

# Les Forums VFR

## Forum VFR de Toulouse le 11 octobre 2025



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# Les Forums VFR

Les services ATS de la DSNA  
Où sommes-nous au sein de la DGAC ?



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



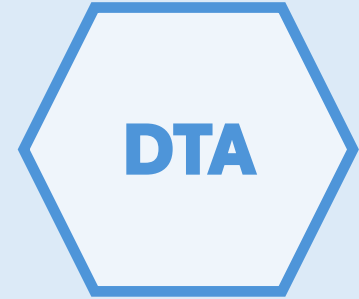
# LES DIRECTIONS MAJEURES DE LA DGAC ET LEURS MISSIONS EN QUELQUES MOTS



DIRECTION DE LA SÉCURITÉ  
DE L'AVIATION  
CIVILE



DIRECTION DES SERVICES  
DE LA NAVIGATION  
AÉRIENNE



DIRECTION DU TRANSPORT  
AÉRIEN

# Agenda de la journée

**10h00 – 10h05 Introduction** (P. Notry)

**10h05 – 10h25 Les enjeux de la sécurité de la circulation aérienne contrôlée** (G. Gonnier + A. Olivié)

**10h30 – 12h15 Les services ATS** (E. Nisseron + H. Liquet)  
+ **Point sur les RH@LFBO** (P. Notry)

**12h20 – 14h00 Déjeuner**

**14h00 – 14h30 Le retour d'expérience (REX) et la culture juste** (G. Gonnier)  
+ **Gestion des CPI à la DSAC-Sud** (A. Olivié)

**14h30 – 15h45 Les incursions de pistes & intrusions en espace aérien contrôlé**  
- **Causes racines et Moyens d'action** (A. Olivié)  
- **Bilans national et SNA/Sud et Evènements locaux** (G. Gonnier + C. Marmande)

**15h45 – 16h00 Pause**

**16h00 – 16h45 L'Information Aéronautique** (H. Liquet + A. Olivié)

**16h45 – 17h00 Synthèse et clôture du Forum VFR** (P. Notry)



# Les Forums VFR

- Les enjeux de la sécurité en circulation aérienne contrôlée



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*





# PLAN DE LA SÉQUENCE

- 2 accidents majeurs (catastrophe aérienne) dans le domaine de l'aviation commerciale
- 2 évènements (précurseurs) vécus dans le domaine de l'aviation générale

# COLLISION EN PLEIN CIEL

## MID AIR COLLISION



# COLLISION EN TMA DE LOS ANGELES (USA) DU 31 AOÛT 1986

- Une histoire ancienne....toujours d'actualité
- Intrusion en espace aérien contrôlé

## LE CONTEXTE :

- Collision entre un IFR (DC9) en approche et un PA28 en VFR à 6500 ft QNH
- Pas de contact radio par le PA28 et pénétration sans clairance dans la TMA de LAX
- Bilan : 67 morts dans les 2 appareils et 15 morts au sol

NB: pas d'emport obligatoire de transpondeur SSR avec mode C pour les avions légers (VFR) à l'époque et pas de TCAS obligatoire pour les jets (IFR)



# COLLISION AU SOL ET SUR LA PISTE À HANEDA (TOKYO) LE 02/01/24

- Une histoire actuelle !
- Une incursion sur piste



## ➤ LE CONTEXTE :

- Avion commercial de la JAL (A350) autorisé à l'atterrissage et le coast guard (Bombardier DHC-8) immobile sur la piste
- Bilan : 5 des 6 membres d'équipage à bord du Dash 8 sont morts dans la collision, qui n'a fait que 14 blessés parmi les 367 passagers et douze membres d'équipage à bord de l'A350, qui a été détruit par l'incendie qui s'en est suivi.



Localisation de la collision  
au sol sur l'aéroport d'Aneda

# Les deux appareils impliqués dans la catastrophe





L'airbus de la JAL après  
l'incendie provoqué par la  
collision ou ce qu'il en reste...





速報

羽田空港の滑走路で日本航空の機体が炎上中

# EVENEMENTS PRECURSEURS DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION GÉNÉRALE



# UNE INTRUSION EN ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ AVEC UNE CAUSE VFR

- Rejouons l'évènement





# UNE INCURSION SUR PISTE AVEC UNE CAUSE VFR

- Rejouons l'évènement



**MERCI DE VOTRE ATTENTION**

# Les Forums VFR

LES SERVICES ATS  
POUR QUI ? POURQUOI ? COMMENT ?

1h15  
+ 30 min



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*





# Les services ATS : plan de présentation

## 1 - Approche avec CTR :

Services rendus  
Clairance  
Espaces aériens  
contrôlés  
Outils de séparation  
Cas de LFBO

## 2 – RMZ :

Services rendus  
Phraséologie  
Clôture de com  
Service d'alerte

## 3 - Sectorisation

## 4 - Les zones à statut particulier (rappels)

## 5 - Echanges (SIV fermé)

# CONTROLEUR D'APPROCHE : MON PROFIL

- Enac (promo 2007)
- recrutement bac+2
- 3 ans d'études pour le diplôme ICNA Ingénieur de contrôle de la nav aérienne
- alternance contrôle aérien au bout d'un an et demie (début de prise de micro à Blagnac en avril 2009)
- formation PPL dès l'entrée de l'école (PPL acquis grâce aux deux mois de pratique)
- initiation IFR
- initiation en compagnie aérienne (stage 1 semaine et vols techniques)











LES FORUMS VFR



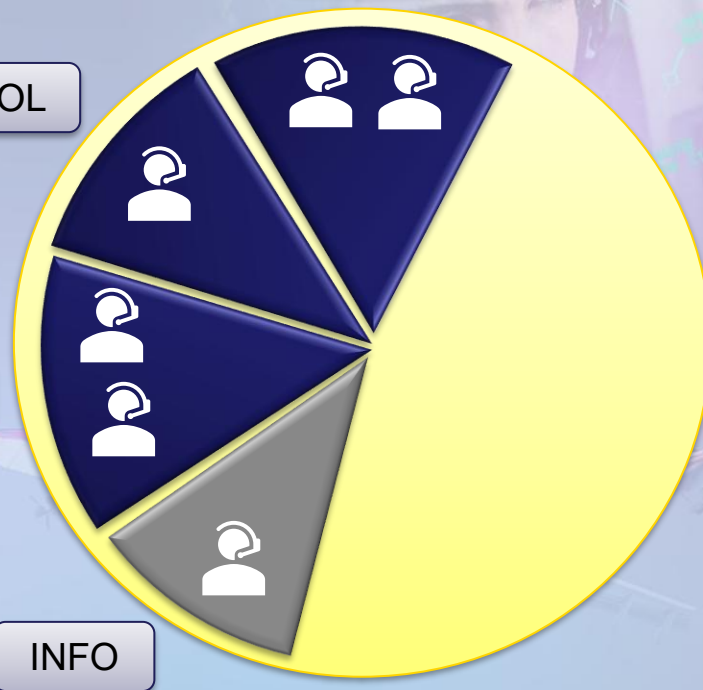
Tour de contrôle

TWR

PVL / SOL

APP

INFO





APP

EBWB

INFO

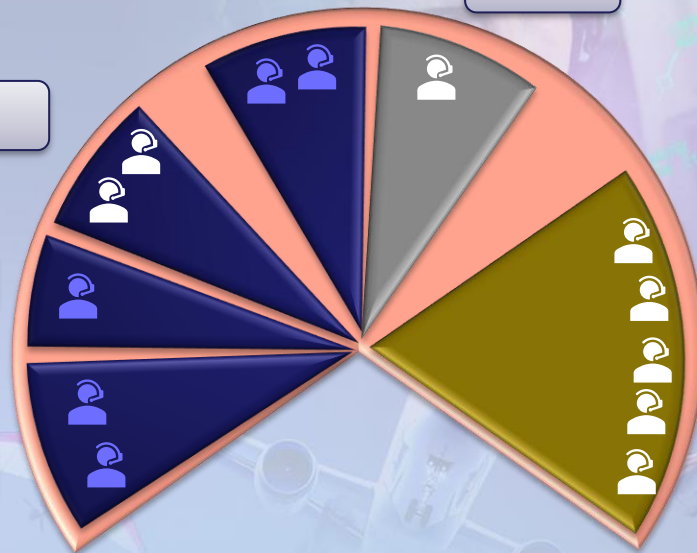
AE

ITM

AW

CER

Salle d'Approche







Secteur d'approche



Information de vol



Essais Réception



Radariste

Organique

Information de vol





# SITUATION GEOGRAPHIQUE

LES FORUMS VFR

AQUITAINE

CLERMONT -  
FERRAND

PYRENEES

MONTPELLIER

BLAGNAC

FRANCAZAL

LASBORDES

MURET

CARCASSONNE

AGEN

CASTRES

ALBI

PAMIRS







# Les services ATS : plan de présentation

## 1 - Approche avec CTR :

Services rendus  
Clairance  
Espaces aériens  
contrôlés  
Outils de séparation  
Cas de LFBO

## 2 – RMZ :

Services rendus  
Phraséologie  
Clôture de com  
Service d'alerte

## 3 - Sectorisation

## 4 - Les zones à statut particulier (rappels)

## 5 - Echanges (SIV fermé)



Une clearance est  
nécessaire pour  
pénétrer : il faut  
être « **autorisé** ».

Espace aérien contrôlé



Présence d'une CTR

CTR : classe D



Un Contrôleur exerce le service  
de contrôle d'aérodrome : TWR.



Classe **C** (CTA)

Classe **C** (TMA 3)

FL65

Classe **C** (TMA2)

4000ft

Classe **D** (TMA 1.2)

3000ft

Classe **D** (TMA 1.1)

2000ft

Classe **D** (CTR)

Classe **E**

Classe **G**

**LFBO**

## Les services ATS en EAC (Espace aérien contrôlé)

Contrôle



Information



Alerte







# Les services ATS en EANC (Espace aérien non contrôlé)

Information

Alerte





EAC



## Séparation de trafic

instructions données aux pilotes afin d'assurer la séparation entre les aéronefs (cap, vitesse, altitude ou niveau de vol à respecter...),

## Information de trafic

informations fournies aux pilotes sur la position des autres aéronefs. C'est aux pilotes d'assurer la sécurité pour l'anti-collision et éviter les autres trafics.

LES FORUMS VFR



Dans les EAC, tout changement d'altitude ou de route doit faire l'objet d'une autorisation du contrôle.

# VFR EN EAC (C ou D ou circulation d'aérodrome contrôlé)

## Règles de pénétration :

7040?  
7030?  
3440

### CHECKLIST

- ☒ CONTACT RADIO OBLIGATOIRE
- ☒ **CLAIRANCE** AUTORISATION EXPLICITE
- ☒ TRANSPONDEUR (CONTACT RADAR)
- ☒ COORDINATION ENTRE SECTEURS
- ☒ ASSIGNATION D'UNE **FREQUENCE**

121.250 ou 125.180 / 129.305 ...?

# VFR EN EAC

LES FORUMS VFR

## Outils de séparation : ce qui peut vous être demandé :

CAPS

NIVEAUX

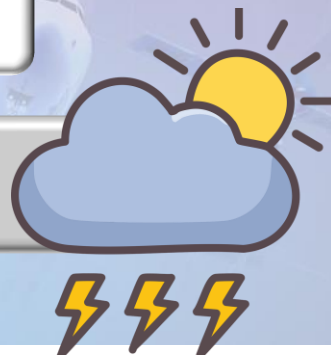
VITESSE

DIRECTE

CHEMINEMENT / ITINERAIRE

## Limite du contrôleur :

La météo !



FL80 VS  
FL85 ?

## Classe C



Ref SERA.6001

## Classe D



Ref SERA.6001

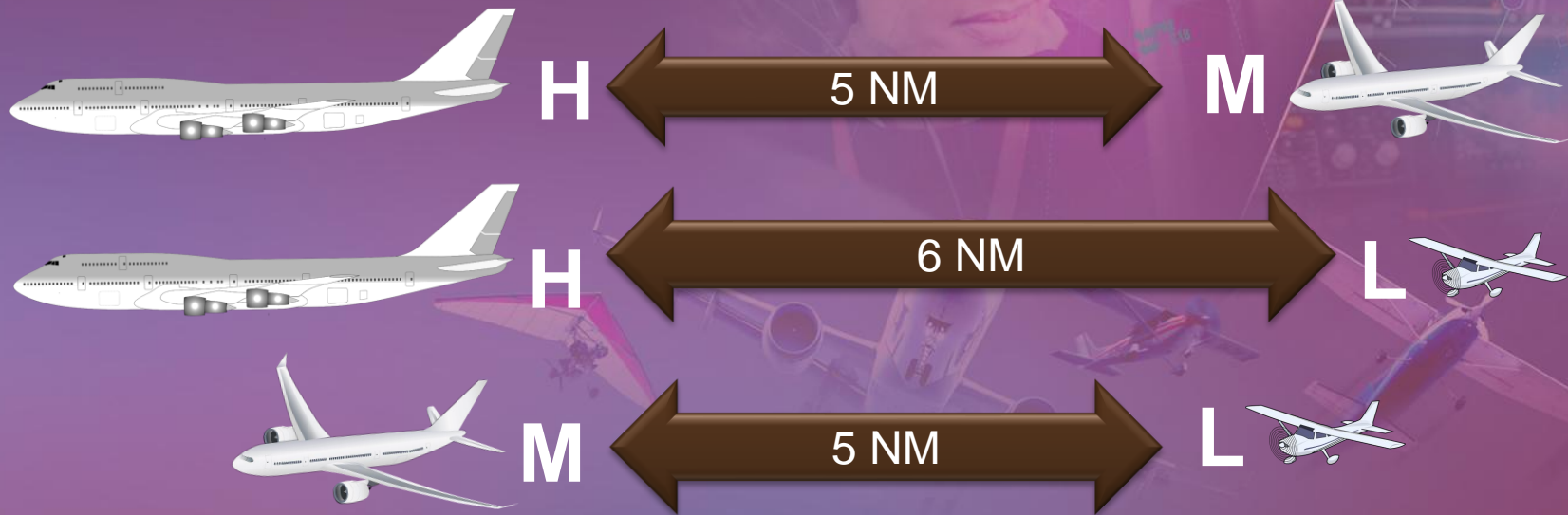


# Séparation avec les IFR : quelle norme à Toulouse?





# Espacement longitudinal supplémentaire :



# VFR EN Classe E et G : LIBRE

## Quelle différence ?



**CONTACT RADIO**

**TRANSPONDEUR**

**CONTACT RADIO**

**TRANSPONDEUR**

**PAS OBLIGATOIRE**



# Les services ATS : plan de présentation

## 1 - Approche avec CTR :

Services rendus  
Clairance  
Espaces aériens  
contrôlés  
Outils de séparation  
Cas de LFBO

## 2 – RMZ :

Services rendus  
Phraséologie  
Clôture de com  
Service d'alerte

## 3 - Sectorisation

## 4 - Les zones à statut particulier (rappels)

## 5 - Echanges (SIV fermé)

# UNE CONTROLEUSE D'AERODROME ET CHEFFE CA : Hélène

- Enac : promo 99
- Recrutement niveau bac sur concours
- 2 ans d'études pour le diplôme TSEEAC (Technicien Supérieur des Études et de l'exploitation de l'AC), aujourd'hui GSEA (Gestion de la Sécurité et Exploitation Aéronautique)
- Formation polyvalente
- 8 ans CTL en région parisienne avant Muret, 12 ans CTL Muret avant de devenir CCA
- Formation PPL perso











Un peu plus zoomé qu'à Blagnac!!

