

1- OBJET DE LA REUNION *10 minutes*

On passe en revue les différents aspects de la conduite du vol **VFR** en relation 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 ;

grâce à la présence de spécialistes on clarifie les points sur lesquels des incertitudes subsistent ;

tous les points passés en revue sont ordinaires pour le pilote VFR ;
l'objectif est de permettre à chacun de cibler ceux à clarifier.

2- METHODE *5 minutes*

Rappel des réunions précédentes sur la procédure radio et l'analyse de la 1/500 000, (à la fin de la réunion on décidera de leur renouvellement).

méthode pour le déroulement : on suit le sommaire, on note les questions très spécifiques et leur analyse se fait avec l'instructeur ou en fin de réunion si du temps reste disponible.

**3- PRESENTATION DU CENTRE DE DETECTION ET DE CONTRÔLE 07.927
de CINQ MARS LA PILE** *15 minutes*

missions, services rendus aux pilotes VFR et souhaits pour le comportement des pilotes

4- TYPES DE ZONES ET D'ORGANISMES DE CONTRÔLE 20 minutes

TMA (CTA)	contrôleurs d'approche	P11
CTR	contrôleurs d'aérodrome, agents AFIS	
R (dont ZIT, ZIP)	contrôleurs d'approche, contrôleurs d'aérodrome ou autres	
D	idem	
FIC, SIV	contrôleurs dédiés, ou contrôleurs d'approche	
identification par la carte, par les SUPP-AIP		P6
analyse du cartouche (nom, type, plancher/plafond, fréquence)		
recensement (préalable au vol)		
obligations de se conformer aux spécifications de la zone		
état d'activité et de non activité		

5- SOURCES D'INFORMATION 5 minutes

SIA (notams, supp-aip, azba, caractéristiques des zones)	P6
METEO-FRANCE	P7
ATIS (y compris par téléphone), STAP (y compris par téléphone)	P15
VOLMET	P16
Guide Aviation Météo-France	
Mémo du pilote VFR	

voir sur cda37.canalblog.com le guide pour l'accès au site du SIA

6- PREPARATION DES VOLS

10 minutes

P9

les éléments pérennes (carte, SIA)

les éléments fugaces: météo, notams, AZBA, SUPP-AIP

il est indispensable de maîtriser la lecture de la carte et 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), de déterminer avec précision les points d' entrée ou de report, anticiper (supprime le stress, laisse le temps de clarifier avec l' instructeur ou d'autres pilotes)

ne pas tabler sur une préparation en vol (dépliage carte impossible, saturation du SIV

7- 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)

P16

8- DIALOGUE 10 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

on accuse réception

on collationne (sauf vent)

on signale tout changement significatif d' altitude ou de cap

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

pour tous 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

9- CONTACT 20 minutes

est de la responsabilité du pilote

on exécute l'instruction reçue ;

on reste à l'écoute ;

on quitte en sortie (évite la recherche et la perturbation des services);

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)

P21

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
au retour se signaler à nouveau, transpondeur 7000 et obtention nouveau code.

10- RELAI RADIO 5 minutes

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

11- DETRESSE 5 minutes

fréquence actuellement utilisée ou 121.5
suivre cap fourni par le contrôle .

12- INTERCEPTION 5 minutes

probabilité faible.

P17

13- SITUATIONS D'EXCEPTION 5 minutes

pénétration accidentelle dans une ZIT ou ZIP : contact par téléphone à l'arrivée **P21**

0800 397 37

déclenchement intempestif de la balise de détresse

02 47 96 43 81

P20

14- LOGICIELS *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).

15- CONCLUSION *20 minutes*

il faut acquérir le réflexe du contact radio ;

une bonne 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 est nécessaire (en vol ou en salle) ;

rappel des outils associés (mémo, météo, olivia, sia)

16- RAPPEL *5 minutes*

vols 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

17- COMPLEMENT

5 minutes

besoin de mise à niveau sur procédure radio

besoin de mise à niveau sur la lecture de la carte

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

18 FIN

