

Rafraichissements

# NAVIGATION ET CONTACTS AVEC LES ORGANISMES DE CONTRÔLE

OBJET DE LA REUNION

*5 minutes*

On passe en revue les différents aspects des **relations en vol VFR** avec les services de contrôle ou de l'information en vol :

*(différents organismes, rôle, mode de contact, services rendus et obligations des pilotes)*

on ne parle pas des contrôles au sol

On met en avant les aspect liés à la **démarche** et au **comportement**

Tous les points passés en revue sont ordinaires;  
l'objectif est de permettre à **chacun de cibler** ceux qu'il doit **clarifier** avec son instructeur;

# VOYAGES

**Pour voyager il faut :**

Savoir piloter

Disposer d'un avion

Savoir ou l'on veut aller

**Préparer le vol**

**Le réaliser**

# VOYAGES

La bonne pratique est faite d'une quantité de  
petites choses dont il faut se souvenir et  
auxquelles il faut souvent repenser

# PREPARATION DU VOL

10minutes

**Utiliser une check list** (voir le mémo du pilote vfr)

**P8**

les éléments pérennes (carte 1/500 000 , carte VAC, SIA)

les éléments fugaces : météo, notams, AZBA (cartes AZBA), SUPP-AIP

il est indispensable de maîtriser :

la lecture de la carte,

la consultation des sites SIA et METEO

(nécessité d' être familiarisé d'où pour ceux qui naviguent peu, la majorité d'entre nous, de **simuler des préparation si possible à plusieurs**)

**ne pas tabler** sur une préparation en vol (dépliage carte impossible, saturation du SIV, accroissement de la charge et du stress, dégradation des relations avec le contrôle ....)

# SOURCES D'INFORMATION ET MOYENS D'ACCES

## SOURCES D'INFORMATION

5 minutes

Cartes

SIA (cartes VAC, notams, supp-aip, azba, caractéristiques des zones) **P7**

METEO-FRANCE **P6**

ATIS (y compris par téléphone), STAP (y compris par téléphone) **P14**

VOLMET (utilité moyenne) **P14**

## MOYENS pour l'ACCES aux sources

Guide Aviation Météo-France

Mémo du pilote VFR

Radio, Tel, iphone/pad, pc et applis dédiées (F-aero, NAV2000, navigation, navigéo ....)

voir sur [cda37.canalblog.com](http://cda37.canalblog.com) le guide pour l'accès au site du SIA

# CONTACT AVEC LES ORGANISMES DE CONTRÔLE

**TYPES DE ZONES ET ORGANISMES DE CONTRÔLE** associés 15 minutes

TMA (CTA)	contrôleurs d'approche
CTR	contrôleurs d'aérodrome, agents AFIS
R (dont ZIT, ZIP)	contrôleurs d'approche, contrôleurs d'aérodrome ou autres (Tel)
D	idem
FIC, SIV	contrôleurs dédiés, ou contrôleurs d'approche

Détermination de la classe, des obligations et services associés **P11**

identification par la carte, par les SUPP-AIP

analyse du cartouche (nom, classe, plancher/plafond, fréquence)

recensement (préalable au vol)

