



ACDIF – Hiver 2016 / 2017

F-GYKF

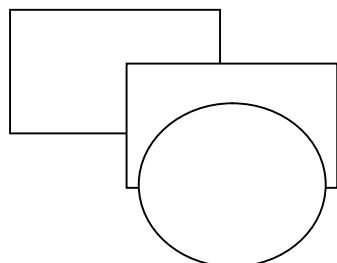
basé à Toussus

Liste de diffusion :

- Bureau ACDIF
- Secrétariat ACDIF
- Équipe Pédagogique ACDIF
- Mécanique ACDIF
- Membres ACDIF 2016 -2017
-

Date de rédaction : 30 novembre 2016

Hangar LFPN : N°223





«Si tu diffères de moi, mon frère, loin de me léser, tu m'enrichis...»

Antoine de Saint-Exupéry

Cette citation pour illustrer le fait que même si Toussus reste différente de Chavenay, cette plateforme est très enrichissante si l'on y vole avec le respect des règles de l'air et de bon sens.

L'équipe pédagogique de l'ACDIF reste à la disposition des membres pour lui exposer les spécificités propres à cette plateforme.



RAPPELS SUR QUELQUES SPECIFICITES D'UTILISATION DE LA PLATEFORME LFPN

Aérodrome interdit à tout Traffic de 21h30 à 05h00 UTC.

Les minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages sont ceux applicables en espace aérien de classe G.

En l'absence de service du contrôle de la circulation aérienne :

- Entrainement tour de piste uniquement avec instructeur à bord ou en formation initiale avec l'accord de l'instructeur ;
- Vols locaux de moins de 20 minutes interdits ;
- Maximum de 3 aéronefs en entraînement tour de piste de jour et de 2 aéronefs en entraînement tour de piste de nuit ;
- Arrivée obligatoire par S

VFR Nuit :

- Au départ, maintenir la veille radio minimum 3 min après RBT ;
- A l'arrivée, contacter TOUSSUS AU PLUS TARD 3 min avant RBT.

Vous retrouverez toutes ces informations sur la carte vac de Toussus (LFPN) le site du SIA :

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/aip/enligne/Atlas-VAC/PDF_AIPparSSection/VAC/AD/2/1613_AD-2.LFPN.pdf



TABLE DES MATIERES

1.	POSITION GEOGRAPHIQUE DU HANGAR N°223.....	7
1.1.	PLAN D'ACCÈS	7
1.1.1.	<i>Par la route</i>	7
1.1.2.	<i>Par les airs.....</i>	8
1.2.	PLAN GÉNÉRALE DU HANGAR ET CODE.....	9
1.2.1.	<i>Plan général.....</i>	9
1.2.2.	<i>Boîte à badge magnétique</i>	10
2.	PROCEDURES	11
2.1.	JOUR.....	11
2.2.	NUIT	13
2.3.	HUILE / GROUPE DE PARK / NETTOYANT VITRE / SOPALIN.....	13
2.4.	ENREGISTREMENT D'UN VOL.....	13
2.5.	POTENTIEL MOTEUR	14
2.5	LETTRE OFFICIEL DU F-GYKF BASÉ À TOUSSUS 2016	15



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale de l'Aviation civile

Athis-Mons, le 9 novembre 2016

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Délégation Ile-de-France

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord

à

Département Surveillance et Régulation

Monsieur le Président

Division Aviation Générale

De l'aéroclub Dassault Ile-de-France (ACDIF)
Aérodrome de Chavenay-Villepreux

78450 CHAVENAY

Nos réf. : 2305 DSAC-N/SR2/AG/AEA

Vos réf. : Courriel du 4 novembre 2016

Affaire suivie par : Robert QUATRINI

robert.quatrini@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 01 69 57 77 19 - Fax : 01 69 57 48 62

Objet : Aérodrome de Toussus le Noble – Mesures environnementales

Monsieur le Président,

Par courrier électronique du 4 novembre 2016, vous m'informez que votre aéronef de type DR 400-160 immatriculé F-GYKF, équipé d'un silencieux, est hébergé temporairement jusqu'au 31 mars 2017 sur l'aérodrome de Toussus le Noble.