## APPROCHE A VUE Visual approach

Ouvert à la CAP  
Public air traffic  
28 NOV 24

MURET LHERM  
AD 2 LFBR APP 01

			
ALT AD : 623 (23 hPa)			
LAT : 43 26 57 N			
LONG : 001 15 49 E			
LFBR			
VAR : 1° E (2020)			

ATIS : 124.580 ☎ 05 34 46 08 36

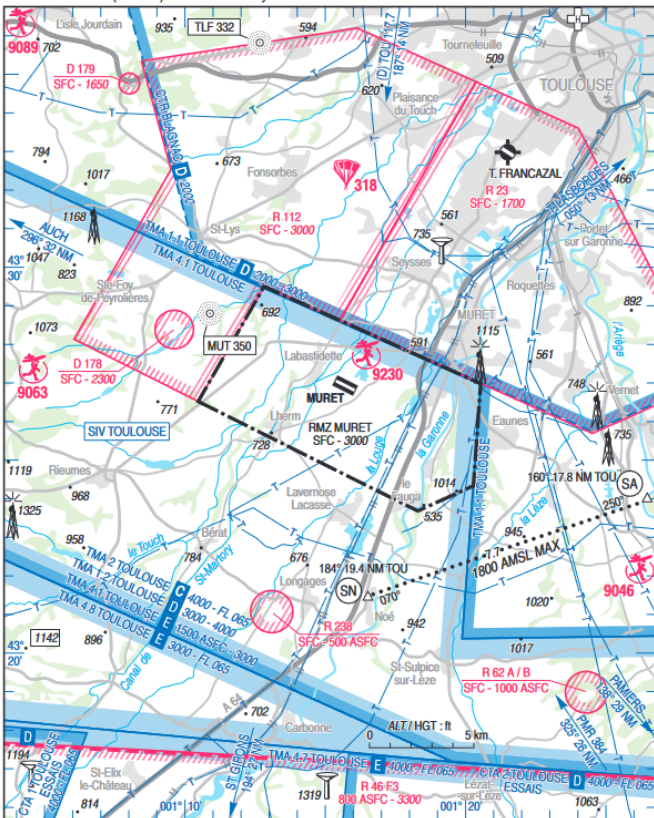
APP : TOULOUSE Approche/Approach 125.180

TWR : 123.200 - GND (SOL) : 121.750

Absence ATIS : A/A (123.200) FR seulement/only

VDF

STAP : 124.580 absence ATIS



### Organisation du travail à LFBR :

- 1 ou 2 contrôleurs selon les plages horaires;
- 1 position de contrôle occupée et un assistant quand 2 CTL;
- 2 fréquences regroupées la plupart du temps;
- Maximum 10h de vacation par jour, maximum 32h par semaine;
- Possibilité de vol de nuit jusqu'à 22h30 loc, pas de travail de nuit.

## Le circuit d'aérodrome ou la zone très proche aérodrome :



Espace aérien NON contrôlé



Avec ou sans RMZ / TMZ



Un Agent AFIS assure un service  
d'information et d'alerte : AFIS.



## Le circuit d'aérodrome très proche aérodrome :

Contact radio  
Obligatoire  
/ clairance

Trafic dense

Espace aérien E ou G

Service de contrôle d'aérodrome  
TWR



# Services ATS en RMZ type LFBR

Contrôle



Information



Alerte



**Les RMZ : RADIO MANDARTOY ZONE /**  
**Zone à utilisation obligatoire de radio**



Classe **C** (TMA 3)

FL65

Classe **C** (TMA 2)

FL4000

Classe **D** (TMA 1.2)

3000ft

Classe **E**

LFBR

**RMZ**

Classe **E**

1500ft SFC

Classe **G**

Classe **G**

## La phraséologie

Disponible sur le site du SIA.

*Collationnement*

*Être précis*

*Être concis*

*Fin du contact radio*

*Être compréhensible*



C'est le contrat de  
confiance entre pilote et  
contrôleur



LES FORUMS VFR



## Clôture de communications



Radio ou

Numéro unique :  
**01 56 301 301**  
(H24)

**Si une communication est établie,  
alors elle doit être clôturée. A défaut,  
Des phases peuvent être déclenchées.**

**ALERTE**



**SOS**

*Je quitte la  
fréquence,  
au revoir.*

ALERTE



SOS

INCERFA

Si PLN : H + 30min  
Selon circonstances

ALERFA

Si PLN : H + 60min  
Selon circonstances

DETRESFA

Si PLN : H+90min  
Selon circonstances



VFR EN RMZ

ECOUTE ET  
CONTACT RADIO  
OBLIGATOIRES

TRANSIT ?

INTEGRATION DANS LE CIRCUIT  
D'AERODROME ? **CLAIRANCE !**

1270?  
0300?  
1260?

## CONTACT INITIAL



INDICATIF



TYPE D'AERONEF



POSITION



NIVEAU



INTENTIONS



# VFR EN A/A

Nombreuses activités  
aériennes

Avions  
Planeurs  
Ulm...

7000  
0300

## CONTACT INITIAL



INDICATIF



TYPE D'AERONEF



POSITION



NIVEAU



INTENTIONS



# Les services ATS : plan de présentation

## 1 - Approche avec CTR :

Services rendus  
Clairance  
Espaces aériens  
contrôlés  
Outils de séparation  
Cas de LFBO

## 2 – RMZ :

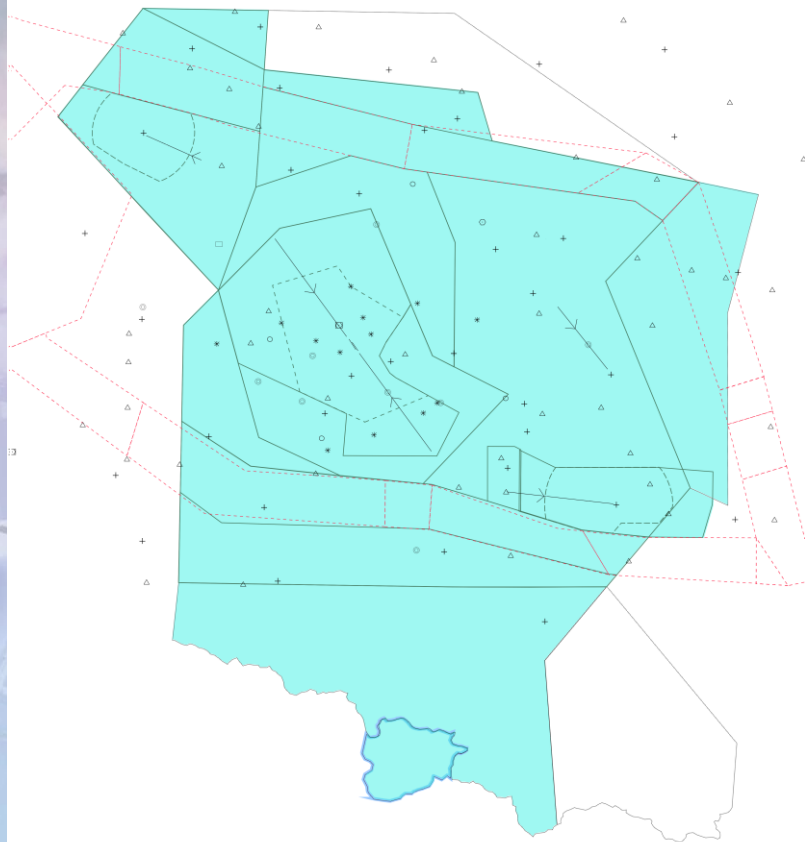
Services rendus  
Phraséologie  
Clôture de com  
Service d'alerte

## 3 - Sectorisation

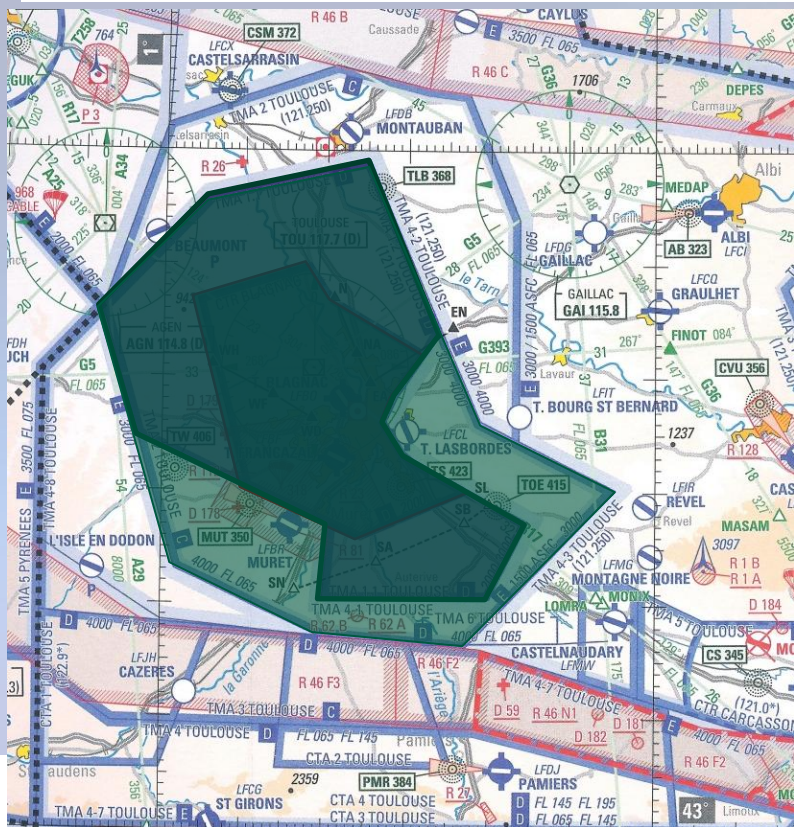
## 4 - Les zones à statut particulier (rappels)

## 5 - Echanges (SIV fermé)

## SIV Toulouse



# ESPACES DE CLASSE D



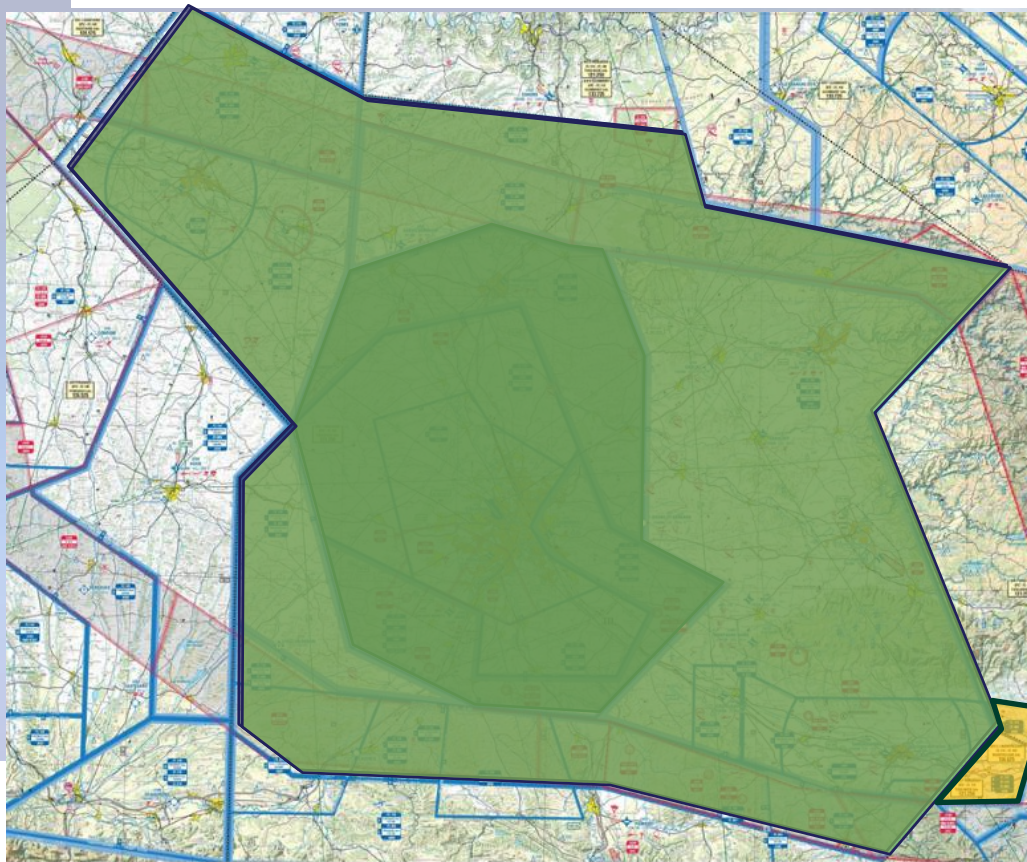
CTR  
SFC/2000ft AMSL

TMA 1.1  
2000/ 3000ft  
AMSL

TMA 1.2  
3000ft /4000ft  
AMSL



# ESPACES DE CLASSE C



TMA 2  
4000 ft  
AMSL/FL65

TMA 3  
FL65/FL115

TMA 3.1  
FL65/FL115

CTA Toulouse  
§1  
FL115/FL145



# Terrains Satellites avec CTR



**CTR LFBA**  
SFC / 2000ft AMSL

**CTR LFMK**  
SFC / 3000ft AMSL

**TMA 5**  
3000ft AMSL /  
FL65

**TMA 6**  
4000ft AMSL /  
FL65

# Toulouse Essais : Classe D



CTA Essais 1 et 2  
4000ft AMSL/FL65

CTA Essais 3  
FL 65 / FL145

CTA Essais 4  
FL 145 / FL 195

CTA Essais 5  
FL115/FL195

3447  
122,9





# Les services ATS : plan de présentation

## 1 - Approche avec CTR :

Services rendus  
Clairance  
Espaces aériens  
contrôlés  
Outils de séparation  
Cas de LFBO

## 2 – RMZ :

Services rendus  
Phraséologie  
Clôture de com  
Service d'alerte

## 3 - Sectorisation

## 4 - Les zones à statut particulier (rappels)

## 5 - Echanges (SIV fermé)

## Les zones temporaires :

ZDT

ZIT

ZRT

Zone Dangereuse Temp

Zone d'Interdiction Temp

Zone Réglementée Temp



## Les zones P, D, R :

P

Permanente

Etablies pour interdire le survol d'une portion de l'espace aérien, les sites sensibles. La pénétration dans une zone interdite est interdite à tout aéronef non autorisé.



D

Dangereuse

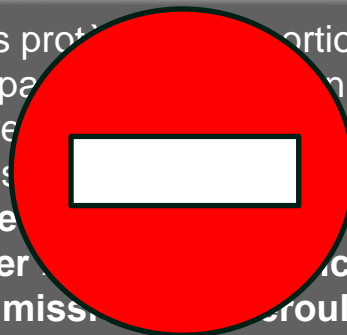
Ces zones comportent un danger potentiel et sont signalées pendant des créneaux horaires précis et publiés. La pénétration dans une zone D n'est jamais autorisée. Cependant, lorsque la zone est active, sa pénétration est au risque et peut être pénalisée.