obligations de se conformer aux spécifications de la zone

état d'activité et de non activité

# Le SIV

10 minutes

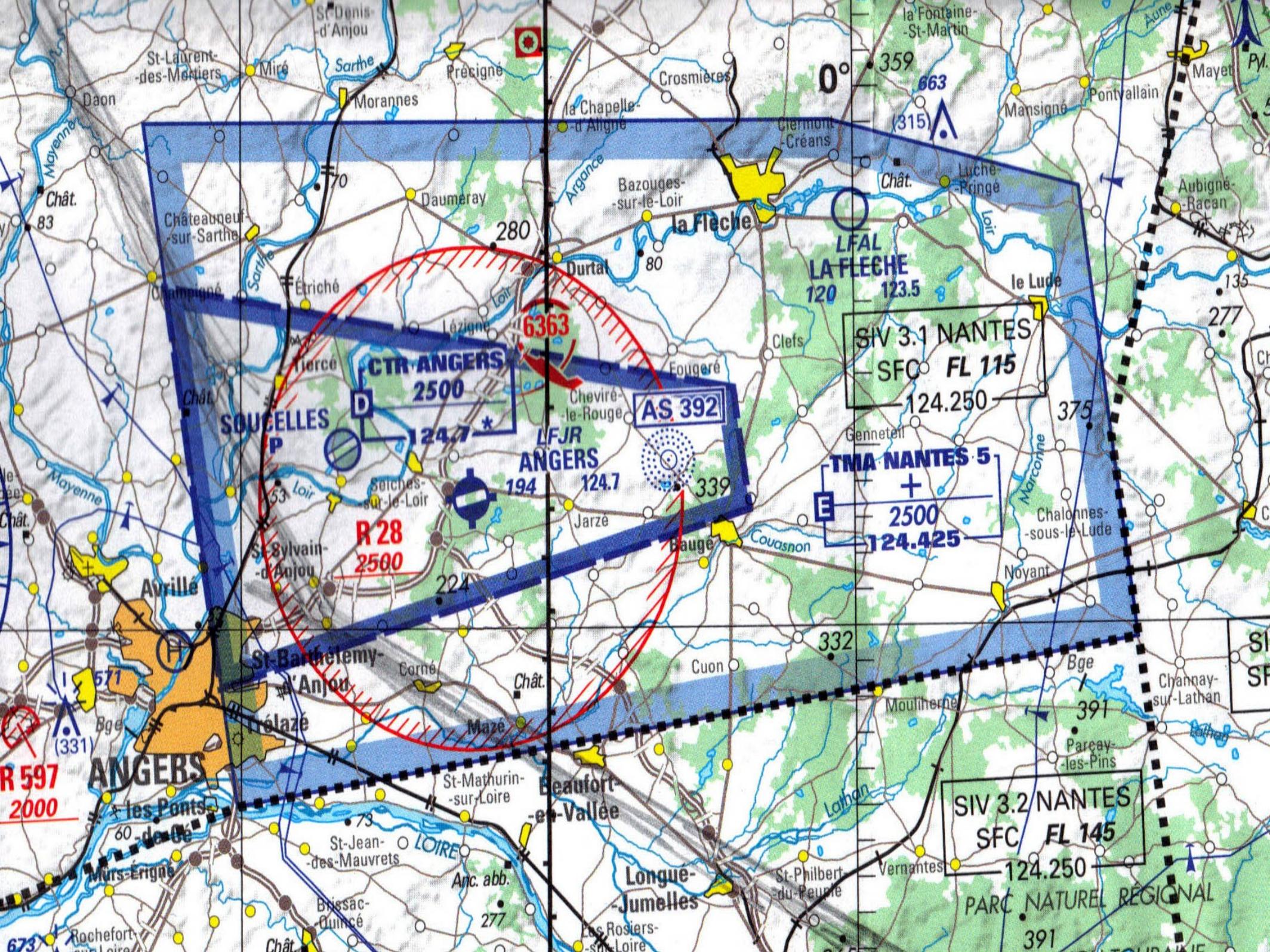
## Information, alerte, espacement, (ra)ssurance

Mais il ne met pas le pilote en situation de vol contrôlé

Le pilote reste **responsable** du contact initial, de la cloture,  
de l'information des changements dans ses intentions,

et de l'**obtention des accords** pour les espaces gérés par des  
tiers

(zones civiles, militaires : chacun chez soi)



R 597  
2000

CTR ANGERS  
2500

AS 392

SIV 3.1 NANTES  
SFC FL 115  
124.250

TMA NANTES 5  
+  
2500  
124.425

SIV 3.2 NANTES  
SFC FL 145  
124.250

PARC NATUREL REGIONAL  
391

# CONTACT AVEC LES ORGANISMES DE CONTRÔLE

## EQUIPEMENT

5 minutes

### le transpondeur :

indispensable pour permettre au contrôle de situer l' avion et donc de fournir une aide pertinente

pour obtenir des dérogations dans les zones réglementées

(directes en lieu et place des cheminements)

