

Note Président n° 2019/02

Objet : Consignes d'exploitation de la flotte d'avion de ACV.

Destinataires : Membres du CA, chef-pilote/Responsable pédagogique, tous instructeurs, tous membres, secrétariat, affichage ACV, site ACV, archives.

Je diffuse ci-après les consignes d'exploitation de la flotte d'avion de l'ACV.

Elles rassemblent en un seul document les différentes consignes diffusées jusqu'à présent sous des formes et des supports divers (affiches permanentes ou occasionnelles, informations sur le site de réservation, pages du site Internet de l'ACV, ...) et en constitue une mise à jour.

Ces consignes précisent, pour les particularités de l'ACV, les dispositions de la réglementation en vigueur, à laquelle il convient de se référer, ou les bonnes pratiques.

Elles doivent être connues de tout pilote du club et faire partie de la formation de tout élève ou de tout nouveau membre pilote lors de son lâcher club.

Jean-Yves NIEL

Chef-Pilote de l'aéroclub du Var



René MELZANI

Président de l'aéroclub du Var





Table des matières

1. Références	3
2. Sécurité des vols	3
3. Préparation des vols et des avions	4
3.1. Exploitation du planning	4
3.2. Les trousseaux de clés des avions :.....	5
3.3. Visite pré-vol	5
3.4. Matériel Radio	5
3.5. Manœuvre des verrières.....	6
3.6. Manœuvre des avions	6
3.7. Au parking avant un départ.....	6
4. Mise en œuvre des avions	7
4.1. Mise en route	7
4.2. Roulage.....	7
4.3. Point fixe	7
4.4. Alignement	8
4.5. Décollage.....	8
4.6. Intégration.....	8
4.7. Dégagement de la piste.....	8
4.8. A l'arrivée au parking	9
5. Avitaillement des avions	9
6. Rangement des avions	10
7. Fin du vol	10
8. Pilotes et passagers	11
9. Restrictions applicables aux avions du club	11
9.1. Les avions école.....	11
9.2. Les avions de voyage.....	12
9.3. Utilisation des pistes et taxiway en herbe.....	12
9.4. Vols en montagne et terrains particuliers	12
9.5. Vols vers la Corse.....	13
9.6. Vols de nuit.....	14
9.7. Vols de découverte	14
9.8. Les sorties et voyages aériens.....	14
10. Consignes particulières relatives au terrain de Cuers-Pierrefeu et à la R64B	15
10.1. Intervention sur la piste et taxiway	15
10.2. Réduction des nuisances sonores.....	15
10.3. Points d'entrée et de sortie (procédure recommandée).....	15
10.4. Activités particulières	16
10.5. Le lâcher club	17
10.6. Lever et coucher du soleil.....	17

1. Références

La documentation de référence pour l'exploitation des avions de l'ACV est celle du « [Code de l'Aviation Civile](#) », complété par :

- Le « [Règlement \(UE\) 965/2012, modifié par le règlement \(UE\) 2016/1199, déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement \(CE\) 216/2008](#) ».
- le « [Règlement \(UE\) 1178/2011, déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement \(CE\) 216/2008](#) ».

2. Sécurité des vols

La sécurité des vols doit être une préoccupation permanente de tout pilote. Elle passe obligatoirement par une bonne **préparation** et par le respect des **procédures**.

Préparation de la navigation (log) avec des informations, documents et cartes à jour ainsi que le calcul du devis carburant.

Carburant : La quantité de carburant nécessaire au vol doit être calculée conformément au [NCO.OP.125](#) en ajoutant une « marge » club qui est fixée à 30 minutes, et en se référant aux consommations de la section 5 « Performances » des manuels de vol.

Masse et centrage : Pour tout vol, un **devis de masse et centrage** doit être réalisé. Votre sécurité et celle de vos passagers en dépendent. Pour cela vous disposez :

- D'une application Excel sur le PC de l'accueil et sur le site Internet de l'ACV pour le calcul de la masse et du centrage. Vérifier la validité des données à partir du rapport de centrage et de pesée disponible dans la pochette de l'avion.
- D'une balance à l'accueil pour évaluer le poids de l'équipage et des bagages.

Calcul des performances de l'avion, surtout par temps chaud ou terrain d'altitude ou avion chargé (décollage, atterrissage, masse et centrage, ...) en majorant les distances d'au moins 20 %.

Consultation obligatoire de la météo, des NOTAM (choix « Route étroite ») et des Sup-AIP pour les informations de dernières minutes des terrains de départ, d'arrivée et de déroutement.

Contrôle des documents :

- Certificats d'Immatriculation (CI) et de Navigabilité (CDN)
- Certificat d'Examen de Navigabilité (CEN) valide un an renouvelable.
- Certificat Acoustique (CA)
- Licence de station d'aéronef (LSA).
- Rapport de pesée.
- Attestation d'assurance.
- Carnet de route et Manuel de vol

Carnet de route : Contrôle des pleins d'essence et d'huile, mention d'absence d'anomalie (RAS) ou si anomalie mention de l'APRS (Approbation Pour Remise en Service), potentiel restant.