R

Restreinte

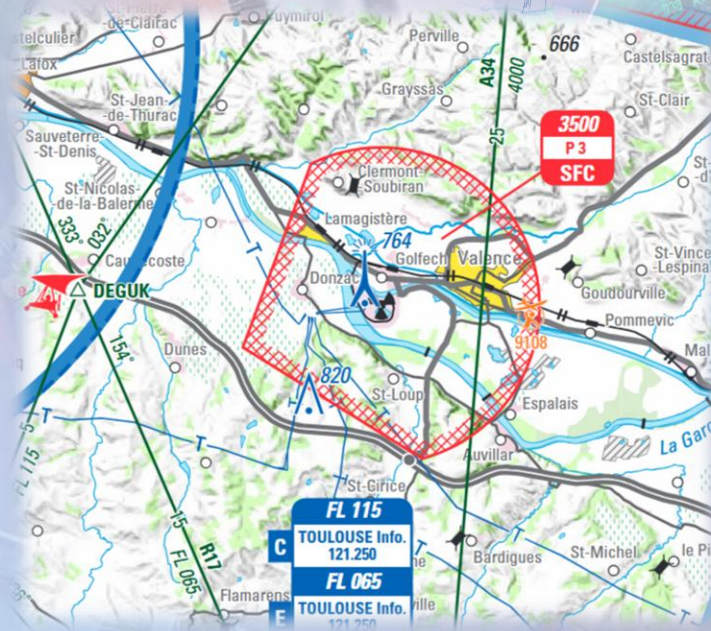
Elles protègent la circulation de l'espace aérien en lien avec les opérations militaires ou civiles. Le vol est interdit et éviter les manœuvres dangereuses aux missions en vol.





## Ex P3 de Golfesch :

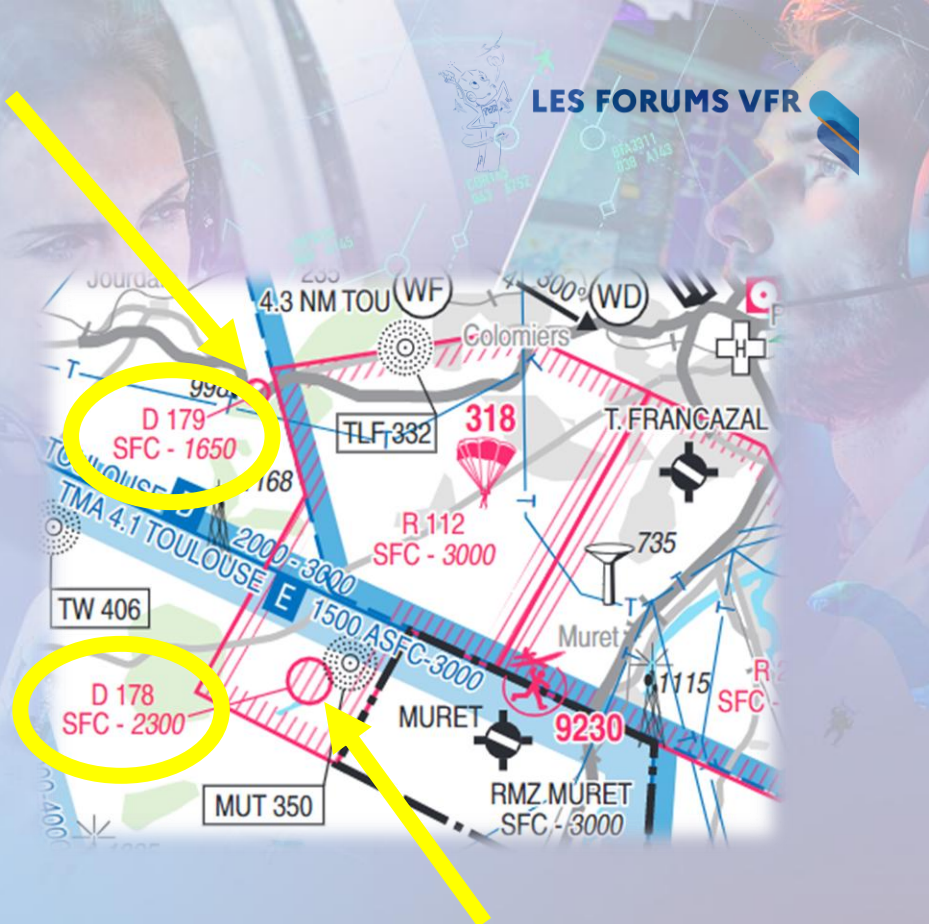
Dans notre SIV : P3 Golfesch du sol à 3500ft AMSL, active H24, impénétrable sauf IFR qui a obtenu une clairance d'approche à Agen.



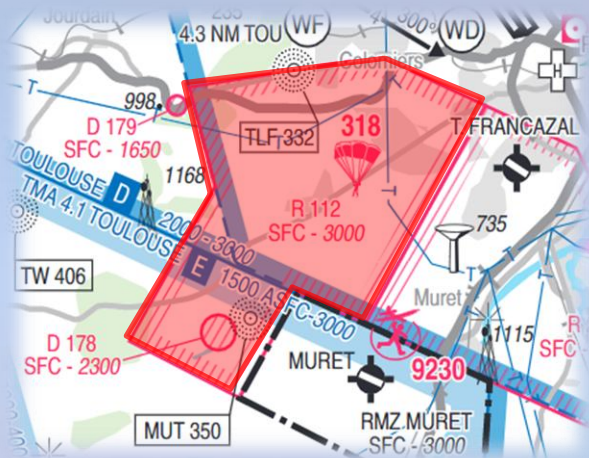
## Ex D178 et D179 :

D178 SFC-2300ft Saintes Foy de  
Peyrolières  
SFC-1300ft activité permanente  
1300ft-2300ft : activité occasionnelle  
Lun-ven sauf JF  
Activité : pyrotechnie  
Activité connue de LFBR et Toulouse Info

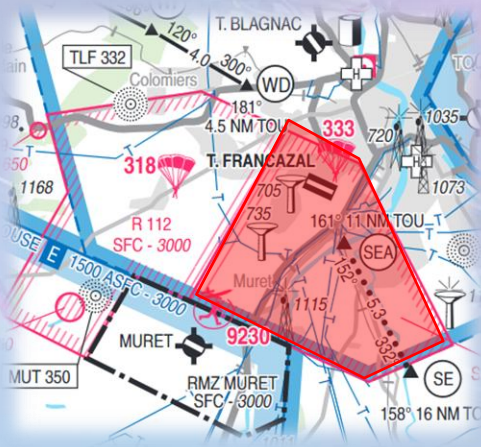
D179 SFC-1650ft H24  
Auch Lias : station de recompression du  
réseau de gaz Sud-Ouest



# R112 Fonsorbes



# R112 Francazal



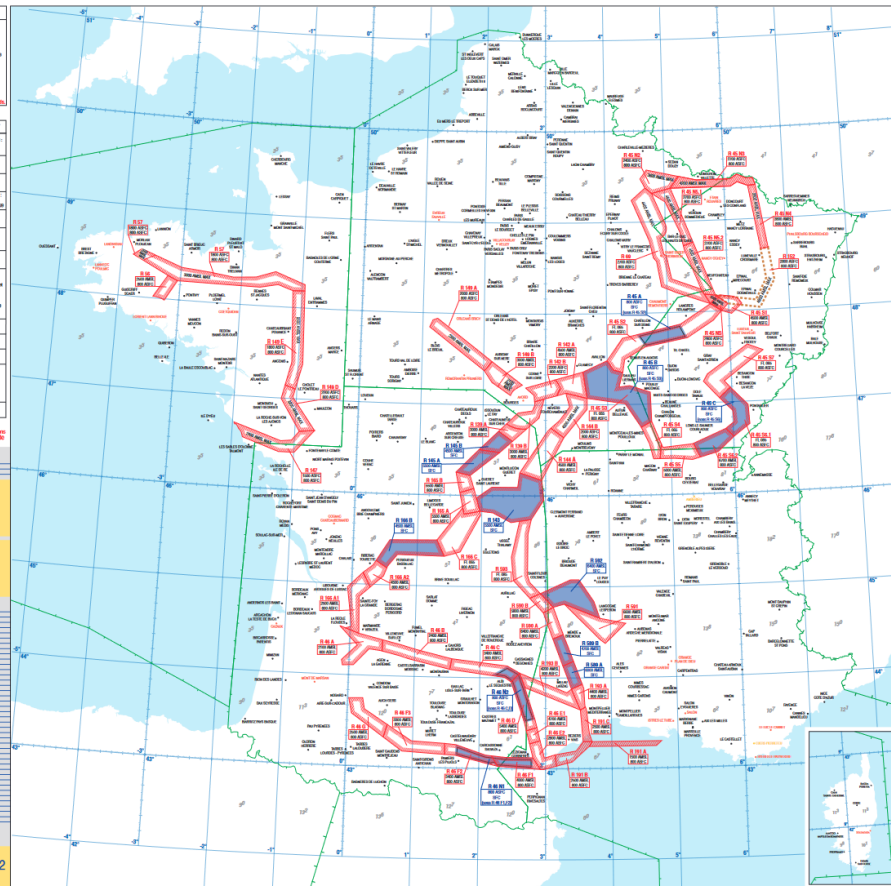
## R202A et R202B Caylus



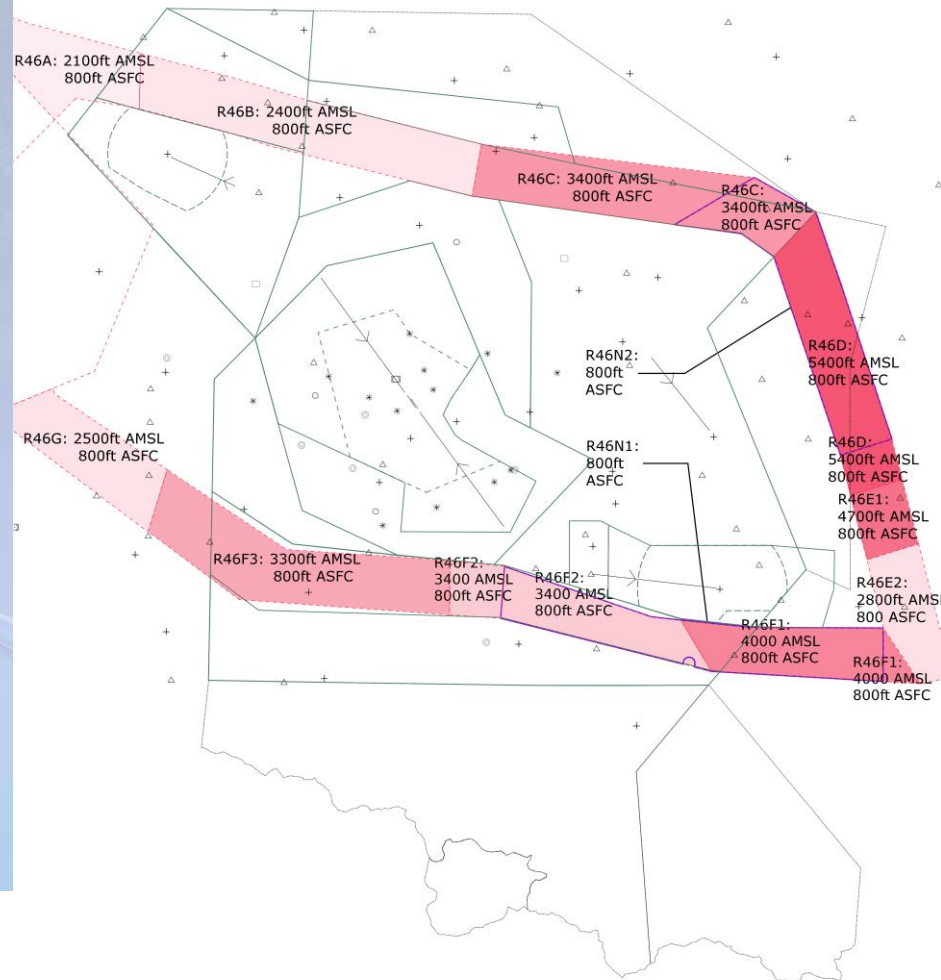




# CAM



# Le réseau Du SIV Toulouse :





## R46 du Sud du SIV : F2-F3-N1

Entraînement grande vitesse, très basse altitude

R46 F2 800ft SFC-3400ft AMSL

R46 F3 800ft SFC-3300ft AMSL

R46 N1 SFC- 800ft SFC





# Les services ATS : plan de présentation

## 1 - Approche avec CTR :

Services rendus  
Clairance  
Espaces aériens  
contrôlés  
Outils de séparation  
Cas de LFBO

## 2 – RMZ :

Services rendus  
Phraséologie  
Clôture de com  
Service d'alerte

## 3 - Sectorisation

## 4 - Les zones à statut particulier (rappels)

## 5 - Echanges (SIV fermé)



RAI

INFORMATION  
DE VOI



RAI : le répondeur automatique

Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne équipé d'un système automatisé de diffusion de messages cesse temporairement de rendre ses services, il annonce par un message automatique **la fréquence sur laquelle les usagers peuvent continuer à bénéficier des services de la circulation aérienne en cas de nécessité.**

# SIV OUVERT / FERME ?



14 appels téléphoniques



Brancher RAI



Renseigner



NOTAM



2026





RH ATCO@LFBO

Forum VFR du 11 oct. 2025

---

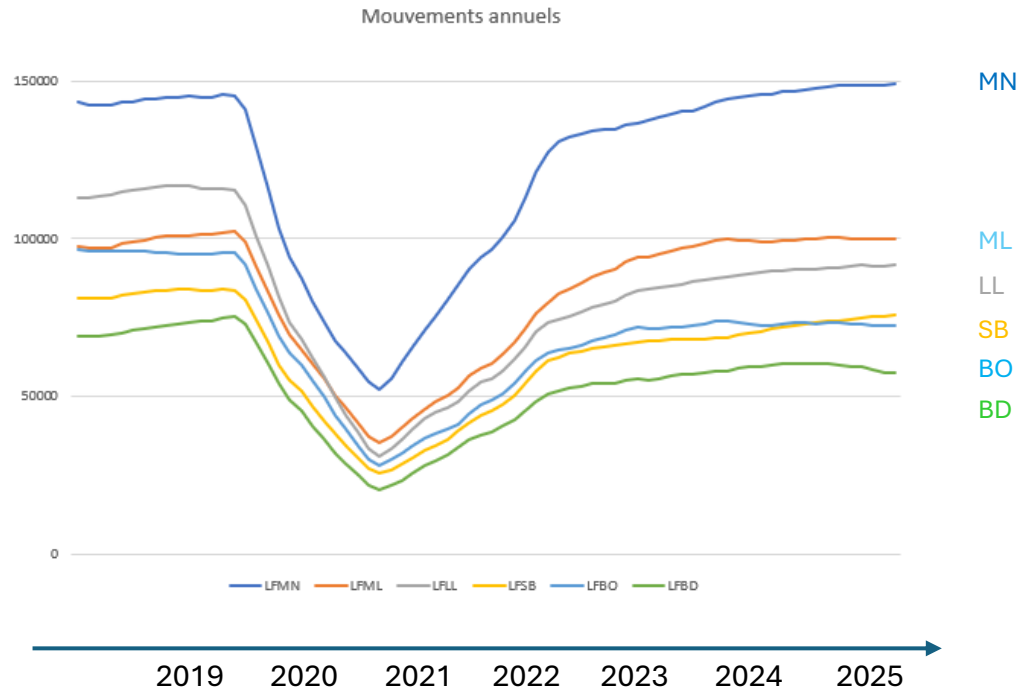
---



# LFBO

SITUATION POST COVID

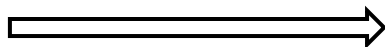
**-25% trafic IFR**



# RH ATCO@LFBO



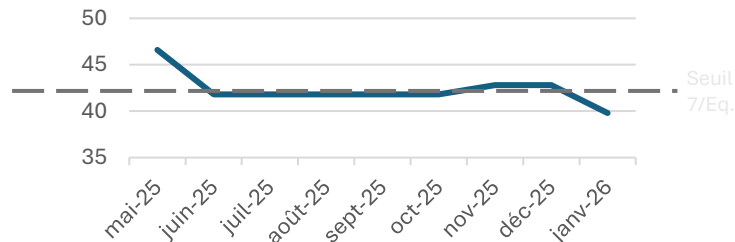
CIBLE



? PROJECTION 2026

- **Objectif→OG= 60**
- **6 équipes de contrôleurs**
  - **10 contrôleurs /Equipe**
- Bilan 2023-2024: 15 départs dont 13 vers l'ENAC
  - Situation non prévisible ni anticipable
  - Et l'avenir ?

