

*Bonnes pratiques à l'ACAM*

## Qualification de site

**GAP-TALLARD**

**LFNA**

*Donnez-vous des ailes...*

## Particularité du site

- **Un environnement et une aérologie de montagne.**
- **Un terrain d'altitude => Diminution des performances due :**
  - à la pression atmosphérique faible
  - et à une température quelquefois élevée.
- **Des activités multiples sur le terrain :**
  - Vols moteur, Planeurs, Parachutisme, ULM, Hélicoptères, Ballons, Aéromodélisme.
  - Les planeurs sont prioritaires par rapport aux avions; ils disposent de leur tour de piste, et **ils s'intègrent en passant 300 ft au dessus de la vent arrière avion.**
- **Un service de contrôle effectué par un AFIS\* (à certaines heures).**
  - Il faut se fier à l'ATIS et l'AFIS pour connaître les pistes en service, et à défaut : écouter le trafic et demander l'orientation et la force du vent aux avions sur la fréquence.

*\*AFIS : Airport Flight Information Service. Cet agent assure le service d'alerte et d'information sur : les autres trafics, la météo, la piste en service... Il n'a pas le droit d'autoriser ou non le décollage ou l'atterrissage. Ce n'est pas un contrôleur, il ne donne pas de clearances mais en particulier à Gap, il est conseiller de bien prendre en compte ses informations.*

## Généralités

- **Une reconnaissance limitée à l'Est de la piste en dur.**
- **Des tours de piste particuliers avec plusieurs pistes en services.**
- **Une approche piste 21 :**
  - Vent Arrière et Etape de base très proche du relief.
  - Finale courte qui visuellement se fait dans une descente à hauteur constante par rapport au sol.
  - Seuil décalé de 250 m.
  - Piste descendante et relativement courte.
- **Une approche piste 03 :**
  - En courte finale, attention au passage d'arbres.
  - Remise de gaz face au relief.
  - Le décollage en 03 se fait seulement avec 15 kt de vent du nord compte tenu du relief.
- **Des trafics pouvant atterrir à contre QFU\*.**