Visite avant chaque vol en contrôlant d'une part la présence visuellement de l'essence dans les réservoirs et d'autre part sa cohérence par rapport aux jauges et aux indications du carnet de route. Attention au réservoir cloisonné du F-GYAV qui peut induire en erreur (essence devant la première cloison mais pas derrière).

3. Préparation des vols et des avions

3.1. Exploitation du planning

Lors de la réservation :

- La durée prévue du « créneau horaire réservé » doit comprendre, sans excès :
 - Les délais de prise en compte et de préparation de l'avion.
 - Le temps de vol prévu.
 - Les délais d'avitaillement, de rangement, de nettoyage et d'enregistrement du vol.
- La « durée du vol » paramétrée à la réservation doit être cohérente avec votre projet, indépendamment bien sûr des aléas, car elle rentre dans le calcul du potentiel restant. Ceci permet d'anticiper au plus juste la consommation du potentiel et donc de planifier au mieux les visites en donnant suffisamment de préavis à l'atelier mécanique et aux autres pilotes.

Le planning affiche, pour chaque avion, le potentiel restant en fin de journée compte tenu des vols déjà effectués et enregistrés et des vols encore réservés pour la journée. Il appartient au pilote souhaitant effectuer un vol dans la journée de vérifier dans le carnet de route si le potentiel restant est suffisant par rapport à la durée de son (ses) vols(s) prévu(s) :

- **VERT** il reste plus de 15 h de potentiel, avant l'entrée en visite, **PROLONGATIONS INCLUSES.**
- **ORANGE** il reste entre 10 et 15 h de potentiel, avant l'entrée en visite, **PROLONGATIONS INCLUSES.**
- **ROUGE** il reste moins de 10 h de potentiel, avant l'entrée en visite, **PROLONGATIONS INCLUSES**

Nota : les prolongations sont en général de 10 h pour les DR400 et 5 h pour l'EVSS, à vérifier dans le carnet de route pour chaque visite à venir.

Pensez aux autres :

- En cas d'annulation de votre vol, annulez le créneau de réservation sans attendre, dès votre décision prise et même en cas de météo très défavorable (l'avion peut alors rentrer en visite ou faire l'objet de petites interventions par exemple).
- Contactez le club si vous pensez arriver en retard. Cf RI « *Tout avion réservé, dont le pilote ne s'est pas présenté au plus tard 1/4 d'heure après l'heure de début de réservation, est à nouveau disponible* », même si la réservation n'a pas été encore annulée dans le planning.
- Bien sûr, respectez l'heure de retour prévue en y incluant les opérations après vol : avitaillement, rangement, nettoyage, enregistrement du vol, ...
- Si, lors de votre départ, votre avion n'est pas réservé après votre créneau, il peut l'être pendant votre vol, respectez les horaires ou connectez-vous au planning (téléphone, tablette, ...) pour vérifier les réservations suivantes. Si un retard est prévu, téléphoner au club qui préviendra le pilote suivant.

Attention : Un créneau non honoré peut faire l'objet d'imputation (cf. RI)

3.2. Les trousseaux de clés des avions :

Les trousseaux de clés ne peuvent être libérés par la boîte à clé que si le pilote :

- Est à jour de ses inscriptions club et FFA.
- Est à jour de ses validités médicale et SEP.
- A volé depuis moins de 90 jours.
- A le solde minimum exigé sur son compte (cf. RI).
- A noté son projet de vol dans le logiciel de réservation, incluant nombre et noms des personnes à bord et la destination projetée (ceci aide en cas de recherches).

Chaque trousseau comporte :

- Les clés de l'avion (selon : verrière ou portière, bouchon de réservoir, sélection magnéto ou démarreur, coffre à bagages).
- Le badge d'accès au parking ACV.
- Le badge d'utilisation de la pompe 100LL de l'AZCCP.
- Pour les avions de voyage, les clés du hangar sud et du local à ingrédients (huile, nettoyage verrière, gobelets de purges, kits voyage, ...).

3.3. Visite pré-vol

A l'arrivée à l'avion ne rien poser sur les ailes (risque de rayure du revêtement ou de perforation de l'entoilage, ...).

Le matin avant de bouger les avions, il est nécessaire d'effectuer les purges des réservoirs d'essence mais aussi des filtres décanteurs sous le moteur (essence ouverte).

Niveau d'huile pour les moteurs Lycoming :

- 120 ch : 6 quarts maxi (1/4 de gallon US équivaut à 1 litre), pas de décollage à moins de 5 quarts,
- 160 ch : 8 quarts maxi et au minimum 7 quarts.
- Consommation normale : 1,6 quart (DR420) ou 2 quarts d'huile (DR460) pour 4 heures de vol.