PC MUZZ en équipes



???Début 2026: Passage sous la barre des 40 PC MUZZ en équipe???

## **EFFECTIF REDUIT→IMPACT**

- Ouverture des positions de contrôle réduite sur certains créneaux
- SIV fermé avec RAI sur certains créneaux
- Formation contrôleurs

## Services ATS : le SIV Toulouse FERME

« Service information de vol sur fréquence Toulouse INFO indisponible. L'attention des pilotes est attirée sur les mesures suivantes :  
L'évolution en classe E et G sans contact radio est possible, appliquer les règles «voir et éviter »

Evitez d'entrer en TMA Toulouse et CTR Blagnac de classe C ou D

En cas de nécessité absolue ou d'urgence, contactez Toulouse Approche sur 129,305MHz.

Pour la pénétration de la CTR, contacter BLAGNAC Tour 118,100MHz

Considérez toutes les zones comme actives

Considérez toutes les activités comme en cours

Les informations météorologiques sont disponibles sur les ATIS des aérodromes.»

## NOTAM ASSOCIE :

29 0600-1400, 30 01 05 0600-1800, 02 0600-0900 1430-1800, 03  
0600-0800 1000-1800, 04 1000-1800

SERVICE D'INFORMATION DE VOL SUR TOULOUSE INFO 121.250MHZ  
POTENTIELLEMENT INDISPONIBLE.

UN REPONDEUR AUTOMATIQUE D'INFORMATION EST ACTIVE SUR CETTE  
FREQUENCE.

VFR : PLANIFIEZ UN VOL EVITANT LA PENETRATION EN TMA TOULOUSE  
ET CTR BLAGNAC D E CLASSE C OU D.

CONSIDEREZ TOUTES ACTIVITES ET ZONES COMME ACTIVES.

EN CAS D'URGENCE CONTACTEZ TOULOUSE APPROCHE 129.305MHZ

## SIV FERME :

### Que faire?

- Prévoyez votre navigation **hors des espaces C et D.**
- Vérifiez **les zones et/ou activités en cours**, ou à défaut évitez-les
- **Le service d'alerte est maintenu** sur la fréquence 129.305 (secteur APProche de Toulouse Blagnac) mais **ce n'est qu'en cas d'urgence**
- Afin de privilégier la sécurité du trafic IFR, il est important de **NE PAS se signaler sur cette fréquence d'approche sauf en cas d'urgence.**



 **MERCI DE VOTRE ATTENTION**

# Les Forums VFR

- La notification des événements de sécurité
- La culture juste



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*





# PLAN DE LA SÉQUENCE

- La Notification
- La Culture Juste

- **Composante essentielle de la Gestion de la Sécurité**
- Notifier – Analyser – Exploiter un événement de sécurité, constitue un Retour d'EXpérience
- RGLT UE 376/2014 et RGLT UE 2015/1018





# LES ÉVÈNEMENTS DE SÉCURITÉ ? AUTANT DE PRÉCURSEURS !

Un **événement de sécurité** est tout fait, qui s'il n'est pas maîtrisé, peut affecter la sécurité de l'aviation civile, qu'il ait ou non conduit à un accident.

- Événements de sécurité (hiérarchie)
- Incidents
- Incidents Graves
- Accidents

# LES CAUSES DES ÉVÈNEMENTS DE SÉCURITÉ ?

- Facteurs Humains (80%)
- Facteurs Techniques
- Facteurs Organisationnels
- Facteurs Environnementaux



# LES FACTEURS HUMAINS ? INDISSOCIABLES DE L'ERREUR

- Erreurs de compétence
- Erreurs de règle
- Erreurs de connaissance
- Violations

L'Erreur, la Faute, la **mise en cause** des connaissances et des compétences, sont des freins à la notification des événements par leurs protagonistes !



# LA CULTURE JUSTE, C'EST QUOI ?

## Définition

*La « culture juste » est une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas puni pour leurs actions, omissions ou décisions lorsqu'elles sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.*

**Référentiel : règlement (UE) No 376/2014, il existe une déclinaison locale de ce règlement à l'échelle de la DSN pour tous ses agents opérationnels.**



## LA CULTURE JUSTE, C'EST QUOI ?



C'est mettre en œuvre un environnement de confiance au bénéfice de la sécurité





## LA CULTURE JUSTE : COMMENT ?

- Le principe : la confidentialité et l'anonymat
  - ➔ Pour les notifiants
  - ➔ Pour les personnes mentionnées dans les comptes-rendus



# LA CULTURE JUSTE :

***La protection des personnes ne s'applique pas dans certaines situations...***

*« Manquement délibéré aux règles, méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident et manquement très grave à l'obligation professionnelle de prendre des mesures manifestement requises dans ces circonstances, causant un dommage qui était prévisible à une personne ou à un bien ou ayant pour effet de compromettre sérieusement le niveau de la sécurité aérienne. »*



# DES SANCTIONS POSSIBLES ...?

## les étapes de la procédure

1

Constatation d'une infraction (CPI) par les services de la navigation aérienne (SNA) puis transmission à

2

l'autorité de surveillance (DSAC/IR) qui selon sa caractérisation établira ou pas un PVI (procès-verbal d'infraction) pour suites à donner

3

Dossier classé sans suite  
Ou  
Passage en commission de discipline

# Gestion des CPI

DSAC-Sud

Philosophie :

1 fois : c'est un accident,

2 fois : c'est une coïncidence,

mais 3 fois : c'est sérieux...



GRADATION :

4 niveaux de gravité,

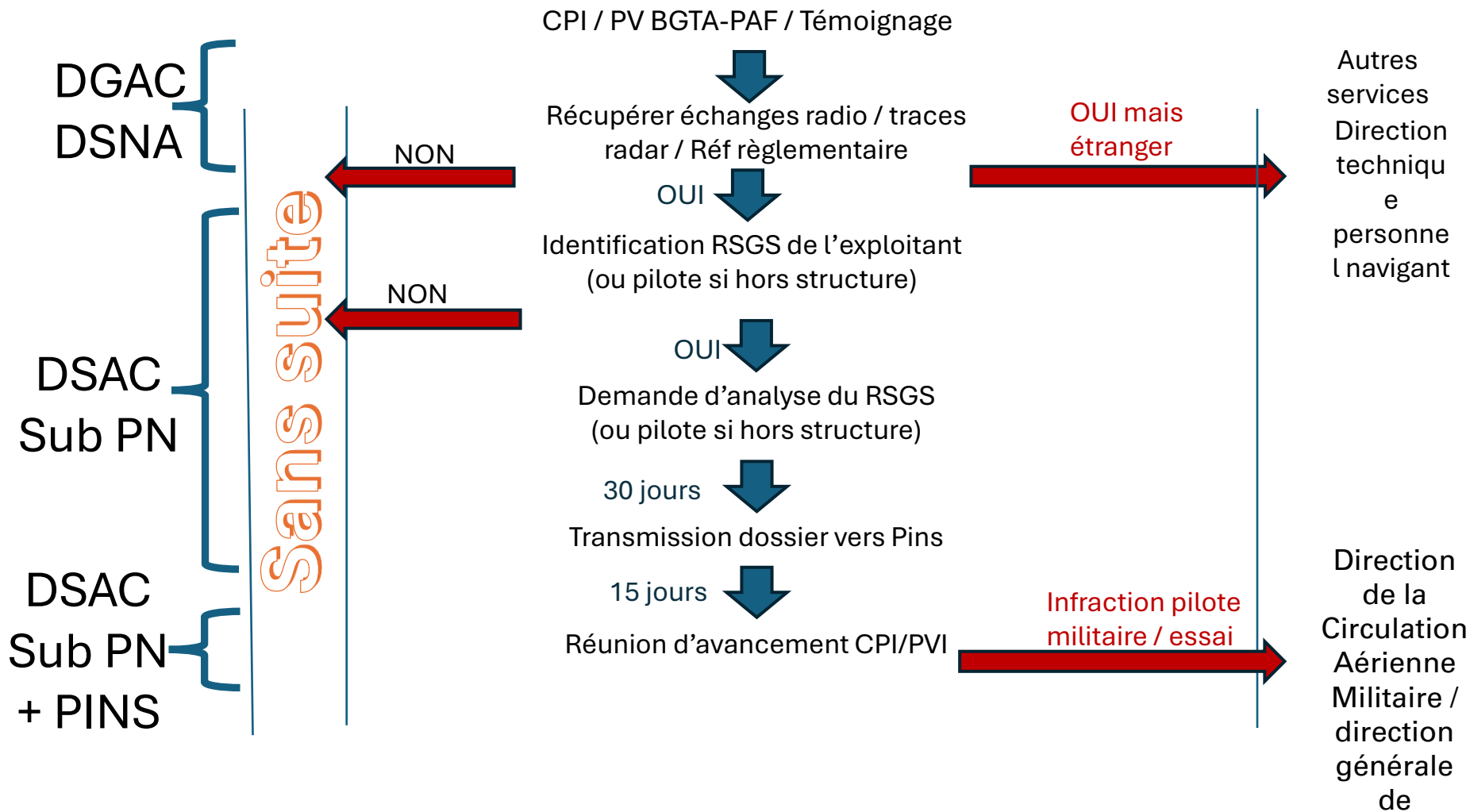
21 critères de  
notation,

# NOTATION : CONSEQUENCE

Sans gravité : Lettre de classement sans suite.

Gravité 1 ou 2 : lettre de classement sans suite  
avec rappel réglementaire

Gravité 3 ou non coopération des impliqués :  
Procès Verbal d'Infraction

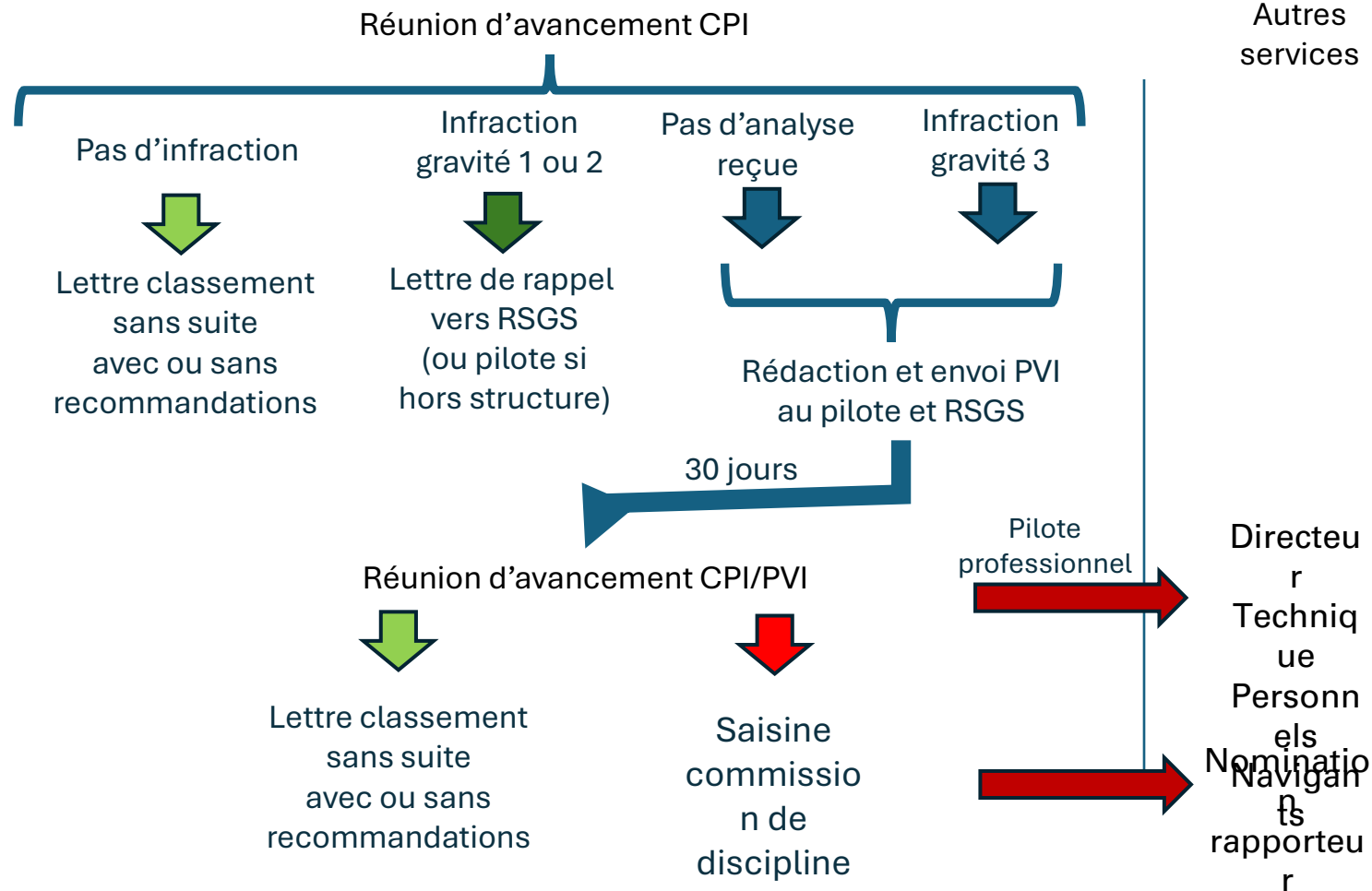


DSAC  
Sub PN  
+ PINS

DSAC  
Sub PN

DSAC  
Sub PN  
+ PINS

DSAC  
Sub PN





## DES SANCTIONS POSSIBLES ...?

- Le simple blâme
- La suspension du privilège d'effectuer des vols en qualité de CDB
- La suspension des licences ou qualifications
- Le retrait des licences ou qualifications (cas exceptionnels et gravissimes)





## CULTURE JUSTE ET DROIT FRANÇAIS

**Sanction disciplinaire**

**Sanction pénale**

- SCHEMA (par exemple 2 flèches pour
- Sanction disciplinaire et sanction pénale



# UN ÉQUILIBRE À TROUVER...

Niveau de sécurité  
du système



Culture punitive

Culture juste

Culture non-punitive

- SCHEMA (par exemple 2 flèches pour les 2 types de sanction?)
- Sanction disciplinaire et sanction pénale

# ➤ LA CULTURE JUSTE ?



POUR NE PAS CRAINDRE  
DE DEMANDER DE L'AIDE.

POUR PLUS DE  
TRANSPARENCE.