Cet avion est équipé d'un silencieux et a fait l'objet d'une demande de classification acoustique CALIPSO (Classification des Avions Légers selon leur Indice de Performance Sonore). Vous souhaitez, en conséquence, que durant la période hivernale, cet aéronef figure sur la liste des avions basés à Toussus le Noble autorisés à y effectuer des tours de piste pendant les plages de moindre bruit de l'aérodrome.

Je vous informe, que votre aéronef, DR400-160 immatriculé F- GYKF, figure à présent sur cette liste jusqu'au **31 mars 2017** et peut opérer à partir de Toussus-le-Noble sous réserve du respect des conditions suivantes :

- L'ensemble des instructeurs et pilotes de l'association amenés à opérer au départ de Toussus le Noble seront informés sur le circuit de piste de l'aérodrome et les consignes locales en vigueur lors de l'absence de services ATS leur seront communiquées.
- Tout incident devra faire l'objet d'une information immédiate auprès de la division aviation générale de la DSAC-Nord via la boîte fonctionnelle : incidents-dac-nord@aviation-civile.gouv.fr
- Les entraînements « tour de piste » et les vols en solo des élèves seront possibles uniquement lorsque le service du contrôle est présent.

9 Rue de Champagne
91200 Athis-Mons
Tél : +33 (0) 1 69 57 80 00



.....15



- Le responsable pédagogique devra au préalable faire un briefing à l'ensemble des pilotes, sur les consignes locales à respecter en l'absence de service ATS et sur l'attention particulière à apporter au respect du tour de piste et des zones de survol à éviter,

Enfin en qualité d'ATO il vous appartient de mettre à jour vos manuels de manière à répondre aux exigences réglementaires en vigueur. Si vous souhaitez plus d'informations dans ce domaine, je vous invite à vous rapprocher de M. Patrick DESCHAMPS, chef de la subdivision Formation de la DSAC-Nord joignable par mail à l'adresse : patrick.deschamps@aviation-civile.gouv.fr

Je vous informe par ailleurs qu'à compter de la période hivernale 2016 / 2017, seuls les aéronefs ayant fait l'objet d'un classement CALIPSO (Classification des Avions Légers selon leur Indice de Performance Sonore) pourront bénéficier de cette disposition hivernale.

Cette lettre doit être présente dans le carnet de route de l'avion en cas de contrôle des services compétents.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Françoise DAYSSET
Chef de la Subdivision
Aérodrome & Exploitants Aériens