**P14**

**transpondeur sur 7000 d'entrée avec ALT  
Sortie systématiquement 7000**

# CONTACT AVEC LES ORGANISMES DE CONTRÔLE

DIALOGUE

15 minutes

**clarté (élocution calme et distincte)**

**concision**

**exhaustivité et standardisation (préparation d' une trame du message sur une fiche si nécessaire)**

**on s' identifie systématiquement et à chaque échange**

**Ce qu'il faut dire : peu de choses, ce qu'il ne faut pas dire : tout le baratin qui n'apporte rien**

**on accuse réception**

**on collationne (sauf vent)**

**on signale tout changement significatif d'altitude ou de cap**

**la qualité du dialogue conditionne la relation avec le contrôleur**

**pour ces points un entraînement régulier permet d' atteindre le standard**

**-Cépaduès Coulombe guide de phraséologie du pilote VFR**

**-Cépaduès Messud la maîtrise de la radio**

**WWW.CEPADUES.COM**

# CONTACT AVEC LES ORGANISMES DE CONTRÔLE

## CONTACT

20 minutes

est de la responsabilité du pilote

on exécute l'instruction reçue

on reste à l'écoute

on quitte en sortie (évite les recherches et la perturbation des services)

on anticipe

l'établissement du contact : en zone montagneuse si échec écouter, essayer périodiquement, ne pas saturer la fréquence

perte de contact (relief) : clôturer obligatoirement par tout autre moyen (autre organisme, téléphone après atterrissage)

0810 437 837 (plans de vol)

P20

approche de zones R : le pilote est responsable de l'obtention de la clairance, avant pénétration dans la zone : on signale au SIV que l'on quitte temporairement et on contacte le gestionnaire

P21

**NE JAMAIS BAISSER LE POTENTIOMETRE DE  
LA RADIO**

Ne jamais couper un message (ne pas s'intercaler entre un message et sa réponse).

# CONTACT AVEC LES ORGANISMES DE CONTRÔLE

## **10- RELAI RADIO** *5 minutes*

à proposer au contrôleur si sa liaison avec un avion n'est pas établie  
et que l'on à soit-même la liaison avec cet avion

# CONTACT AVEC LES ORGANISMES DE CONTRÔLE

**DETRESSE**

5 minutes

fréquence actuellement utilisée ou 121.5

P14

suivre cap fourni par le contrôle

# CONTACT AVEC LES ORGANISMES DE CONTRÔLE

**INTERCEPTION**

5 minutes

probabilité faible

**P16**

# CONTACT AVEC LES ORGANISMES DE CONTRÔLE

## SITUATIONS D'EXCEPTION

5 minutes

pénétration accidentelle dans une ZIT ou ZIP :

contact par téléphone à l'arrivée

**P21**

**0800 397 375**

déclenchement intempestif de la balise de détresse

**02 47 96 43 81**

**P20**

# CONTACT AVEC LES ORGANISMES DE CONTRÔLE

## LOGICIELS d'AIDE

5 minutes

on entre des paramètres et on obtient une mise en forme

nécessité d' être en mesure de vérifier le résultat obtenu (des paramètres erronés donnent un résultat erroné)

la maîtrise des sites et de la carte restent donc indispensables pour utiliser les logiciels en sécurité (les logiciels sont complémentaires)

# CONTACT AVEC LES ORGANISMES DE CONTRÔLE

## CONCLUSION

15 minutes

La préparation se fait (bien) **avant** le vol

il faut acquérir le réflexe du contact radio

La maîtrise de la procédure radio est indispensable pour un contact naturel

il faut anticiper

maîtriser les sites et la lecture des cartes

la collecte des informations temporaires (notam, météo, sup-aip, azba) est obligatoire

une pratique fréquente en vol ou **en salle**

(et dans ce cas si possible à plusieurs)

# LE VOYAGE

Se familiariser en volant en compagnie  
d'un pilote expérimenté

# CONTACT AVEC LES ORGANISMES DE CONTRÔLE

## RAPPEL

5 minutes

vol VFR signifie vol à vue donc en cas de mauvaises conditions

on ne part pas ou on fait demi-tour

le vol aux instruments par des VFR peuple les cimetières

# Voyages

**Compléments** pour le maintien à niveau :

Réunion sur la lecture de la carte

Réunion sur la phraséologie radio

Réunion sur l'analyse des données METEO

les points non vu dans la réunion: niveaux de vol, administration,  
nuit, étranger, survol maritime ....

# ET ENCORE

voler si possible à plus de 1500 pieds

ne pas survoler les châteaux (ou toute autre destination touristique ) à la hauteur minimum (ou en dessous) pour éviter à terme l'extension des restrictions (voir Chambord)

# ET ENCORE

<http://www.bea.aero/>

# Questions diverses et locales

10 minutes

**Bons VOLS**