# ➤ L'ABSENCE DE NOTIFICATION PEUT ETRE TRES PREJUDICIABLE

## Le contexte :

- VFR à l'atterrissage qui ne tient pas l'axe et vient « manger » le bord de piste. Confirme à la fréquence, malgré l'insistance de l'ATC, l'absence totale de dégâts. Résultat : Une lampe de latéral de piste cassée (vu à une inspection ultérieure), et dommages sur l'appareil (garde boue cassé, aile endommagée)





**DANS LE DOUTE, NOTIFIEZ !**



**SI UN DOUTE SUBSISTE,  
L'ATC DOIT EN ÊTRE  
INFORMÉ !**

**POUR VOTRE PROPRE  
SÉCURITÉ ET CELLE DES  
AUTRES**





**MERCI DE VOTRE ATTENTION**

# Les Forums VFR

- Les causes racines des intrusions en EAC et des incursions sur piste
- Les moyens & leviers d'actions



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*





# Qu'est-ce qu'une cause racine ?

- Facteur primaire
- Originel
- Comprendre
- Au-delà des apparences
- Solutions efficaces et durables

# VOLET INCURSION PISTE

Selon l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale), une incursion sur piste est définie comme :

« Tout événement se produisant sur un aéroport impliquant la présence incorrecte d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne sur la surface protégée destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs. »

👉 Cette définition figure dans le Doc 4444 – Gestion de la circulation aérienne et dans les documents liés à la sécurité des pistes de l'OACI.



# Incursion de piste

## causes racines



## moyens d'actions

- Beaucoup d'informations (trop ?)
- Complexité (Horaires ATS « fluctuants »...)
- Se croire seul sur le terrain
- Tout petit sur un gros terrain

- De la méthode / actualisation du vol
- Prise en compte IA, Notam, etc...
- Quelles options conservatrices
- Au départ, on marque un temps d'observation avant de monter dans l'aéronef. Il faut porter une attention particulière au réglage de la radio et aux erreurs possibles.
- On s'arrête, on lève le doute, on demande de l'aide

# Incursion de piste causes racines



## moyens d'actions

- Erreur de cheminement au roulage parfois complexe
- Fréquence SOL non sélectionnée ou volume à 0, un classique !
- Erreur d'affichage de la fréquence SOL
- Manque de rigueur dans la phraséologie

- il existe des outils (tablette) facilitant le départ du point de stationnement jusqu'au point d'attente de la piste en service
- Veille active de la fréquence et de son environnement
- Vigilance sur son tour d'horizon
- Levée de doute à faire si pas clair

# Incursion de pistes racines



## moyens d'actions

- Clairance conditionnelle # autorisation (alignement derrière finale en cours et non devant)
- Fréquence chargée et impact sur charge/capacité cognitive
- Vols répétitifs (enchaînement TDP) avec forte densité de trafic en CAD
- Exercice prenant beaucoup de concentration (PTU, PTE) pour la gestion trajectoire au détriment des échanges avec la TWR. Situation en instruction où il faut anticiper pour avoir de la disponibilité pilote

- Ecoute attentive des COM et de la phraséologie utilisée
- Prise de conscience
- Connaitre ses limites et les respecter
- Idem

# Incursion de piste

## causes racines



## moyens d'actions

### Contre-mesures

- Levée de doute à 300'

- ai-je bien l'autorisation pour l'option ou pour l'atterrissage ?

# VOLET INTRUSION EN EAC



Il y a intrusion en Espace Aérien Contrôlé lorsqu'un aéronef pénètre dans cet espace aérien sans avoir au préalable demandé et obtenu de clairance de l'autorité de contrôle, ou entre dans cet espace dans des conditions qui ne respectent pas cette clairance.

👉 Cette définition est issue du Règlement (UE) 2015/1018 Annexe III, § 1.10 b :

# Intrusion en EAC

## causes racines

- Préparation vol insuffisante
- Méconnaissance réglementation
- Méconnaissance espace / statut / service
- Contact radio tardif
- Absence de contact radio bien qu'obligatoire (clairance)



## moyens d'actions

- Préparation avec rigueur incluant l'information temporaire (SUP AIP, Notam, ZIT, ZRT, etc)
- Lecture attentive des cartes et connaissance précise du statut des espaces aériens contrôlés
- Bien anticiper avant d'arriver à la limite de l'espace
- Se préparer au besoin à une mise en attente avant d'être autorisé

# Intrusion en EAC

## causes racines

### **Erreur de calage altimétrique et intrusion par le haut dans des espaces aériens contrôlés et denses**

- Tenir compte de la tolérance altimétrique de l'équipement bord (3hPa soit 100ft) et ne pas voler systématiquement au plancher d'un espace aérien contrôlé
- Erreur de calage QNH avec un delta de 10hPa (classique) induit une différence de 300ft en altitude et intrusion possible selon plancher des classes d'espaces aériens contrôlés
- Plancher des espaces parfois en FL et pas en altitude (AMSL)



## moyens d'actions

- Préparation avec rigueur du vol y compris dans le plan vertical selon les espaces traversés
- écoute attentive (ATIS, fréquence) pour caler le bon QNH
- Lecture attentive des cartes

# Intrusion en EAC

## causes racines

- Vol de navigation effectué au QNH / 1013 et intrusion possible selon plancher de certains espaces aériens contrôlés définis en FL, si QNH « bas » alors pénétration dans la classe d'espace



## moyens d'actions

- Bien gérer la transition altimétrique QNH / 1013

# LES AUTRES CAUSES RACINES...

## causes racines

- Complexité des espaces aériens
- Réglementation en vigueur
- Conditions météo dégradées.
- Nombre limité d'heures de vol
- Pas de « plan B » lors d'un changement en vol non prévu



## moyens d'actions

- Préparation avec rigueur de son vol
- Connaissances acquises et à jour
- Préparation vol y compris pour le volet météo (c'est réglementaire)
- Prise d'expérience & pratique progressive
- Toujours prévoir un plan B **avant** et pas pendant le vol



## causes racines

- Voler à tout prix = objectif destination.
- Aéronefs de plus en plus performants et de mieux en mieux équipés (glass cockpit) entraînant un faux sentiment de maîtrise et un comportement plus « téméraire » d'où excès de confiance.
- Peur de contacter le contrôleur
- Absence de collationnement



## moyens d'actions

- Remettre en cause du vol (annuler) selon conditions
- Ne pas s'appuyer exclusivement sur les moyens modernes, recours aux méthodes classiques (cap, chrono).
- Maîtrise des com radio avec assurance

# Et côté DSNA, quels moyens d'action ?

- Débriefing en interne
- Rencontre locale ou régionale des SNA avec les usagers
- Gestion et analyse en profondeur des événements de sécurité collectés en base de données
- Rédaction et diffusion de REX
- FORUM VFR sur une fréquence régulière

# Les moyens d'actions menées côté DSAC

- Programme de sécurité de l'État (PSE) décliné par un plan national pour la sécurité aérienne avec des actions planifiées et prioritaires
- Symposium sur thématique particulière
- Autre

# En synthèse : les bonnes pratiques à retenir

- Une documentation aéronautique à jour
- Un dossier de vol complet (IA, météo, etc...)
- Un plan B prévu AVANT et non improvisé pendant le vol...
- Un principe clair : choisir l'option la plus simple si l'on rencontre des aléas...
- Et surtout alerter le contrôle de toute difficulté sans attendre



# Merci de votre attention

# Les Forums **VFR**

Les intrusions en espace aérien contrôlé  
& incursions sur piste







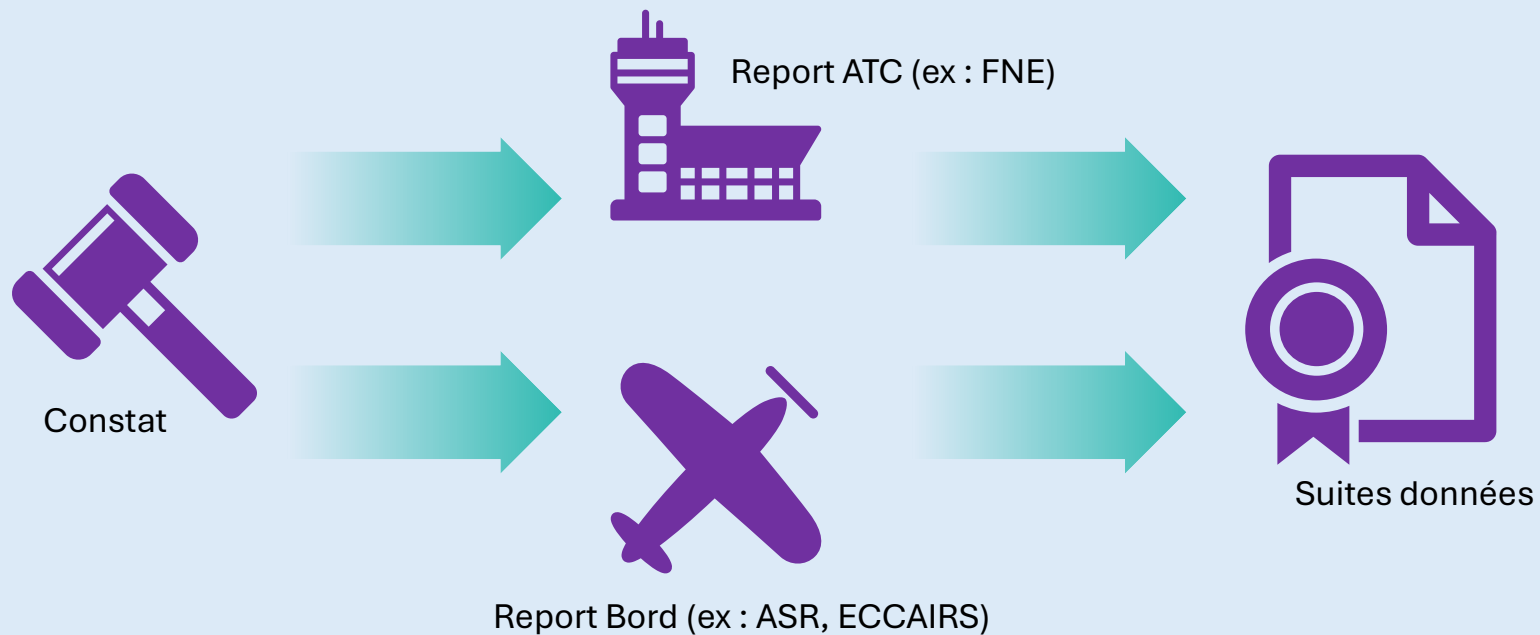
# SOMMAIRE

- Mesure du niveau de sécurité
- Intrusions en espace aérien contrôlé
- Incursions piste

# MESURE DU NIVEAU DE SÉCURITÉ, POURQUOI ? COMMENT ?

- Aspect réglementaire (RGLT UE 376/2014)
- Justifier les certificats de la DSNA
  - Prestataire de service de navigation aérienne
  - Qualification ISO 9001
  - Concepteur de procédure
- Pour la DGAC :
  - Etablissement de formation (ENAC)
- Justifier de la position de la DSNA dans l'aéronautique européen et dans la participation à l'objectif de ciel unique européen
- Base de données et application de traitement des événements de sécurité
- Amélioration des méthodes au niveau :
  - des outils de calcul des indicateurs
  - des méthodes de sélection des événements

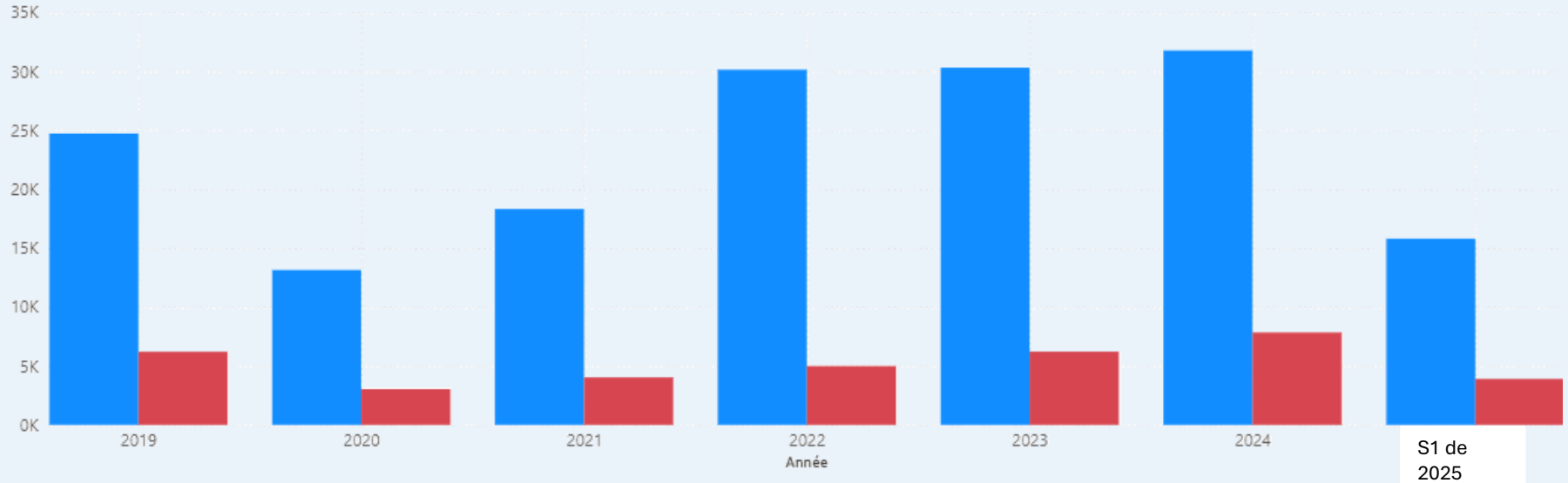
# ➤ LES SOURCES DE CONSTAT



# LES CHIFFRES

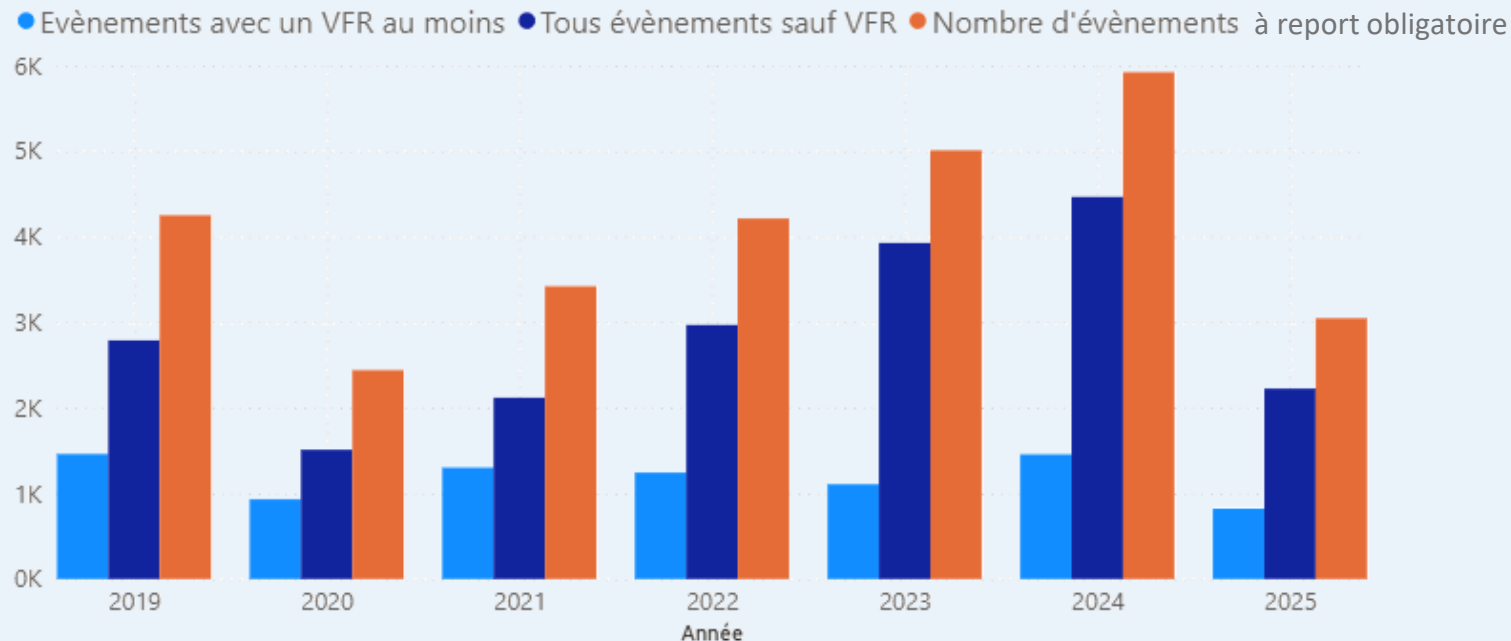
Nombre d'événements depuis 2019 toutes règles de vols confondues et toutes sources confondues

