



Documents obligatoires Avion

- Manuel de vol avec LME et Carnet de route (à renseigner au plus tard en fin de journée) contenant : Certificat immatriculation (CI), Documents navigabilité valides (CDN –CEN + Fiche de pesée), Certificat de limitation de nuisance (CLN), Licence de station d'aéronef (LSA), Attestation d'assurance (si voyage à l'étranger vérifier non exclusion garanties sur certains pays visités et conformité documents avion et pilote à la réglementation OACI)

Documents obligatoires Pilote

- Pièce d'identité, triptyque licence valide (PPL-A validité 5 ans)
- Certificat médical d'aptitude (âge < 40 ans, validité 5ans ; 40 < âge < 50, validité 2 ans ; âge > 50 ans : validité 1 an)
- Qualification de classe validée (SEP validité 2 ans) avec, si emport de passagers, expérience récente d'au moins 3 déc. et 3 att. sur même classe d'avion dans les 90 jours avant le vol
- Attestation Compétences linguistiques si voyage à l'étranger
- Cartes aéronautiques et VAC en vigueur, appropriées à la route envisagée et aux aérodromes utilisés ou susceptibles de l'être en déroutement ou en décollage (si Plan de vol)

→ Ne pas oublier de prendre :

- le formulaire renseigné du Plan de vol si déposé
- une montre si l'avion n'en est pas équipé (équipement obligatoire)
- un gilet réfléchissant par occupant
- une trousse de premiers secours
- les signaux visuels à utiliser en cas d'interception en vol et la procédure radio pour contacter l'intercepteur (cf. Mémo VFR FFA)

Plan de vol (FPL) en VFR de jour

Dépôt : par Tél : 0156 301 301 ou à un BRIA ou via www.olivia.aviation-civile.gouv.fr ou internet, 30 mn avant le départ

Obligatoire si survol de l'eau ou vol transfrontière

Activation et clôture : ne pas oublier d'activer le FPL au décollage ni de le clôturer à l'arrivée (en l'absence de contact radio, téléphoner à un BRIA ou au 0156 301 301)

Survole de l'eau

Définition : survol d'une étendue d'eau au-delà de la distance de plané jusqu'au rivage avec aire propice pour atterrir ou si décollant ou atterrissant d'un aérodrome pour lequel, selon l'avis du CDB, la trajectoire de décollage ou d'approche sur l'eau présente un risque d'amerrissage en cas de problème

Équipement obligatoire : 1 gilet de sauvetage par occupant ou dispositif de flottabilité pour les moins de 2 ans (l'enfiler avant de monter dans l'avion !) ; si à + de 30 mn ou 50 Nm de la côte : canot + équipement pour envoi signaux de détresse + équipements et moyens de survie

Vol transfrontière

Préavis : en France, le FPL doit être déposé au moins 30 mn avant l'heure estimée de départ du parking (délai SERA : 60 mn)

Vols intra Schengen : dépôt FPL depuis tout aérodrome ou lieu

Nuit aéronautique (en France métropolitaine)

De heure de coucher du soleil +30mn à heure de lever du soleil -30mn

- Ne pas viser une heure estimée d'arrivée (HEA) après l'heure de coucher du soleil (CS), afin de garder une marge si également, trafic dense ou piste encombrée !

Chargement (masse et centrage)

- A calculer avec les données de la fiche de pesée de l'avion utilisé
- Ne jamais dépasser la masse maxi ni les limites du centrage

Emport minimum de carburant au départ en VFR de jour

Vol hors de la vue d'un aérodrome (en local et voyage) : quantité prévue d'être consommée [délestage] lors mise en route, roulage,

montée, croisière, descente, arrivée, roulage sur aérodrome de destination, compte tenu de l'altitude de vol et du vent prévu + quantité pour rejoindre un aérodrome de décollage utilisable + marge opérationnelle + réserve finale de 30 mn en croisière économique.

Vol avec décollage et atterrissage sur le même aérodrome et en restant en vue : quantité suffisante pour faire le vol + réserve finale de 10 mn minimum à l'altitude de vol en croisière normale + marge opérationnelle

Marge opérationnelle (conseillée : au moins 30 mn) pour vent (ou Consommation spécifique) plus fort(e) que prévu, contraintes de trafic et d'ATC, contournement d'espace ou de zone, IVV hors AD, etc.

- Considérer l'imprécision des jauges
- Connaître le temps de vol restant si alarme « bas niveau »
- Partir avec les réservoirs pleins si la masse et le centrage sont à l'intérieur des limites réglementaires

NOTAMs, Sup AIP, activation des zones (ZBA, ZRT, ZIT)

Ne jamais partir sans avoir recueilli ces informations sur

www.olivia.aviation-civile.gouv.fr

ou www.sia.aviation-civile.gouv.fr ou auprès d'un BRIA

Météo

Produits Météo France : **AEROWEB** + **OBSERVATIONS** [relevés automatiques]

METAR-TAF via SMS envoyé au n° 71002 (exemple : TAF LFBO)

via www.olivia.aviation-civile.gouv.fr

Prévisionniste Météo France0899 701 215

Autres produits : Modèles de prévisions (cartes géopotentiels avec vents, températures, humidité, etc.) sur www.infoclimat.fr