16		
2.6	CONSIGNES LOCALES TOUSSUS 2016.....	17
	DOCUMENT ORIGINAL DISPONIBLE DANS LE CARNET DE ROUTE DE L'AVION.....	17



1. POSITION GEOGRAPHIQUE DU HANGAR N°223

1.1. Plan d'accès

1.1.1. Par la route

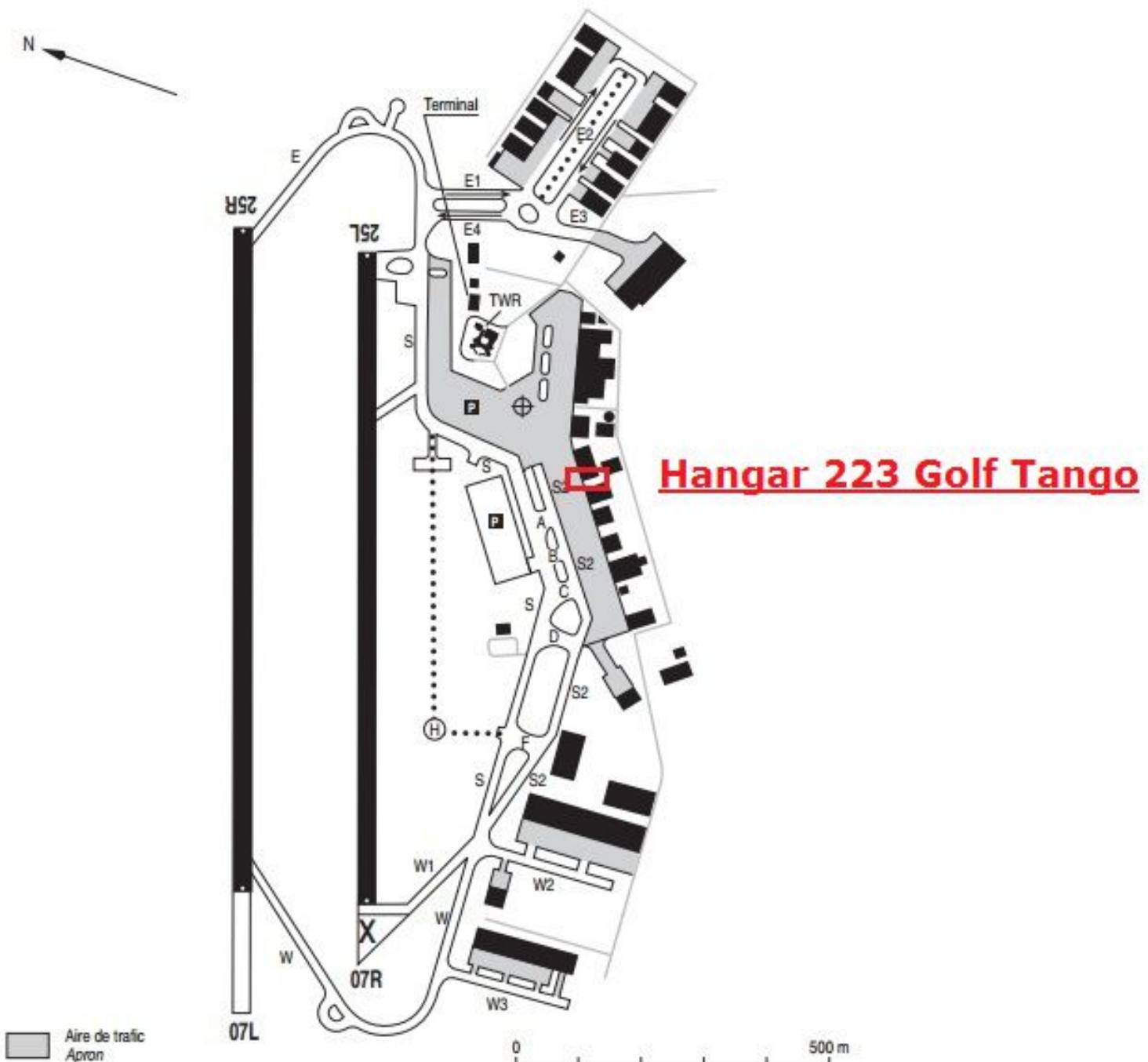


En arrivant en voiture suivre le trait rouge pour accéder à la porte du Hangar N°223

ATTENTION à bien marquer le stop juste avant l'intersection entre le hangar Farman et les pistes quand vous arrivez...