Pour le SportStar :

- Niveau d'huile pour les moteurs ROTAX : si le niveau d'huile est en dessous du minimum, faire tourner l'hélice jusqu'à percevoir 3 rôts ("glouglous") par la jauge à huile du moteur qui doit être ouverte. Après le dernier « glouglou », retirer la jauge et contrôler le niveau sans attendre.
- Bien vérifier le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion (2/3 max) et dans le trop plein (200 ml max).
- A bord du SportStar, veiller à ne pas rayer les écrans du G3X avec des objets divers, équipements de vol, bijoux, etc. Une chiffonnette spéciale est à disposition dans l'avion pour les nettoyer : ne rien utiliser d'autres (chiffons, produits, ...).

3.4. Matériel Radio

Vérifier la présence d'un micro dans l'avion (utilisation en secours avec le haut-parleur en cas de panne de casque) (DR400 et PA28)

Partir en vol avec des casques améliore l'écoute et donc la sécurité et le confort.

3.5. Manœuvre des verrières

Veiller à prendre soin des verrières pour ne pas les rayer avec des objets divers lors des manipulations et embarquements/débarquements.

On ne manœuvre pas les verrières des DR400 en tirant ou poussant sur les plexiglas qui sont très cassants (et très chers), mais au niveau des tubes d'armature. Pour ouvrir, utiliser la poignée de sommet de verrière. Si cela ne coulisse pas bien, poussez par le bas de l'arceau avec une main de chaque côté (il faut être assis). Pour ouvrir de l'extérieur, il faut passer la main sous le pare-brise pour attraper le tube en son milieu. Pour refermer de l'extérieur, il faut appliquer la main au niveau du tube d'armature en son milieu.

Le nettoyage des verrières participe à la sécurité des vols : des chiffons propres et produit de nettoyage sont disponibles dans chaque hangar (pas de nettoyage à sec sur la verrière !!!).

Attention à la manipulation :

- Des poignées de verrière des DR400. Consulter [la fiche](#) correspondante sur le site Internet du club.
- De la verrière du SportStar si stationné avec du vent venant de l'arrière.

3.6. Manœuvre des avions

Toute manœuvre des avions, dans les hangars ou sur les parkings, doit être effectuée avec précaution vis-à-vis de votre avion mais aussi des personnes présentes à proximité, des autres avions et des obstacles éventuels (portes de hangar, cloisons, matériels stockés, ...).

Les bords d'attaque des DR400 sont très fragiles entre 2 becs de nervures, et le contreplaqué a une faible épaisseur ! Sensibilisez vos passagers : ne pas s'y asseoir, ne rien y déposer et ne pas pousser sur les bords d'attaque, n'utiliser que la fourche de remorquage !

Le SportStar peut être tourné sur lui-même, ou déplacé sur de courtes distances, en appuyant sur le fuselage au niveau de l'emplanture de la dérive. Utiliser la barre de traction dans les autres cas.

3.7. Au parking avant un départ

Disposer les avions avec l'arrière vers l'herbe, en aucun cas tournés vers les hangars (penser aux avions en visite démontés ou sur vérins, ou aux matériels stockés qui peuvent être soufflés).

Sur le parking nord de l'ACV, veiller à ce que la queue de l'avion n'empiète pas sur le taxiway et son dégagement.

Sur le parking sud de l'ACV, mettre l'avion en épi à 45° pour ne pas rouler vers le hangar en cas de problèmes de freins ou souffler les avions devant les autres hangars.

Pour le SportStar, veiller à le stationner sur une surface sans gravillon pour éviter de les aspirer au démarrage (à Cuers, le stationner en face de son hangar et éviter les places près de la clôture de notre parking nord).

Ne jamais laisser la barre de traction en place sur ou devant la roue car vous pourriez l'oublier et l'hélice pourrait la percuter à la mise en route ou au roulage.

La barre de remorquage doit être systématiquement dans l'avion
(Elle vous sera utile en cas de déroutement).

La barre peut être graisseuse. Ne pas la mettre sur les coussins mais, selon le type d'avion, au sol entre les sièges AV et AR ou dans le coffre sous les élastiques.

Mettre le frein de parking.

Attention avec les freins aux pieds du SportStar et des DR400 (donc excepté F-GEIR), l'action sur la tirette ne fait que bloquer la pression présente dans le circuit hydraulique, il faut donc freiner avant d'actionner la tirette, pour mettre les freins en pression.

4. Mise en œuvre des avions

4.1. Mise en route

Dans tous les cas : frein de parking bloqué et vérifié, les pieds sur les freins et une main sur la manette des gaz. Pas de mise en route sur les cailloux.

Attention, à Cuers-Pierrefeu lors des parachutages, il faut demander à la tour l'autorisation de démarrer le moteur.

Faire systématiquement un contact avec le RAI pour vérifier la radio et si le terrain est contrôlé. S'annoncer avec son indicatif (la fréquence du RAI est enregistrée et cela prouvera votre appel préalable en cas d'incident) et écouter tout le message jusqu'à la fin (des informations complémentaires peuvent y être ajoutées).

Cas particulier du SportStar : Par temps froid, démarrer avec le réchauffage carburateur et le conserver jusqu'au point fixe pour éviter un givrage du carburateur au sol.

4.2. Roulage

PRUDENCE au roulage sur le parking. L'avion qui part laissera passer l'avion qui entre.