● Nombre d'événements ● Nombre d'événements 1018



# LES CHIFFRES

## Nombres d'évènements 1018 avec (ou non) un VFR





# TRAFIC IFR & VFR GÉRÉ PAR LA DSNA AU NIVEAU NATIONAL

Evolution mensuelle du trafic DSNA (IFR et VFR)

● Trafic IFR ● Mouvements VFR (ARR+DEP)







# NOMBRES D'INTRUSIONS VFR EN ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ (EAC)

Nombre d'intrusions VFR en EAC de 2019 à 2025

● Intrusion VFR en EAC — Total des Intrusions VFR sur 12 mois glissants

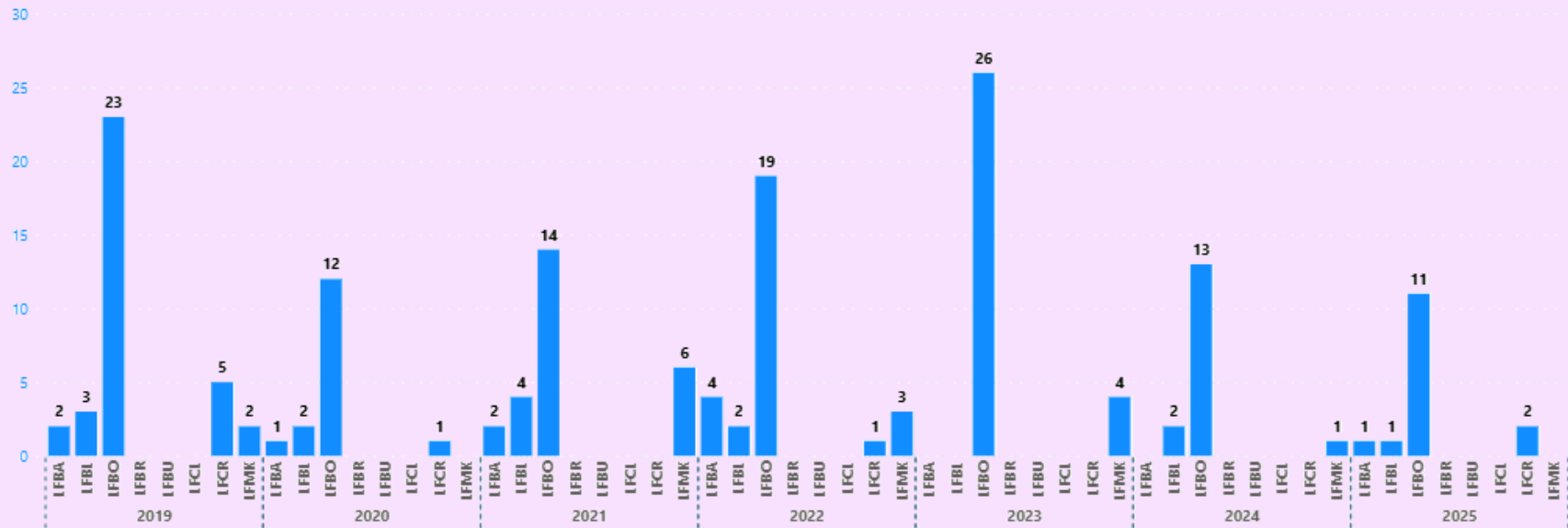


# Les Forums **VFR**

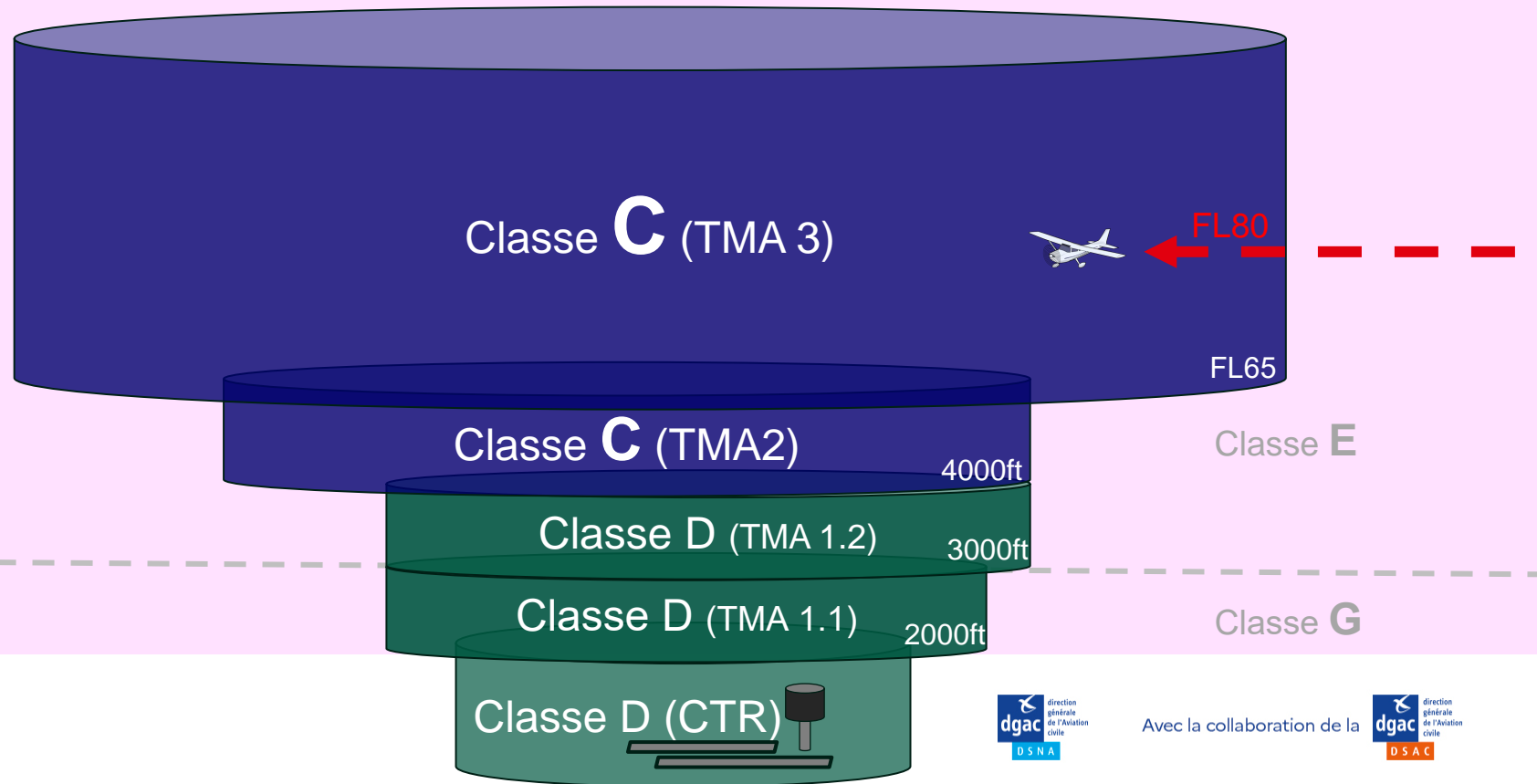
Les intrusions en espace aérien contrôlé  
Photo régionale et locale par SNA



# NOMBRES D'INTRUSIONS VFR EN EAC ASSOCIÉS AUX TERRAINS DU SNA/S DE 2019 À MI-2025



# Un VFR entre dans la TMA3 au FL80 de Blagnac sans contact radio



# Un VFR entre dans la TMA3 de Blagnac sans contact radio



# Un VFR entre dans la TMA3 de Blagnac sans contact radio

## Que s'est-il passé?

- Le SIV de LFBO était fermé et le RAI était activé.
- A Clermont, l'info sur la fermeture du SIV Toulouse n'avait pas été transmise à la relève.
- Le contrôleur de Clermont n'a pas coordonné le VFR avec Toulouse avant de le transférer tardivement sur la fréquence du SIV Toulouse.
- Le pilote a contacté le SIV Toulouse sur 121.25 et il est tombé sur le RAI.
- Le pilote a re-contacté Clermont qui, après coordination téléphonique avec le contrôleur APP de Toulouse-Blagnac, lui dit de contacter Pyrénées.



# Un VFR entre dans la TMA3 de Blagnac sans contact radio

## Suites données

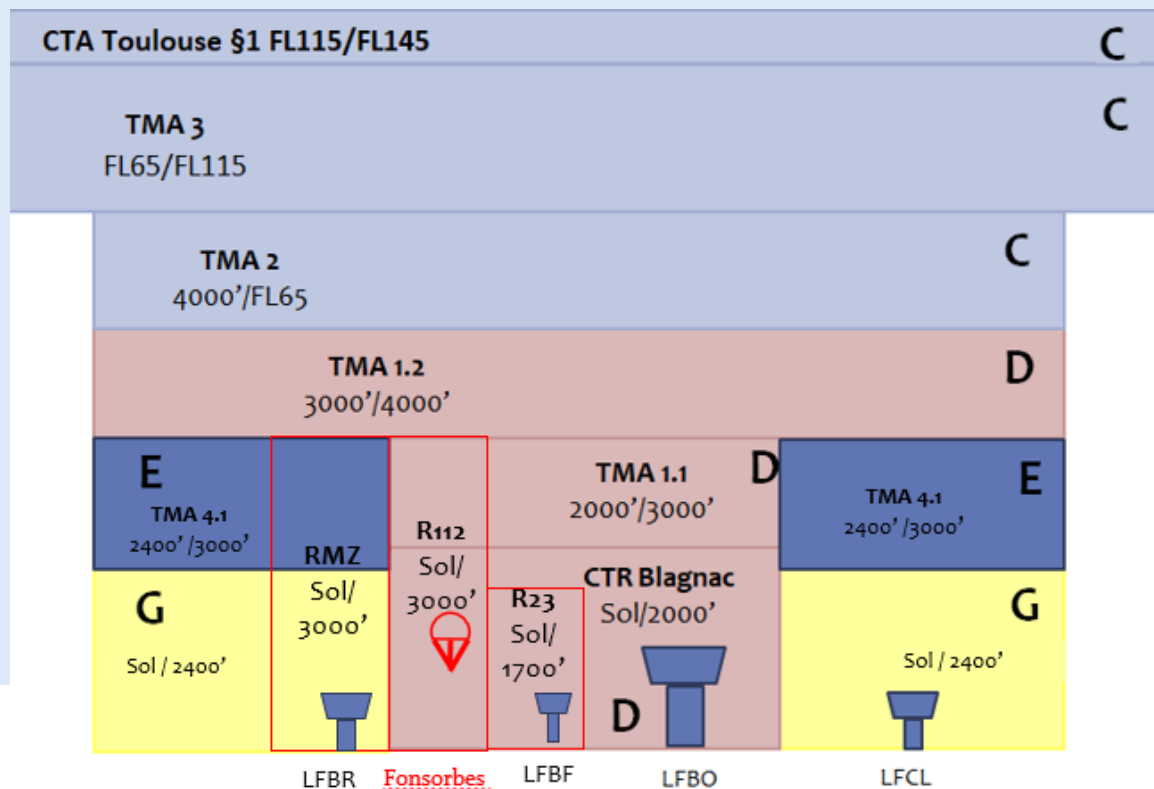
- **Un REX a été réalisé** lors d'un briefing auprès des chefs de tour de Clermont afin de les sensibiliser sur la classe C et les niveaux associés et sur le fait de shooter en prenant en compte un délai suffisant.
- Le pilote a contacté le SIV Toulouse sur 121.25 et il est tombé sur le RAI. Il se souvient qu'il était au FL80 mais n'avait pas vu qu'il y avait une zone de classe C au-dessus du FL65. **Il n'y a pas eu de CPI dans la mesure où il y a une implication de la DSNA. Un rappel au pilote a été fait.**
- Le SNA-Sud a diffusé aux aéroclubs de la FFA une Communication sur les **Règles et Usages VFR dans le SIV Occitanie** pour:
  - Rappeler les classes d'espaces de Blagnac, Carcassonne, Muret et Lasbordes
  - Communiquer sur le RAI lorsque le service SIV est fermé
  - Dans le but d'éviter les intrusions en Espace Aérien Contrôlé



# LES CLASSES D'ESPACE: A TOULOUSE

**Classe C ou D :**  
Contact radio et  
clairance **OBLIGATOIRE**

**RMZ :**  
Contact radio  
**OBLIGATOIRE**



## SIV Toulouse fermé



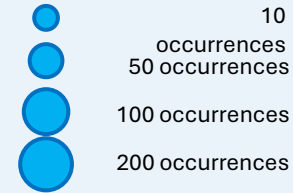
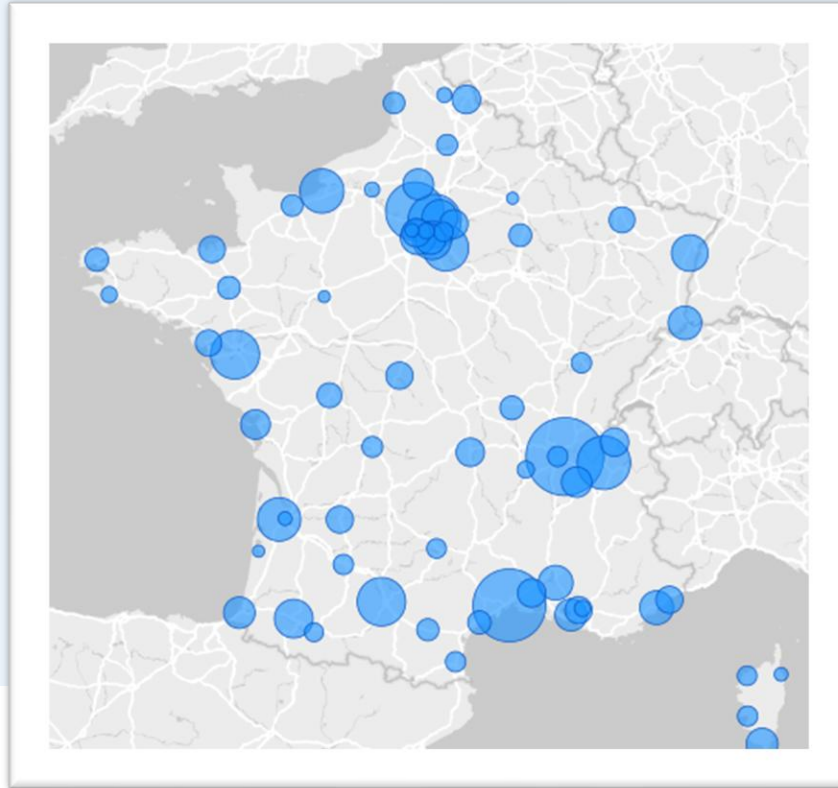
### Que faire?