1.1.2. Par les airs

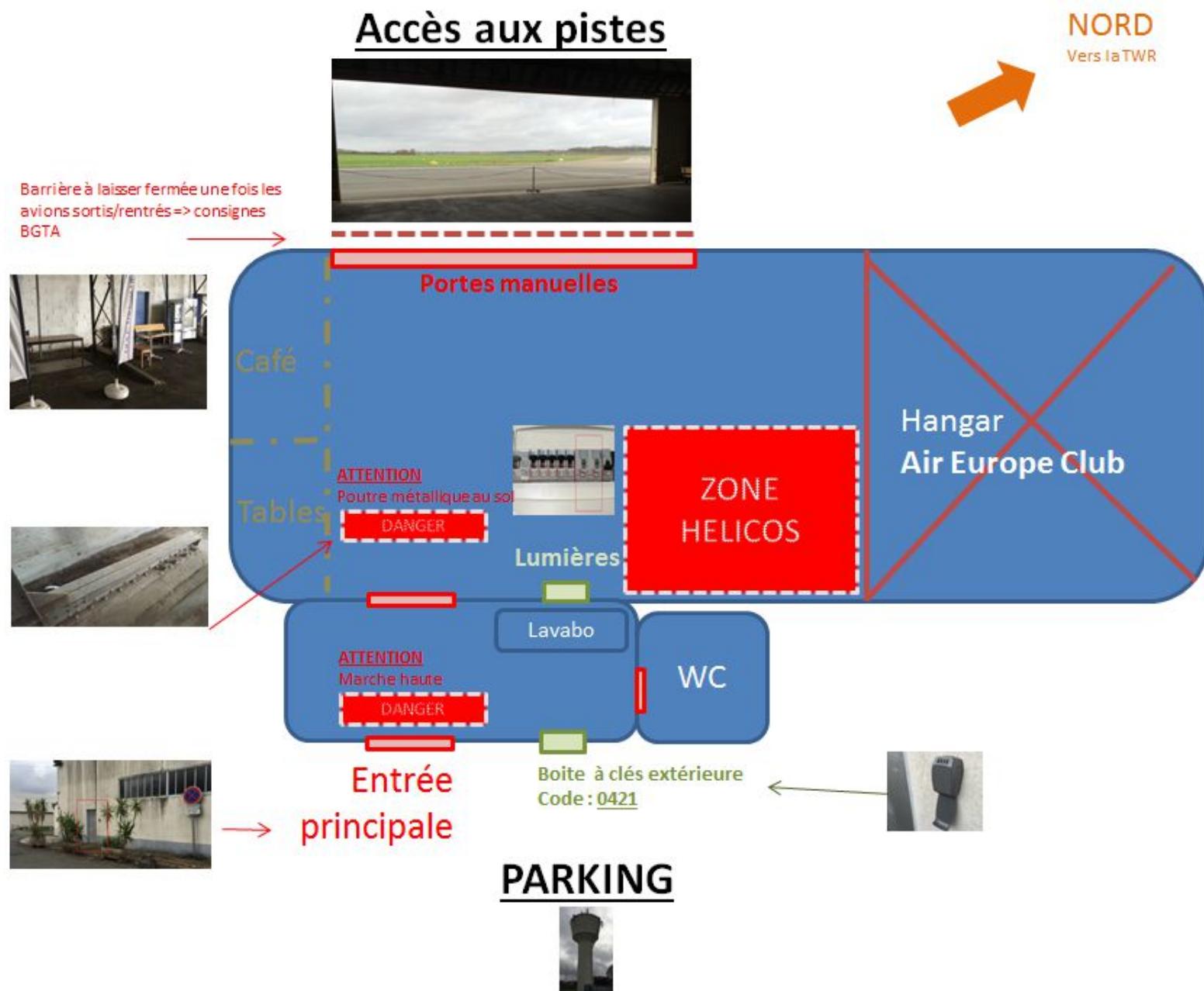


Attention au sens de circulation au sol, notamment les taxiways E1, E2, E3, E4 en sens Unique => ne pas hésiter à se faire guider par le sol.



1.2. Plan générale du hangar et code

1.2.1. Plan général





1.2.2. Boîte à badge magnétique

Code de la boîte à badge magnétique : 0421

Pour accéder au code de la boîte à badge magnétique, il suffit de « pincer » sur le côté les deux boutons en haut :





2. PROCEDURES

2.1. Jour

- 1) Prendre le badge magnétique d'ouverture de la Porte « d'entrée côté voiture » dans le boîtier à droite de la porte d'entrée du hangar 223 => **le code est 0421**.



- 2) Ouvrir la porte à l'aide du badge magnétique (badge à présenter au contact du clavier digital à gauche de la boîte à carte magnétique) et REMETTRE le badge magnétique dans le boîtier à l'extérieur et le FERMER en modifiant le code.



- 3) Allumer la lumière.
- 4) Se rendre dans le hangar via la seconde porte (cf plan).
- 5) Allumer la lumière du hangar principal (à droite en entrant) en faisant attention de ne pas trop avancer devant à cause de la poutre au sol. Les interrupteurs se situent juste à droite de la porte d'entrée du hangar



- 6) **Sortir l'avion en faisant attentions aux autres machines du hangar.**
- 7) Refermer le « cordon de sécurité » Rouge et Noir avant de partir en vol.



- 8) pour l'avitaillement, l'avion doit être à plus de 10 mètres du hangar (numéro de téléphone sur la carte vac)
- 9) **ATTENTION : AVANT chaque départ en vol**, le propriétaire du hangar demande à ce que l'on note sur un petit tableau blanc à gauche des portes du hangar côté piste, les éléments suivant : immat - date et heure de départ **mais surtout date et heure prévues** de retour du vol. On le répète ceci est à noter AVANT le départ en vol.



ATTENTION : ne JAMAIS laisser les clés de l'avion apparentes, même dans l'avion.

Cette consigne émane de la BGTA et une amende d'environ 900€ est susceptible d'être appliquée

2.2. Nuit

Même Procédure mais penser à prendre une lampe de poche pour vous éclairer dehors.

