

CONSIGNES D'UTILISATION DE L'AERODROME DE BELLEGARDE-VOUVRAY LFHN

PREAMBULE :

L'Aéroclub de Bellegarde-Vouvray a été désigné comme gestionnaire de l'Aérodrome de Bellegarde-Vouvray, (LFHN) par les municipalités propriétaires des terrains concernés et après accord de la Direction Générale de l'Aviation Civile. C'est à ce titre que la présente note est émise, venant compléter les instructions portées sur la carte VAC, dont la dernière édition sera mise en œuvre le 30 Mars 2017.

Cette note fait partie intégrante du Manuel d'Opérations de l'Aéroclub de Bellegarde et de l'ATO. Elle est applicable à tous les utilisateurs. Elle a pour but de sensibiliser tous les utilisateurs aux particularités de Bellegarde, et aux règles de bonne conduite nécessaires à la sécurité ainsi qu'au maintien de bonnes relations avec les riverains.

LONGUEURS DE PISTE ET AEROLOGIE :

Compte tenu de sa situation géographique particulière, des faibles distances disponibles et d'obstacles à proximité, la vérification systématique des performances des aéronefs est fortement recommandée. Pour les appareils de l'Aéroclub, une pénalisation de 30% doit être appliquée à toutes les performances tirées du manuel de vol. Il n'y a pas de piste préférentielle à LFHN. La piste 36 est montante sur une pente moyenne de 1,4%. La piste 18 présente quelques obstacles dans la branche de montée initiale.

Les turbulences et les phénomènes de cisaillement de vent sont fréquents, spécialement par régime de vent Nord ou Ouest. En cas de « Bise » Vent supérieur à 15kts, RWY 05 à Genève, 35 à Lyon, 04 à Annecy ou 36 à Chambéry, il est fréquent que le vent en finale à Bellegarde souffle du Sud. Ce phénomène local n'est pas toujours perceptible au vu des fumées à proximité, notamment celle de la station d'incinération situé à 2NM au Sud sur le Rhône, qui indique fréquemment une direction opposée. La direction du vent doit donc être vérifiée par un passage à la verticale, ou éventuellement confirmée par l'écoute des autres aéronefs utilisant la plateforme. Dans cette configuration le changement de direction de vent (et le cisaillement qu'il provoque) se produit dans l'étape de base 18, voire même en finale. La finale en elle-même est généralement peu perturbée en 18, par contre la branche vent arrière peut être relativement inconfortable.

Lors de l'atterrissage en 36, s'attendre à de forts rabattants en finale, à partir du croisement de l'autoroute, jusqu'au lotissement situé dans l'axe, avec des rafales d'Ouest à proximité immédiate du seuil 36. Dans les mêmes conditions, prévoir du cisaillement de vent et des rabattants au cours de la montée initiale après décollage en piste 36 au travers de Chatillon En Michaille, une altération de cap vers l'Est peut être nécessaire, sachant que ces phénomènes cessent généralement au-dessus de 3000 pieds QNH.

CIRCULATION AERIENNE :

L'Aérodrome de Bellegarde-Vouvray est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique situé dans le SIV de Genève, sous les TMA 2 et 3 classe E de Genève, à proximité de la limite Ouest de la TMA 1 Classe C, fermée au trafic VFR, dont le plancher est de 3500 pieds QNH. Cet emplacement implique un suivi précis de la position, afin de ne pas interférer avec le trafic de Genève.

L'utilisation de la radio (123,5) est désormais obligatoire sur la plateforme. Les dispositions du règlement SERA, §4.1.3. et 4.2.2 du RDA TA GEN pages 63 à 68, (page 55 à 63 du GUIDE VFR) doivent être appliquées.

A l'arrivée, l'évaluation des paramètres doit être effectuée par un survol de l'aérodrome et de l'aire à signaux, sauf dans le cas où le pilote a pris connaissance de la piste en service en exploitant les messages d'auto-information transmis par les aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome, ou s'il a déjà connaissance du vent.

Cette reconnaissance doit être effectuée à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome. La marge de 500 pieds n'est pas obligatoire. A Bellegarde, une marge de 300 pieds est suffisante, évitant ainsi tout risque d'interférence avec le TMA C de Genève, dont le plancher est à 3500 pieds QNH, et qui coupe l'axe final à moins de 1NM du seuil 36.

