALT AD : 1376 (50 hPa) LAT : 43 00 28 N LONG : 001 06 11 E	<b>LFCG</b> VAR : 1°E (20)
--	--	-------------------------------

APP : NIL  
TWR : NIL  
A/A : 118.250

**Pour information seulement.**  
**Ne pas utiliser pour le vol.**  
**Vérifier les Mises à Jour auprès du SIA.**



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
15 33	152 332	1100 x 30	Revêtue Paved	MTOW 5.7 t	1100 1100	1100 1100	1100 905
15R 33L	152 332	997 x 50	Non revêtue Unpaved	-	997 997	997 997	997 702

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : NIL

**Conditions d'utilisation de l'AD**

- AD réservé aux ACFT munis de radio.
- Utilisation simultanée des deux pistes adjacentes interdite.
- Bande en herbe à utilisation mixte (avions et planeurs) réservée aux usagers basés, balisage diurne de type planeur.

**Procédures et consignes particulières**

- Forte activité école vol à voile d'avril à septembre.
- Activité vol à voile possible sur la piste revêtue.
- Présence de planeurs et d'avions de servitude dans l'aire d'alignement de piste à 140 m en amont du seuil décalé 33 de la piste en dur.
- QFU préférentiel 332° cause relief et pente RWY .
- Zone de perte d'altitude des planeurs située au NW de l'aérodrome.
- Tout DEC ou ATT sera suspendu si un planeur est immobilisé sur une piste non revêtue à moins d'une demi-largeur de la limite commune.
- TWY en herbe parallèle à la piste réservé aux aéronefs basés.

## SAINT-GIRONS ANTICHAN

### Informations diverses / *Miscellaneous*

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

- 1 - **Situation / Location** : 4 km NW Saint-Girons (09 - Ariège).
- 2 - **ATS** : NIL.
- 3 - **VFR de nuit / Night VFR** : Non agréé / *Not approved*.
- 4 - **Exploitant d'aérodrome / AD operator** : Syndicat Mixte de l'Aérodrome de St-Girons Antichan  
Hôtel du département  
5-7 rue du Cap de la Ville - BP 60023  
09001 FOIX CEDEX  
TEL : 05 61 02 09 09.
- 5 - **CAA** : DSAC SUD (voir / *see GEN VAC*).
- 6 - **BRIA** : BORDEAUX (voir / *see GEN VAC*).
- 7 - **Préparation du vol / Flight preparation** : Acheminement FPL VFR / *Addressing VFR FPL* : voir / *see GEN VAC*.
- 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* : 100LL. Lubrifiant / *Lubricant* : W 80.  
Paiement en espèce ou en CB / *Cash or credit card payment*
- 11 - **RFFS** : Niveau 1 / *Level 1*.
- 12 - **Péril animalier / Wildlife strike hazard** : NIL.
- 13 - **Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangars** : Possible.
- 14 - **Réparations / Repairs** : Sommaires / *Basic*.
- 15 - **ACB** : De l'Ariège : TEL : 05 61 66 11 00 - [aeroclub09@gmail.com](mailto:aeroclub09@gmail.com)
- 16 - **Transports** : Société d'Hélicoptère HBE R+O  
TEL 05 61 72 03 62 - E-mail : [hbe.helico@gmail.com](mailto:hbe.helico@gmail.com)
- 17 - **Hotels, restaurants** : Restaurant sur / *at AD*.

### 12.2 SUR LA PLATEFORME :

#### 12.2.1 Restaurant/Camping Chez O'Drey

Contactez Audrey pour réserver votre table ou votre bungalow :

Chez O'drey

Rue la Lane d'Antichan

09190 Lorp-Sentaraille

Tél. : 09 82 41 99 33

<https://www.chezodrey.fr/>

C'est sur le terrain !

#### 12.2.2 Activité parachutisme

Parachutisme Occitan propose des baptêmes en parachute sur St Girons - Antichan, les dates et les réservations se font sur :

[www.parachutismeoccitan.com](http://www.parachutismeoccitan.com)

Tél. : 06.80.96.67.11

[parachutisme-occitan@orange.fr](mailto:parachutisme-occitan@orange.fr)

**12.3 ANNEXE 2 : ZONES ET ESPACES AERIENS**

Il est impératif de respecter les zones et espaces aériens réglementés et contacter les services du contrôle correspondants. La fréquence **121.250 MHz** permet de contacter un contrôleur aérien sur "Toulouse Info".

