

5. Taxes d'atterrissage

Pour tous les vols d'instruction ou privés, un supplément par atterrissage de nuit s'ajoute à la taxe réglementaire diurne (sauf pour détenteurs du forfait GOLD)

Une approche avec remise de gaz (go around) est considérée comme un atterrissage.

6. Service de vol lors des soirées d'instruction (pour les avions basés)

Le service de vol est dirigé par le chef d'aérodrome, un instructeur de vol à moteur ou un responsable désigné

Les soirées d'instruction ont lieu généralement le mercredi. La décision est prise au bureau de l'aérodrome à 1600 LT (en fonction des conditions météo).

La réservation des avions se fait sur le site, comme habituellement.

Les pilotes s'assurent eux-mêmes des services d'un instructeur, si nécessaire.

Trois avions au maximum peuvent effectuer des circuits d'aérodrome simultanément.

Un aérodrome de dégagement doit être accessible avant fermeture et en conditions météorologiques de vol de nuit.

Dans la mesure du possible, une permanence radio sera assurée entre 1800 et 2200 LT

7. Recommandations

Les pilotes seront attentifs à leur réserve de carburant (durée de vol avec dégagement + 45 min. de réserve).

Ils emporteront toujours une lampe de poche à bord par membre d'équipage. Le port des casques radio est obligatoire en instruction.

Ils auront également à bord les documents nécessaires et réglementaires à un éventuel atterrissage sur l'aérodrome de dégagement.

Le port du gilet de sécurité à haute visibilité norme EN 471 est vivement recommandé.

8. Remarques

L'Air-Club d'Yverdon-les-Bains décline toute responsabilité en cas de dysfonctionnement ou de problèmes d'alimentation de l'installation électrique.

Pour le cas échéant, il recommande encore aux pilotes de toujours s'organiser et de prévoir un atterrissage sur un aérodrome de dégagement.

Directives pour les soirées d'entraînement et vol de nuit

Secrétariat:

Prendre note des demandes avec les détails nécessaires (selon formulaire).

Informé le pilote visiteur que :

- a) pour l'entraînement en tours de piste, les avions basés sont prioritaires. La capacité du circuit est de maximum 3 avions en même temps.
- b) un seul avion visiteur est accepté à la fois en entraînement de tours de piste. Ainsi, si plusieurs visiteurs se présentent pour des tours de piste, une attente au sol est à envisager.
- c) après le premier atterrissage et avant de faire des tours de piste, le pilote visiteur passera au bureau C afin de recevoir les directives du responsable de la soirée.
- d) un vol visiteur sans tour de piste n'a pas de restriction particulière, si ce n'est éventuellement la durée du stationnement.

En l'absence d'un responsable de la soirée annoncé (sur place ou par tél) en fin d'après-midi, la soirée ne pourra pas être déclarée "soirée d'entraînement/d'écolage" tant pour les visiteurs que pour les basés.

Responsable(s) de la soirée :

- 1/ Le PPR sera strictement appliqué. Le visiteur non annoncé ne pourra pas faire de tours de piste, ou alors passera en dernier selon les possibilités du moment. Selon la situation, l'atterrissage pourra lui être refusé ou un délai d'attente imposé. La situation météorologique prime sur ce point, la sécurité du vol restant le point prioritaire unique.
- 2/ Un seul avion visiteur sera accepté à la fois en entraînement de tours de piste. La capacité du circuit étant limitée à 3 avions, nous gardons 2 positions pour les avions basés. Lorsque l'avion visiteur a terminé, le visiteur suivant peut être accepté. Les positions "avions basés" actuellement non utilisées sont disponibles pour les visiteurs.
- 3/ Le pilote visiteur, après le premier atterrissage, passera obligatoirement au bureau C afin de recevoir les instructions du responsable de la soirée, telles que avions en entraînement dans le circuit, montée initiale en piste 05, etc., Selon la situation du moment, ces instructions pourront être données par radio, ceci dans le but de réduire les mouvements au sol.

NVFR sans plan de vol (FPL)

Selon SERA.4001 Dépôt de plan de vol → b) Un plan de vol est déposé avant :

- 1) tout vol, ou partie d'un vol, appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne
- 6) tout vol de nuit, si l'aéronef quitte les abords d'un aérodrome

Vu qu'il n'existe aucune définition légale des abords d'un aérodrome, les vols sans FPL des avions de l'Air Club Yverdon sont autorisés si limités à la zone ci-dessous, uniquement sur territoire suisse et au nord de la limite Plateau / Alpes fixée sur la carte OACI 1:500'000 (traitillé vert)

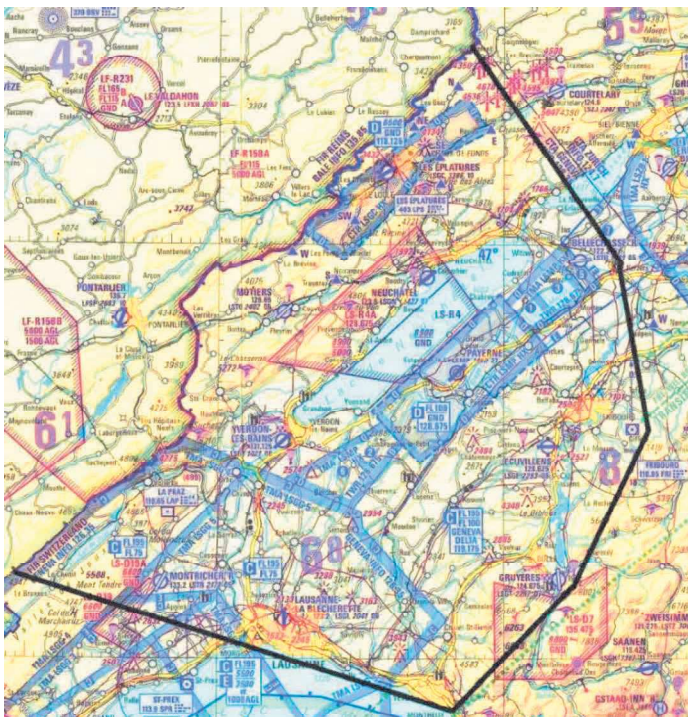
IMPORTANT : Les règles relatives aux différentes classes d'espace englobés dans cette zone sont à respecter impérativement (TMA's Genève, Payerne et CTR's Payerne, Les Eplatures et les zones LS-R ou LS-D).

A rappeler aussi qu'un FPL doit être déposé pour tout atterrissage à l'extérieur (Ecuwillens ou autres)

Le service SAR ne sera assuré par nos soins que s'il y a une permanence d'un responsable pendant les soirées officielles de l'ACY. Pour tous vols NIT en dehors de ces périodes, il incombe au pilote d'organiser la surveillance de son activité, soit par FPL ou par d'autres moyens.

Limites de la zone :

Frontière Suisse / France - Le Brassus - Montreux - Gruyères - FRI - Bellechasse - Le Noirmont



A rappeler aussi qu'un ATC FPL doit être déposé pour tout atterrissage à l'extérieur (Ecuwillens ou autres)

Yverdon-les Bains,
FEB 2018