

## Amboise et Sorigny (novembre 2021)

Nous allons fréquemment faire des tours de piste à Amboise ou Sorigny, qui sont très proches de la CTR de Tours, ce qui implique de prendre certaines précautions.

**Rappel** : le club demande que les **touch and go** sur piste de longueur **inférieure à 1200 m** soient effectués **avec un instructeur** (cf. site du TAC/espace membres/sécurité des vols/touch and go). Donc pas de touch and go à Amboise ou Sorigny sans instructeur (mais il est possible de faire un complet et de redécoller).

### 1. Trajets Amboise-Dierre CTR active

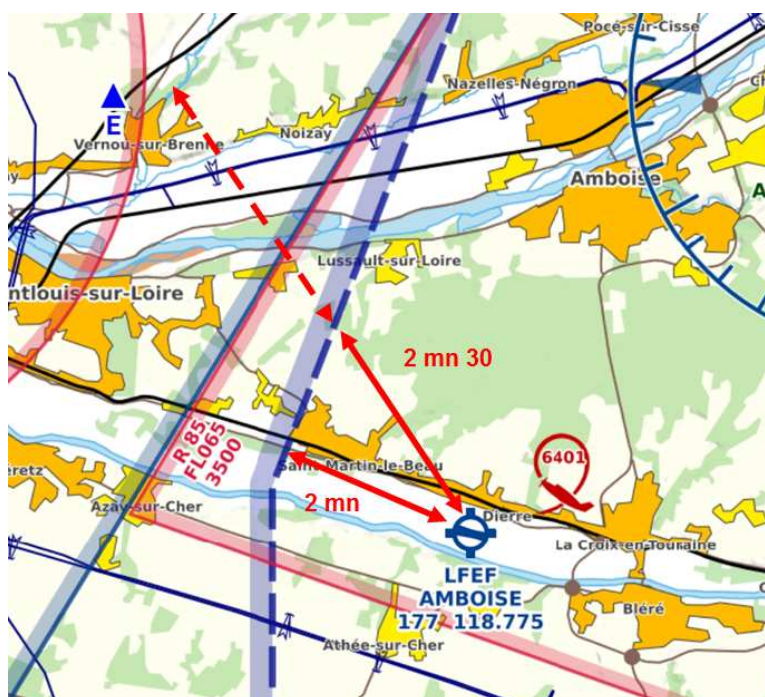
Pour mémoire l'indicatif radio est Amboise (et non Diere ou Amboise-Dierre). L'indicatif radio est le nom qui apparaît en gras en haut à droite de la carte VAC.

Lorsque l'on rejoint Amboise depuis le point E, et que la CTR est active, il faut attendre d'arriver en limite de CTR pour clôturer avec Tours, puis passer sur la fréquence d'Amboise, et s'annoncer avec un minimum de préavis (normalement 5 mn lorsque l'on arrive sur un terrain).

De la même manière, lorsque l'on quitte Amboise, il faut clôturer avec Amboise, contacter Tours avant de rentrer dans la CTR, puis rejoindre le point E un fois que le contrôle nous a autorisés à rentrer dans la CTR.

Si l'on regarde la carte de manière précise (cf. schéma ci-dessous), on se rend compte que si l'on prend un cap direct de E vers Amboise, on a très peu de temps à la sortie de CTR pour clôturer avec la Tour et contacter Amboise avec suffisamment de préavis (environ 2mn avant la verticale).

De même, au décollage d'Amboise avec un cap direct vers Tours, on a trop peu de temps (2 mn à 2 mn 30) pour clôturer proprement et contacter Tours TWR pour avoir l'autorisation de rentrer dans la CTR. Il suffit que la fréquence soit un peu encombrée et vous serez déjà dans la CTR sans avoir reçu l'autorisation d'y entrer, ce qui est interdit.



C'est pourquoi, il est fortement recommandé de procéder comme montré dans le schéma ci-dessous lorsque la CTR est active.