Exemple : « Toulouse Info du planeur Fox Charlie Papa Tango Golf, bonjour »  
 « Fox - Tango Golf, stationnaire à 10 km au sud de l'aérodrome de St Girons, à 9500 ft QNH, mon intention est de monter vers le niveau 150 demande autorisation de pénétrer dans votre zone S/CTA 5»

**Zone P : Zone Interdite** (Prohibited). Pénétration strictement interdite.

**Zone R : Réglementée** (pénétration soumise à certaines conditions)

**R46 F3** (800" ASFC (240m sol) ; 3300" AMSL (1000m mer)), vols militaires haute vitesse et basse altitude, le contournement de cette zone est obligatoire pendant son activation (LUN au VEN sauf Jours Fériés ETE : 8h-10h et 12h-14h / HIVER : 9h-11h et 13h-15h). Voir cartes AZBA sur SIA.

**Zone D : Dangereuse** (pénétration non soumise à restriction mais des activités dangereuses peuvent s'y dérouler)

**D182** et **D181** : Tirs sol/sol balistique, **D59** : Pyrotechnie

**Espace de classe A** : Interdit aux vols VFR, tout espace au-dessus du FL195

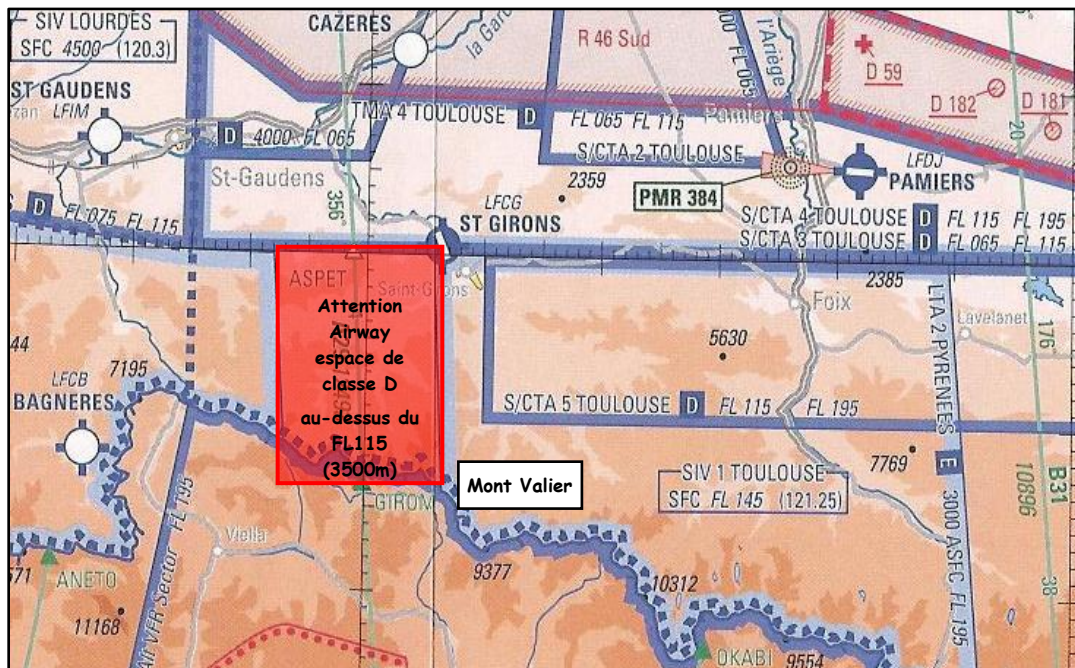
**Espace de classe C et D** : La pénétration dans cet espace est soumise à une **autorisation** du contrôle aérien.

Contactez Toulouse Info 121.250 pour connaître l'activation des S/CTA 1 à 5. Si pas de réponse, essayez Toulouse Essais 122.900.

**Espace de classe E et G** : Leur pénétration n'est pas soumise à une autorisation préalable, et il n'y a pas d'obligation de contacter le contrôle aérien.

Niveau de vol (Flight Level)	Altitude en mètres (calage 1013)
FL 65	2000 m
FL 75	2300m
FL 115	3500m
FL 195	5950m