Roulez doucement (à la vitesse d'un homme au pas), pas d'essai de gyroscopes en virages dans le parking (trop d'obstacles).

Ne roulez pas dans les cailloux ou gravillons, pensez aux hélices et aux volets qui peuvent être impactés : pas de régime important, surtout avec le SportStar (faible garde au sol et hélice en composite), les cailloux et gravillons sont alors aspirés par l'hélice.

Avec le SportStar, mettre le manche en arrière si vous roulez dans des bosses pour soulager la roulette de nez et ne pas réduire la faible garde au sol de l'hélice. Par temps froid, conserver le réchauffage carburateur jusqu'au point fixe puis le retirer pour les essais moteur.

4.3. Point fixe

Se mettre en biais au point d'attente pour éviter de souffler un avion derrière.

A Cuers au point d'attente C2, virer pour stationner à 45° de l'axe de piste, afin de dégager au maximum l'axe du taxiway central et ainsi dégager la sortie de piste. Ne pas se diriger vers le point d'attente central si deux aéronefs y sont déjà.

Attention au respect des températures du moteur. Le passage au ralenti avant les essais de magnéto et autres vérifications à la puissance requise, permet de vérifier si le moteur tourne "rond". S'il tourne "carré" au ralenti, il n'est pas assez chaud.



4.4. Alignement

Après avoir assuré la sécurité, pas d'avion en finale, en base ou à contre QFU (méfiance si le vent est faible ou de travers, un avion peut se présenter sur l'autre piste ou être en panne radio !), s'annoncer pour pénétrer sur la piste et la remonter en précisant laquelle (le temps d'occupation de la piste n'est pas le même et il est important d'annoncer ses intentions pour les autres pilotes).

La remontée de piste ne peut se faire qu'à deux aéronefs au maximum, le second est déjà une dérogation.

4.5. Décollage

Dans un souci de réduction des nuisances sonores, adapter les trajectoires pour, en piste 11, ne pas survoler les hameaux de BEAUVAIS (montée initiale), LES PLATANES (1° virage) et LA PORTANIERE (tout début de vent arrière 11).

Par fort vent de secteur nord-ouest, et pour éviter les turbulences sous la barre de Cuers, il peut être préférable de virer à gauche après la montée initiale 29.

4.6. Intégration

Aérodrome contrôlé :

- Suivre les instructions du contrôle, ne pas demander sans de bonnes raisons une verticale aérodrome.

Aérodrome **non** contrôlé :

- Sans avion dans le tour de piste : arriver par le dessus du circuit (séparation 500 ft mini avec le trafic en tour de piste), sauf cas particulier (cf. carte VAC) effectuer une verticale terrain pour reconnaître les manches à air et s'intégrer par le début de la vent-arrière sans gêner les autres usagers du circuit. Un avion qui intègre doit laisser la priorité aux avions dans le circuit (sauf accord négocié entre commandants de bord - avion très rapide par exemple).
- Avec des avions déjà dans le tour de piste : il est possible, mais non recommandé, de s'intégrer en début de vent arrière après avoir pris connaissance du QFU utilisé.
- Attention à l'utilisation du circuit Sud à Cuers-Pierrefeu et ses particularités (cf. carte VAC), qui peut être utilisé par fort vent de nord-ouest.

En auto-information, le "360" dans la vent-arrière est à proscrire : vous ne savez pas qui vous suit, cela peut être un avion en panne de radio ou un autre qui s'est mal signalé.

Dans tous les cas, annoncer clairement ses intentions (atterrissage complet ou touché) permet aux autres usagers de se réguler.

4.7. Dégagement de la piste

En général, en fonction du classement de la piste, suivant le type d'avion qui fréquente cette piste, la distance réglementaire de dégagement du bord de piste peut être de 30 à 50 mètres. Pendant le roulage entre la piste et le point d'attente, vous pouvez avoir un incident de roue ou de frein, donc pas d'annonce avant que tout l'avion n'ait franchi le trait.

A Cuers-Pierrefeu, en piste 29, si vous pensez manquer la sortie en C2 (posé trop long ou trop vite), inutile de monter sur les freins : continuez et sortez en C1 en l'annonçant, vous économisez les pneus et les freins.

4.8. A l'arrivée au parking

En arrivant au moteur, ne pas tourner la queue de l'avion vers les hangars pour éviter de souffler l'intérieur de ceux-ci (avions en visite dans le hangar mécanique : DANGER d'ingestion de débris ou risque de faire chuter un avion sur vérins).

Les **obturateurs** (total et statique) doivent être **en place au retour** du vol, ceci évitera les pannes d'instruments par nidification d'insectes.

Si l'avion doit rester à l'extérieur :

- Protéger les sièges, le tableau de bord et l'avionique du soleil (pare-soleil, ou à défaut une carte aéro dépliée, ...).
- Le club possède un taud de protection pour les DR400 et pour le SportStar.
- Si l'avion doit passer une nuit sur un autre terrain, penser à prendre le kit d'escalpe (cf. para 9.8).

