

LFKS APP/TWR
Centre Militaire de Contrôle 1C126
Base aérienne 126
N° 233 /ARM/BA126/GAA/CMC
Ventiseri-Solenzara, le 20/08/2019

LFKG PEGAASUS
Pôle Élémentaire de Gestion de l'Aérodrome
d'Alzitone Soutien des Usagers Stationnés
N°003/PEGAASUS/ADM/DSP
Ghisonaccia, le 20/08/2019

LETTRE D'ACCORD

entre

**Le Centre militaire de contrôle 1C126
de la base aérienne 126 de Ventiseri-Solenzara**

et

**Le Pôle Élémentaire de Gestion de l'Aérodrome d'Alzitone Soutien des Usagers
Stationnés exploitant délégué de l'aérodrome de Ghisonaccia-Alzitone**

Version 2.1

Relatif aux procédures de coordination et de gestion du trafic aérien de l'aérodrome de Ghisonaccia par l'organisme de contrôle Solenzara dans les espaces aériens militaires.

Applicable à compter du : 20/08/2019

Document à réviser au plus tard le : 20/08/2024

Annule et remplace le protocole d'accord du 1^{er} mars 2018.

**Le commandant de la base aérienne 126
de Ventiseri-Solenzara**


Le colonel Cyril MEUNIER
commandant la base aérienne 126
et la base de défense de Ventiseri-Solenzara

**Le Président de PEGAASUS
Exploitant délégué de l'aérodrome de
Ghisonaccia-Alzitone**


PEGAASUS
Aérodrome de Ghisonaccia Alzitone
20240 GHISONACCIA
maintenance.ghisonaccia@orange.fr
SIRET 753 310 366 00012 - APE 9499Z

CONTENU

CONTENU	2
1. ADMINISTRATION ET GESTION DU DOCUMENT	4
2.1. Fiche signalétique	4
2.2. Elaboration du document	4
2.3. Exemplaires suivis en gestion	5
2.4. Relevés des amendements et modificatifs.....	5
2. OBJET.....	6
3. CADRE GENERAL	6
4. DUREE DE VALIDITE DE LA LETTRE D'ACCORD	6
5. DEROGATIONS	6
6. PROCEDURES.....	6
ANNEXE A – CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AERODROME DE GHISONACCIA-ALZITONE.....	7
A.1. AUTORISATION D'ESCALE.....	7
A.2. UTILISATION DES ESPACES AERIENS ET RESTRICTIONS DE SURVOL	7
A.2.1. Zone réglementée LF-R65 SOLENZARA.....	7
A.2.2. Zones réglementées LF-R66 SOLENZARA.....	7
A.2.3. Zone réglementée LF-R325 SOLENZARA.....	7
A.2.4. Zone dangereuse LF-D67 SOLENZARA	7
A.2.5. Zones de SOLENZARA inactives	7
A.2.6. Restriction de survol de la BA126	8
A.3. ACTIVITES AERONAUTIQUES	8
A.4. INFORMATION AERONAUTIQUE	8
A.5. ACTIVITES MLITAIRES PARTICULIERES	9
A.6. MAITRISE DES RISQUES.....	9
ANNEXE B – PROCEDURES OPERATIONNELLES	10
B.1. Aéronefs motorisés (avions, hélicoptères, ULM, paramoteurs).....	10
B.1.2. Zones LF-R65 et/ou LF-R66 actives	10
B.1.3. Zones LF-R65 et LF-R66 non actives.....	10
B.2. Activités aéronautiques particulières.....	11
B.2.1. Vol à voile	11
B.2.2. Parachutisme	15
B.2.3. Voltige.....	18
B.2.3. Vol de drones.....	18
B.3. LIAISONS TELEPHONIQUES	20
B.3.1. Lignes téléphoniques du CMC 1C.126	20
ANNEXE C – PROCEDURES DEGRADEES	21
C.1 Panne radio.....	21
C.1.1 Panne radio du CMC 1C.126.....	21
C.1.2 Panne radio aéronef à l'arrivée à LFKG.....	21
C.2 Panne transpondeur	21

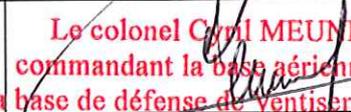
C.2.1 Panne transpondeur à l'arrivée LFKG.....	21
C.2.1 Panne transpondeur au départ LFKG	21
C.3 Panne radar de Solenzara	21
C.4 Panne liaison téléphonique.....	21

1. ADMINISTRATION ET GESTION DU DOCUMENT

2.1. Fiche signalétique

Titre du document	Lettre d'accord entre le CMC 1C.126 de Solenzara et le PEGAASUS de Ghisonaccia relative aux procédures de coordination et de gestion du trafic aérien de l'aérodrome de Ghisonaccia par l'organisme de contrôle de Solenzara dans les espaces aériens militaires.		
Références du document	N° 233 /ARM/BA126/GAA/CMC du 27 / 08 /2019 <i>Sous-traité de gestion entre la commune de Ghisonaccia et PEGAASUS du 21/10/2017 en application de l'art. L6321-3 du code des transports et de l'art. D232-3 du code de l'aviation civile.</i> <i>Arrêté du 04/07/2014 version consolidée du 21/07/14 portant sur la régularisation de la création de l'aérodrome de Ghisonaccia.</i>		
Date de mise en vigueur du document	20/08/2019		
Points de contact des responsables de la gestion de cette lettre d'accord		BA126	PEGAASUS
	Nom	CDT POLETTI Sébastien	LEMONNIER Bernard
	Fonction	Commandant en second du CMC	Président de PEGAASUS
	N° TPH	04.95.56.85.88	06.22.24.47.35
	Adresse @	cmc-solenzara.cdu.fct@intradef.gouv.fr	presidence.pegaasus.lfkg@orange.fr

2.2. Elaboration du document

BA126	Identités	Signatures
Rédacteur	CNE GATIER Alexandre Chef contrôleur du CMC 1C.126	 Chef Contrôleur du CMC 1C.126
Vérificateur	LCL AMBERG Arnaud Chef du GAA 1A126	
Approbateur	COL MEUNIER Cyril Commandant la base aérienne 126	 Le colonel Cyril MEUNIER commandant la base aérienne 126 et la base de défense de Ventiseri-Solenzara

