



FICHE PRATIQUE

ESPACES AÉRIENS ET PILOTE VFR

ADOPTÉZ LES BONNES PRATIQUES DANS LE MONDE DU CONTRÔLE

Cette fiche pratique aborde le cas des espaces dits « contrôlés » que nous appellerons espaces « soumis à clairance » pour faciliter la compréhension.

Les espaces aériens soumis à clairance qui concernent le pilote VFR sont les CTR (zones de contrôle d'aérodrome classés en D), et les TMA (Zones de contrôle terminales classées en C ou D).

Le pilote VFR amené à se déplacer dans ces espaces évolue dans le monde du contrôle où il va côtoyer et cohabiter avec l'aviation commerciale.

C'est dans ce type d'espaces que les services de l'ATC (Air Traffic Control) trouvent leurs fondements.

Les contrôleurs ont en charge d'assurer le service du contrôle, le service d'information de vol et le service d'alerte. Ils utilisent pour cela divers outils réglementaires ou techniques que le pilote VFR est amené à respecter ou à utiliser.

Les bonnes pratiques du pilote

S'il désire transiter en classe C ou D, le pilote se doit :

- ✘ D'avoir préparé son vol avec soin y compris ce qui concerne les solutions de rechange, plan B en cas de dégradation météo ou de refus de clairance,
- ✘ D'avoir un avion équipé d'un transpondeur (il l'utilise depuis le moment où il commence à se déplacer au sol)
- ✘ De respecter le mode de demande de clairance (il varie suivant les organismes et figure dans la documentation VAC) :
 - soit le pilote contacte le SIV (le SIV contacte à son tour le secteur de contrôle qui donne son accord - ou non - au SIV pour que le pilote transite. Le SIV répond au pilote. Dans certaines zones denses, cela évite de surcharger le secteur de contrôle).
 - soit le pilote VFR sollicite directement la clairance sur la fréquence du secteur de contrôle,
- ✘ De demander une clairance aux services de l'ATC tout en restant en dehors desdits espaces soumis à clairance. Une clairance comprend un cheminement, une altitude, un code transpondeur et éventuellement une limite géographique ou un point caractéristique (Pt CTR) à ne pas dépasser. On parle alors de point de clairance limite,
- ✘ De considérer que l'attribution d'un code transpondeur à son profit dans un but de l'identifier ne vaut pas délivrance d'une clairance,
- ✘ D'avoir une écoute permanente de la fréquence afin de répondre aux sollicitations du contrôle,
- ✘ D'utiliser la fréquence à bon escient et au bon moment sans couper d'autres messages,
- ✘ D'être précis dans sa phraséologie et d'employer les termes adéquats pour ne pas créer d'ambiguïté avec le contrôle, source d'incompréhension pouvant mettre en jeu la sécurité du vol,
- ✘ De ne pas hésiter à demander une répétition du message du contrôle ou une précision,
- ✘ De signaler au contrôle que des manœuvres qui pourraient lui être demandées pourraient le mettre en danger (effectuer une attente sous forme d'hippodrome en vent arrière est parfois préférable à des 360° qui peuvent le désorienter),
- ✘ De bien connaître les performances de son avion et le temps qu'il mettrait à couper un axe de piste s'il était sollicité dans ce sens par le contrôle,
- ✘ De bien connaître et appréhender les contraintes et obligations réglementaires relatives à la turbulence de sillage,
- ✘ D'assurer la surveillance du ciel qui lui permet d'appliquer sa part de travail dans le cadre du service de contrôle (information de trafic),
- ✘ De connaître les modalités de délivrance d'une information de trafic: position horaire, distance, azimuth et évolution du trafic,
- ✘ De considérer qu'il est dans le domaine du « POUR » en demandant au contrôle une modification de la clairance (POUR monter, POUR descendre, POUR quitter la fréquence, POUR avoir la dernière météo de...) et attendre que le contrôleur lui ait reformulé une nouvelle clairance suite à sa demande.
- ✘ D'appliquer le PNC, « Piloter » « Naviguer » « Communiquer » dans la hiérarchisation de ses actions.

Ce qu'il faut attendre du contrôle

FICHE PRATIQUE

ESPACES AÉRIENS ET PILOTE VFR

ADOPTÉZ LES BONNES PRATIQUES DANS LE MONDE DU CONTRÔLE



Le contrôleur du secteur de contrôle (CTR ou TMA) :

- ✘ Rend le service de contrôle qui diffère du service d'information de vol (après avoir délivré une clearance, le contrôleur assure le suivi du vol en étant parfois amené, en fonction de la classe d'espace, à effectuer des séparations dans le respect d'une norme - distance, espacement vertical ou horizontal - comme il a l'habitude de le faire avec les vols en IFR,
- ✘ Connaît tous les trafics dans son espace,
- ✘ Visualise l'immatriculation de l'avion avec le transpondeur mode S, et/ou l'identifie avec un code transpondeur adapté (mode A/C) puis le signale au pilote,
- ✘ Gère un trafic parfois complexe comprenant des avions aux performances diverses et variées,
- ✘ Optimise son travail et joue sur la ségrégation (séparation géographique) des trajectoires VFR et IFR, lors d'un transit dans une CTR
- ✘ Hiérarchise ses messages, ce qui lui donne parfois très peu de disponibilité pour éventuellement aider le pilote VFR,
- ✘ Limite le nombre d'éléments contenus dans ses messages aux pilotes,
- ✘ Peut répondre - de façon non prioritaire, aux sollicitations du pilote VFR dans le cadre du service d'information de vol (Cf.9 SERA.9005) (Conditions météo, NOTAM, activité réelle d'une zone, risques de collision, autres renseignements susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité...)
- ✘ Est amené à délivrer une information de trafic par rapport à un autre trafic et ce, afin d'aider le pilote VFR à assurer sa séparation (cette information de trafic, désormais dénommée "information de circulation" dans le règlement européen SERA, doit être pertinente et adaptée au pilote VFR qui, en tant qu'être humain, aura du mal à voir des trafics éloignés à plus de 3 Nm ou des trafics se confondant avec le sol),
- ✘ N'hésitera pas à utiliser une phraséologie d'urgence que le pilote VFR devra exécuter sans délai. Exemple : « IMMÉDIATEMENT tournez à droite »,
- ✘ Signale au pilote VFR la fin du service de contrôle en sortie d'un espace C ou D et lui demande d'afficher 7000 au transpondeur si le vol VFR se poursuit en classe E ou G,
- ✘ Charge son assistant(e) de faire une coordination avec le secteur de contrôle suivant s'il y a continuité des espaces soumis à clearance,
- ✘ Mettra en œuvre le service d'alerte en cas de perte de contact radio et/ou radar.

Nouveauté FFA !

Depuis quelques mois, la FFA a mis en place un groupe de travail chargé d'évaluer le système embarqué ROSSETTA développé au Royaume Uni par Pilot Aware.

L'évaluation de ce matériel non certifié est suivie de près par l'EASA qui a d'ores et déjà ouvert la porte à une utilisation de matériels non certifiés de ce type pour l'aviation légère.

Le boîtier embarqué ROSETTA permettra au pilote VFR d'avoir une aide sonore dans le casque pour identifier les trafics, aide qui pourra se doubler d'un positionnement transmis en bluetooth vers un smartphone ou une tablette.

La DGA (Direction Générale de l'Armement) mène le même type d'expérimentation pour, en particulier, les vols d'hélicoptères en entraînement à basse altitude.

Elle s'est rapprochée de la FFA pour échanger les enseignements des expérimentations respectives.