



Heli-Lausanne Refresher 2020

SOMMAIRE

- 1. Informations générales administratives 2021**
2. . INTENTIONNALLY LEFT BLANK
3. . INTENTIONNALLY LEFT BLANK
4. . INTENTIONNALLY LEFT BLANK
- 5. Routes helico LSGL – bruit et nuisances**
- 6. Directives de sécurité - Rappel**
- 7. Procédures LSGL, Sécurité , Powerflarm - Rappel**
- 8. EC 120 – messages VEMD**
- 9. Support GPS et Camera personnels – ventouses**
- 10. Fréquences - rappel**

INTENTIONNALLY LEFT BLANK

*Voir avec Heli-Lausanne pour conditions location , détails
assurances , franchises et réductions*

NOUS PREPARONS LES HELICOPTERES SUR LA BASE DU PLANNING DE RESERVATION



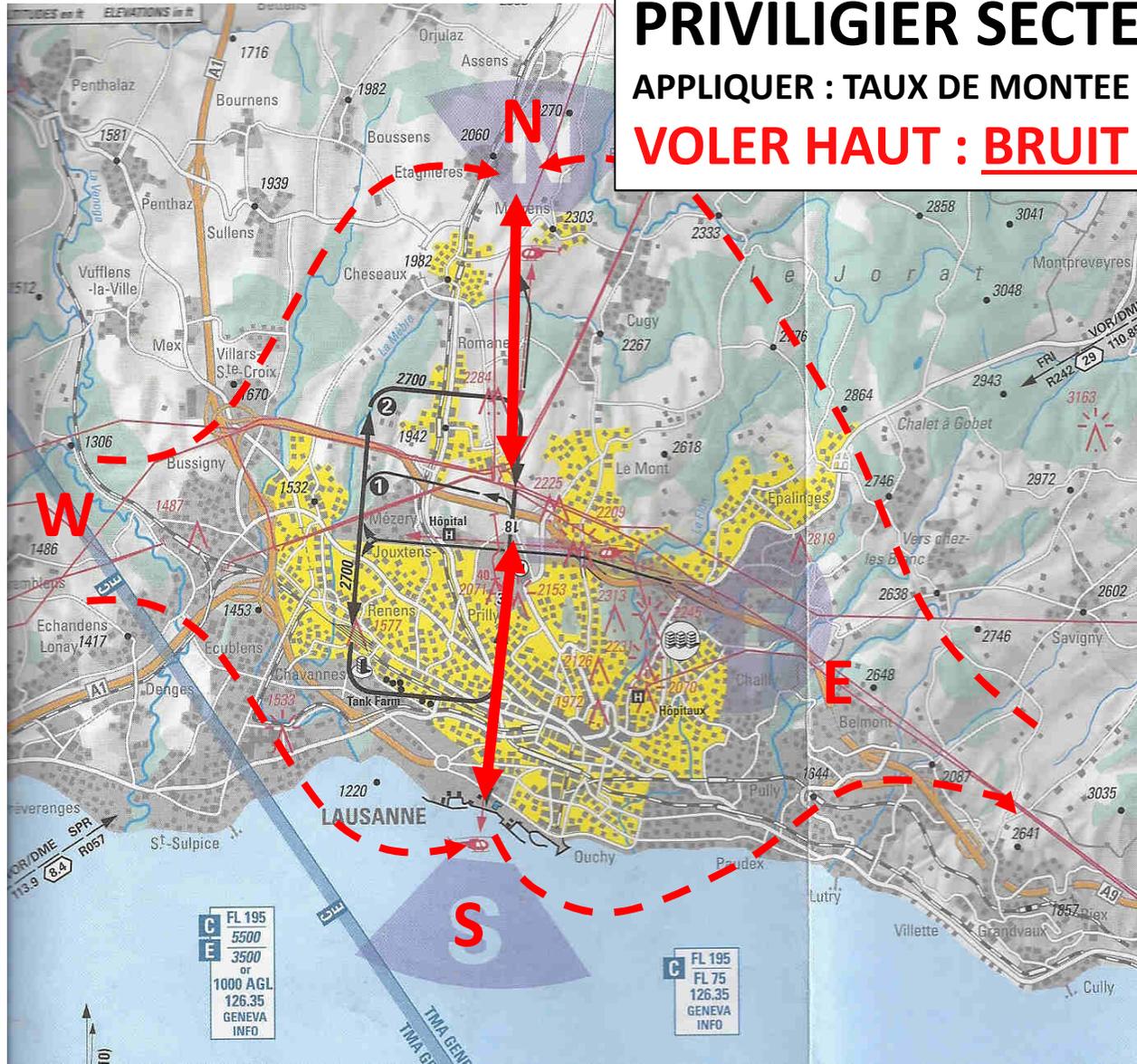
**MENTIONNEZ LA QUANTITÉ DE FUEL SUR LA RESERVATION SVP !
Informer nous en cas d'annulation , de réservation last minute le WE ou de retard !**