\*QFU : Piste en service

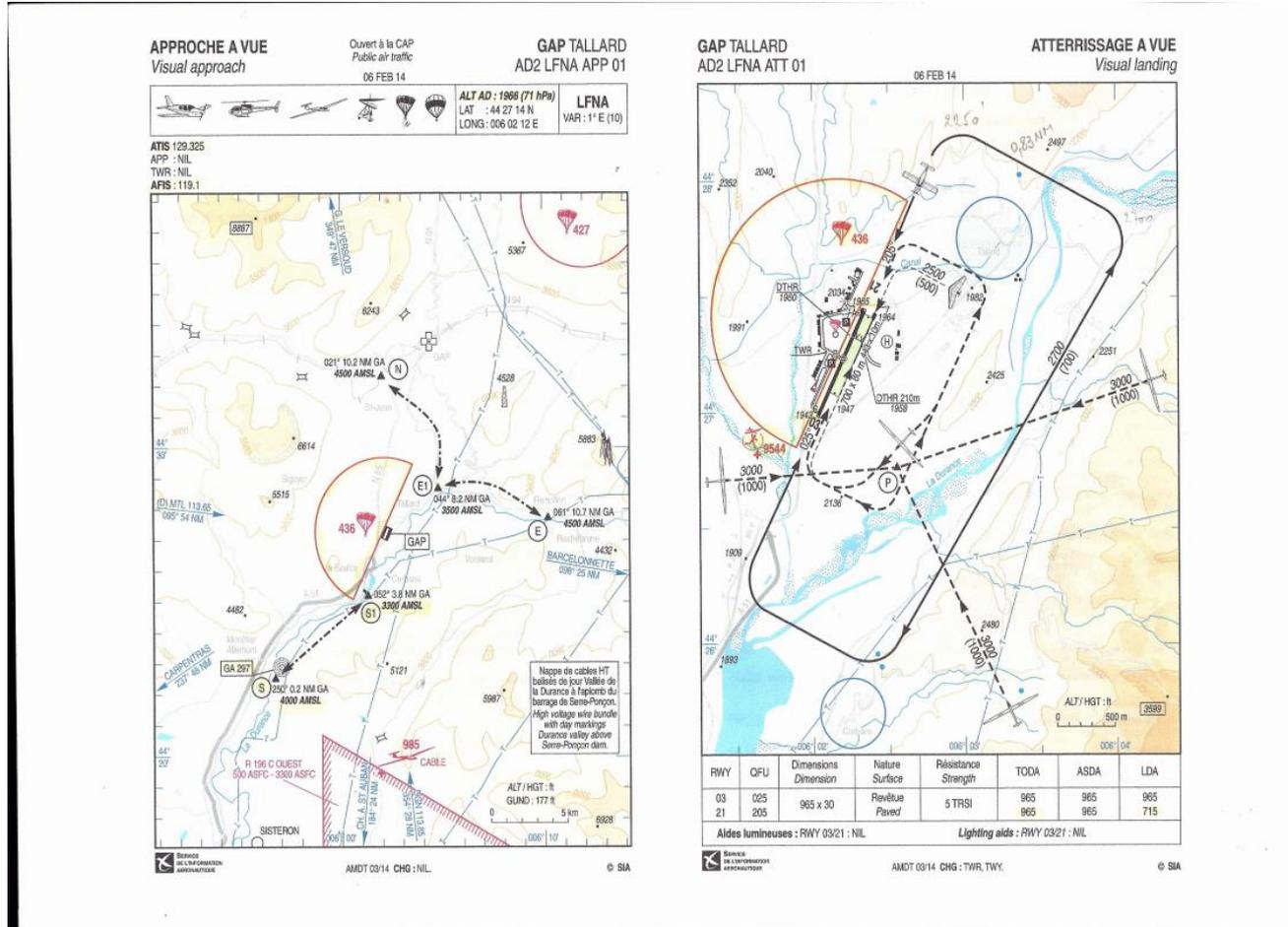
## Consignes de la carte VAC

- **Utilisation de la piste en dur et en herbe simultanément interdite.**
- QFU 21 préférentiel au TKOF par  $V_w \leq 5$  m/s (10 kt).
- Aux heures d'activité parachutes et/ou planeurs, les avions de servitude (largueurs ou remorqueurs) peuvent se poser à contre QFU lorsque le QFU 21 est préférentiel.
- **En circuit de piste 21, s'annoncer obligatoirement en début d'étape de base.**
- Le décollage ou l'atterrissage sur une piste est autorisé, à condition que sur l'autre piste l'aéronef soit à l'arrêt ou ait annoncé « vitesse contrôlée ».
- **Pour la reconnaissance de la manche à air, rester à l'Est de la piste en dur..**
- L'Ouest des pistes est réservé aux parachutistes.