PEGAASUS	Identités	Signatures
Rédacteur	LEMONNIER Bernard Président de PEGAASUS	 PEGAASUS Aérodrome de Ghisonaccia Alzitone 20240 GHISONACCIA maintenance.ghisonaccia@orange.fr SIRET 753 310 366 00012 - APE 9499Z
Vérificateur	SANTONI Jean Laurent Correspondant sureté/sécurité PEGAASUS	
Approbateur	LEMONNIER Bernard Président de PEGAASUS	 PEGAASUS Aérodrome de Ghisonaccia Alzitone 20240 GHISONACCIA maintenance.ghisonaccia@orange.fr SIRET 753 310 366 00012 - APE 9499Z

2.3. Exemplaires suivis en gestion

Destinataires	Nombres d'exemplaires
BA126 – VENTISERI-SOLENZARA	Version papier : 1 (CMC). Version électronique : 1 (diffusion interne BA126 et/ou armée de l'air sous la responsabilité du chef des opérations du CMC 1C126).
PEGAASUS – GHISONACCIA	Version papier : 1 Version électronique : 1 (diffusion interne sous la responsabilité du responsable de PEGAASUS).

2.4. Relevés des amendements et modificatifs

Date	Numéro	Modifications
01/06/2013	BE N°361/DEF/BA126/CDT du 21/07/2013 Version 1.0	Création du document
01/03/2018	N°32/ARM/BA126/GAA/CMC Version 2.0	Mise à jour de l'ensemble du document
20/08/2019	N° /ARM/BA126/GAA/CMC Version 2.1	Mise à jour zone de parachutage D406 & liste dirigeants PEGAASUS

2. OBJET

Le CMC 1C.126 a pour mission de fournir les services de la circulation aérienne dans les espaces aériens dont il a la responsabilité ainsi que dans la circulation d'aérodrome de Solenzara.

La position géographique de l'aérodrome de Ghisonaccia-Alzitone impose de définir les procédures de gestion du trafic aérien dans cet espace commun.

3. CADRE GENERAL

L'aérodrome de Ghisonaccia-Alzitone est agréé à usage restreint (art. D222-1 du code de l'aviation civile), de catégorie D (art. R222-5 du code de l'aviation civile), réservé aux aéronefs basés en Corse et de l'administration de l'Etat ; l'aérodrome est destiné à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance.

Il dispose également d'une convention de transfert de l'aérodrome entre l'Etat et la commune de Ghisonaccia en date du 29 décembre 2006.

4. DUREE DE VALIDITE DE LA LETTRE D'ACCORD

La présente lettre d'accord est valable un an, reconductible par tacite reconduction pour une durée maximale de cinq ans (cf. instruction 1850/DIRCAM).

Toute modification de cette lettre d'accord fera l'objet d'un amendement contresigné.

Le document pourra être dénoncé ou suspendu de façon unilatérale par la base aérienne 126 en cas de non-respect des prescriptions qu'il décrit ou des impératifs de défense nationale ou de sécurité des vols.

En cas de non-respect de la présente lettre d'accord par une des activités, l'exploitant PEGAASUS prendra les mesures nécessaires pour arrêter immédiatement cette activité et limiter l'activité aérienne aux structures non concernées jusqu'à ce que des corrections aient été apportées et acceptées par la base aérienne 126 pour lever la ou les restrictions en cours. La base aérienne 126 signifiera à l'exploitant PEGAASUS, par la voie officielle, la ou les restrictions ou interdictions qu'elle aura mises en applications.

5. DEROGATIONS

Il est admis que dans certains cas, principalement les cas d'urgence, le but de ces procédures peut être atteint plus efficacement mais avec autant de sécurité, en dérogeant provisoirement aux spécifications de la présente lettre d'accord.

Dans de tels cas, les contrôleurs du Centre militaire de contrôle de Ventiseri-Solenzara et les usagers de l'aérodrome de Ghisonaccia-Alzitone, conviendront avec précision des modalités de ces dérogations qui devront rester provisoires et respecter l'esprit de cet accord.

6. PROCEDURES

Les dispositions techniques et opérationnelles sont traitées sous formes d'annexes :

- Annexe A Conditions d'utilisation de l'aérodrome de Ghisonaccia-Alzitone
- Annexe B Procédures opérationnelles
- Annexe C Procédures dégradées

ANNEXE A – CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AERODROME DE GHISONACCIA-ALZITONE

A.1. AUTORISATION D'ESCALE

L'usage de l'aérodrome est restreint aux aéronefs basés en Corse ainsi qu'aux aéronefs d'Etat.

Dans les autres cas, le gestionnaire a informé les usagers de l'obligation de détenir une autorisation d'escale, avec un préavis de 72 heures, délivrée conformément aux directives de la DSAC-SE dans les conditions suivantes.

- pour les pilotes avec aéronef n'ayant pas effectué au moins un vol à l'arrivée et au départ de l'aérodrome dans les douze mois précédents la demande d'autorisation d'escale, l'autorisation devra être obtenue de la DSAC-SE (Délégation Corse) après consultation préalable de l'autorité militaire à la délivrance de l'autorisation précitée. La demande d'autorisation d'escale est initialement instruite par le gestionnaire en qualité de pôle unique d'accueil, ce dernier émet un avis et transmet la demande à la DSAC-SE (Délégation Corse) pour approbation. L'autorisation ainsi délivrée est adressée au gestionnaire qui la transmet au demandeur et au CMC 1C.126 de la BA126 à titre de compte-rendu ;
- pour les pilotes avec aéronef ayant effectué au moins un vol à l'arrivée et au départ de l'aérodrome dans les douze mois précédents la demande d'autorisation d'escale sur l'aérodrome, une autorisation permanente est accordée par la DSAC-SE (Délégation Corse). Après réception du préavis d'escale (72 heures), le gestionnaire collationne la demande, émet des recommandations ou un refus d'autorisation d'escale en cas de fermeture de l'aérodrome et transmet la demande à l'intéressé et au CMC 1C.126 de la BA126 à titre de compte-rendu.

Lors de la délivrance de l'autorisation, PEGAASUS informe les usagers des procédures d'utilisation, d'arrivées et de départs relatives à la plateforme aéronautique de Ghisonaccia.

