Débriefing

## Après le vol

| | |
|---|---|
| Avez-vous amarré votre avion ? | ☐ |
| Avez-vous clôturé votre plan de vol (app SAR Alerts) ? | ☐ |
| Avez-vous rempli le carnet de vol (carnet de route) ? | ☐ |
| En cas d'incident visé dans le règlement (UE) 376/2014, adresser un compte rendu sur aviationreporting.eu | ☐ |

Notes personnelles

## Notes personnelles :

---
---
---
---
---
---
---
---
---
---
---
---
---
---
---
---
---

**Rendez-vous sur staysafe.aero pour en savoir plus sur la sécurité**

**Avertissement :** Le présent mémo et ne saurait remplacer une préparation du vol en bonne et due forme par les pilotes, ni dispenser ces derniers de modifier leurs plans en vol.

STAY SAFE.aero
Safety Promotion for General Aviation

© Office fédéral de l'aviation civile, 08.2024, version 2.0

# MEMO DU PILOTE VFR

Priorité à la sécurité.

C
skybriefing.com

Safety-Checklists

## Préparation du vol et vol proprement dit

**I'M SAFE-Checklist**

| | | Checked |
|---|---|---|
| **I**lness | Je suis en bonne santé et en pleine forme | ☐ |
| **M**edication | Je ne prends aucun médicament | ☐ |
| **S**tress | Je ne suis pas stressé/e (travail, famille) | ☐ |
| **A**lcohol | 0 pour mille | ☐ |
| **F**atigue | Je me sens reposé/e j'ai bien dormi | ☐ |
| **E**ating | J'ai mangé et me suis hydraté/e | ☐ |

**Check-list PAVE : minima personnels et dangers**

| | | |
|---|---|---|
| **P**ilot | Licence, certificat médical, pièce d'identité avec photo, I'M SAFE, règle des 90 jours, expérience récente | ☐ |
| **A**ircraft | Appréciation des performances et caractéristiques de l'aéronef, calculs de performance, masse et centrage, carburant, limitations de l'AFM, papiers de bord, tablette/portable chargés, équipement requis pour le vol selon NCO.IDE, contrôle du carnet de route, conséquence des défauts | ☐ |
| en**V**ironment | **Météo :** situation générale, TAF, METAR, GAFOR, Low LVL SIGWX Alps, radar, vents, webcams, altitude-densité, température du point de rosée<br>**Terrain :** connaissances du vol en montagne, hauteurs minimales en milieu urbain, obstacles et relief, marge de franchissement des cols<br>**Aérodromes :** routes d'approche, aérodromes de dégagement, NOTAM, formalités douanières<br>**Espaces aériens :** planification de l'itinéraire, NOTAM et DABS<br>**Période :** coucher du soleil | ☐ |
| **E**xternal Pressures | Délais, vol en solo ou avec des connaissances/des tiers, douanes, plan de vol ATC, auto-évaluation critique | ☐ |

Météo

## Conditions de vent typiques de la Suisse

**Föhn :**
- Le föhn souffle lorsque le différentiel de pression atmosphérique entre le nord et le sud des Alpes est supérieur à 4 hPa. On le rencontre dans les vallées alpines, sur les cols et dans les Préalpes
- Il s'accompagne d'une nébulosité spécifique (altocumulus lenticularis) et est reconnaissable sur les images radar (pluie par effet de barrage sur le versant sud ou le versant nord des Alpes), METAR Vent, LLSWC
- **Dangers :** ascendances et rabattants à proximité du relief et fortes turbulences

**Bise :**
- La bise est un courant de nord-est qui touche avant tout le Plateau et l'arc lémanique
- En été, la bise est synonyme de beau temps, en hiver d'inversion des températures et de stratus
- **Dangers :** vent du nord-est sur le Plateau et fortes turbulences en Suisse romande

**Conseils météorologiques (MétéoSuisse) 0900 162 737**

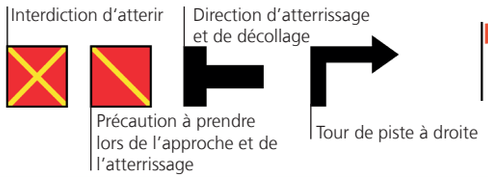
**Avertissement :** Le présent mémo et ne saurait remplacer une préparation du vol en bonne et due forme par les pilotes, ni dispenser ces derniers de modifier leurs plans en vol.

STAY SAFE.aero
Safety Promotion for General Aviation

© Office fédéral de l'aviation civile, 08.2024, version 2.0

# Signalisations

## Signaux optiques au sol

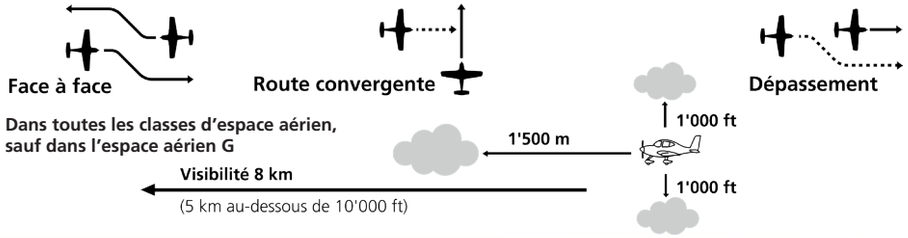



## Manche à air

# Règles de l'air

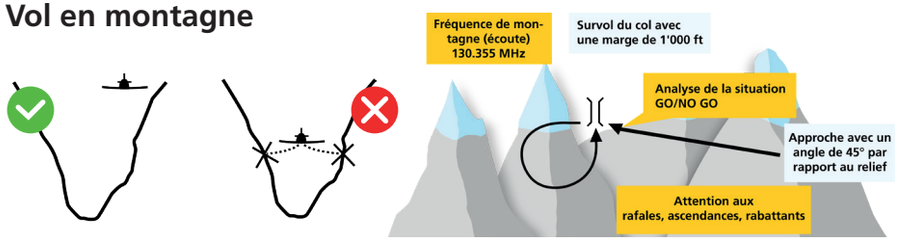
## Aviate, Navigate, Communicate

**Règles générales de priorité (y compris dans le circuit d'aérodrome) : les ballons ont la priorité sur les planeurs qui ont la priorité sur les avions à moteur et les hélicoptères**