2.3. Huile / Groupe de Park / Nettoyant vitre / Sopalin

Tout le nécessaire se trouve dans une des armoires bleues qui se trouvent dans le hangar principal à droite lorsque l'on rentre côté parking ou à l'arrière de l'avion.
Le manuel du GTN 650 se trouve dans une pochette dans l'avion.
Le groupe de Park est actuellement dans l'armoire du KF



2.4 Enregistrement d'un vol

A la suite de votre vol vous devez OBLIGATOIREMENT :

- 1) Remplir le carnet de route de l'avion ;
- 2) Remplir la fiche d'enregistrement des vols. Une centaine de fiches vierges se trouvent dans l'avion dans une pochette plastifiée.
- 3) Envoyer le jour même un scan de cette fiche à la secrétaire par mail afin qu'elle mette à jour en temps réel Aérogest (ceci est très important pour le suivi du potentiel).
Le mail est acdif.secretaire@gmail.com



2.5 Potentiel Moteur

Attention. Nous rappelons ici que le CdB se doit de vérifier que l'avion n'a pas dépassé le potentiel moteur. Il est responsable à 100% de sa décision de vol.

Pour mémoire vous pouvez vérifier le potentiel moteur sur le site d'Aerogest de l'ACDIF en positionnant le curseur de votre souris sur le cercle tricolore. Une fenêtre apparaît alors avec le potentiel restant.

Planning du 05/11/2015 (heures locales)

	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16
F-JEEQ	<-	COLOMBANI Eddy									
F-HACD		NICOLAI Jean-A									
F-HHOT					BALVAY Patrick					CHEVROLIER François PMX	
F-BXRY										BERARD Thibau	
F-GUXC					ATAYI ADRIEN PMX	PRODIGUE Julien JDA			LEDOUX Jean Pierre BTL		
F-BOZQ					THERMET Raphaël JDA						
F-BPKB						BATCAB	DAUSQUE Jean-luc				
F-GYKF							COLIN Olivier BTL				
F-BMZK	<-										
F-BPCE	<-										
F-GBT											
F-GSCC											
F-AZNZ	<-										
Permanence											



2.5 Lettre Officiel du F-GYKF basé à Toussus 2016

Document original disponible dans le carnet de route de l'avion.



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale de l'Aviation civile

Athis-Mons, le 9 novembre 2016

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Délégation Ile-de-France

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord

à

Département Surveillance et Régulation

Monsieur le Président

Division Aviation Générale

De l'aéroclub Dassault Ile-de-France (ACDIF)
Aérodrome de Chavenay-Villepreux

78450 CHAVENAY

Nos réf. : 2305 DSAC-N/SR2/AG/AEA

Vos réf. : Courriel du 4 novembre 2016

Affaire suivie par : Robert QUATRINI

robert.quatrini@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 01 69 57 77 19 - Fax : 01 69 57 48 62

Objet : Aérodrome de Toussus le Noble – Mesures environnementales

Monsieur le Président,

Par courrier électronique du 4 novembre 2016, vous m'informez que votre aéronef de type DR 400-160 immatriculé F-GYKF, équipé d'un silencieux, est hébergé temporairement jusqu'au 31 mars 2017 sur l'aérodrome de Toussus le Noble.

Cet avion est équipé d'un silencieux et a fait l'objet d'une demande de classification acoustique CALIPSO (Classification des Avions Légers selon leur Indice de Performance Sonore). Vous souhaitez, en conséquence, que durant la période hivernale, cet aéronef figure sur la liste des avions basés à Toussus le Noble autorisés à y effectuer des tours de piste pendant les plages de moindre bruit de l'aérodrome.

Je vous informe, que votre aéronef, DR400-160 immatriculé F- GYKF, figure à présent sur cette liste jusqu'au **31 mars 2017** et peut opérer à partir de Toussus-le-Noble sous réserve du respect des conditions suivantes :

- L'ensemble des instructeurs et pilotes de l'association amenés à opérer au départ de Toussus le Noble seront informés sur le circuit de piste de l'aérodrome et les consignes locales en vigueur lors de l'absence de services ATS leur seront communiquées.
- Tout incident devra faire l'objet d'une information immédiate auprès de la division aviation générale de la DSAC-Nord via la boîte fonctionnelle : incidents-dac-nord@aviation-civile.gouv.fr
- Les entraînements « tour de piste » et les vols en solo des élèves seront possibles uniquement lorsque le service du contrôle est présent.