L'ensemble des dispositions fait l'objet d'une information aéronautique à la charge de PEGAASUS conformément aux dispositions de l'article 10 de la convention de transfert de l'aérodrome entre l'Etat et la commune de Ghisonaccia du 26 décembre 2006.

A.2. UTILISATION DES ESPACES AERIENS ET RESTRICTIONS DE SURVOL

Les usagers de l'aérodrome de Ghisonaccia sont amenés à utiliser les espaces aériens suivants :

A.2.1. Zone réglementée LF-R65 SOLENZARA

Les usagers se conforment aux conditions d'utilisation de cet espace publié dans l'AIP France en vigueur.

A.2.2. Zones réglementées LF-R66 SOLENZARA

Les usagers se conforment aux conditions d'utilisation des zones LF-R66 A1, A2, B, C et D publiées dans l'AIP France en vigueur.

A.2.3. Zone réglementée LF-R325 SOLENZARA

Les usagers se conforment aux conditions d'utilisation de cet espace publié dans l'AIP France en vigueur.

A.2.4. Zone dangereuse LF-D67 SOLENZARA

Les usagers se conforment aux conditions d'utilisation de cet espace publié dans l'AIP France en vigueur.

A.2.5. Zones de SOLENZARA inactives

En dehors des périodes d'activité des espaces aériens de Solenzara, les usagers se conforment aux statuts des espaces aériens civils sous la responsabilité des organismes de contrôle de Bastia et d'Ajaccio (secteurs d'information de vol et TMA).

A.2.6. Restriction de survol de la BA126

PEGAASUS s'engage à s'assurer que les usagers de l'aérodrome ont connaissance des dispositions ci-après :

- **le survol de la base aérienne 126 de Solenzara est interdit en dessous de 1000 pieds sol ;**
- les aéronefs doivent être équipés de radio et utiliser la fréquence de l'aérodrome ;
- procédures décrites en annexe B du présent document.

A.3. ACTIVITES AERONAUTIQUES

Les activités aéronautiques permanentes et résidentes de l'aérodrome de Ghisonaccia-Alzitone sont effectuées sous le contrôle de l'exploitant PEGAASUS (gestionnaire) conformément à la convention de transfert de l'aérodrome entre l'Etat et la commune de Ghisonaccia et en concertation avec la base aérienne 126 sur les modalités de déroulement de ces activités.

En cas de dysfonctionnement dans le cadre d'une activité particulière, le CMC 1C.126 informera l'exploitant de la nature de l'événement de manière à ce qu'il puisse exercer ses droits vis-à-vis des usagers en qualité de gestionnaire responsable de la plateforme.

La base aérienne 126 se réserve le droit d'interdire ou de limiter le déroulement de ces activités en fonction des impératifs de défense liés à l'utilisation des zones sous la responsabilité du CMC 1C.126.

Au-delà des informations reçues par les services de l'information aéronautique pour les exercices majeurs, la base aérienne 126, dans la mesure du possible, transmettra à l'exploitant un calendrier des activités pouvant induire une gêne ou une interdiction quasi permanente de l'activité aérienne sur une période définie à partir de la plateforme de Ghisonaccia. Réciproquement, dès qu'il en a connaissance, l'exploitant informera la BA126 de son calendrier d'activités de manière à connaître à temps la compatibilité d'exercer son activité avec celle de la base aérienne (planification des stages vol moteur, vol à voile, hélicoptère, parachutisme, ULM, rassemblements, etc.).

A.4. INFORMATION AERONAUTIQUE

Toute demande de NOTAM relative aux activités aéronautiques de l'aérodrome de Ghisonaccia-Alzitone sera concertée préalablement avec l'autorité militaire. Cette demande est effectuée par l'exploitant auprès de la DSAC-SE (Délégation Corse) avec un délai fixé par l'autorité pour répondre à la saisine en cours.

NB : dans le cas où le NOTAM n'affecte pas le volume de compétence du CMC.1C.126 (surface), la demande est effectuée directement par l'exploitant auprès de la Direction du service de la navigation aérienne - Sud Est (DSNA/SE) ou le BRIA d'Ajaccio en fonction des horaires de service. L'exploitant informe le CMC 1C.126.

La mise à jour des informations aéronautiques de la plateforme LFKG sont établies par l'exploitant PEGAASUS auprès du prestataire de services d'information aéronautique de la DSNA-SE.

Un protocole d'accord entre la DSNA/SE et PEGAASUS a été établi en avril 2010 afin de garantir la maîtrise, dans les délais requis, du recueil, de la vérification, de la validation et de la transmission des données et renseignements aéronautiques relatifs à la plateforme aéronautique de Ghisonaccia-Alzitone et nécessaires à la publication de l'information aéronautique française de référence par le service de l'information aéronautique (SIA).

Le correspondant coordonnateur et informateur pour le SNA.SE est M. Roland VERAN (04.93.17.21.58), SNA-SE-mise-a-jour-AIP@aviation-civile.gouv.fr .

Les correspondants désignés en charge de la fourniture des données et renseignements aéronautiques sur l'aérodrome de Ghisonaccia sont :

- M. Bernard LEMONNIER (06.22.24..47.35), maintenance.ghisonaccia@orange.fr ;
- M. Jean Laurent SANTONI.(06.25.79.13.28), jln.santoni@gmail.com (suppléant).

Dans les autres domaines aéronautiques (convention L221-1, surveillance aérodrome, normes techniques, sûreté, etc.), le correspondant de l'exploitant de l'aérodrome de Ghisonaccia est la délégation Corse de la DSAC/SE.

A.5. ACTIVITES MILITAIRES PARTICULIERES

Les activités militaires d'entraînement au sol ou à proximité du sol relèvent de l'autorité de l'exploitant PEGAASUS ; en conséquence, ce paragraphe fait l'objet d'une lettre d'accord séparée signée entre PEGAASUS et la Base aérienne 126.

A.6. MAITRISE DES RISQUES

Au sein de PEGAASUS, un comité technique de sécurité des vols a été créé par décision de l'assemblée générale ordinaire du 8 février 2012. Il est présidé par le vice-président de PEGAASUS et est assisté des différents chefs de spécialité « pilotes » désignés dans chaque discipline, planeurs, hélicoptères, parachutisme, ULM.

