

Europa Gap Fly-In, June 14-16, 2019 - Landing instructions

Here are some useful information which are not mentioned on the Gap-Tallard visual approach chart (VAC) :

- On arrival, do not place your radio call too early, as due to terrain the tower will not hear you. Call just when arriving at the N,E or S reporting points, at the altitude indicated on the VAC.
 - Do not fly over the airfield as there is a continuous parachuting activity. Parachutists normally land west of the main runway.
 - Runway 20 is in use most of the time, even if there is a northerly wind, as long as it is less than 10 knots.
 - Aircraft usually land on the hard, but you may land on the grass east on the main runway. Vacate the grass and cross the hard runway in front of the TWR.
 - The information broadcasted on the ATIS may not be up to date. So do not hesitate to ask for a wind check. Runway 20 slopes down slightly, and landing with a tailwind will not help! With the monowheel, directional control may be difficult under these conditions. In this case, ask for landing 02.
 - Even when runway 20 is in use, glider tow and parachuting planes land on 02 grass. Gliders may land in both directions, on the grass. Helicopters may land on the taxiway, or anywhere else. So listen and watch for traffic!
 - Outside ATS hours (see VAC) you are in air to air communication.
 - Parking: Europas will be parked together on the grass in the "sierra west" area. CAUTION: due to drainage ditches, this area is not suitable for taxiing with the engine running as there is a high risk of a prop strike. STOP ON THE HARD, SHUT DOWN YOUR ENGINE AND PULL YOUR AIRCRAFT ON THE GRASS BY HAND. Volunteers will be there to help you.
- But you should not be afraid! Gap is not a difficult airfield and you will be warmly welcomed!

To download the VAC:

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dvd/eAIP_23_MAY_2019/Atlas-VAC/PDF_AIPparSSection/VAC/AD/AD-2.LFNA.pdf

Fuel: AVGAS UL91, AVGAS 100LL

Europa Gap Fly-In, 14-16 Juin 2019 - Consignes pour l'atterrissage

Quelques infos utiles sur certaines particularités de Gap Tallard qui ne figurent pas sur la carte VAC:

Ne pas appeler à la radio trop tôt car, masqué par le relief, on ne vous entendra pas. Appeler juste avant d'arriver sur votre point d'entrée N, E ou S, à l'altitude indiquée sur la carte VAC. Ne pas faire de verticale terrain en raison des parachutages quasi continus. Les parachutistes se posent à l'ouest de la piste principale. La 20 est le plus souvent la piste en service, même s'il y a une petite composante de vent nord. La piste principale en dur est préférée pour les avions mais vous pouvez aussi poser sur l'herbe. Sortir de la piste en herbe en traversant la piste principale au droit de la TWR.

Les infos de l'ATIS n'étant pas toujours très récentes, il ne faut pas hésiter à demander le dernier vent au sol. La piste 20, en légère descente, est particulièrement roulante avec du vent arrière et, avec le monowheel, le contrôle directionnel peut être délicat dans ces conditions. Donc s'il y a une composante de vent nord qui vous paraît excessive, demander la 02.

Les avions remorqueurs et parachutistes se posent en 02, donc en contre QFU sur l'herbe. Les planeurs se posent sur l'herbe à l'est de la mini piste, souvent dans les 2 sens. Les hélicos décollent et se posent le plus souvent sur le taxiway à l'ouest. Il faut impérativement regarder dehors et bien écouter le trafic radio!!

Auto info en dehors des horaires ATS

Parking: les Europa seront parkés ensemble sur l'herbe dans la zone "Sierra ouest". ATTENTION: en raison de la présence de drains dans cette zone, il est interdit d'y pénétrer au moteur pour éviter le risque de choc hélice. Donc ARRETEZ VOTRE MOTEUR SUR LE TAXIWAY ET TIREZ VOTRE AVION SUR L'HERBE A LA MAIN.

Des bénévoles seront présent pour vous aider.

Mais tout cela ne doit pas vous effrayer, Gap n'est pas un terrain difficile et l'accueil est toujours très sympathique.

Remi Guerner