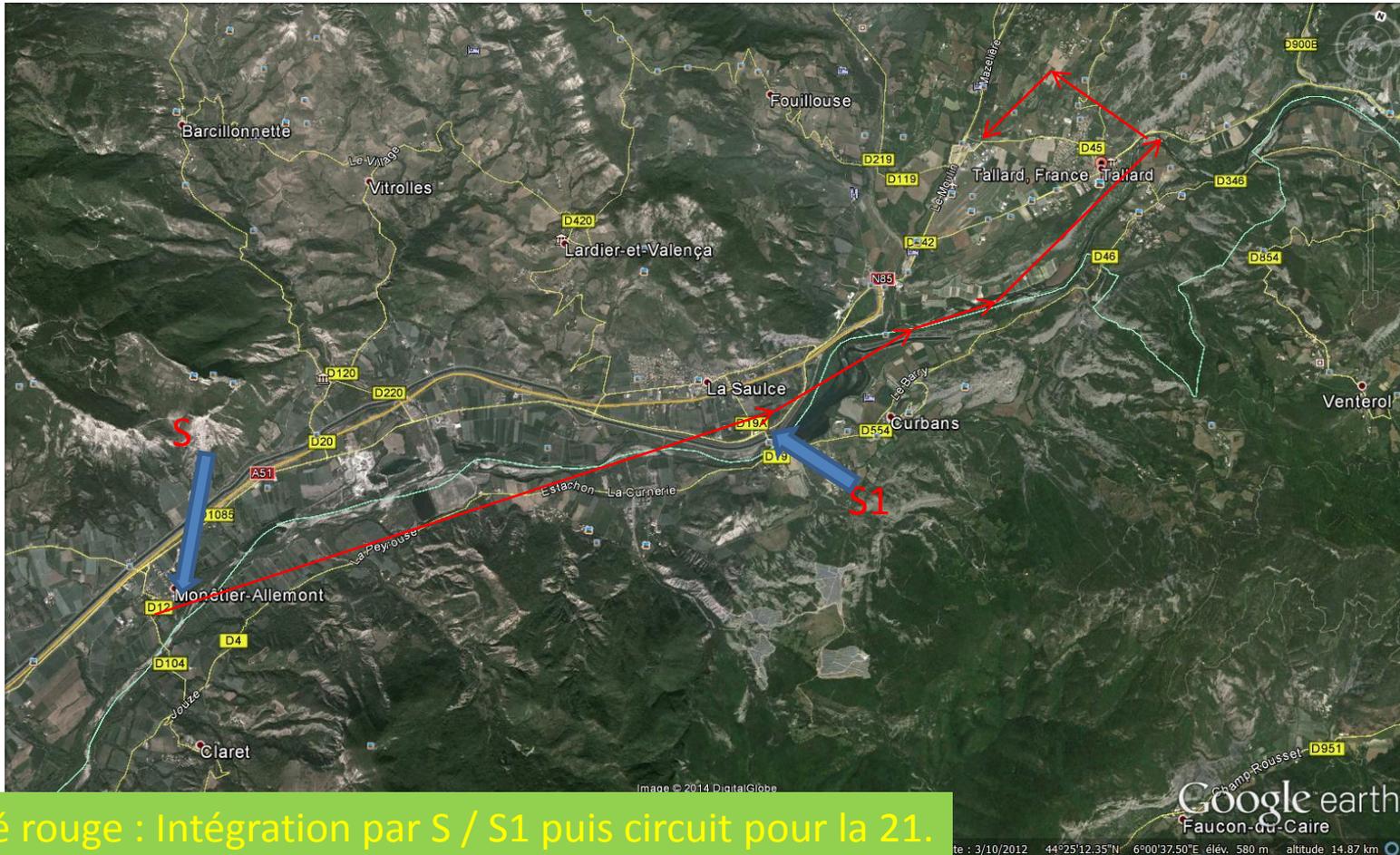
## Consignes

- **L'utilisation de cette plateforme demande :**
  - Précision et rigueur dans les procédures.
  - &
  - Le respect des trajectoires et des altitudes.
  - &
  - Une attention soutenue et permanente :
    - A l'environnement.
    - Aux autres trafics et aux diverses activités sur le terrain.