Un registre des vols est mis en place, faisant apparaître nominativement et quotidiennement le directeur des vols de la plateforme de Ghisonaccia-Alzitone pour les activités avions, parachutage, hélicoptères, vol à voile et ULM combinées.

D'une manière générale, il fait état des observations et des événements ayant un impact sur la sécurité aérienne.

Ce registre est visé trimestriellement par le chef du comité technique de sécurité des vols et le Président de PEGAASUS.

NB : en cas d'évènement aérien affectant un aéronef basé à Ghisonaccia ou tout autre trafic disposant d'une autorisation d'escale (PPR) à Ghisonaccia, le CMC1C.126, nonobstant son autorité régaliennne en qualité de gestionnaire de la LFR65, s'efforcera d'informer PEGAASUS de manière à ce que ce dernier prenne les dispositions nécessaires auprès de l'utilisateur concerné et si nécessaire, informer la DSAC-SE (Délégation Corse).

ANNEXE B – PROCEDURES OPERATIONNELLES

B.1. Aéronefs motorisés (avions, hélicoptères, ULM, paramoteurs)

B.1.2. Zones LF-R65 et/ou LF-R66 actives

B.1.2.1. Conditions météorologiques

L'utilisation de l'aérodrome de Ghisonaccia en conditions de vol à vue doit être conforme à la réglementation en vigueur.

B.1.2.2. Procédure à l'arrivée

L'obtention d'une autorisation de pénétration des zones R65 et/ou R66 est obligatoire sur la fréquence SOLENZARA APP 119.900 MHz.

La pénétration de la R65 par le nord ou par le sud sera réalisée via le cheminement VFR publié. Sauf instruction contraire du contrôle aérien, l'arrivée sur l'aérodrome de Ghisonaccia aura lieu à 1500 pieds sol avant l'intégration dans le circuit de piste.

Les arrivées par l'ouest seront réalisées après contact radio préalable avec SOLENZARA APP 119.900 MHz au moins 3 minutes avant la pénétration de la zone R65.

B.1.2.3. Circuits de piste

Le terrain de Ghisonaccia étant situé sous la trajectoire de finale instrumentale de la piste 18 de Solenzara, l'entraînement en tour de piste est soumis à l'autorisation du contrôle aérien de Solenzara.

Les circuits de piste se font sur la fréquence TOUR 118.350 MHz à 1000 pieds sol maximum dans un rayon de 2.5 Nm autour du point de référence de l'aérodrome de Ghisonaccia, afin de ne pas interférer avec les arrivées sur l'aérodrome de Solenzara, les transits VFR dans la zone R65 et les aéronefs contrôlés par le CMC de Solenzara. Les transits VFR vers AW, en contact avec l'approche de Solenzara sur 119.900 MHz se font à une hauteur minimale de 1500 pieds sol. Ces transits sont informés par Solenzara de l'éventuelle activité en cours dans le circuit de piste de Ghisonaccia.

B.1.2.4. Procédure de départ

Avant la mise en route, un accord préalable doit être obtenu téléphoniquement auprès du chef de quart du CMC de Solenzara (04.95.56.85.96) en précisant l'heure prévue de décollage pour obtenir l'autorisation de pénétration dans la zone R65.

Après décollage, contacter SOLENZARA TOUR 118.350 MHz et maintenir 500 pieds sol maximum puis, sur ordre de SOLENZARA TOUR contacter SOLENZARA APP 119.900 MHz pour le transit dans la R65.

B.1.3. Zones LF-R65 et LF-R66 non actives

Les aéronefs au départ et à l'arrivée de l'aérodrome de Ghisonaccia se conforment aux indications prescrites dans la carte VAC en vigueur. A l'arrivée, la prise de contact et l'écoute de la fréquence 119.900 MHz est impérative dès le franchissement des limites de la zone R65. L'état de la zone R65 est annoncé sur la fréquence SOLENZARA APP 119.900 MHz (répondeur automatique). L'intégration dans les circuits de piste de Ghisonaccia s'effectue en auto-information sur la fréquence 118.350 MHz en prenant en compte les activités aériennes en cours annoncées sur cette même fréquence.

B.2. Activités aéronautiques particulières

B.2.1. Vol à voile

B.2.1.1. Généralités

D'une manière générale, l'activité de vol à voile ne peut s'effectuer que les week-ends et jour fériés et lorsque la zone R65 n'est pas active.

A titre exceptionnel, et en fonction de l'activité aérienne militaire planifiée en R65 pour la journée, une autorisation de vol peut être consentie au centre régional de vol à voile de Ghisonaccia (CRVVG) avec un préavis suffisant. La requête relève du dirigeant ou de l'instructeur responsable de la séance. L'autorisation ou le refus relève du chef de quart du CMC 1C.126. En cas d'autorisation, celle-ci peut être suspendue ou annulée sans préavis, en fonction de l'activité aérienne militaire réelle dans la R65 (impératifs de sécurité aérienne).

En cas de réactivation de la zone R65, les pilotes sont tenus de se conformer aux instructions de contrôle de Solenzara qui peut, en fonction de ses contraintes, suspendre toute activité véliplane. En cas d'activité véliplane résiduelle simultanée avec une activité aéronautique militaire imprévue de Solenzara, les planeurs évolueront à l'ouest du cheminement VFR publié entre Ghisonaccia Gare et Ghisonaccia Alzitone et devront annoncer leur réelle capacité à poursuivre le vol.

Les pilotes sont tenus de contacter la fréquence de SOLENZARA APP 119.900 MHz. L'intégration dans le circuit de piste s'effectue sur la fréquence de SOLENZARA TOUR 118.350 MHz. Les pilotes appliqueront les procédures décrites et veilleront à la discipline et au respect de la phraséologie des communications radiotéléphoniques.

B.2.1.2. Procédures de fonctionnement du vol à voile

B.2.1.2.1. Généralités

L'activité vol à voile est soumise à une préparation minutieuse sous l'autorité d'un directeur de séance. Ce dernier prend contact avant la séance, la veille est à privilégier, auprès du chef de quart du CMC 1C.126 afin de définir ses orientations. Il prend en compte impérativement une éventuelle activité combinée avec le vol moteur, l'ULM, le parachutage ou toute autre activité connue. Dans ce cas précis, un référent, appelé « directeur des vols » sur la plateforme de Ghisonaccia, est désigné pour coordonner l'ensemble des activités combinées. Lui seul est en contact avec le chef de quart, au sol ou en vol, pour maintenir la conduite des différentes activités.