5. Avitaillement des avions

Arriver sur l'aire d'avitaillement avec la roulette sur le trait jaune.

Ne pas oublier de brancher la prise de masse avant toute opération d'avitaillement, surtout par vent fort ou temps chaud.

Ne pas avitailler pendant un orage.

Pas de mise en route dans le périmètre de sécurité des pompes (béton gris clair, 30 m minimum) => déplacer l'avion à la main.

Au retour des vols à Cuers-Pierrefeu, les pleins sont effectués comme suit :

- **SportStar** : plein partiel 2 x 45 litres. Le contrôle du niveau se fait par la réglette jauge dédiée quand l'avion est sur une surface horizontale. Si complément avec de la SP98 (bidons ou station mobile) : l'avitaillement s'effectue uniquement en extérieur devant le hangar (cf. note séparée spécifique).
- **DR 400/120 et DR400/140B** : plein complet : réservoir 110 litres.
- **DR 400/160** : réservoirs d'ailes pleins à 2 x 40 l et réservoir arrière au plein partiel de 60 l (aiguille de la jauge sur 2 !).
- **PA 28/160** : plein partiel aux languettes (2 x 64 litres).

Rappel : les index intermédiaires des jauges des DR400 ne correspondent pas à 25 %, 50 % et 75 %. Bien lire la valeur réelle de ces repères sur l'étiquette de la jauge.

Pour l'exploitation de la borne à essence de Cuers-Pierrefeu, consulter sa fiche guide disponible sur le site de l'ACV. Attention, la borne se bloque jusqu'à minuit en cas de 3 tentatives infructueuses avec un mauvais code. Le code à utiliser est composé des quatre derniers chiffres du numéro de série de l'avion, rappelé par un autocollant sur le tableau de bord. Le numéro de série se trouve sur la plaque fixée en bas de l'étambot (DR400 et PA28).

Pour l'avitaillement sur un autre terrain que Cuers-Pierrefeu :

- Une carte BP et une carte Total pour l'avitaillement en 100LL sont disponibles dans les pochettes des documents de l'avion.
- Une carte Total UL91 est aussi disponible dans la pochette du SportStar.

En cas d'avitaillement par un camion, faire enregistrer la carte (BP ou Total) auprès du chauffeur avant délivrance pour bénéficier du tarif préférentiel.

6. Rangement des avions

Même pour une très courte période, il est préférable de mettre l'avion à l'abri dans un hangar (soleil, protection des équipements et des revêtements, bois et toile, confort du pilote et passagers du vol suivant, ...).

Ranger les avions dans leurs cellules de hangar d'origine (surtout les avions de voyages ou à grande envergure).

Rappel : ne manœuvrer les avions que par la fourche et l'hélice.

Dans le hangar :

- Ne pas serrer le frein mais déposer la béquille en travers de la roue avant pour servir de cale. Ainsi, la sortie de l'appareil sera bien plus rapide en cas de sinistre.
- Ne pas verrouiller les verrières.
- Hélices bipales verticale pour éviter les blessures en circulant autour des avions.

Veiller à :

- Emporter vos déchets (mouchoirs, chiffons, ...) sans oublier vos affaires personnelles (règles, stylos, lunettes, cartes, ...).
- Laver les bords d'attaque sales (insectes, projections diverses, ...), sans oublier les carénages de roue et la gouverne de profondeur.
- Nettoyer et essuyer la verrière. Attention : la verrière du SportStar ne doit être nettoyée qu'avec une chiffonnette multifibres humide dont des exemplaires sont disponibles avec les ingrédients. N'utiliser en aucun cas des chiffons sec et des produits à base d'alcool.

7. Fin du vol

Le vol se termine quand :

- Les clés de l'avion sont remises sur le tableau à clé de l'accueil.
- Le carnet de route est complété, en heure UTC, (une ligne par étape, carburant, huile, horamètre (toute minute entamée est due)) et le carnet de vol du pilote.
- Le vol est enregistré dans Aerogest, en heure UTC sur un des PC de l'accueil (ne pas attendre le retour au domicile !).
- Les observations techniques éventuelles sont portées dans le logiciel Aerogest.

Nota : Prévenir un représentant du CA ou un instructeur présent en cas d'évènements sortant de l'ordinaire, ou devant faire l'objet d'un compte-rendu obligatoire selon la procédure REX/FFA, accessible via le [site Internet de l'ACV](#).

8. Pilotes et passagers

Les noms et prénoms des passagers sont enregistrés avant le départ en vol. Le commandant de bord en est responsable dès qu'ils accèdent sur l'aire de stationnement, surtout lorsqu'il s'agit d'enfants mineurs.

Consultez le mémo "[Empport passagers](#)" de la FFA accessible via notre site Internet.

Rappel : Pour emporter des passagers, il faut compter au moins trois atterrissages et trois décollages dans les 90 jours précédents.