ROUTES HELICO – LSGL NUISANCES

PRIVILIGIER SECTEUR NORD

APPLIQUER : TAUX DE MONTEE POSSIBLE MAX

VOLER HAUT : BRUIT ET SECURITE



ROUTES HELICO – APP 18 / DPT 36

ZONES SENSIBLES
AU BRUIT / N

MORRENS



CHESEAUX

Trajectoire départ et arrivée

- Verticale pylone électrique
- Hangar agricole

HELILAUSANNE
Année n° 1699



2 - LSGL - RAPPEL

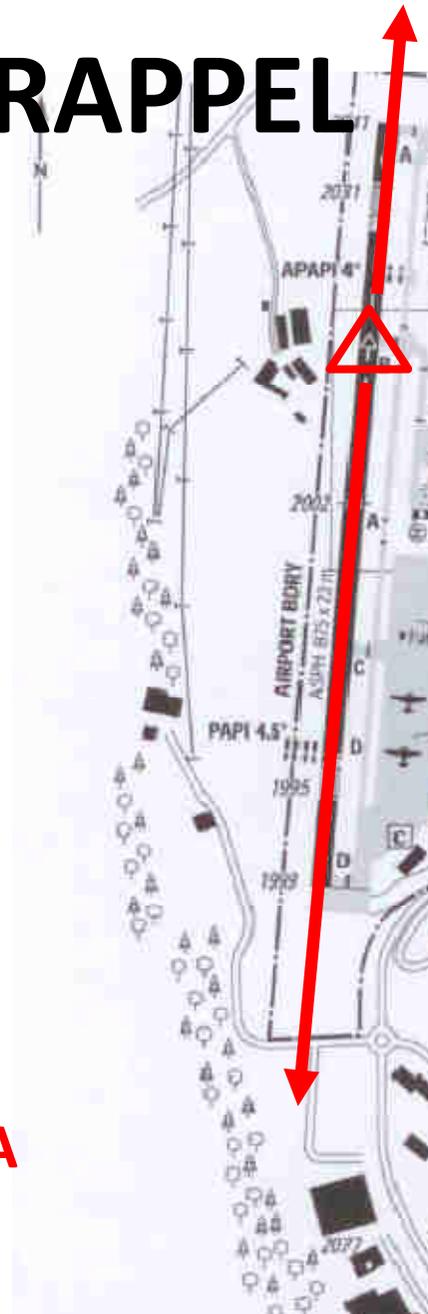
via H / FATO

Message Radio:

«HELI-XYZ
HELIPAD N°X
AIR TAXI POUR LA
FATO 18/36 »

Survol interdit:

- Bâtiments / REGA
- aéronefs



DIRECTIVE DE SECURITE N° 12

RAPPEL PROCEDURE ENTREE EN PISTE

En complément à la directive N° 11 pour éviter toute intrusion sur la piste en usage avec trafic en courte finale

Avant d'entrer en piste, vous devez vous **ARRÊTER** avant la ligne d'arrêt et vous assurer qu'aucun avion n'est en finale

Vous devez ensuite vous annoncer "hélicoptère HB-ZXY RENTRE EN PISTE ET S'ALIGNÉ FATO 18/36".

Arrêt immédiat si un avion s'annonce en courte finale !

Confirmer visuellement qu'aucun trafic ne se trouve en finale. Pour plus de facilité, posez-vous sur la taxiway !

Ensuite et seulement si vous êtes sûr à 100% , déplacer vous sur la FATO pour décoller !

MEFIEZ-VOUS !!!