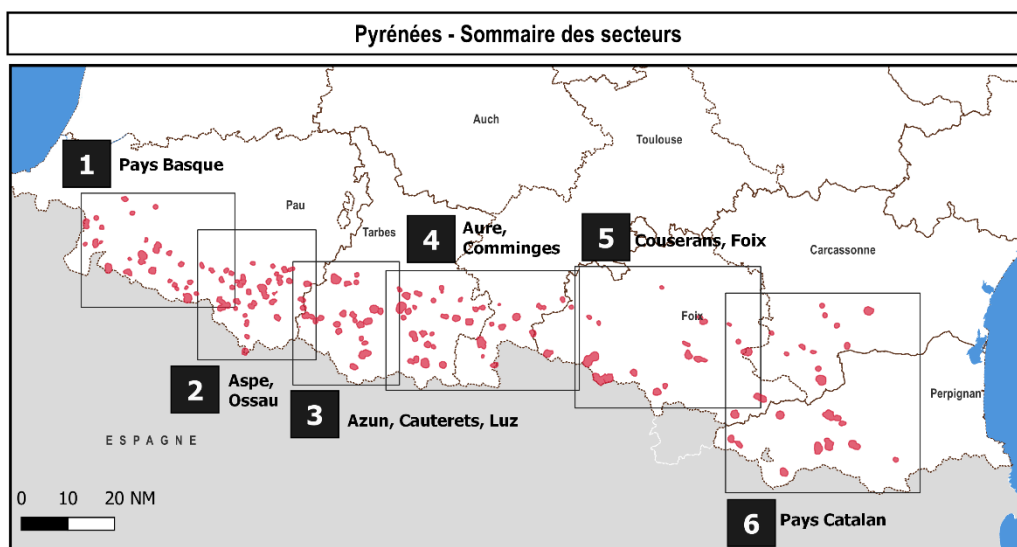
Extrait de la carte 1/1000000 du SIA pour exemple Attention : document susceptible de mise à jour.

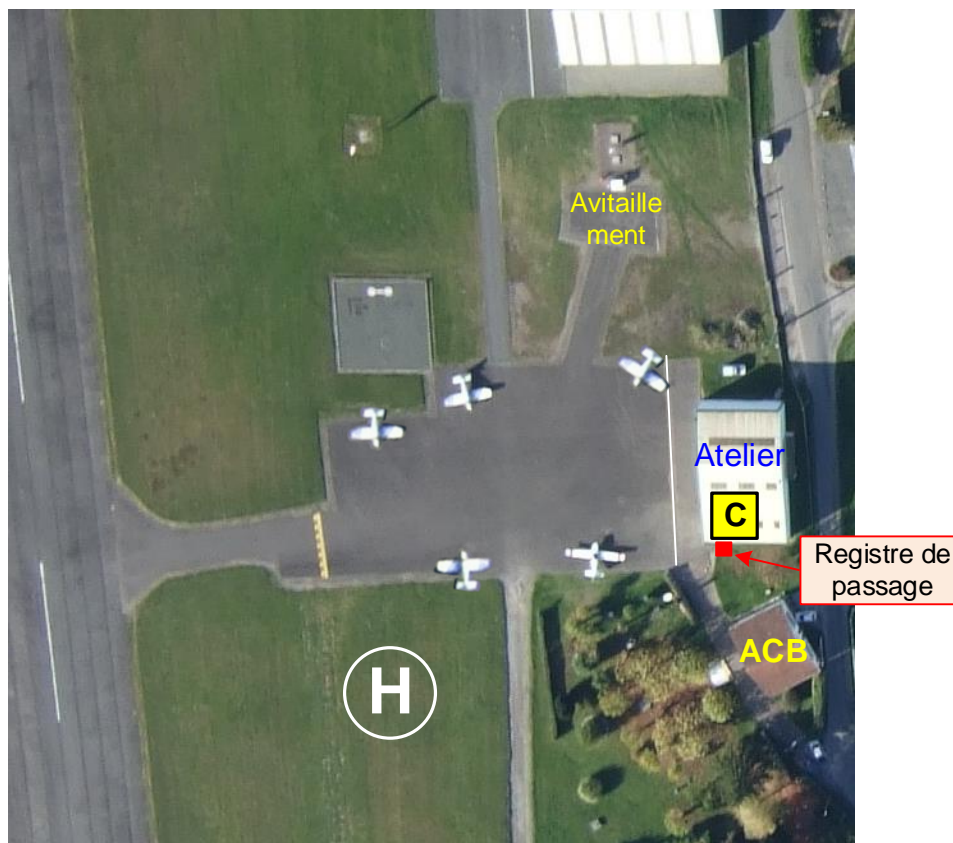


**ZSM : Zones de Sensibilité Majeure (cf AIP ENR 5.6) :** Zones de protection de certains grands rapaces, tels que le Gypaète barbu ou le Vautour percnoptère. En fonction de la période de l'année, les ZSM sont actives ou inactives. En cas d'activation, il s'agit de zones à contourner autant que possible par les usagers de l'espace aérien. En cas d'impossibilité, il est recommandé de respecter les limites altitudinales suivantes :

- 1000 m au-dessus du point le plus haut de la ZSM pour les survols motorisés ;
- 300 m au-dessus du point le plus haut de la ZSM pour les survols non motorisés.

Des cartes comme celles ci-dessous présentent les différents secteurs des Pyrénées concernés par les ZSM. L'activation / désactivation des zones est consultable sur le site <https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/zsm>, des fichiers sont également téléchargeables à ce lien pour des applications d'aide à la navigation aérienne comme SDVFR par exemple.