Quelques recommandations :

- Avec un enfant mineur n'oubliez pas l'autorisation du tuteur légal à remettre au secrétariat avant l'embarquement pour le vol. Si vous prévoyez une escale, conservez une copie de cette autorisation avec vous en cas de contrôle par la gendarmerie.
- Pensez à prendre les gilets de sauvetage pour le survol de l'eau et les sacs vomitoires.
- Protégez-vous du soleil : chapeau ou casquette et lunettes de soleil.
- La permutation de pilotes ainsi que la dépose et l'embarquement de passagers ne peuvent se faire que **MOTEUR ARRETE** (dérogation pour l'instructeur qui effectue un lâché pilote).

9. Restrictions applicables aux avions du club

9.1. Les avions école

Les avions utilisables en écoles sont :

- Le SportStar F-HRME.
- Les DR 400/120 F- GEIR, F-GYAV (3 places max.).
- Le DR400/140B (160 ch) F-GMXA, sur décision du CA, en cas d'indisponibilité prolongée d'un DR400/120. Son tarif est alors adapté (tarif dit « école »).

En fonction des besoins, d'autres avions peuvent être exploités, par exemple en location.

Pendant les vols école de début, l'emport de passagers n'est en principe pas autorisé.

Les aérodromes en altitude sont interdits aux DR400-120 avec 3 passagers : cela concerne dans la région les aérodromes tels que Gap, Barcelonnette, St-Crépin.

Le lâcher sur le SportStar doit inclure au préalable une présentation des spécificités de ce type d'avion (conduite du Rotax, masse et centrage, ...) et un amphi cabine, avec l'avionique G3X-Touch en marche sur alimentation extérieure, destiné à maîtriser les fonctions, l'ergonomie et la nouvelle visualisation de ce système.

Le poids minimum pour un pilote en vol solo sur le SportStar étant de 55 kg, une sacoche avec des lests est disponible dans le hangar pour les pilotes de moins de 55 kg. Le nombre de lest est à adapter par le pilote. La sacoche est à fixer sur le siège copilote, bretelle passant derrière le dossier et sangles copilote serrées.

9.2. Les avions de voyage

La transformation sur les avions de voyage (DR 400/140B F-GMXA, DR400/160 F-GXJA, PA28/160 F-GBEQ), reste à l'appréciation de l'instructeur FI(A) qui assure cette formation.

La transformation sur le DR 400/140B F-GMXA peut être réalisée en cours de formation pour assurer les navigations en solo des élèves quand il doit être utilisé en école.

La transformation sur avion multi-réservoirs (SportStar F-HRME, DR400/160 F-GXJA, PA28/160 F-GBEQ) doit aussi comporter un briefing portant sur les spécificités du circuit carburant et sur la gestion des réservoirs en vol.

Le SportStar est équipé de 2 réservoirs, les pilotes formés et/ou lâchés sur cet avion sont formés de fait à la gestion carburant d'un avion multi-réservoirs. La transformation sur DR400 multi-réservoirs sera adaptée en conséquence.

Les avions de voyage sont limités à 3 tours de piste maximum par séance pour éviter les surchauffes moteur. Cependant, pour les besoins d'une transformation, l'instructeur concerné peut déroger à cette consigne afin de mettre l'élève au niveau requis.

9.3. Utilisation des pistes et taxiway en herbe

Les pistes et les taxiways en herbe peuvent être utilisés par les DR400 et le PA28, dès lors que le pilote :

- Prend en compte leur état du moment : éviter après de fortes pluies (boue, projections dans les carénages de roue, ...) ou par forte sécheresse (projection de cailloux, ...).
- Veille à soulager la roulette de nez lors du roulage pour limiter les impacts sur les pales d'hélice.
- Roule à petite vitesse sur les taxiways et évite les régimes trop forts (aspiration des gravillons par l'hélice, endommagement des pales, projection sur les bords d'attaque, ...).

Le SportStar n'est pas autorisé sur ces pistes et taxiways (compte tenu de la fragilité des pales en composites et de sa faible garde au sol), mais il peut utiliser la bande 28 bitumée de Vinon et son taxiway.

9.4. Vols en montagne et terrains particuliers

En montagne (terrains normaux mais en altitude et/ou altiports), tous les avions sont utilisables sous certaines conditions et le pilote portera une grande attention aux paramètres température - altitude - vent pour le calcul des performances de son avion :

- DR400/120 à deux personnes seulement ;
- DR400/160 ou PA-28-160 à 3 personnes seulement ;
- Le SportStar est, pour l'instant, interdit sur altiport.

Selon la météo, l'emport de passagers peut être encore plus restreint, faites vos calculs.

Naturellement, le DR400/140B (160 ch) est à privilégier du fait de ses performances

Les aérodromes en environnement montagne de Gap, Barcelonnette et Saint-Crépin, ne sont accessibles qu'après un lâcher par un instructeur du club obtenu après une reconnaissance de l'aérodrome. Ce lâcher est mentionné dans les qualifications de la fiche pilote du logiciel de réservation.

Ces aérodromes sont interdits aux DR400-120 dans la configuration 3 places.

L'altiport de La Motte Chalancon est en mauvais état de sol donc interdit à nos avions.