Certains avions ont des vitesses d'approches bien supérieures aux vitesses des avions écoles locaux (PC12, voilign, jets) . Leur indicatif ne dit rien sur leur vitesse d'approche !

Si vous avez le moindre doute sur un trafic en finale, posez-vous et attendez ! Quelques secondes d'attente ne vont pas changer votre vol , mais garantir plus de sécurité !

Soyez très prudent lors de journées à fort trafic: samedi matin par beau temps, fin d'après-midi , p.ex

Avant de vous déplacer vers la FATO, écoutez les annonces du trafic : vous n'aurez pas le temps de vous déplacer et vous aligner pour décoller si un avion est en base ou en longue finale: anticipez le trafic !

IMPORTANT:

COMMUNIQUER FORT ET CLAIR VOS INTENTIONS

Régler le volume de la radio sur "fort" pour être sûr de ne rien manquer (quel test).

ECOUTER FREQUENCY → TRAFIC !



**AVION EN FINALE ou ALIGNE PRÊT AU DEPART =
DEFENSE D'ENTRER SUR LA PISTE !**

Si vous avez le moindre doute sur un trafic en finale,
posez-vous et attendez !

COMMUNIQUER FORT ET CLAIR VOS INTENTIONS
Régler le volume de la radio sur "fort" pour être sûr
de ne rien manquer (squel test)

Lorsque vous êtes dans une zone à forte densité de
trafic ou en cas de doute, n'hésitez pas à demander
confirmation de position et intentions aux autres
pilotes . Mieux vaut demander deux fois qu'une !

Adoptez dans la mesure du possible des
trajectoires et hauteurs de vol différentes
de celles des avions (hauteur voltes, axes décalés,
circuits plus larges, etc...). Ceci
limitera les trajectoires conflictuelles.

DIRECTIVE DE SECURITE N° 20 - RAPPEL DIRECTIVE 12

RAPPEL PROCEDURE ENTREE EN PISTE

En complément à la directive N° 11 et 13 pour éviter toute intrusion sur la piste en usage avec
trafic en courte finale ou lorsque l'un avion est aligné au seuil de piste

Avant d'entrer en piste, vous devez vous **ARRÊTER** avant la ligne d'arrêt et vous assurer
qu'aucun avion n'est en finale ou aligné prêt au départ

Vous devez ensuite vous annoncer "hélicoptère HB-ZXY RENTRÉ EN PISTE ET S'ALIGNE FATO
18/36"

Arrêt immédiat si un avion s'annonce en finale ou est aligné sur le seuil de piste 18 ou 36 !

**AVION EN FINALE ou ALIGNE PRÊT AU DEPART =
DEFENSE D'ENTRER SUR LA PISTE !**

Confirmer visuellement qu'aucun trafic ne se trouve en finale ou aligné. Pour plus de facilité,
posez-vous sur la taxiway !

Ensuite et seulement si vous êtes sûr à 100% , déplacer - vous sur la FATO pour décoller !

MEFIEZ-VOUS !!!

Certains avions ont des vitesses d'approches bien supérieures aux vitesses des avions écoles
locaux (PC12, voltige, jets) . Leur indicatif ne dit rien sur leur vitesse d'approche !

Si vous avez le moindre doute sur un trafic en finale ou si un avion va décoller, posez-vous et
attendez ! Quelques secondes d'attente ne vont pas changer votre vue , mais garantir plus de
sécurité !

Soyez très prudent lors de journées à fort trafic: samedi matin par beau temps, fin d'après-midi.
Avant de vous déplacer vers la FATD, écoutez les annonces du trafic : vous n'aurez pas le temps
de vous déplacer et vous aligner pour décoller si un avion est en base ou en longue finale :
anticipiez le trafic !