## Carte VAC



## Intégration piste 21

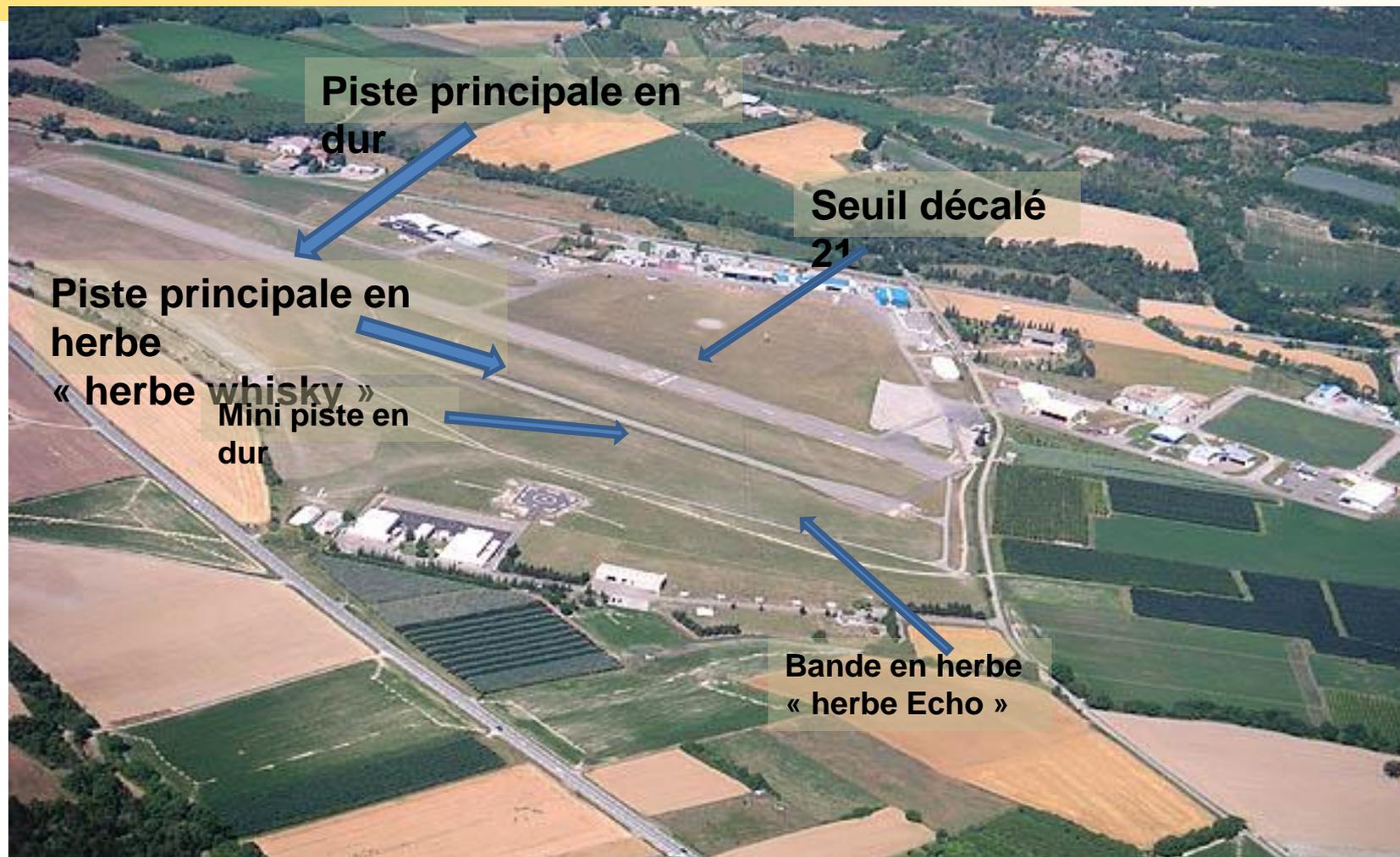


Tracé rouge : Intégration par S / S1 puis circuit pour la 21.

## Pistes

- **L'aérodrome dispose de 2 pistes officielles :**
  - la piste en dur dite principale 03/21.
  - la piste en herbe.
  - une mini piste en dur 03/21 complète le dispositif
  - Et une bande en herbe.
- **La seule piste en herbe officielle est celle entre la piste principale et la mini piste en dur.**
  - Cette piste en herbe est nommée à la radio : *21 ou 03 herbe whisky.*
- **La bande (qui n'est pas une piste) située à l'est de la mini piste en dur est appelée :**
  - *21 ou 03 herbe écho.*
  - Attention ! : l'utilisation de cette bande n'est qu'une tolérance; elle n'est utilisée qu'en cas d'encombrement des pistes officielles.

