

Bulletin de Sécurité des Vols

Je respecte les règles de survol et les espaces aériens

Les vols entrepris hors de l'environnement immédiat de la plate-forme habituelle nécessitent que le pilote prépare correctement sa navigation.

Le ciel est encombré et découpé en de nombreux secteurs qui sont réservés soit aux militaires, soit aux volumes d'aérodrome, soit au largage de parachutistes, ou encore interdits de survol (cette liste n'est pas exhaustive).

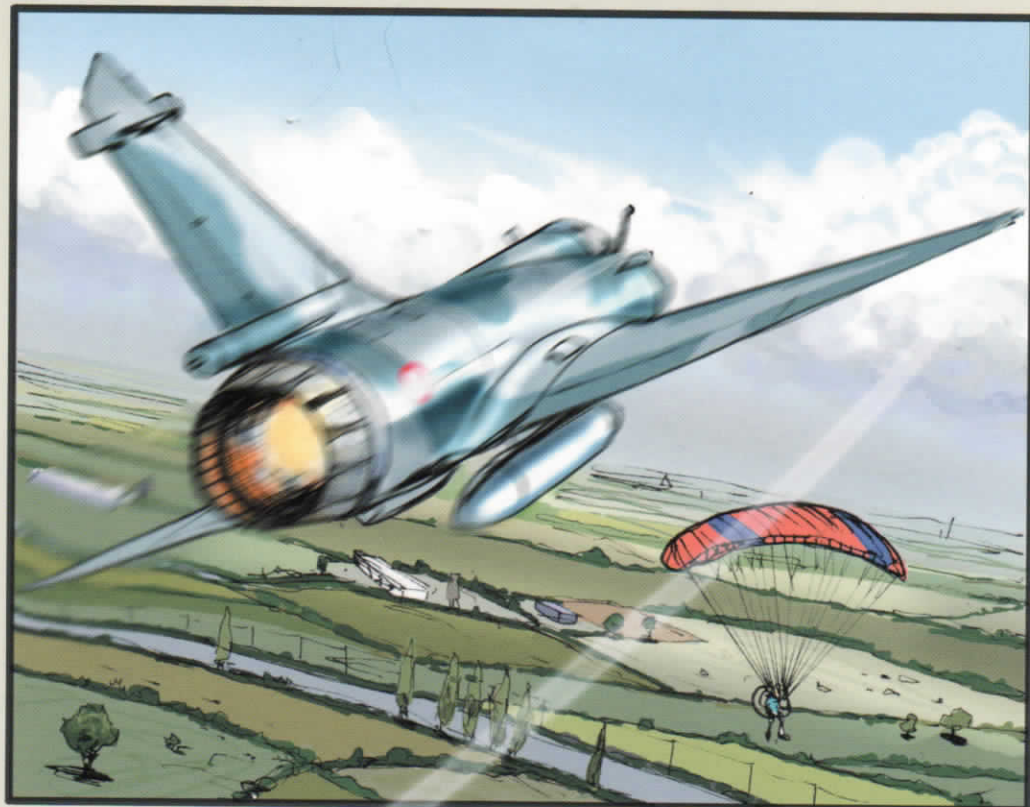
Le statut d'un espace aérien ou d'une infrastructure aéronautique n'est pas immuable, c'est la raison d'être des NOTAM (*Note to Air Men*). Certaines zones réglementées à statut particulier ne sont activables que par NOTAM ; par ailleurs, les horaires d'activités de ces zones figurant dans le complément aux cartes vol à vue et radionavigation sont également susceptibles d'être ponctuellement modifiés par ces mêmes NOTAM.

L'aérodrome de destination peut être temporairement fermé à la CAP pour différentes raisons (manifestation aérienne, travaux, enneigement, etc.).

Le fait de bien connaître les aérodromes voisins, à force de les fréquenter régulièrement, ne dispense pas les pilotes de la consultation des NOTAM. Cela évite par exemple d'arriver, au beau milieu d'une présentation de voltige, à la verticale d'un terrain sur lequel se déroule un meeting, et d'encourir un P.V. d'infraction.

Par ailleurs, certains exercices militaires (AUDAX, OPERA, etc.) de grande envergure se déroulent régulièrement dans des volumes importants et peuvent même parfois concerner l'intégralité de l'espace aérien français. Il est donc facile d'imaginer les risques inconsidérés que prendrait et ferait prendre aux autres un pilote volant dans un tel espace, faute d'avoir consulté les NOTAM correspondants.

La consultation des NOTAM n'est pas la seule obligation réglementaire préalable à l'exécution d'un vol. Le Code de l'Aviation civile stipule



également que : pour tous les vols hors circuit d'aérodrome, l'action préliminaire au vol doit comprendre l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant pour le cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu.

On comprend aisément que l'observation visuelle des conditions météo et aérologiques locales ne soit pas suffisante préalablement à la décision d'entreprendre un vol local. En dehors de l'aspect réglementaire, le bon sens permet de comprendre qu'une

observation sommaire ne peut suffire lorsqu'il s'agit d'une navigation, même si l'aéronef n'évolue pas très vite (comme c'est le cas de

Points-clefs

- NOTAM CONSULTÉS = MAUVAISES SURPRISES ÉVITÉES
- MÉTÉO ÉTUDIÉE = SÉCURITÉ PRÉSERVÉE
- CONSOMMATION ANTICIPÉE = VACHE INUTILE ÉVITÉE
- NAVIGATION BIEN PRÉPARÉE = VOYAGE DANS LA SÉRÉNITÉ

beaucoup d'ULM), ne serait-ce que pour être en mesure de prévoir la quantité de carburant nécessaire au voyage en évitant ainsi de se «vacher» bêtement, faute d'avoir pris les précautions élémentaires.