IMPORTANT:

COMMUNIQUER FORT ET CLAIR VOS INTENTIONS
AU BESOIN DEMANDER CONFIRMATION:

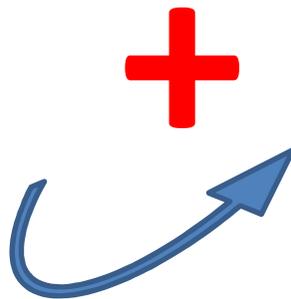
Régler le volume de la radio sur "fort" pour être sûr de ne rien manquer:
(squel test)

SECURITE AU SOL



ET EN VOL

(Powerflarm)



DIRECTIVE DE SECURITE N° 18

En complément aux directives ci-dessous

DIRECTIVE DE SECURITE 6: **TRAJECTOIRES CONFLICTUELLES AVIONS/HELICOPTRES EN APPROCHE LSGL**
DIRECTIVE DE SECURITE N° 12 : **HAUT PPEL PROCEDURE ENTREE EN PISTE**
DIRECTIVE DE SECURITE N° 13 : **"VOIR ET ETRE VU"**

Nous vous rappelons les principes de sécurité suivants:

Les Power Flarms installés dans les hélicoptères ne garantissent pas la détection absolue des tous les aéronefs, loin s'en faut ! (Il existe encore des aéronefs non équipés de transpondeurs, des transpondeurs non enclenchés et la précision des Power Flarm est relative en azimut, etc...). Les Power Flarms sont des aides à la surveillance utiles, mais il appartient au pilote d'observer en permanence l'espace aérien afin de détecter à temps les trajectoires conflictuelles.

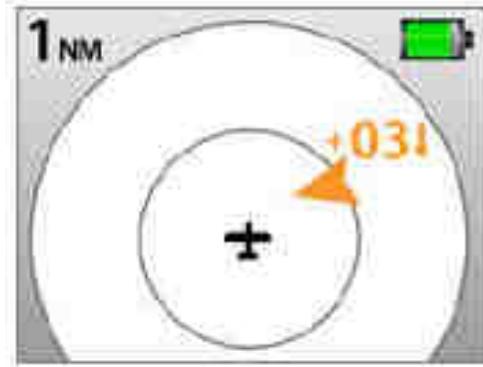
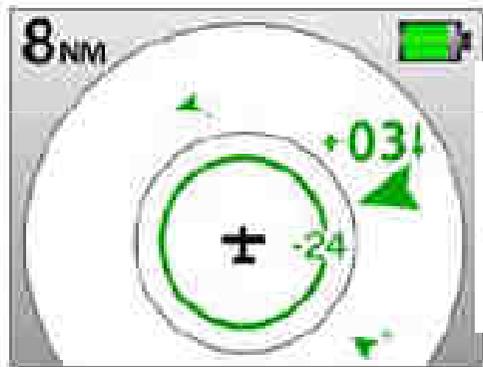
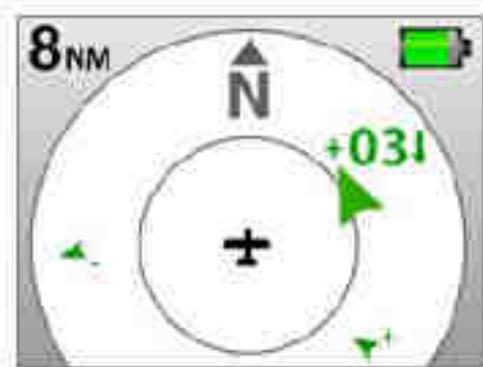
Il est important d'être le plus visible possible des autres usagers. Enclenchez tous les feux disponibles en permanence : feux de position, anti-collision, phares d'atterrissage, (nous avons installés des feux LED à cet effet)

Lorsque vous approchez d'une zone à forte densité de trafic (aérodrome LSGL, p ex I) ou en cas de doute, n'hésitez pas à demander confirmation des autres pilotes qu'ils vous aient bien en vue ou de préciser leur position si vous n'avez pas de contact visuel. Mieux vaut demander deux fois qu'une !

Adoptez dans la mesure du possible des trajectoires et hauteurs de vol différentes de celles des avions (hauteur voiles, axes décalés, circuits plus larges, etc...). Ceci limitera les trajectoires conflictuelles.

Restez vigilants !!!

POWERFLARM



PRESSER :
ON/OFF

TOURNER :
ECHELLE



The distance to Mode C/S targets is estimated based on received signal strength and may be inaccurate. Do not rely on a Mode-C/S target being at the exact distance indicated. Always maintain lookout.