- Prévoyez votre navigation **hors des espaces C et D.**
- Vérifiez **les zones et/ou activités en cours**, ou à défaut évitez-les
- **Le service d'alerte est maintenu** sur la fréquence 129.305 (secteur APProche de Toulouse Blagnac) mais **ce n'est qu'en cas d'urgence**
- Afin de privilégier la sécurité du trafic IFR, il est important de **NE PAS se signaler sur cette fréquence d'approche sauf en cas d'urgence.**

ASTUCES ET  
CONSEILS



# NOMBRE D'INTRUSION VFR EN EAC, RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE

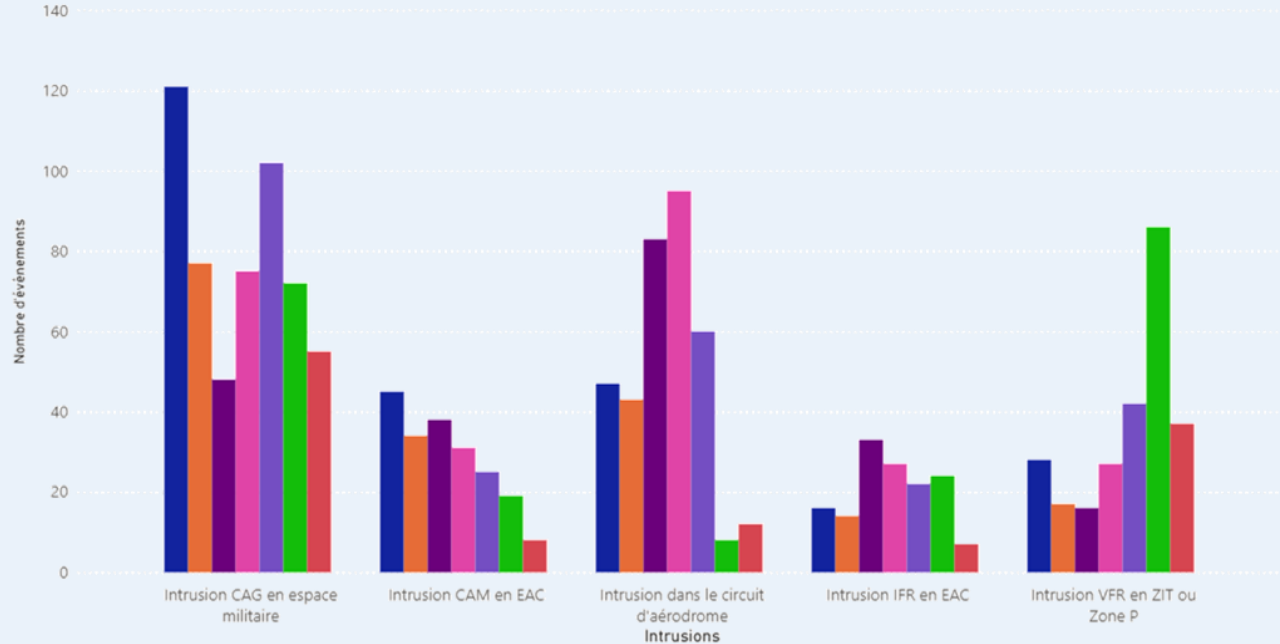




# AUTRES TYPES D'INTRUSIONS

Nombre d'intrusions par année

Année ● 2019 ● 2020 ● 2021 ● 2022 ● 2023 ● 2024 ● 2025





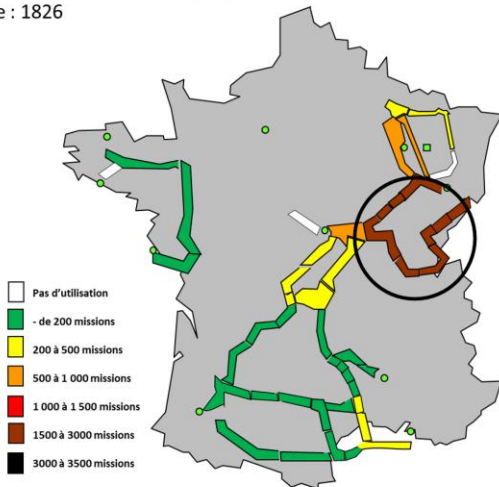
# AUTRES INTRUSIONS, FOCUS SUR LE RTBA

## Cartographie des événements 2024

2024

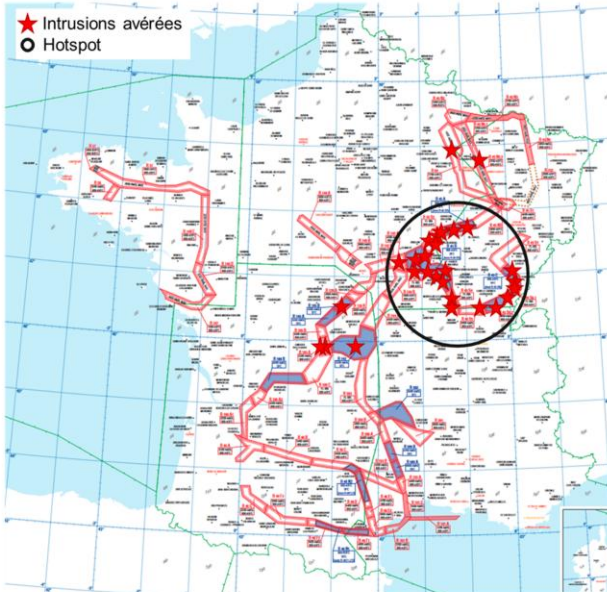
Nombre Total de MISSIONS RTBA programmées : 3178

Dont Spare : 1826



GPSA 18

### 4. Bilan statistique







# Incursion sur piste, définition

OACI – Doc 4444 – PANS-ATM

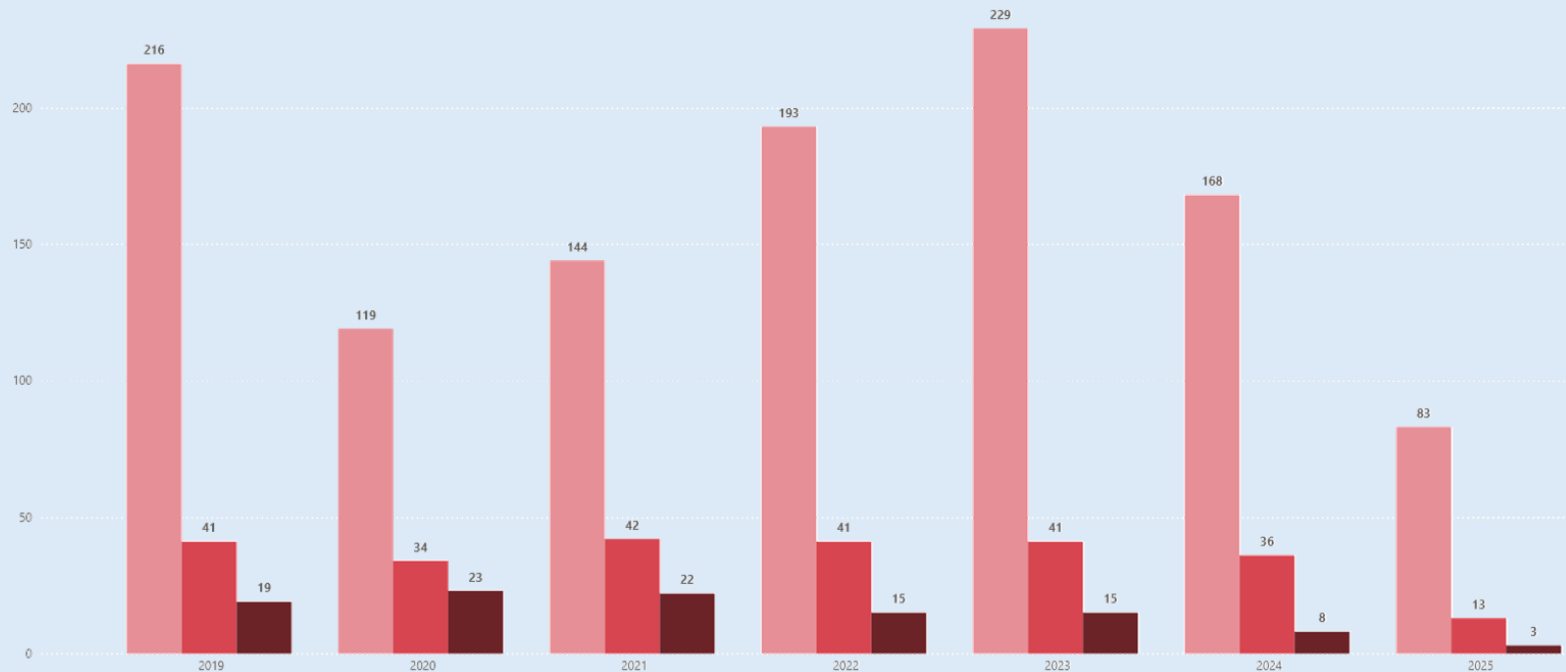
« toute situation se produisant sur un aéroport qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs. »

# RISQUE « RUNWAY COLLISION »

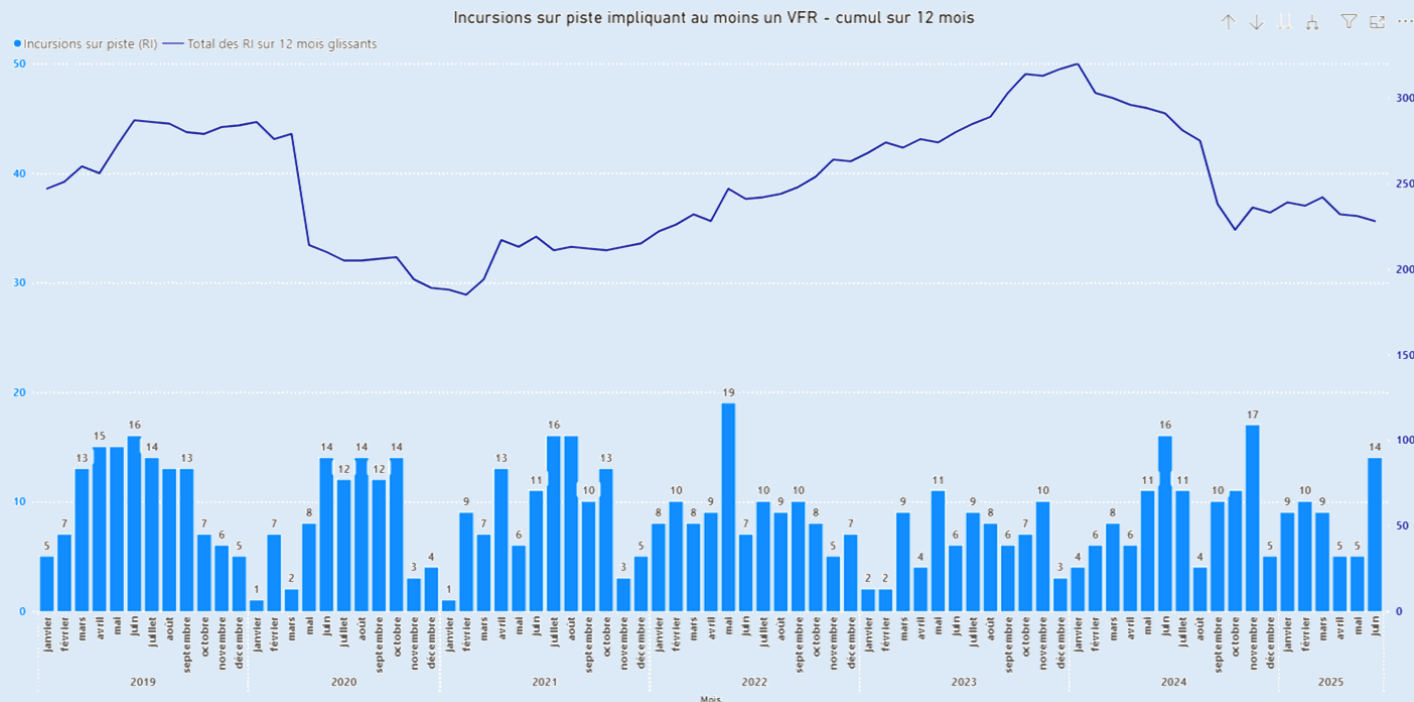
[Retour au rapport](#)

NOMBRE BRUT D'INCURSIONS SUR PISTE

Aéronef ● Véhicule ● Piéton

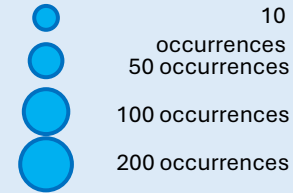
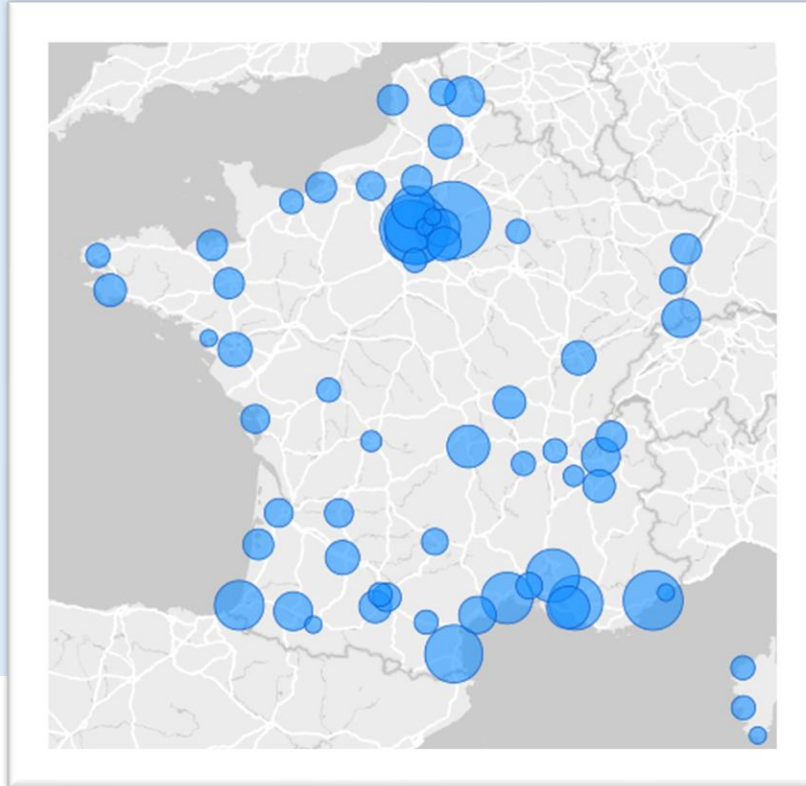