B.2.1.2.2. Procédures de décollage

1. Après avoir obtenu l'autorisation par téléphone, le pilote remorqueur demande l'autorisation de décoller sur la fréquence TOUR 118.350 MHz.
2. Le pilote remorqueur annonce « *attelage décollé* » sur cette même fréquence.
3. L'éloignement s'effectue dans l'axe de piste 18 ou 36 jusqu'à 100 mètres sol (500 pieds QNH).
4. Le virage s'effectue vers l'ouest, quel que soit la piste en service, à une distance d'environ 1500 mètres du point de décollage, conséquence d'une montée initiale de 2 m/s en moyenne à la vitesse de 65 kts (120 km/h).

B.2.1.2.3. Tour de piste standard école

1. Après décollage, l'attelage rejoint la verticale de l'aérodrome à 300 mètres (1000 pieds) sol par un virage effectué à l'ouest des installations.
2. Le remorqueur rejoint l'étape de base 18/36 et procède au largage du câble.
3. Le remorqueur atterrit et le pilote remorqueur annonce « *piste dégagée* ».
4. Le pilote du planeur prend à son tour le contact sur la fréquence TOUR 118.350 MHz dès le largage effectué.
5. Il rejoint la branche vent-arrière située à 1 km à l'ouest de la piste à une hauteur de 300 mètres (1000 pieds) sol. En air calme et par vent faible, le planeur évolue à la vitesse de 110 km/h avec un taux de descente de 1 m/s.

6. L'étape de base débute à 200 mètres (650 pieds) sol, la vitesse de 110 km/h est maintenue jusqu'en finale avec un taux de descente de 2 m/s configuration aérofreins sortis.

7. Le dernier virage se situe à 1 km du seuil de la piste en service à une hauteur de 100 mètres (300 pieds) sol.

La durée totale d'un tour de piste de planeur est de 3 minutes en moyenne. En cas de vent fort, afin de compenser les effets de ce dernier, l'écartement du circuit de piste est réduit sans changement des paramètres de vol.

NB : la priorité dans ce cas est de faire poser le remorqueur immédiatement afin de libérer la piste pour le planeur en tour de piste.

B.2.1.2.4. Lâcher solo en ZPA suivi d'un tour de piste

1. Après décollage, l'attelage rejoint la zone dite « zone de perte d'altitude (ZPA) », cercle de 500 mètres de diamètre centré à la verticale du village de Ghisonaccia-Gare, et poursuit la montée jusqu'à 2400 pieds ou 800 mètres sol dans cette zone.

2. Le largage s'effectue en ZPA, le pilote remorqueur fait une annonce sur la fréquence TOUR.

3. Le remorqueur rejoint l'étape de base 18/36 et procède au largage du câble.

4. Le remorqueur atterrit et le pilote remorqueur annonce « *piste dégagée* ».

5. Le pilote du planeur prend à son tour le contact sur la fréquence TOUR 118.350 MHz dès que le largage est effectué et rejoint le tour de piste 18/36 après une éventuelle évolution en ZPA dans laquelle le départ s'effectue vers 400 mètres (1200 pieds) sol, au plus tard.

6. La poursuite du vol pour l'atterrissage est identique aux descriptions 5, 6 et 7 du paragraphe « tour de piste standard école ».

B.2.1.2.5. Départ vol en campagne en vue de quitter la R65

Option 1 : « LUGO DI NAZZA »

1. Le vol s'opère en éloignement en local du terrain finesse 20, avec un taux de montée de 2 m/s et une vitesse horizontale de 33 m/s (65 kts – 120 km/h).

2. L'attelage rejoint Saint-Antoine, en effectuant éventuellement un 360° pour atteindre une hauteur de 1500 pieds QNH (480 mètres QFE).

3. L'attelage continue son ascension vers le village de Lugo-di-Nazza situé à 3 km pour atteindre l'altitude de 2600 pieds QNH (860 mètres QFE). Le village est à 8 km du terrain (soit 400+250 = 650 mètres finesse 20). Cependant, le village de Lugo-di-Nazza est à environ 600 mètres d'altitude. Le planeur sur le relief devra se trouver à une hauteur d'au moins 100 mètres sol pour voler en sécurité, soit 700 mètres QNH.

4. Dans ce cas, l'attelage met environ 6 à 7 minutes pour atteindre ce point.

5. L'avion remorqueur met environ 4 minutes pour larguer le câble et se poser.

6. La ZPA devra être contournée si elle est occupée par un autre planeur.

Option 2 : « PRUNELLI-DI-FIUMORBO »

1. Le vol s'opère en éloignement en local du terrain finesse 20, avec un taux de montée de 2 m/s et une vitesse horizontale de 33 m/s (65 kts – 120 km/h).

2. Après décollage, l'attelage poursuit sa montée directement vers le village de Prunelli-di-Fiumorbo. Ce dernier est situé à 500 mètres d'altitude et à 8 km de l'aérodrome de Ghisonaccia.

3. Le temps de vol pour rejoindre ce point significatif est d'environ 4 minutes en atteignant l'altitude de 100 mètres au minimum, avant de rejoindre le village.

4. Le vol autonome du planeur, après largage, s'effectue en exploitant les ascendances thermiques. En général, la base des nuages s'élève avec le relief, le planeur doit toutefois maintenir une finesse 20 du terrain de Ghisonaccia. Au plus haut, le planeur atteindra l'altitude de 2000 à 2200 mètres sur les crêtes délimitant la R65 à l'ouest. Le vol au-dessus du relief s'effectue à une hauteur minimum de 100 mètres sol. En cas de vent fort d'ouest avec un effet dit « onde de Foehn », l'ascension sans équipement d'oxygène sera limitée au FL115 et au FL195 avec cet équipement. Cet effet d'onde existe le plus souvent entre novembre et avril.

Le retour au terrain est assuré en gardant une finesse 20. Cette finesse est tenue en gardant le plan du relief majoré de 100 mètres au-dessus du sol.