EC120 – VEMD CHECK **AVANT** START

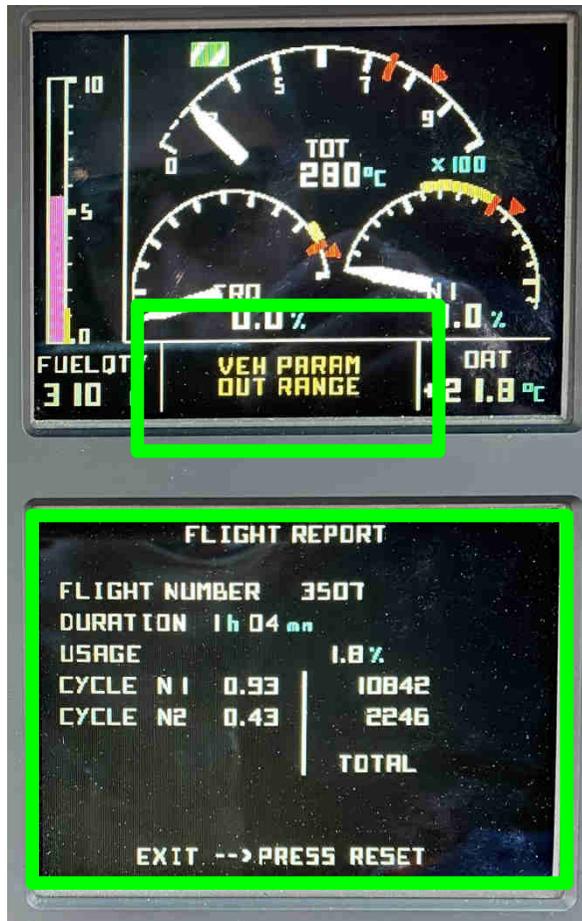


NORMAL
VOUS POUVEZ METTRE EN
ROUTE LA TURBINE



PAS NORMAL / OVERLIMIT DETECTED
LORS DU VOL PRECEDENT
PAS DE START AVANT OK de HL (maintenance)

EC120 – VEMD CHECK APRES VOL



NORMAL

No action required
Clôture vol et techlog



PAS NORMAL / OVERLIMIT DETECTED

Maintenance action required
-> info immédiate HL

SUPPORTS GPS / CAMERAS

La fixation de matériel type GPS ou camera GO PRO par ventouse sur les plexis n'est plus acceptée.



Utilisez soit un support personnel, soit un support déjà installé dans l'hélicoptère.



HELI-LAUSANNE – MINIMAS VFR

LES MINIMAS DE PORTÉE VISUELLE SUIVANTS SONT
DEMANDÉS POUR LES **VOLS PRIVÉS / CHARTER** :

VISIBILITE MINIMALE ANNONCEE PAR PREVISIONS:

Espace G : 5 km - pas d'exception ! (application règle générale)

Espaces C/D/E : 5 km ou 8 km selon altitude de vol (10'000ft)

Planification vol VFR On TOP : interdit

DISTANCES AUX NUAGES **SUR TOUTE LA ROUTE** :

Espaces C/D/E/G

Verticale : 300 m (+ distance aux obstacles/sol) => **plafond minimum 450 m**

Horizontale : 1'500 m

DIVERS - RAPPEL FREQUENCES

FREQUENCES LSGL

AFIS	->	123.205
ATIS	->	118.830

SION CTR ET TMA : français à nouveau admis

LA CHAUX-DE-FOND CTR : français admis

Payerne : français admis

Fréquences Montagne / MOU

CH	->	130.355
FR et IT	->	130.000

- **TESTEZ LE SQUELCH POUR AJUSTER LE VOLUME SUR FORT !**
- **SILENCE SUR LA FREQUENCE : EST-CE NORMAL ??**
- **ANNONCEZ-VOUS A L'AVANCE ET ECOUTEZ LES AUTRES MESSAGES !**

& last but not least ...

**UN TRES GRAND MERCI À VOUS TOUS POUR VOTRE
SOUTIEN ET VOTRE FIDELITÉ TOUT AU LONG DE CETTE
ANNEE SI PARTICULIÈRE.**

**NOUS ESPERONS VOUS REVOIR TRÈS VITE ET EN PLEINE
FORME POUR 2021 !**

Toute l'équipe d'Heli-**Lausanne** vous souhaitent d'ores et déjà de passer de belles fêtes de fin d'année et vous transmet ses meilleurs vœux pour 2021