## Vue d'ensemble

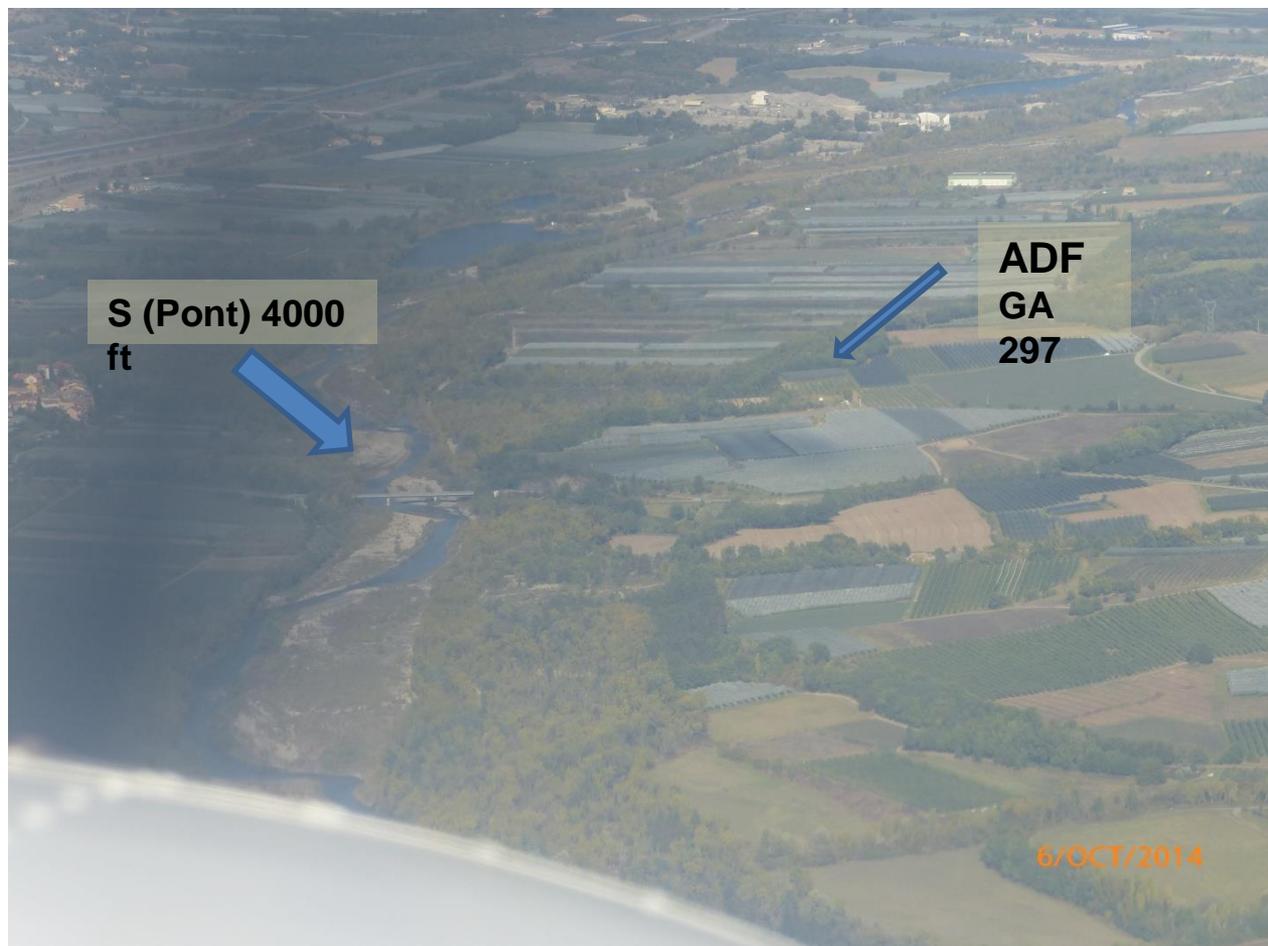


## Arrivée (Avant le point d'entrée)

### Par le sud : Vallée de la Durance

- **Radio et Radio Nav**  
**Lorsque vous êtes encore à une altitude suffisante, avant de descendre vers le point « S » :**
  - Clôturer avec Marseille info ; une fois la descente amorcée le contact deviendra impossible.
  - Prendre l'ATIS sur 129.325.
  - Contacter l'AFIS de Gap (donner l'estimée à « S ») : 119,1
  - Si votre avion est équipé d'un ADF : utiliser « GA 297 ».
- **Objectif :**
  - Prévoir le point « S » à 4000 ft QNH.
- **Repères :**
  - Le point « S » est un pont sur la Durance, à l'endroit où la vallée se rétrécit,
  - l'ADF est situé à côté de « S », à droite de la rivière en arrivant par le sud.

## Repère Point « s »



## Arrivée ( S vers S1)

- **Descendre de 4000 ft à S pour être stable 3300 ft à S1 (Barrage).**
- **Réduire la vitesse vers 1,45 Vs (vitesse d'approche).**
- **Allumer les phares (Voir et être Vu).**
- **Suivre la trajectoire en restant toujours à droite de la vallée (procédure montagne).**
- **Annoncez vous « S1 » sur la fréquence.**

## Repère Point « S1 »

S1 :  
Barrage



A droite de la  
vallée

S1 : Barrage 3300  
ft

Curba  
ns



6/OCT/2014

## Arrivée S1 et Vent Arrière

### Piste 21 en service

- **Au point « S1 » descendre vers l'altitude du tour de piste 2700 ft et ne pas accélérer.**
- **Eviter le survol du village de «Curbans».**
- **En Vent Arrière, la trajectoire est :**
  - Divergente par rapport à l'axe de piste.
  - Proche du relief sur votre droite.
  - Séparé des installations par un autre relief sur la gauche (2425 ft).

