## Remarques et suggestions relatives au « Mémo du pilote VFR 2010 » émises par la Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes (CISOA)

de l'Aéroclub du CE Airbus France Toulouse (ACAT)

• mettre dans le titre que c'est pour le VFR de jour : le titre deviendrait « Mémo du pilote VFR de jour -

- édition 2010 »
- indiquer séparément la version du document (si publication d'une mise à jour l'année AAAA)
- quand le mot « site » est employé, le remplacer par « site web »
- quand l'expression « carte VAC » est citée, la remplacer par « VAC » (écrire carte VAC est un pléonasme !)
- page 5:
  - dans l'item « EN MATIERE D'EQUIPEMENT MINIMUM » faire la distinction entre <u>documentation</u> <u>minimum</u> et <u>équipement minimum</u>
  - le survol de l'eau n'étant pas uniquement associé à une traversée maritime, écrire la rubrique « Présence des équipements complémentaires... » comme suit : « **Présence** des équipements additionnels exigés dans certains cas (traversée maritime, survol de l'eau ou d'une région inhospitalière). »
- page 7 : après Information météo par SMS, mentionner qu'il existe quelques applications utiles à un pilote, téléchargeables sur les téléphones portables
- page 9 : item 3 ajouter la mention « en particulier identification des activités prévues de parachutage et de voltige hors aérodrome » (mention pouvant être placée ailleurs sur cette page)
- page 15:
  - STAP: mentionner que sur les aérodromes équipés d'un balisage lumineux les 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes permettent également de commander son allumage pendant quinze minutes et qu'il en faut 5 pour le maintenir allumé plus longtemps et 7 pour l'éteindre.
  - Turbulence de sillage : l'encart de bas de page est insuffisant pour rappeler la conduite à tenir afin de se prémunir des effets de la turbulence de sillage : introduire un paragraphe spécifique (des dessins suffiraient!) où sont indiqués les plans, distances ou temps d'attente à adopter après passage d'un gros (cas d'un décollage, d'un atterrissage, d'un passage au voisinage du gros porteur, etc).
- page 16:
  - VOR ou ADF : ajouter « vérifier l'absence de Flag sur l'indicateur VOR »
  - en bas de page lire : « panne moteur au décollage, jamais de demi tour si hauteur/sol<1200ft
- page 17 : le tableau « Règles d'interception » ne pourrait-il pas être remplacé par quelque chose de plus parlant (dessin-photos) en faisant remarquer que la plupart du temps l'intercepteur sera un hélicoptère, montrant un panneau sur lequel l'ordre adressé à l'intercepté sera écrit !!!
  - Indiquer plus clairement la Fréquence à utiliser pour les échanges par radio (cf. trois items sous le tableau)
  - Le code transpondeur 7700 à afficher en cas d'interception est-il bien approprié ?
    En effet à bord ce n'est pas un cas d'urgence ou de détresse (l'avion intercepté fonctionne correctement): il s'agit d'une intervention « extérieure »...si bien que, même si cette intervention n'est généralement pas illicite le code 7500 conviendrait probablement. Sur la visualisation RADAR, l'ATC verrait de suite qu'il ne s'agit pas d'un vol en patrouille mais bien d'une intervention d'un avion à l'encontre d'un autre!
- page 18: HAUTEURS DE SURVOL:
  - à HAUTEURS DE SURVOL ajouter MINIMUM pour lire « HAUTEURS MINIMUM DE SURVOL »
  - pour 1000 ft : ajouter l'item « rassemblement de personnes en plein air et obstacle le plus élevé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef »
  - sous Ville de Paris, ajouter l'item « ailleurs qu'aux endroits spécifiés ci-dessus : 500 ft ASFC »
- page 21 : est-ce vraiment nécessaire de fournir ces conversions ? Ne conviendrait-il pas de les limiter à celles qui sont vraiment utiles (les éléments de la dernière ligne sont généralement inutiles en vol : mètres en pieds, mille nautique en km, Farhrenheit en Celsius....)