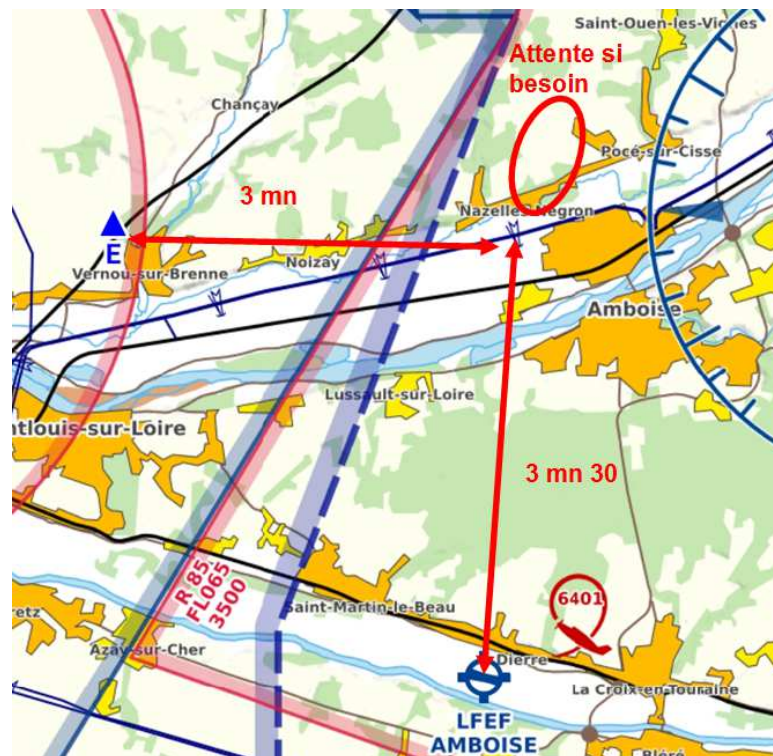
### 1.1 De Tours vers Amboise

Depuis Tours, sortie E, prendre un cap 090 vers la ville d'Amboise, clôturer avec Tours en sortie de CTR, puis prendre un cap Sud vers Amboise, et contacter immédiatement : on est à 3 mn ou 3mn 30 du terrain, ce qui est déjà inférieur aux 5mn habituelles.

### 1.2 D'Amboise vers Tours

Au retour d'Amboise, prendre un cap Nord vers l'Ouest de la ville d'Amboise, clôturer avec Amboise, contacter la TWR, et dès que vous êtes autorisés, rentrer dans la CTR en virant vers E. Tant que l'on n'est pas autorisé, ou que l'on n'arrive pas à appeler si la fréquence est encombrée, on reste proche de l'Ouest de la ville d'Amboise, et si besoin on effectue un circuit d'attente hors CTR le temps de pouvoir contacter la Tour et d'avoir la clairance pour rentrer dans la CTR vers le point E.

**Même si vous pensez que la CTR n'est pas active, prenez l'habitude de procéder comme décrit ci-dessous dans le sens Amboise-Tours, car les horaires d'activation de la CTR peuvent parfois varier, cela peut donc éviter de mauvaises surprises.**



## 2. Trajets Amboise-Dierre CTR non active

Si la CTR n'est pas active (AFIS ou auto-info), on est en espace G, il n'est donc pas obligatoire de passer par E, ni à l'aller ni au retour.

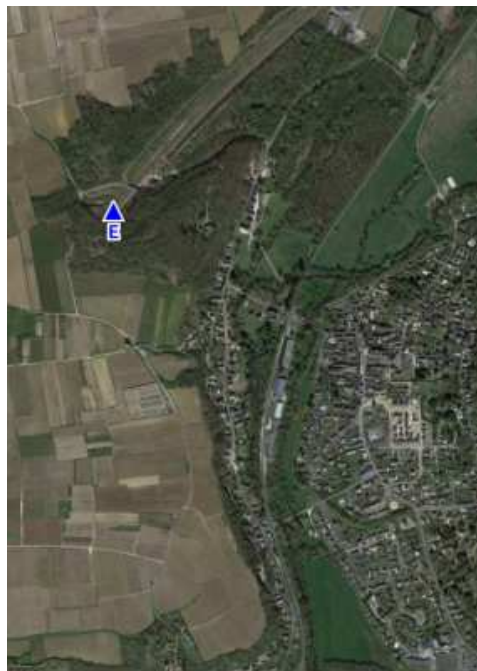
S'annoncer par rapport à E semble cependant raisonnable pour que les autres avions aient une meilleure connaissance de votre position.

Pour le trajet dans le sens Amboise Tours, si vous avez un doute sur l'activation ou pas de la CTR (le samedi par exemple, où la CTR est active sur plusieurs petits créneaux pour la RYANAIR), prenez l'habitude de procéder comme si la CTR était active.

## 3. Point E

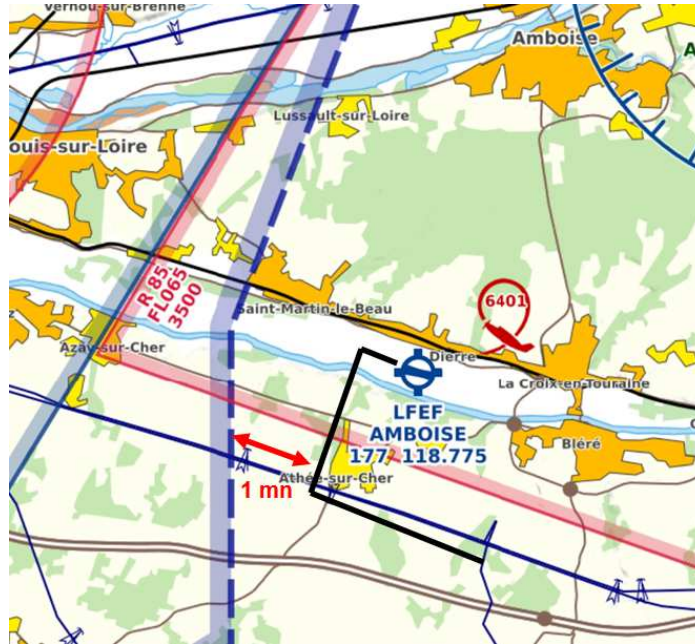
Le point E est l'entrée Nord du tunnel de la ligne à grande vitesse. Il se situe dans le bosquet de forêt au Nord-Ouest de Vernou-sur-Brenne.

