

# Réunion des FI et FE par la DAC NORD

## à la DGAC le 17 janvier 2004

### Compte rendu à destination des instructeurs et pour information aux pilotes du club

Le chef du district aéronautique Monsieur Dominique Espéron, le chef Pilote Inspecteur Stéphane Hunault et de nombreux intervenants ont fait plusieurs exposés à destination des instructeurs.

#### Point N°1 :

**Jumelles télémétriques.** Ces appareils modernes et performants permettront aux gendarmes des transports aériens et aux délégués des DAC de s'assurer — sur demande des élus, des associations de riverains, voire des gestionnaires de plates-formes ou des dirigeants d'écoles — que les pilotes respectent les hauteurs de survol et les zones de survol interdites. Difficile de penser que nous passerons au travers de tels contrôles. Aussi, il faut mobiliser nos pilotes et élèves pilotes, lors des cours au sol, en vol, ou lors des vols de contrôles sur les risques et la nécessité de bien préparer leurs vols et d'être très vigilants.

#### Point N°2 :

Le colonel commandant la base de Cinq Mars la Pile, ( RCC ) a exposé les méthodes et procédures de recherches lors de la disparition d'un avion ou de l'incertitude sur son devenir. Il a rappelé que la non clôture d'un plan de vol a des conséquences considérables en terme de dérangement, de même le déclenchement intempestif de balises de détresse.

Les instructeurs et pilotes sont invités à encourager la vérification que les balises ne se sont pas activées lors d'atterrissages durs évidemment, et si possible après chaque vol, les clubs a s'assurer du bon état des radiobalises de détresse.

Rappel du téléphone clôture des plans de vols : **0810 IFR VFR** ou 0810 437 837.

Les pilotes sont encouragés à noter sur leurs plans de vols, case 19, un numéro de portable. Lorsque celui ci est en veille, cela fournit dans le pire des cas un moyen supplémentaire de localisation.

#### Point N°3:

**Relations avec l'administration.** Pour conserver un effectif en DAC nord de 145 FE complets, avec 470 licences délivrées en 2003, il ne faut pas dépasser trois tests annuels par FE afin que chacun puisse faire ses deux tests annuels, chaque année, pendant trois ans afin de renouveler son habilitation. Tous les FE de France peuvent être désignés. L'administration peut désigner un inspecteur ou un autre FE selon les intérêts du système, « brassage des examinateurs ».

Les écoles doivent manager directement la procédure des tests de délivrance PPL.A avec l'examineur et l'administration. Il y a aujourd'hui un grand désordre dans ces relations anarchiques et cela complique et ralentit.

Les FE qui ne parviennent pas à effectuer leurs deux tests annuels PPL.A doivent se signaler au district.

Pas d'inscriptions par fax pour l'examen théorique. Inscriptions closes 1 mois avant l'examen. Résultats sous huit jours. Neuf sessions par an désormais. Pas de résultats par téléphone.

Fournir des dossiers de délivrance complets. Un dossier sur cinq revient incomplet. Perte de temps. Fournir aux pilotes un plan d'accès au District IDF.

Pour les examens PPL.A, les FE sont d'offices couverts par l'administration dès qu'ils sont désignés. Pour les QC, QT et IR en prorogation, délivrance ou renouvellement, adresser un formulaire à la DAC avant le départ en vol.

**Point N°4:**

**Audits.** Toutes les écoles seront auditées au moins une fois tous les deux ans. Veiller à la qualité de la formation au théorique, au respect du programme de formation en vol, à l'application rigoureuse de mesures de sécurité.

**Point N°5 :**

**VFR en classe A.** De plus en plus de pénétrations interdites en classe A, 16 en 2000, 24 en 2001, 55 en 2002. Il n'y a pas que les radars qui sont meilleurs et les transpondeurs qui sont plus nombreux. En tout état de cause, encourager fermement à l'utilisation du transpondeur, 7000 mode C (donc ALT), et en service. Cela permet d'éviter le pire, soit grâce au « filet de sauvegarde » des contrôleurs sol, soit aux «T.CAS » embarqués des avions. Si pénétration sans transpondeur actif sur ALT et 7000, sanction peut être grave. Encourager aussi à appeler au secours si perdu, avant d'avoir pénétré dans des classes A.

**Point N°6 :**

**Z.I.T. Zones d'interdiction temporaire.** Notamment toutes les centrales nucléaires, en particulier Chinon, difficile à voir. **A partir du 1<sup>er</sup> Février**, passage systématique en commission de discipline, et **fortes sanctions** administratives voire pénales, avec 45.000 € d'amende et prison avec sursis.

Survol limité en général 1000 mètres sol et cercle de 5 km de rayon. Voir les NOTAMS au coup par coup. Là encore si transpondeur en mode ALT, et contacts radios nécessaires, présomption de risque diminuée et risque de sanction grave diminué aussi.

**Point N°7 :**

**Carnets de route et carburant.** Il faut noter la quantité de carburant **délivrée à la pompe** et pas l'estimation de contenance des réservoirs.

**Point N°8 : Vol une heure avec FI.** Ce vol avec un FI.A nécessaire pour proroger une qualification SEP est valide si le pilote dans les douze mois précédent la fin de validité a effectué 12 heures de vol dont 6 en CDB. Le vol doit être noté sur le carnet de vol du pilote avec en colonne d'observation vol d'entraînement, suivi du N° de qualification, nom et signature du FI.

**Point N°9 :**

Rappel OLIVIA est accessible par le net et sur le site du SIA se trouvent les cartes VAC, sur celui du SEFA. [www.sefa.fto.net](http://www.sefa.fto.net), le guide de l'instructeur sous format Acrobat reader.

**Point N°10 :**

**Intégration dans circuits d'aérodromes sur terrains non contrôlés,** doit se faire en début de vent arrière, à la hauteur du circuit, séparation visuelle avec les autres aéronefs, tout cela après avoir évalué les paramètres.

Voilà.

**Michel Polacco**