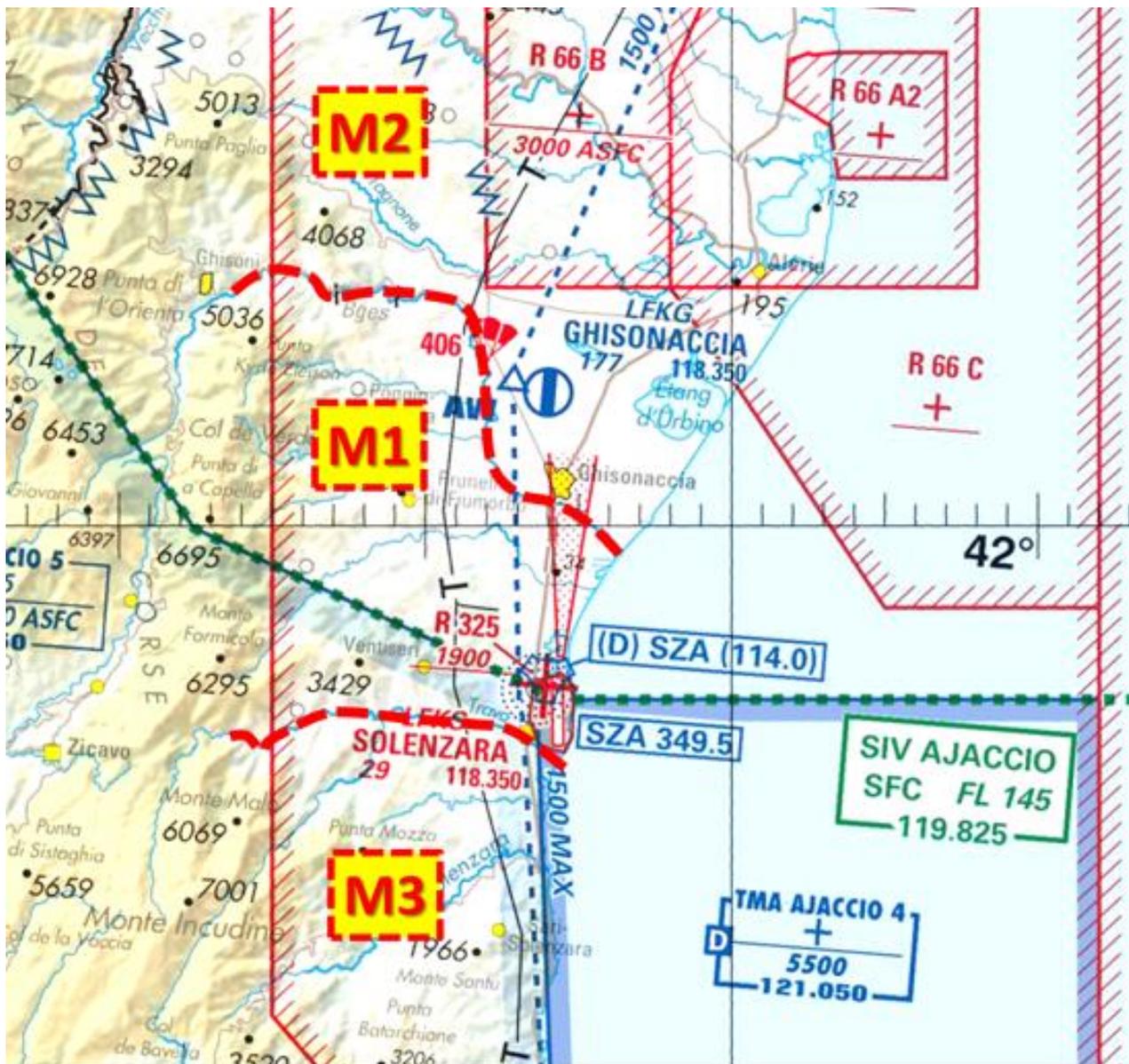
B.2.1.2.6. Procédure de vol à voile dans la R65

Trois secteurs de travail (M1, M2 et M3) définis suivant le plan ci-après sur le flan Est du massif montagneux de la plaine orientale, constituent des secteurs privilégiés pour l'apprentissage du vol des planeurs du CRVVG. Elles permettent ainsi, en toute sécurité, la mise en pratique des techniques de vol en région montagneuse.

Dans les limites de la R65 (active ou non), les évolutions se font sur la fréquence TOUR 118.350 MHz jusqu'à l'intégration dans le circuit d'aérodrome.

Les procédures radio devront être strictement limitées au besoin des pilotes conformément à la réglementation en vigueur et aux directives particulières émises par la Fédération française de vol à voile.

Les limites géographiques de ces trois secteurs sont matérialisées sur la carte suivante :



B.2.2. Parachutisme

L'activité parachutisme de l'aérodrome de Ghisonaccia se déroule dans la zone de parachutage n°406 (ref. AIP France) dont les caractéristiques sont :

Identification	Parachutage GHISONACCIA-ALZITONE N°406
Limites latérales	42°02'55"N - 009°24'07"E
Limites verticales	SFC – FL120
Horaires	MON-FRI : SR-SS
Organisme et conditions de pénétration	Autres HOR et niveaux au-dessus du FL120 sont annoncés par NOTAM. Activité réelle connue de SOLENZARA TWR.

Deux types d'activités :

- Le parachutisme sportif associatif « Costa Serena parachutisme » à partir d'aéronefs non basés (Pilatus Porter PC 6, Cessna Caravan ou Twin Otter).
- Le parachutisme en tandem (Corse Parachutisme Tandem), à partir d'un aéronef basé (Cessna 206G) ou d'aéronefs non basés (Pilatus Porter PC 6, Cessna Caravan ou Twin Otter), activité saisonnière commerciale disposant d'un contrat de fonctionnement auprès de PEGAASUS du 15 juin au 30 septembre de chaque année.

Procédure :

Après la phase de montée, l'aéronef contacte obligatoirement l'approche de SOLENZARA sur la fréquence 119.900 MHz afin d'annoncer les largages et le retour au sol de tous les parachutistes. Le largage reste soumis à l'accord de l'organisme de contrôle SOLENZARA.