Quand on annonce qu'on passe vertical E, prendre l'habitude de bien passer verticale (en évitant le survol de Vernou), et non décalé de quelques nautiques.



## 4. Vigilance en tour de piste à Amboise

En tour de piste en 10, attention si vous devez étendre la vent arrière, on est très proche de la CTR comme montré dans le schéma ci-dessous. De la même manière, après D/L en 28, il faut virer avant St-Martin-le-Beau vers le Nord ou vers le Sud pour éviter la CTR.



### 5. Trajets Amboise-Sorigny ou Sorigny-Amboise

Attention à ne pas rentrer dans la CTR, sauf si l'on contacte bien sûr. Le plus simple est de contourner Cormery par le Sud (cf. Schéma ci-dessous).



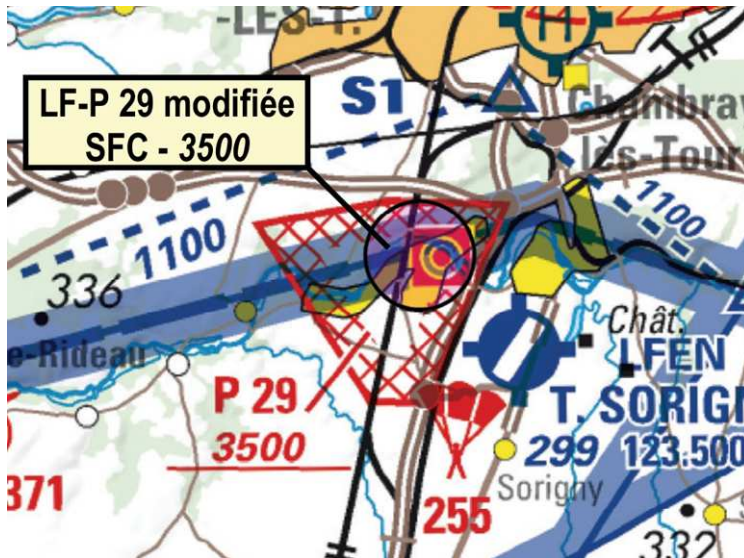
### 6. Sorigny

L'indicatif officiel est Sorigny, mais parfois certain disent Tours-Sorigny, pour ne pas confondre à la radio avec Chauvigny lorsqu'il y a du trafic là-bas (la fréquence est commune, 123.5).

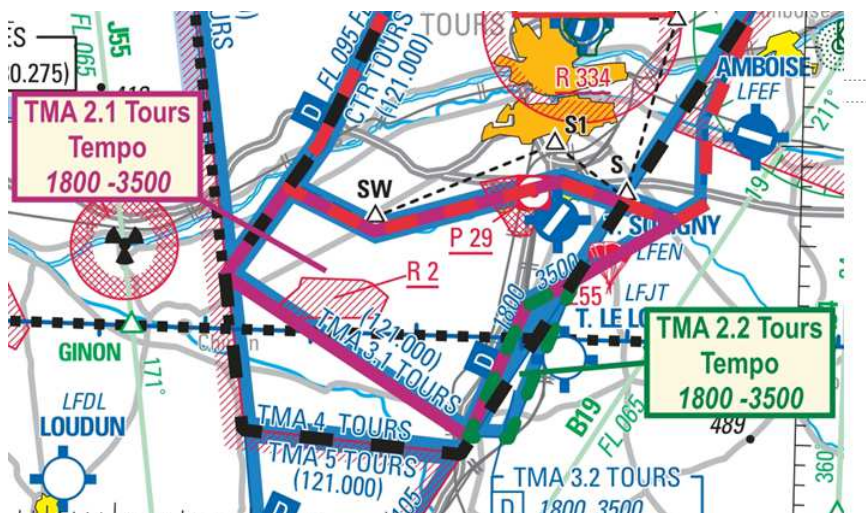
Le terrain est très proche de S, donc, comme pour Amboise il faut être vigilant lorsque la CTR est active :

- De S vers Sorigny, contacter rapidement Sorigny après avoir clôturé avec la Tour à S en sortie de CTR (à S on est à 3 mn de Sorigny, donc moins que les 5mn habituelles),
- De Sorigny vers S, clôturer avec Sorigny, puis contacter Tours TWR. Ne pas pénétrer dans la CTR sans autorisation, rester au Sud de S le temps d'avoir la clearance.

A l'Ouest du terrain, il y a la zone interdite P-29, dont les contours ont été réduits par SUPAIP (c'est un cercle maintenant, cf. schéma ci-dessous). Attention donc à ne pas dépasser l'autoroute à l'Ouest, et privilégier l'Est pour les encadrements.



Enfin, au-dessus de Sorigny, il y a les TMA de Tours, qui commencent à 1800' lorsqu'elles sont activées. Ne montez au-dessus de 1700' que si vous êtes sûrs qu'elles ne sont pas actives.



## 6.1 Point S

Pour mémoire, le point S est le pont de la voie ferrée sur l'Indre au Sud d'Esvres.