## Hauteurs minimales de vol (conformément à la règle SERA.5001)

## Vol en montagne

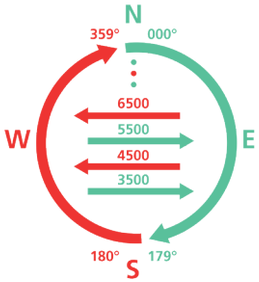



À bonne hauteur en volant à droite de la vallée

Ne jamais voler à faible hauteur et au milieu de la vallée

# Communication Radio

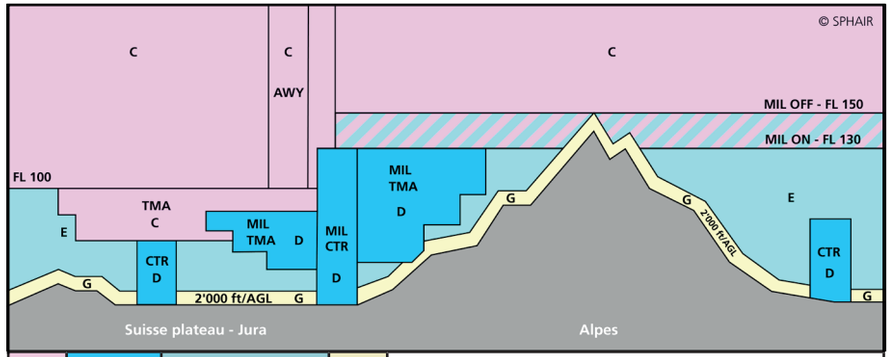
## Hauteurs de vol VFR




## ATC@your service:

- **« N'ayez pas peur de la radio ! »**
- **De manière générale : transpondeur réglé sur ALT**
- ZRH Info 124.70 MHz, GVA Info 126.35 MHz
- **Appel standard FIC :** « Établissement de la communication » ; « indicatif, type d'avion, position, hauteur, vol de/à destination de, route »
- Actualiser le plan de vol, annoncer les changements au FIS
- Fréquence air/air : 123.135 MHz
- École de vol à moteur : 122.205 MHz
- Fréquence de montagne : 130.355 MHz

# Espaces




| C | D | E | G | Conditions pour le vol VFR |
|---|---|---|---|---|
| ATC | TFC INFO | TFC INFO O/R | FIS | Services |
| x | | | | Séparation VFR/IFR |
| x | x | x | (x) | RTF et clairance ATC avant de pénétrer dans l'espace aérien |
| x | x | x* | (x) | Transpondeur SSR mode S *obligatoire dans l'espace aérien E au-dessus de 7'000 ft |
| x | x | x | x | Limitation de vitesse : 250 kt IAS au-dessous de 10'000 ft |
| x | x | x | x | Visibilité : 8 km à et au-dessus de 10'000 ft ; 5 km au-dessous de 10'000 ft |
| x | x | x | x | Distance par rapport aux nuages : 1,5 km horizontalement, 1'000 ft verticalement |
| | | | x | Au-dessous de 2'000 ft AGL<br>Visibilité : 5 km (réduite, au plus, à 1,5 km en fonction des conditions*)<br>Hors des nuages et le sol en vue |

* Transpondeur mode S obligatoire lors de vols en avion à moteur lorsque les distances par rapport aux nuages sont inférieures à ↕ 1'000 ft / ↔ 1'500 m (règle SERA.5001)

# Urgence, Interception

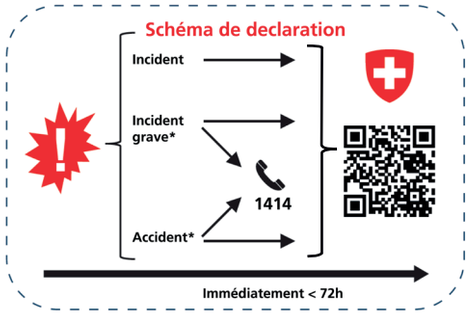
## Interception (par avions militaires)

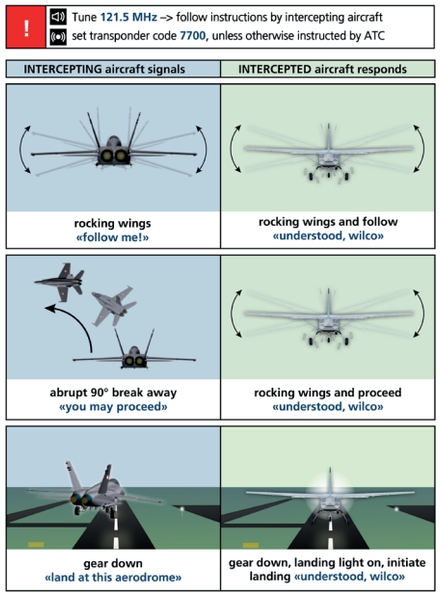
**Détresse et urgence :** fréquences et numéro de téléphone
Fréquence de détresse : **121.500 MHz**

**Codes de transpondeur :**

- Détournement 7500
- Panne radio 7600
- Détresse et urgence 7700

**Urgence, accident (REGA) 1414**




*accident = aéronef endommagé, impossibilité de poursuivre le vol ; ou dommages corporels.