

Abstracts des interventions

AEROWEB : un outil en constante évolution !

Didier Boutonnet, ACAT - PPL-A, ingénieur prévisionniste Météo France

En continuité avec ce qui avait été abordé lors du 12^{ème} séminaire (nouveau de la version 6 et produits complémentaires), les évolutions introduites fin 2019 début 2020 ont été présentées :

- remplacement du GAFOR par introduction des champs « Visibilité » et « Plafond » dans le produit complémentaire « Prévisions modèle maille fine » ;
- ajout d'une rubrique Météorologie de l'Espace (Space Weather) et du TBA 00Z (TEM SI Basse Altitude) ;
- modification de l'heure d'émission des TAFs.

Il a été annoncé qu'en application d'un nouveau règlement européen Météo France allait prochainement devoir coder et publier les « Airmet ».

L'utilisation des Coupes verticales pour la préparation du vol a été détaillée et illustrée par de nombreux exemples : l'intérêt de ces coupes, en tant qu'aide à la décision, est évident.

[Support de la présentation ICI](#)

SIA - Préparation de vol : Services Orientés Fournitures d'Informations Aéronautiques (SOFIA Briefing)

Nicolas Gonindard, DGAC-DSNA/SIA - Projet SOFIA

SOFIA Briefing avait été cité lors du 13^{ème} séminaire dans les quelques actions concrètes visant à prévenir les intrusions dans les espaces aériens contrôlés et les zones, l'un des facteurs contributifs identifiés étant la difficulté à recueillir et analyser l'information aéronautique, notamment les informations sur les zones D, R, P, TMZ, RMZ, etc. et les informations diffusées par Notam et Sup AIP.

SOFIA BRIEFING V1 vise à faciliter la collecte et l'analyse par l'utilisateur d'une information aéronautique officielle, exhaustive, pertinente et à jour ainsi que le dépôt du plan de vol et le suivi de son traitement (accepté, en attente, rejeté).

Il remplacera OLIVIA et NOTAM WEB et ses fonctionnalités seront très proches : la grande nouveauté sera le Tri NOTAM opérationnel qui permettra de présenter en priorité les NOTAMS pertinents pour l'utilisateur.

SOFIA BRIEFING est conçu pour répondre aux attentes de tout type d'utilisateurs (VFR, IFR, Avion, ULM, hélicoptère, planeur, ballon, etc.) et pour être évolutif (une évolution majeure par an). C'est un outil institutionnel qui doit satisfaire des exigences réglementaires, des exigences de sécurité, de pérennité et être disponible en France métropolitaine et d'outre-mer.

[Support de la présentation ICI](#)

Prévision de phénomènes météorologiques significatifs locaux

Didier Boutonnet, ACAT - PPL-A, ingénieur prévisionniste Météo France

La FFA a publié fin mai 2019 une édition 1 de la fiche ICARUS - LFCL. Elaborée après recensement des diverses menaces pouvant nuire à la sécurité des vols (analyse de risques) cette fiche mentionne notamment que des phénomènes météorologiques spécifiques à la plateforme pouvaient par leur soudaineté ou leur intensité être critiques voire dangereux :

- Vent de travers fréquent au QFU 335] ;
- Vent d'Autan avec fortes rafales, du 150°/130° au sol et progressivement du 120° en gagnant de la hauteur ;
- Si Vent > 15 kt : cisaillement et rabattants fréquents aux deux QFU ;
- Visibilité/nébulosité : selon la saison, risque d'occurrence non prévue et/ou soudaine de temps et de phénomènes météorologiques significatifs (St, Sc bas, BR, FG, etc.).

Divers éléments de compréhension sur ces phénomènes sont fournis et il est montré qu'il est possible de les prévoir en utilisant les divers produits d'observation et de prévision disponibles sur AEROWEB.

[Support de la présentation ICI](#)

LFCL : trajectoires d'arrivée et de départ des ULM

Michel Dalisson, AC Ailes toulousaines, instructeur ULM

A la suite d'une analyse de risques complémentaire, une édition 2 de la fiche ICARUS LFCL est parue en septembre 2019. Animée par le CPS de l'aéroclub « Les Ailes Toulousaines », cette analyse fut menée avec les deux autres aéroclubs de la plateforme exploitant des ULM.

Après cette intervention les usagers appréhendent mieux les tenants et aboutissants des trajectoires ULM et leurs contraintes. Une Coupe verticale illustre de façon très pertinente le principe de séparation des départs et des arrivées et la nécessité du respect des VMC associées aux espaces classes G et E à l'intérieur desquels évoluent les ULMs et les AVIONS.