## Arrivée Piste 21 en service



## Etape de Base

- **Une attention particulière doit être apportée en étape de base :**
  - Maintenir avec précision la **vitesse  $V_i = 1,45 V_s$** .
  - **Descendre** impérativement : le dernier virage doit s'effectuer à environ 2250 ft.
  - Le **message radio** est obligatoire.
  - Ne pas hésiter de **se coordonner** avec les autres trafics.
  - La trajectoire vous amène très proche d'une antenne.
  - L'altitude est légèrement inférieure à celle de la maison à votre droite.

## Etape de base – Visualisation -1



## Etape de base – Visualisation - 2



## Finale

- **Dès le début de la finale**

- Réduire rapidement la vitesse vers  $V_i = 1.3 V_{so}$   
(Vitesse d'atterrissage configuration atterrissage)
- Tout excès de vitesse en étape de base ou en finale sera difficile à résorber et compromettra la stabilisation de l'approche qui, si elle n'est pas réalisée, doit impérativement entraîner une

### **Remise des Gaz.**

- **On oublie qu'on est en descente car le sol semble toujours à la même hauteur.**
- **Il faut noter que la 21 est souvent utilisée avec du vent arrière, il est donc important de maîtriser sa vitesse de finale.**
  - Viser le point d'aboutissement : seuil décalé.
  - LDA = 715 m Piste descendante (attention aux effets visuels).

## Finale – Visualisation

**La fenêtre :**

**En finale : 1,3 Vso; configuration; régime moteur sur le plan et dans l'axe  
sinon → REMISE DE GAZ**



## Piste 03

- **L'atterrissage au QFU 03 ne pose pas de problème particulier.**
- **En revanche, la remise de gaz face à la montagne est délicate :**
  - Piste et sol montant face au relief.
  - Premier virage pendant la montée initiale.
  - Proximité du relief.
  - Surveiller l'aérologie (effet du vent, risques de rabattants).

## Qualification de site : GAP

- **Gap Tallard est une destination agréable dans un environnement montagneux magnifique.**
- **Les diverses activités sont un spectacle à elles seules.**
- **Restaurant, bar, boutiques vous attendent à moins d'une heure de vol d'Aix.**

**Bons vols**

## Qualification de site : GAP

### Points Clés

#### Avant « S »

- Quitter avec le SIV
- Ecouter l' ATIS
- Contacter l' AFIS et donner l'estimé à « S »
- A « S » Respecter l'altitude de 4000 ft

#### Entre « S » et « S1 »

- Rester à droite de la vallée
- Ecouter et prendre en compte le trafic :  
Planeurs, Parachutistes, avions de servitude...

#### En Vent arrière

- Respecter la trajectoire, l'altitude, et la vitesse
- Faire le message radio
- Coordonner éventuellement avec les avions de servitude

#### En étape de base

- Respecter la trajectoire
- Respecter impérativement la vitesse
- Gérer diminution d'altitude
- Faire le message radio

#### En finale

- Prendre en compte le trafic
- Gérer la vitesse avec précision
- Gérer le plan et le point d'aboutissement
- Si en courte finale :
  - La vitesse est supérieure de 5 kt
  - Le plan trop fort
  - Le point d'aboutissement non garanti
  - La configuration non conforme
  - Le régime moteur non stabilisé
  - La C/L avant atterrissage non réalisée

### REMISE DE GAZ

#### Se souvenir :

Gap est dans un environnement de **montagne** avec une **aérologie** spécifique

#### Le trafic est important

Le tour de piste demande de la **précision** dans les **trajectoires et les vitesses**

**La piste est courte et descendante**

(Consulter carte VAC, NOTAM, etc... pour dernières infos)

## Fin



[www.aeroclub-acam.org](http://www.aeroclub-acam.org) - [acam@aeroclub-acam.org](mailto:acam@aeroclub-acam.org)