L'intégration doit se faire en toute conformité avec la recommandation de la brochure de la DGAC adressée à tous les pilotes au cours du mois de Mars 2017. Après la reconnaissance de l'aire à signaux, une fois au cap d'atterrissage, il est recommandé de joindre le début de la branche vent arrière en se décalant du côté opposé au tour de piste. Ceci permet de maintenir un contact visuel avec la piste et la totalité du circuit, branches de montée initiale, vent traversier, vent arrière et finale comprises. La descente à l'altitude du circuit n'est entreprise qu'une fois pris connaissance de la totalité du trafic.

Ces consignes sont détaillées sur la carte jointe ci-après, extraite de la carte VAC. Les trajectoires sont applicables aux avions comme aux ULM. Les ULM poursuivent ensuite leur descente vers la hauteur du tour de piste ULM, en veillant à éviter les zones sensibles aux nuisances sonores.

Sauf urgence, le respect des zones sensibles aux nuisances est impératif, et les remises de gaz à basse altitude en 36, au-dessus du lotissement, sont interdites.

INTEGRATION DANS LES CIRCUITS 18 ET 36 A LFHN TOUS APPAREILS

CIRCUIT INTEGRATION 18 EN ROUGE

(En pointillé trajectoire ULM APRES raccordement standard)

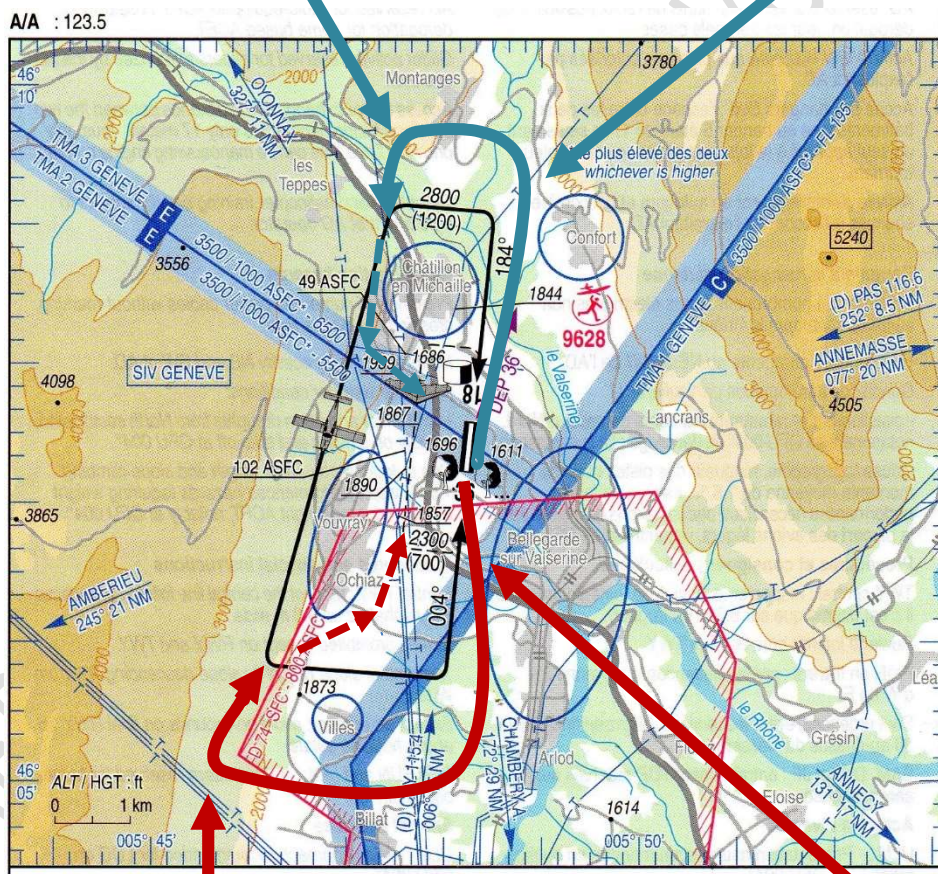
CIRCUIT INTEGRATION 36 EN BLEU VERT

(En pointillé trajectoire ULM APRES raccordement standard)

ARRIVEE PAR VERTICALE POUR ATERRISSAGE 36 ALTITUDE RECOMMANDEE 3100 FT QNH

DESCENDRE A L'ALTITUDE DE VT ARR APRES LE VIRAGE

RACCORDEMENT ULM =▶



DESCENDRE A L'ALTITUDE DE VT ARR APRES LE VIRAGE

ARRIVEE PAR VERTICALE POUR ATERRISSAGE 18 ALTITUDE RECOMMANDEE 3100 FT QNH

RACCORDEMENT ULM =▶