9 Rue de Champagne
91200 Athis-Mons
Tél : +33 (0) 1 69 57 60 00





- **Le responsable pédagogique devra au préalable faire un briefing à l'ensemble des pilotes, sur les consignes locales à respecter en l'absence de service ATS et sur l'attention particulière à apporter au respect du tour de piste et des zones de survol à éviter,**

Enfin en qualité d'ATO il vous appartient de mettre à jour vos manuels de manière à répondre aux exigences réglementaires en vigueur. Si vous souhaitez plus d'informations dans ce domaine, je vous invite à vous rapprocher de M. Patrick DESCHAMPS, chef de la subdivision Formation de la DSAC-Nord joignable par mail à l'adresse : patrick.deschamps@aviation-civile.gouv.fr

Je vous informe par ailleurs qu'à compter de la période hivernale 2016 / 2017, seuls les aéronefs ayant fait l'objet d'un classement CALIPSO (Classification des Avions Légers selon leur Indice de Performance Sonore) pourront bénéficier de cette disposition hivernale.

Cette lettre doit être présente dans le carnet de route de l'avion en cas de contrôle des services compétents.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Françoise BAYSSET
Chef de la Subdivision
Aérodrome & Exploitants Aériens



2.6 Consignes locales Toussus 2016

Document original disponible dans le carnet de route de l'avion.



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale de l'Aviation civile

Toussus le Noble, le 13 avril 2016

Direction des services de la Navigation aérienne
Direction des opérations

Services de la navigation aérienne région parisienne
Organisme Orly – Aviation générale

Service Aviation générale
Aérodrome de Toussus le Noble

CONSIGNES LOCALES

MISE EN ŒUVRE Jeudi 14 avril 2016

Applicables par les usagers basés de
l'aérodrome de Toussus le Noble en l'absence
des services de contrôle

En rouge les changements par rapport à la dernière consigne

Les présentes consignes locales applicables par les usagers de l'aérodrome de Toussus-le-Noble en l'absence des services de contrôle viennent compléter les consignes particulières publiées dans les cartes VAC aérodromes, VAC hélistations, IAC et le cas échéant dans les SUP AIP ou NOTAM en vigueur.

• Recommandations applicables les dimanches et jours fériés du 1^{er} avril au 30 septembre (plage de silence):

Il est recommandé :

- avant la plage de silence de prévoir un départ ou une arrivée au parking au plus tard à 09h30 UTC (HIV +1) afin de palier une éventuelle attente aux points d'arrêt ou avant le point « SIERRA ». Prévoir également un déroulement si le trafic ne permet pas de vous poser avant le début de la plage de silence.
- après la plage de silence d'étaler les départs afin d'éviter tout phénomène de concentration aux points d'arrêt. Prévoir également une autonomie permettant une éventuelle attente avant le point « SIERRA ».

• Consignes complémentaires applicables en VFR :

Procédures :

- Si la piste en service est connue en exploitant les messages d'auto information :
 - pour les avions, arriver au point Sierra à 1300 ft AMSL puis s'intégrer en base extérieure.
 - pour les hélicoptères, arriver au point Sierra à 1100ft AMSL puis suivre la trajectoire de raccordement au circuit hélicoptères selon la RM 003^e vers le point de report Hôtel.
- Si la piste en service n'est pas connue, arriver au point Sierra à 1500 ft AMSL pour effectuer une verticale afin de procéder à l'examen de l'aérodrome puis s'intégrer en début de vent arrière.
- Céder la priorité aux aéronefs IFR en approche directe sur la piste 07L/25R.



Clôture des plans de vols :

Vol avec plan de vol : clôture du PLN auprès du BTIV 0810.437.837 ou 01.69.57.66.61.

Choix de la piste en service :

- Le choix du QFU de Toussus est lié à celui d'Orly en raison des arrivées et des départs IFR.
- Après avoir écouté l'ATIS de Toussus sur 127.475 Mhz, écouter l'ATIS d'Orly sur 126.500 Mhz.

Se conformer à la configuration d'Orly, sauf si le sens d'atterrissement et de décollage est imposé par le vent.

• Consignes complémentaires applicables en IFR :

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que la procédure de départ, lorsque l'approche de Villacoublay est ouverte, diffère légèrement de celle mise en œuvre lorsque le départ est traité uniquement par l'approche d'Orly. Il convient de suivre les instructions données par le contrôleur d'approche lors de la mise en route.