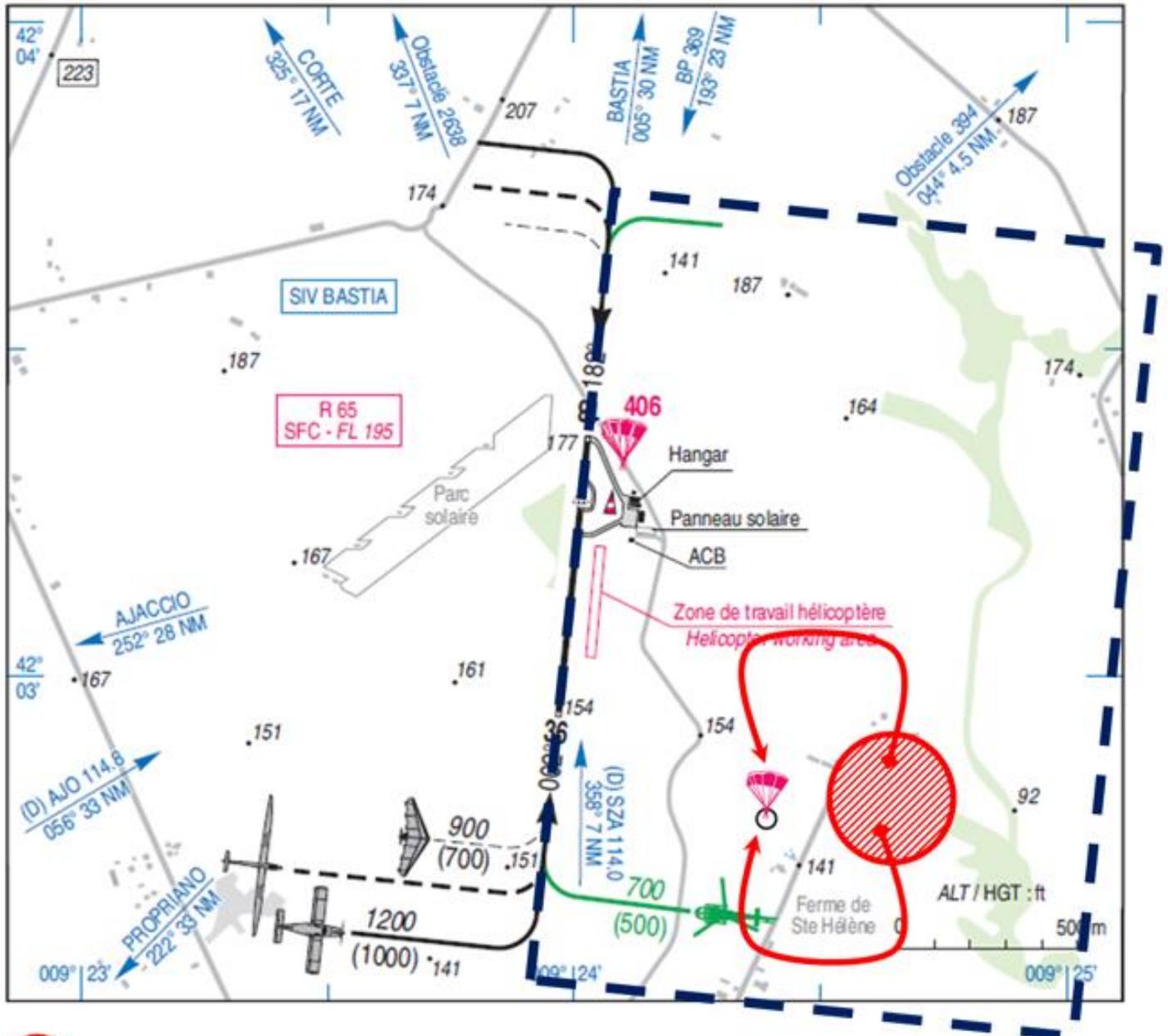
Combinaison des activités :

Une activité de parachutage combinée avec une activité vol moteur, vol à voile et ULM a été consentie avec une certaine réserve par le gestionnaire PEGAASUS conformément à la décision N°4/2012 du 24 juillet 2012 dont les mesures en réduction du risque sont :

- la loi du grand-père qui prévaut sur l'aérodrome de Ghisonaccia-Alzitone, tant que le PEGAASUS exercera son droit de jouissance en qualité de gestionnaire au travers d'une délégation de service public, pour favoriser et prioriser l'activité de vol moteur et de vol à voile des usagers stationnés ;
- avant d'entreprendre un vol, le responsable de la structure de parachutisme veillera à coordonner son activité avec le chef pilotes de l'aéroclub et le chef pilotes du CRVVG ou leurs représentants, afin qu'il n'y ait ni interférence no conflit dans l'exécution des vols ;
- si nécessaire, les commandants de bord des différents aéronefs veilleront à clarifier les évolutions de chacun d'entre eux au travers d'un briefing avant vol. Cette action est obligatoire s'il s'agit d'un vol pour un pilote peu expérimenté ;

- aucun vol de « lâché solo » décidé par un instructeur de vol moteur, vol à voile ou ULM ne peut être combiné avec l'activité de parachutisme ;
- lorsque la zone R65 est active, les pilotes sont soumis aux autorisations de contrôle du CMC 1C.126. Le directeur des vols désigné de la plateforme de Ghisonaccia se mettra en relation avec le chef de quart du CMC 1C.126 pour définir la manière d'opérer les activités simultanées ;
- respect des procédures radio et de phraséologie en vigueur ;
- lorsque la zone R65 n'est pas active, les pilotes veilleront à assurer les communications radio en auto-information d'une manière claire et concise sur la fréquence ZARA TWR 118.350 MHz afin de permettre un bon déroulement des activités aériennes. Le directeur des vols désigné sur la plateforme de Ghisonaccia pourra à tout instant, et à partir du « starter sol » ou en vol, prendre les dispositions nécessaires pour maintenir un niveau de sécurité des vols satisfaisant ;
- un gabarit dans lequel la combinaison des activités parachutisme en tandem, vol moteur (avion et hélicoptères), vol à voile, et ULM **basés exclusivement à Ghisonaccia**, a été réalisé et mis à l'épreuve depuis 2012.

NB : en cas d'activation de la zone de parachutage 406 avec sauts à ouverture automatique (SOA), la combinaison des activités parachutage avec d'autres disciplines n'est pas permise, excepté l'activité drone sur son poste de travail.