Observations et prévisions sur www.orbifly.com

Images Satellite et/ou Radar, etc. sur :

www.sat24.com/fr (visible et infrarouge)

www.meteox.com (nébulosité, orages et précipitations)

En local comme en voyage :

- recueillir et analyser les données les plus récentes : Carte des fronts, Cartes TEMSI-WINTEM, METAR-TAF-SIGMET, Sigmet graphique, Prévisions VFR (GAFOR) et Modèle maille fine , Images Satellite/Radar, Produits et cartes aérologiques, Carte d'analyse générale, Coupe Trajet, etc.
- évaluer la situation et les risques d'aggravation
- ne partir qu'avec la certitude d'être en VMC sur la période prévue du vol et à l'arrivée ainsi qu'au retour s'il est prévu le même jour
- penser aux conditions météo lors d'un demi-tour ou d'un déroutement (notamment conditions prévues vers et sur l'AD de décollage)
- en cas de doute prendre l'avis du prévisionniste

Déroutement

- Noter l'heure et, depuis la position, déterminer la nouvelle route avec ses points d'appui et l'altitude de vol
- Vérifier le conservateur de cap (gyrocompas), les paramètres « moteur » et la quantité restante de carburant
- Déterminer le cap à tenir sur ce nouveau trajet et le temps nécessaire jusqu'au terrain de destination
- Confirmer la faisabilité du déroutement selon carburant restant et zones à contourner ou traverser et avant la nuit aéronautique
- Demander Notams et Météo sur le nouveau trajet et à l'arrivée au centre d'information de vol (FIC) du secteur d'évolution (SIV)

Égarement

- Ne pas hésiter à demander un QDM ou sa position à un organisme doté d'un goniomètre VHF (cf. fréq. VDF sur VAC et complément SIA aux cartes aéronautiques pages 2 à 5) ou d'une visualisation Radar [cf. fréq. dans encadrés et cartouche des cartes 1:500 000 et 1:1000 000] ou aux militaires sur 119,700 MHz.

Transpondeur (en France métropolitaine)

Obligatoire si FL > 115 et espaces classes E-D-C-B : ALT + Code assigné par ATC (ou 7000 dans E en France métropolitaine, autres pays: se renseigner)

et en G si fonctionnel : ALT + 7000 du roulage à l'arrêt complet
Urgence et détresseALT + 7700
Panne radioALT + 7600
Intervention illiciteALT + 7500

Détresse

- Transmettre l'appel sur la fréquence du dernier organisme avec en contact ou sur **121,500 MHz**
- Si accident, rester proche de l'épave (sauf feu), prendre soin des blessés en attendant les secours
- En cas d'atterrissage forcé ou d'interruption volontaire du vol hors aérodrome, pour faciliter la localisation actionner au plus tôt la balise de détresse en manuel et si un téléphone portable est disponible, le mettre en service

N° d'appel téléphonique universel d'urgence : 112

Autres recommandations

Récepteur GPS

- Connaître son fonctionnement et ses limitations
- Entrer et vérifier way-points & routes avant le départ
- En vol utiliser uniquement les fonctions maîtrisées

Préparation du vol

- S'il faut absolument être à destination le jour prévu du voyage, réserver un autre moyen de transport
- Ne pas voler sans être en forme (stress, soucis, fatigue, prise de médicaments, d'alcool, etc.)
- Ne jamais partir, même en local, sans visite prévol, sans préparation du vol ni itinéraires de contournement des espaces et zones soumis à clearance
- Vérifier les limites de performances opérationnelles selon les conditions réelles du vol (températures, altitude, vent de travers, longueur, déclivité, obstacles sur l'axe de piste)
- Renseigner le journal de navigation

Exécution du vol

- Déterminer l'heure limite pour atterrir selon l'autonomie au départ et l'heure de coucher du soleil
- Anticiper, notamment en pratiquant les briefings départ, sécurité au décollage et arrivée pour réactiver les « connaissances »
- Appliquer des procédures éprouvées, connues et adaptées à la phase du vol et aux situations d'urgence
- Utiliser les check-lists pour détecter les erreurs à temps
- Veiller la fréq. FIC/SIV, ATC, A/A du secteur d'évolution
- Garder une vigilance extérieure sur le trafic, les obstacles isolés, les distances aux nuages, l'évolution de la météo
- Ne pas grignoter à l'avance les marges opérationnelles
- **Ne pas s'obstiner, renoncer avant que ce soit trop tard !**
On ne reprochera jamais à quiconque un report de vol, un déroutement, un ½ tour ou une interruption volontaire du vol avec atterrissage hors aérodrome mais ne pas en redécoller sans autorisation

Après le vol

- Comparer la consommation et le temps de vol réels aux estimées, renseigner les documents de vol, mentionner toute anomalie constatée sur l'avion
- Notifier tout événement pouvant constituer une source d'enseignements pour améliorer la sécurité aérienne, la prévention et la maîtrise des risques ([événement de sécurité, REX](#), anomalie)

Pour plus de détails relatifs à la réglementation, reportez vous au Guide VFR publié par le SIA