**12.4 ANNEXE 3 : ZONE DE PARCAGE AERONEFS**

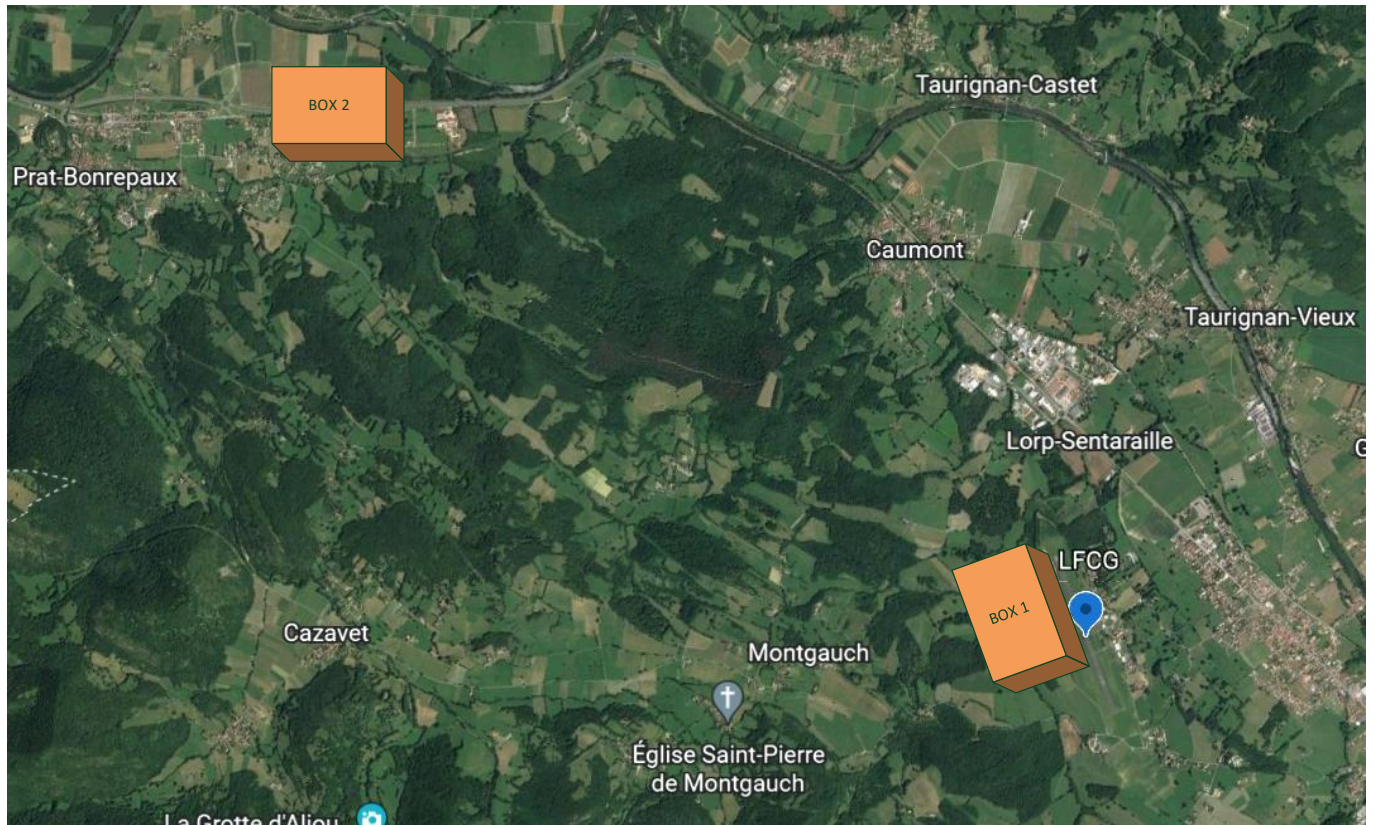
La zone H est réservée préférentiellement pour le posé des hélicoptères. En l'absence d'aéronefs, les hélicoptères sont susceptibles de se poser sur le parking.

Le contrôle **C** se fait au hangar atelier en semaine ou à l'ACA. En cas d'absence du permanent le WE, les pilotes sont invités à renseigner le registre de passage situé à l'entrée de l'atelier (à l'extérieur).

La ligne blanche de sécurité située devant les hangars matérialise une voie piétonnière pour les usagers. Aucun aéronef ne doit y stationner. Une information verbale sera faite auprès des pilotes extérieurs.



**12.5 ANNEXE 4 : BOX VOLTIGE**



12.6 ANNEXE 5 : ZONES PARACHUTISME



**12.7 ANNEXE 6 : ZONES ACTIVITE HELICOPTERES HBE R+O**