Zone d'intégration (< 1200 ft AGL)



Zone d'ouverture et d'évolution sous voile après 40 sec. de chute libre (4000 ft à 1200 ft AGL)



Circuit d'arrivée parachutage

B.2.3. Voltige

L'activité de voltige liée à l'aérodrome de Ghisonaccia est référencée dans l'AIP France selon les éléments suivants :

Identification	Voltige GHISONACCIA-ALZITONE Aérodrome N°7002
Limites latérales	ARP 42°03'16"N - 009°24'01"E Axe 005°/185° de 1.5 NM de longueur centré sur l'ARP.
Limites verticales	<u>3500 FT AMSL</u> <u>1650 FT AMSL</u>
Horaires	SR-SS hors des HOR activation LF-R65 SOLENZARA ou sur demande auprès Chef de quart CMC 1C.126.
Organisme et conditions de pénétration	Réservé aux pilotes titulaires d'une autorisation « voltige » inscrite sur la licence de navigant et autorisé par le gestionnaire PEGAASUS. FREQ. A/A : SOLENZARA TWR 118.350 MHZ.

Les débuts et fins d'activité voltige doivent être annoncés sur la fréquence TWR 118.350 MHZ. Cette fréquence doit être maintenue en écoute durant toute l'activité de voltige. Le CMC 1C.126 se réserve le droit d'interrompre cette activité en fonction des impératifs opérationnels et de sécurité aérienne.

La voltige est en principe interdite durant les périodes d'activation de la zone R65 SOLENZARA, cependant, durant des créneaux ponctuels, une autorisation de vol peut être demandée auprès du chef de quart du CMC 1C.126, par téléphone ou via la fréquence SOLENZARA APP 119.900 MHZ. En cas d'acceptation, cette autorisation peut être suspendue ou annulée sans préavis en fonction de l'activité réelle dans la zone R65.

B.2.3. Vol de drones

Les vols de drones sont autorisés en LFR65 dans la mesure où l'opérateur concerné a obtenu un accord préalable délivré par le CMC 1C.126 de la base aérienne (cf. LOA entre la (les) société(s) mettant en œuvre les drones et le CMC Solenzara).

Cependant, l'exécution des vols de drones aux abords et sur la plateforme de Ghisonaccia, est soumise à une autorisation préalable de l'exploitant PEGAASUS.

La société « AIRBORNE CONCEPT » est la seule structure à disposer d'un accord avec l'exploitant PEGAASUS pour opérer sur son emplacement dans les conditions décrites dans le premier alinéa du paragraphe supra. L'activité se déroule dans les conditions suivantes :

Identification	Drones GHISONACCIA-ALZITONE
Implantation	Emprise aéroportuaire de GHISONACCIA-ALZITONE

Limites latérales	Carré de 50 x 50 M à l'Est de la ligne haute tension Pointe NW : transformateur électrique Pointe NE : limite Sud parking visiteurs
Limites verticales	<u>170 FT AMSL</u> SURFACE
Horaires	SR-SS
Organisme et conditions d'activité	Lettre d'accord préalable du CMC 1C.126 Lettre d'accord préalable entre l'opérateur et PEGAASUS Préavis par téléphone avant vol au Chef de quart CMC 1C.126 Veille radio permanente : SOLENZARA TWR 118.350 MHZ



B.3. LIAISONS TELEPHONIQUES

B.3.1. Lignes téléphoniques du CMC 1C.126

Lignes enregistrées à usage strictement aéronautique	
Chef de quart	04.95.56.85.96
Approche	04.95.56.86.94
Tour	04.95.56.86.15
Lignes à usage secours (non enregistrées)	
Secours APP	04.95.57.84.45
Secours TWR	04.95.39.67.99
Standard BA126	04.95.56.84.84

B.3.2. Lignes téléphoniques de l'exploitant PEGAASUS

Lignes enregistrées à usage strictement aéronautique	
Président	06.22.24.47.35
Référent sureté & sécurité	06.25.79.13.28
Directeur des vols	06.09.84.19.16
Aéroclub (avions vol moteur)	06.11.69.28.60
CRVVG (vol à voile)	06.71.23.36.49
CMAT (structure hélicoptères)	06.22.24.47.35
ULM	06.03.16.68.97
Parachutisme sportif	06.09.84.19.16
Corse Parachutisme Tandem	06.82.38.83.32
Drones (Airborne Concept)	06.21.54.68.40

ANNEXE C – PROCEDURES DEGRADEES

C.1 Panne radio

C.1.1 Panne radio du CMC 1C.126

Si le contact radio est impossible sur 118.350 Mhz à la mise en route, faire un essai sur 119.900 Mhz.

Cet ici un cas particulier car le pilote doit contacter le CMC par téléphone avant le vol.
--

C.1.2 Panne radio aéronef à l'arrivée à LFKG

C1.2.1. Panne radio en émission

Lorsque la LF-R65 est active, le posé Ghisonaccia est **toléré**, afficher 7600 au transpondeur, **contourner les LF-R66A1, LF-R66A2, LF-R66B, et LF-R66C**, et suivre de préférence le cheminement VFR publié à 1500ft QNH.

C.1.2.2. Panne radio totale

Privilégier l'atterrissage sur un aérodrome non contrôlé sans contact radio obligatoire selon les conditions météo. Sinon, suivre **impérativement** le cheminement VFR publié à 1500ft QNH, 7600 au transpondeur, appeler si possible par téléphone portable l'approche de Solenzara.

C.2 Panne transpondeur

C.2.1 Panne transpondeur à l'arrivée LFKG

Se conformer aux instructions du contrôle, une attente peut être imposée, suivre de préférence le cheminement VFR publié à 1500ft QNH.

C.2.1 Panne transpondeur au départ LFKG

Cette situation peut être autorisée. Briefing obligatoire avec le chef de quart de Solenzara par téléphone afin de convenir d'un horaire de décollage ainsi qu'un cheminement et une altitude compatible avec l'activité en LF-R65.

C.3 Panne radar de Solenzara

Se conformer aux instructions du contrôle, une attente peut être imposée, suivre de préférence le cheminement VFR publié à 1500ft QNH.

C.4 Panne liaison téléphonique

Si le contact téléphonique est impossible au 04.95.56.85.96, appeler le téléphone portable du chef de quart de permanence de Solenzara au 06.22.01.23.87.