DEPART :

Choix de la piste en service :

- Le choix du QFU de Toussus est lié à celui d'Orly en raison des arrivées et des départs IFR.
 - Après avoir écouté l'ATIS de Toussus sur 127.475 Mhz, écouter l'ATIS d'Orly sur 126.500 Mhz.
- Se conformer à la configuration d'Orly, sauf si le sens d'atterrissement et de décollage est imposé par le vent.

Demande de mise en route :

Téléphoner à l'approche de Villacoublay au 01.45.07.32.76 et suivre les instructions.

Rappel des numéros d'Orly : 01.49.75.70.76
01.49.75.70.75
à défaut 01.49.75.65.85

Roulage :

Une fois la mise en route accordée, effectuer le roulage en auto-information sur la fréquence 120.750 Mhz.

Demande de clairance :

- Si l'approche de Villacoublay est ouverte, elle s'effectue 3 minutes avant le décollage auprès de Villacoublay Approche sur la fréquence 119.425 Mhz.
- Si l'approche de Villacoublay est fermée, trois minutes avant le départ, le pilote contacte Orly DEP sur 127.750 Mhz pour obtenir sa clairance de départ IFR. **En cas d'impossibilité d'établir un contact radio sur 127.75, le pilote appellera au numéro utilisé pour la mise en route afin d'obtenir une clairance de départ**
- **La clairance DEP n'est valable que 3 minutes, s'il n'est pas possible de décoller dans les temps, rappeler Villa Approche ou Orly DEP pour obtenir une nouvelle clairance Départ et une nouvelle heure valide.**

Décollage :

- Après avoir reçu la clairance, décollage en auto-information sur la fréquence 120.750 Mhz.
- A 1500 pieds QNH, en montée vers l'altitude et sur la trajectoire du SID transmis, contacter Villacoublay APP ou Orly DEP sur la fréquence désignée lors de la fourniture de la clairance de départ.
- Une clairance IFR de départ ne vaut pas autorisation de décollage, cette manœuvre est effectuée par l'équipage sous sa responsabilité en fonction du trafic et des conditions d'exploitation (QFU, MTO) en cours à LFPN, le respect des minima est notamment à la charge du pilote.



- ARRIVEES :

Une autorisation d'approche à l'arrivée ne vaut pas clairance d'atterrissement, il en va de même pour le respect des minima à la charge du pilote.

Si la piste en service est connue en exploitant les messages d'auto information et si l'approche finale est effectuée au même QFU, le pilote peut s'intégrer directement en longue finale.

Si la piste en service est connue en exploitant les messages d'auto information et si l'approche finale n'est pas effectuée au même QFU, le pilote doit s'intégrer en début de vent arrière.

Si la piste en service n'est pas connue, les procédures d'approches utilisables sont obligatoirement suivies d'une MVL pour effectuer une verticale afin de procéder à l'examen de l'aérodrome puis s'intégrer en début de vent arrière.

Dans tous les cas, les minimums opérationnels applicables correspondent aux valeurs publiées pour la MVL en l'absence d'ATS dans les volets de procédures IAC.

En cas d'approche interrompue, recontacter sans délai le contrôle d'approche sur la fréquence précédente.

Note : Des aéronefs en VFR peuvent évoluer dans le circuit et ne pas avoir visuel sur vous, les règles de l'air ne vous donnent pas de priorité particulière, même s'il est demandé aux pilotes VFR de vous laisser la priorité sur la piste nord.

CLOTURE DU PLAN DE VOL :

Il est impératif de clôturer le plan de vol le plus tôt possible après l'atterrissement auprès du BTIV 0810 437 837 ou 01 69 57 66 61.

Note : L'absence de nouvelle de l'équipage à l'issue de l'atterrissement entraîne systématiquement le déclenchement de phases d'alerte mettant en œuvre d'importants moyens humains et matériels pour s'assurer que l'avion est posé sans dommage (recherche par BGTA, plan SATER etc....).

REGULATION DE TRAFIC

Des mesures de régulations de trafic au départ et à l'arrivée peuvent être mises en œuvre.

ATTENTION : Le non-respect de ces consignes implique une surcharge de travail pour les approches et hypothèque la pérennité des vols IFR en auto-information. Il est donc demandé de les respecter scrupuleusement. Des infractions seront relevées dans le cas contraire pour ne pas pénaliser la majorité des usagers respectueux de ces règles.

Stéphane AQUILEIO

Adjoint au chef de la circulation aérienne