Le terrain privé de St Martin de Castillon :

- nécessite que le commandant de bord soit déclaré au préalable au gestionnaire du terrain pour déclaration en préfecture ;
- nécessite un lâché club ;
- n'est autorisé par le club qu'avec le DR400 F-GMXA du fait de la présence d'arbres dans l'axe de la piste qui est courte.

Toutes les altisurfaces sont interdites aux avions de l'ACV, qui ne sont pas assurés pour les pratiquer.

9.5. Vols vers la Corse

Tous les avions du club sont utilisables pour le survol maritime continent/Corse dès lors que le commandant de bord s'est assuré que son autonomie calculée conformément à la réglementation EASA, intégrant la « marge » club de 30 mn (cf. para 2) et dans les conditions du jour (météo, ...) lui permet de faire la traversée et d'effectuer un dégagement vers un autre aérodrome de destination.

La décision de poursuivre la traversée ou de faire demi-tour doit être prise au point « MERLU », après confirmation de la MTO à l'arrivée du terrain de destination et du terrain de dégagement.

Pour cette traversée, les DR400-120 ch sont limités à 2 personnes.

Pour être « lâché » Corse, le pilote doit avoir :

- Fait l'objet d'un briefing long avec un FI pour rappeler les spécificités du survol maritime (FPL, VSV, MTO, NAV).
- Effectué au moins un aller ou un retour avec un instructeur du club, dont une partie en VSV.

Ce lâcher est mentionné dans les qualifications de la fiche pilote du logiciel de réservation.

Les vols sont suspendus lorsque la température de l'eau de mer est inférieure à 15 °C (durée de survie 20 minutes).

Le club détient un lot de gilets de sauvetage sous emballage scellé, à emporter pour être conforme à la réglementation. Il est aussi prudent lors des vols Corse ou loin de la côte de porter un des gilets qui ne sont plus sous emballage scellé, après avoir vérifié les cartouches d'air.

Il est recommandé aux pilotes de consulter la plaquette sur la [traversée continent/Corse](#) éditée par la DSAC Sud-Est, accessible via le site Internet de l'ACV.



9.6. Vols de nuit

Les seuls avions autorisés et assurés pour les vols de nuit sont :

- Le DR400-120 F-GYAV,
- Le DR400-160 F-GXJA.

Le terrain de Cuers-Pierrefeu n'étant pas homologué pour les vols de nuit, ceux-ci peuvent être effectués par exemple à partir des aérodromes de Cannes-Mandelieu ou d'Avignon-Caumont.

9.7. Vols de découverte

L'organisation des vols de découverte fait l'objet d'une note spécifique du Président qui s'applique, pour les pilotes habilités :

- Aux vols de découverte proprement dits (anciennement baptême de l'air).
- Aux vols d'initiation avec instructeur.
- Aux vols de découverte BIA.

Pour ces vols BIA, les conditions météo requises sont :

- Plafond 2 500 ft minimum et vent 20 kt maximum.
- Pas de cumulonimbus alentour, pas de cumulonimbus prévu dans les METAR et TAF des aérodromes locaux (Hyères, Le Luc).

9.8. Les sorties et voyages aériens

Le Règlement intérieur de l'ACV définit ainsi le voyage aérien pour l'ACV : « *Est considéré comme voyage, tout vol qui prévoit le stationnement de l'avion une nuit ou plus sur un terrain extérieur* ». Le modèle de la fiche de demande de voyage est disponible sur le site Internet de l'ACV et à l'accueil de l'ACV.

Une sortie aérienne rassemble plusieurs avions pour une journée et est organisée par le club ou par un groupe de pilotes à titre privé.

Dans les deux cas (voyage et sortie), les pilotes doivent veiller à emporter le matériel nécessaire à la protection de l'avion. Pour cela des caisses contenant un kit voyage sont disponibles, leur contenu est à adapter en fonction du voyage ou du vol : taud de soleil (DR400 et SportStar), huile, purge, chiffon, cales, kit d'amarrage, ... Se référer à la page du site Internet de l'ACV relative aux voyages.

Le club détient les cartes aéronautiques à jour suivantes au profit des membres :

- les 4 cartes IGN/OACI 1:500 000 (Sud-Est, Sud-Ouest, Nord-Est, Nord-Ouest) ;
- la collection complète des cartes VAC papier.

S'adresser au Chef-Pilote pour les emprunter pour votre voyage ou sortie.

Un GPS Garmin « GPSmap 496 » de l'ACV est disponible pour les pilotes voyageurs.

10. Consignes particulières relatives au terrain de Cuers-Pierrefeu et à la R64B

10.1. Intervention sur la piste et taxiway

Seul le personnel détenant un permis « Piste », c'est à dire habilité et ayant reçu la formation correspondante, peut accéder au-delà du portail de la zone civile vers la piste avec le véhicule de l'AZCCP, équipé d'un gyrophare et d'une radio.

En cas d'incident ou d'accident sur la piste, seuls les pompiers de l'AIA sont habilités à intervenir. La piste est alors automatiquement fermée jusqu'à sa réouverture sur autorisation du commandant de la BAN de Hyères. Si le terrain est en auto-information, il faut un minimum de 45 min pour qu'un contrôleur de la BAN de Hyères rallie, inspecte la piste, arme la tour de contrôle et autorise à nouveau les mouvements.