[Support de la présentation ICI](#)

LFCL : L'AUATBL - Association des Usagers de l'Aérodrome de Toulouse Balma Lasbordes

Fabrice Escaffit, Secrétaire de l'AUATBL, pilote ULM, AC Ailes Toulousaines

L'association, créée en 1989 afin de trouver un terrain d'entente avec les riverains et préserver l'avenir de la plateforme, agit aujourd'hui dans un nouveau contexte (Toulouse-Métropole gestionnaire de l'aérodrome, densification de l'urbanisation, révision de la charte, etc.). Elle doit plus que jamais être efficace en matière de Communication afin de favoriser le dialogue et la concertation entre les diverses parties intéressées (aéroclubs, associations de riverains, propriétaires d'aéronefs privés, entreprises, services de la circulation aérienne, propriétaire-exploitant de l'aérodrome, etc.) et soutenir toutes les initiatives mettant en avant le dynamisme et les atouts de la plateforme.

[Support de la présentation ICI](#)

Vol VFR on top : ne pas se faire "piéger" !

Marjorie Thary, ACAT - FI(A)

A partir d'un incident riche d'enseignements relaté dans un REX-FFA, ce que l'on peut faire et ce que l'on risque en réalisant un vol VFR «on top» sont détaillés.

Les questions à se poser avant de monter au-dessus de la couche, pendant le vol et avant de redescendre sont passées en revue, notamment vis à vis de la connaissance des conditions météo et du respect des VMC, de la dégradation des performances en altitude ou de la survenance d'une panne moteur.

La projection d'une courte vidéo sur les fondamentaux du pilotage de l'avion en cas de passage involontaire en IMC ainsi qu'une description théorique et pratique de la trajectoire de descente dans un volume réduit illustrent le besoin de formation et de maintien d'un bon niveau d'entraînement à l'exécution de ces manœuvres.

[Support de la présentation ICI](#)

Le portail Sécurité de l'Aviation Légère : outil de communication de l'Instance de Sécurité de l'Aviation Légère (ISAL)

Alain Jamet, DGAC-DSAC/MEAS/AG Paris, pilote inspecteur

L'intervention débute par un exposé très didactique et pertinent sur le Vol et ses Motivations.

La Prise de Risque et la Gestion des Risques sont passées en revue en insistant plus particulièrement sur la prévention des accidents «habituels», la notification des événements de sécurité, l'instauration de la confiance ainsi que sur les « manœuvres non nécessaires au vol ».

L'évaluation des risques et de la difficulté du vol envisagé, la capacité du pilote à gérer les menaces et ses erreurs et à faire face aux situations d'urgence, à décider, sont mises en relation avec ses compétences, déclinées en Maîtrise des procédures, Connaissances, Conscience de la situation, Habiletés, Comportements.

Sur la page d'accueil du site web www.securitedesvols.aer, les logos du CNFAS et de la dgac/DSAC encadrent le titre « Le portail Sécurité de l'Aviation Légère ».

Ce portail résulte de la mise en œuvre du Plan d'Action Stratégique d'Amélioration de la Sécurité, confiée à la MEAS - Mission Évaluation et Amélioration de la Sécurité.

Un texte introductif intitulé PROMOTION DE LA SECURITE décrit l'objet du portail :

« L'information de tous les pilotes sur les risques de leurs activités aériennes, et sur la façon de les gérer, est nécessaire à la prévention des accidents.

Les productions du portail sécurité s'appuient sur la notification des événements de sécurité, sur les rapports d'enquêtes et les études de sécurité du BEA, déclinés en informations et en actions de formation et de maintien des compétences, par des instructeurs de l'Aviation Légère. »

[Support de la présentation ICI](#)

Gestion des passagers en avion léger : briefing et consignes de sécurité

Alain Jamet (film), Jacques Loury, FI-A, CPS ACAT

Après un bref rappel des quelques publications disponibles sur le sujet, notamment celles présentées au 9^{ème} séminaire (31/01/2015) dans l'intervention « Le(s) passager(s) : menace ou atout? » ainsi que les publications de l'ISAL, de la FFA et de l'ACAT, les divers articles de la réglementation relatifs aux passagers sont dénombrés (Part NCO : 12 articles dont les NCO.OP.130 Information des passagers et NCO.GEN.103 Vol découverte ; Air Crew Part FCL.060 Expérience récente ; Arrêté du 24 juillet 1991 applicable aux ULM et aux aéronefs «orphelins»).

La projection de la vidéo « Gestion des passagers en hélicoptère », diffusée par l'ISAL est l'occasion de définir le projet commun ISAL/ACAT de conception d'une vidéo similaire pour l'avion léger, dans l'objectif d'outiller les acteurs impliqués dans les Vols "découverte", les vols effectués lors de journées portes ouvertes (JPO) et « à partage de frais étendu » (vols Wingly). Le bon usage des ceintures de sécurité et la posture à adopter selon le type de ceinture et de siège sont brièvement présentés.

En guise de conclusion, deux questions pratiques sont posées : nos procédures opérationnelles incluent-elles tous les aspects de la Sécurité Passagers ? Notre activité «Vols découverte» est-elle conforme à la Réglementation applicable ?

[Support de la présentation ICI](#)