Si l'évènement concerne un avion du club, les dispositions à prendre par le club sont détaillées dans les consignes pour la permanence ACV.

10.2. Réduction des nuisances sonores

Le terrain de Cuers-Pierrefeu dispose d'une [charte de la qualité de l'environnement sonore](#) accessible via le site Internet de l'ACV.

Les pilotes doivent avoir le souci permanent de limiter les nuisances dans l'environnement du terrain en respectant les règles de base suivantes :

- Eviter le survol des hameaux notés sur la page ATT 01 de la fiche VAC (Pierrefeu et l'hôpital, Beauvais, les Platanes, les Marseillais) mais aussi de La Portanière (fin du tour de piste 29 ou début du tour de piste 11 et de "La Ruol" (début de la base 11).
- Par vent calme et sans autre contrainte (soleil, performances de montée, ...) privilégier quand cela est possible les décollages en piste 29.
- En exercice d'encadrement et en basse hauteur, utiliser le circuit nord pour éviter le survol de la base.
- Evitez les trop longues séances de tour de piste et se limiter à deux circuits "basse-hauteur" maximum.
- Pour l'entraînement aux tours de piste avec le PA28 sans silencieux, se limiter à deux montées initiales successives.
- Bien respecter le NOTAM estival qui réduit l'activité en tour de piste pendant l'été.

10.3. Points d'entrée et de sortie (procédure recommandée)

SL / SOLLIES-PONT

Transit à 2 500 ft / QNH minimum. Pas de travail sur le village. La sortie vers Le Castellet se fait par le nord de Solliès-Pont pour éviter les zones R234 (Pyrotechnie de Tourris).

PV / PUGET-VILLE

Transit à 2 500 ft / QNH minimum. Pas de survol du village mais faire un travers, de préférence sur la bretelle d'accès au nord-est du village.



NC / CARNOULES

Transit à 2 500 ft / QNH minimum. Pas de survol du village Carnoules est situé dans la zone du Luc donc il faut anticiper les messages radio.

Axe de travail possible avec "Le Luc Approche" 122,200 : Nord Carnoules - Gonfaron à 2500 ft / QNH maxi en évitant les villages.

CO / COLLOBRIERES

Depuis avril 2017, l'axe de voltige 6956 est situé au nord de la vallée de Collobrières et à partir de 3 000 ft, côté Collobrières. Attention aux avions de voltige en transit.

**POUR EPARGNER LE VOISINAGE,
IL FAUT DIVERSIFIER VOS TRAJECTOIRES.**

10.4. Activités particulières

Parachutages

Le terrain de Cuers-Pierrefeu est aussi utilisé par des unités militaires pour effectuer des parachutages, activité annoncée par NOTAM et par le répondeur RAI. Durant ces créneaux, la tour de contrôle est armée :

- Avant la mise en route : contact initial obligatoire avec le répondeur en l'écoutant en entier (rappel).
- Mise en route seulement après accord du contrôleur.
- Des attentes longues sont possibles au sol et en vol, le temps que tous les parachutistes soient arrivés au sol. Le prévoir dans la préparation de votre vol.
- Lors des attentes en vol, plutôt que de faire des "360" sur un seul point de report, vous pouvez négocier des transits sur les contours de la R64B.

Remorquage de banderoles

Les sociétés « Action Communication » et « Air-Nice » procèdent à des opérations d'accrochage et de largage de banderole par leurs avions remorqueurs à la verticale de l'ancienne BATR. Durant ces opérations :

- L'avion remorqueur s'aligne puis effectue un circuit basse-hauteur main gauche.
- Adapte son circuit en fonction des autres avions dans le tour de piste pour assurer la sécurité.
- Le silence radio des avions dans le circuit est souhaitable pendant sa présentation en finale pour l'accrochage.
- Après l'accrochage, le remorqueur effectue sa montée vers Collobrières ou s'éloigne vers le sud du terrain selon son secteur d'activité.
- Le largage s'effectue selon la même trajectoire que l'accrochage.



10.5. Le lâcher club

Le lâcher d'un nouveau membre déjà pilote doit comporter :

- Un vol de contrôle par le chef-pilote ou un instructeur désigné par lui.
- Un briefing sur :
 - les particularités du terrain de Cuers-Pierrefeu et de la zone R64B;
 - les particularités des zones contiguës (R95, CTR de Hyères, zones P, ...);
 - les bonnes pratiques du club (incluses dans cette note).

10.6. Lever et coucher du soleil

Règlementairement le vol à vue se pratique du LS-30 mn au CS+30 mn. Les horaires affichés sur le planning du logiciel de réservation de l'aéroclub sont donc ces valeurs mais l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu étant situé dans le relief, nous appliquons les limites suivantes : décollage possible à LS-30 mn ; atterrissage limite pour l'aéroclub du Var à CS+15 mn soit 15 minutes avant la nuit aéronautique affichée.