# INCURSION SUR PISTE, PÉRIODE 2019 À MI-2025





# NOMBRE D'INCURSIONS PISTE IMPLIQUANT UN VFR, RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE



# Les Forums **VFR**

Les incursions sur piste  
Photo régionale et locale par SNA



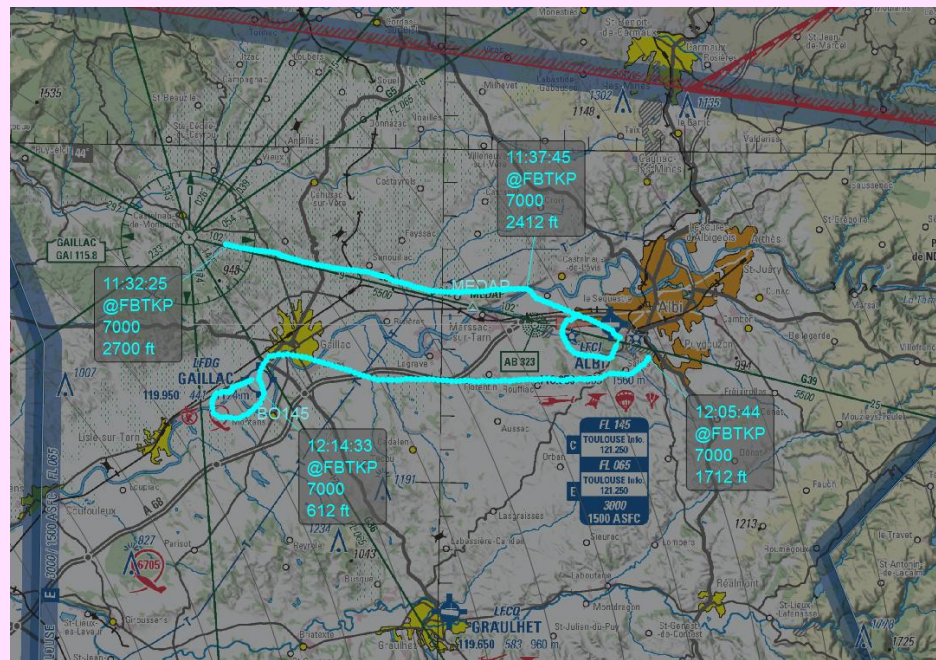
Year	SNA/S	Publications
2019	LFBA	2
	LFBL	0
	LFBO	0
	LFBR	0
	LFBU	0
2020	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
2021	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
2022	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
2023	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
2024	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
2025	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0
	LFCL	0



# Un VFR atterrit à Albi alors que le terrain est fermé cause compétition automobile

## Description

- Un VFR LFBD -> LFCI contacte le SIV Toulouse pour demander si l'info fonctionne à Albi
- Le SIV répond: « *je vous confirme qu'il n'y a pas d'AFIS, j'ai vu par NOTAM jusqu'au 30 mai, il n'y a pas d'AFIS en-dehors de l'activité circuit ou des IFR donc ce sera de l'auto-info sur la fréquence d'Albi* »
- En fait, il y a une compétition auto sur le terrain d'Albi (à ne pas confondre avec le circuit auto décrit dans l'AIP) et donc les seuls appareils autorisés sont les hélicoptères
- Le VFR atterrit à Albi alors que le terrain est fermé



# ALBI: LFCI → AFIS = « Aérodrome Non Contrôlé en Espace Aérien non Contrôlé »



TMA 4.3

FL065

1500 ASFC/ 3000

- Pas de circuit auto mais compétition auto : le terrain Albi était fermé
- Le SIA a refusé de mettre sur le NOTAM AD fermé car certains hélicoptères étaient autorisés

**ATERRISSAGE A VUE**  
Visual landing

Ouvert à la CAP  
Public air traffic  
08 AUG 24

**ALBI LE SEQUESTRE**  
AD 2 LFCI ATT 01



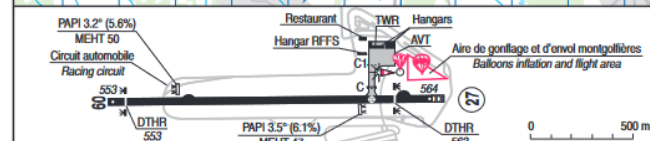
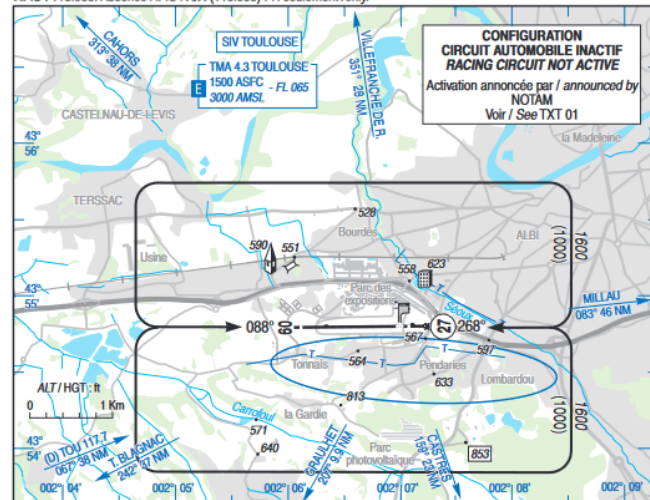
ALT AD : 565 (21 hPa)  
LAT : 43 54 48 N  
LONG : 002 07 00 E

**LFCI**  
VAR : 1° E (2020)

APP : TOULOUSE Approche/Approach 123.850 (au-dessus de/above 1500 ASFC/3000 AMSL)

TWR : NIL

AFIS : 118.955. Absence AFIS : A/A (118.955) FR seulement /only.



RWY	QFU	Dimensions	Nature Surface	Résistance (1)	TODA	ASDA	LDA
09	088	268	1560 x 30	63 F/AN/W/T	1560	1560	1490
27	268	1560 x 30	Revêtement Pavé	63 F/AN/W/T	1560	1560	1390

(1) Résistance TWY / TWY strength : 30 F/AN/W/T  
Résistance aire de trafic / Apron strength : 12 F/AN/W/T

Aides lumineuses :  
H/BI RWY 09/27

Lighting aids :  
LIH/LIL RWY 09/27

# Un VFR atterrit sur piste fermée

## Analyse

- Le VFR était en auto-info sur Albi, il n'avait pas conscience que la piste était fermée
- Il y avait une croix jaune dans l'aire à signaux
- Il y avait 2 NOTAM concernant LFCI:
  - Un NOTAM pour les travaux en vigie

LFFA-D2174/25  
DU: 28 04 2025 11:55 AU: 30 05 2025 10:00  
A) LFCI  
Q) LFBG / QSFAR / IV / BO / A / 000/999 / 4355N00207E005  
E) HORAIRES AFIS: NON SPECIFIES, DISPONIBLE AVEC PPR 24HR AU 05 63 49 15 25, POUR VOLS COMMERCIAUX, AFFAIRES ET EVASAN.

- Un NOTAM indiquant que la piste est réservée aux hélicoptères autorisés  
NOTAM non connu des contrôleurs du SIV et mal interprété par le pilote

LFFA-D1970/25  
DU: 30 04 2025 16:00 AU: 05 05 2025 10:00  
A) LFCI  
Q) LFBG / QMRIT / IV / NBO / A / 000/999 / 4355N00207E005  
E) PISTE 09/27 RESERVEE AUX HEL AUTORISEES PAR L'ORGANISATEUR AU 05 63 49 15 25 :  
- ENTRAINEMENTS INTERDIT

peut laisser sous-entendre «réservée en priorité...» pour l'atterrissage, le décollage.

peut laisser sous-entendre qu'un vol qui n'est pas d'entraînement (avec instructeur) n'est pas interdit.

- Le répondeur RAI d'Albi répétant le message de fermeture était inopérant

# Un VFR atterrit sur piste fermée

## Suites données

- L'AFIS d'Albi a envoyé un Constat Préalable d'Infraction
- Le contrôleur SIV a été induit en erreur par une copie incomplète des NOTAM en cours sur la Fiche Quotidienne (interface qui met à disposition des contrôleurs la liste de tous les NOTAM utiles et en vigueur).  
**Action SNA Sud : Un REX et un rappel aux chefs de tour a été fait en juin sur le fait que Seul le site du SIA fait foi en matière d'Information Aéronautique**

- Evolution du NOTAM

✓ LFFA-D2843/25  
DU: 26 05 2025 09:54 AU: 26 05 2025 09:54  
A) LFCI  
Q) LFBB / QMRLC / IV / NBO / A / 000/999 / 4355N00207E005  
E) PISTE 09/27 FERMEE SAUF AUX HELICOPTERES AUTORISES PAR  
L'ORGANISATEUR TEL : 05 63 49 15 25.  
ENTRAINEMENT INTERDIT





# Merci de votre attention

# Les Forums **VFR**

## L'INFORMATION AERONAUTIQUE



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

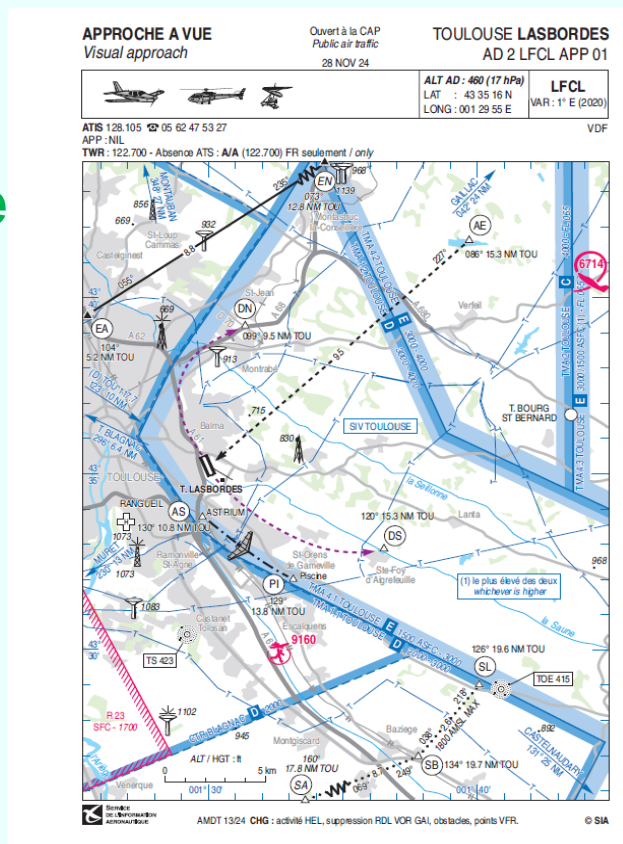




# Information aéronautique **permanente**

Ou informations temporaires si durée de validité > 12 mois

## AIP et cartes VAC



# Information aéronautique **temporaire** :

## **NOTAM** si

- informations de **nature** **temporaire** avec des textes courts sans éléments cartographiques;
- modifications **permanentes** ayant une incidence opérationnelle lorsqu'elles sont effectuées dans un délai très court.

LFFA-D1945/25

DU: 18 04 2025 12:23 AU: 13 05 2025 09:15

A) LFDY

Q) LFBB / QFALB / IV / NBO / A / 000/999 / 4453N00029W005

E) AERODROME RESERVE AUX AERONEFS BASES.

LFFA-C1440/25

DU: 17 04 2025 00:00 AU: **PERM**

A) LFLP

Q) LFMM / QPDCH / I / NBO / A / 000/999 / 4556N00606E005

E) FREQUENCE LYON APPROCHE MODIFIEE :

LIRE '131.315MHZ' (AU LIEU DE '125.430MHZ')

REF: AD2 LFLP SID RWY22 RNAV

# L'information aéronautique **temporaire**

## **SUP AIP** (suppléments d'AIP) si :

- textes longs;
- représentations graphiques **notamment cartographiques.**

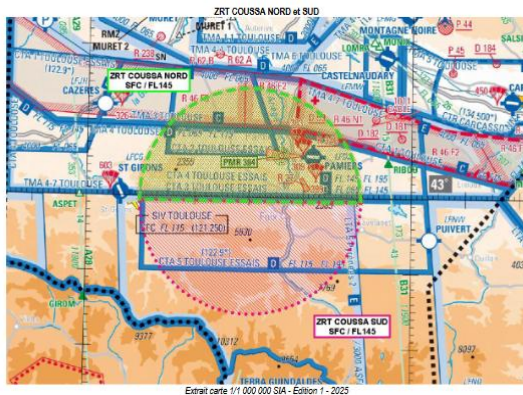
L'existence d'un **SUP AIP** est systématiquement annoncée par un **NOTAM** dont la durée de validité est identique.

 Service de l'Information Aéronautique <b>D S N A</b>	 Ministère des Transports Direction Générale de l'Aviation Civile E-mail : <a href="mailto:sia-qualite@aviation-civile.gouv.fr">sia-qualite@aviation-civile.gouv.fr</a> Internet : <a href="http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr">www.sia.aviation-civile.gouv.fr</a>	<b>SUP AIP 123/25</b> Date de publication : 26 JUN 2025
--	--	--

Objet : Création de 2 Zones Réglementées Temporaires (ZRT) dans la région de Pamiers pour du parachutage avec dérive sous voile

En vigueur : Du 15 juillet 2025 au 15 avril 2026

Lieu : FIR : Bordeaux LFBB - AD : Pamiers les Pujols LFDJ



ACTIVITE
Parachutage avec dérive sous voile.
DATES ET HEURES D'ACTIVITE
ZRT COUSSA NORD et SUD activées par NOTAM à J-3 : Lundi-Vendredi : H24, sauf jours fériés.
INFORMATION DES USAGERS
Activités réelles connues de : TOULOUSE INFO : 121.250 MHz PAMIRS AFIS : 118.180 MHz TOULOUSE ESSAIS : 122.900 MHz
STATUT
Zones Réglementées Temporaires (ZRT) qui se substituent aux portions d'espaces aériens avec lesquelles elles interfèrent.

# Quelques chiffres

## Les NOTAM

- Prise en compte des demandes par le BNI, 24h/24 et 365j/365
- Plus de 1500 Fournisseurs Données Aéro
- Traitement + diffusion en moins d'1H pour les WIE.
- Environ **48 000 NOTAM** diffusés par an.

## L'AIP, les VAC et les SUP AIP

- Plusieurs centaines de FDA
- Planification et choix des priorités par DSNA/DO selon la capacité du SIA (SNA Sud : )
- Plusieurs semaines de délais de traitement au SIA
- Préavis AIRAC de 28 jours avant mise en vigueur (exigence réglementaire)
- Publication de **14 000 pages AIP/VAC** et **2 300 pages SUP AIP** par an



# Dispositifs CA temporaires, manifestations aériennes

- 24 H DU MANS
- Meetings aériens
- 14 juillet



**Avant le vol, je consulte  
les NOTAM et les SUP AIP**



✓ Vol entre LFIM et LFCK le 1<sup>er</sup> octobre à 08h30 TU

✓ Prise de Notam : [SOFIA-Briefing](https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr)

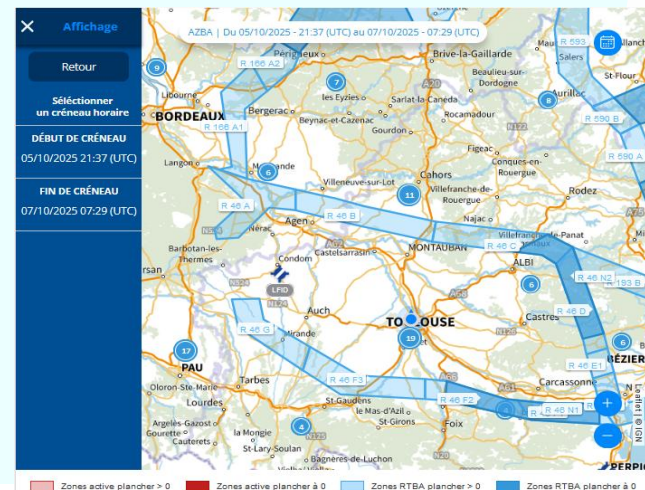
<https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr>



✓ Résultats : 27 pages de NOTAM !!!

✓ AZBA : [site du SIA](https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr)

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>



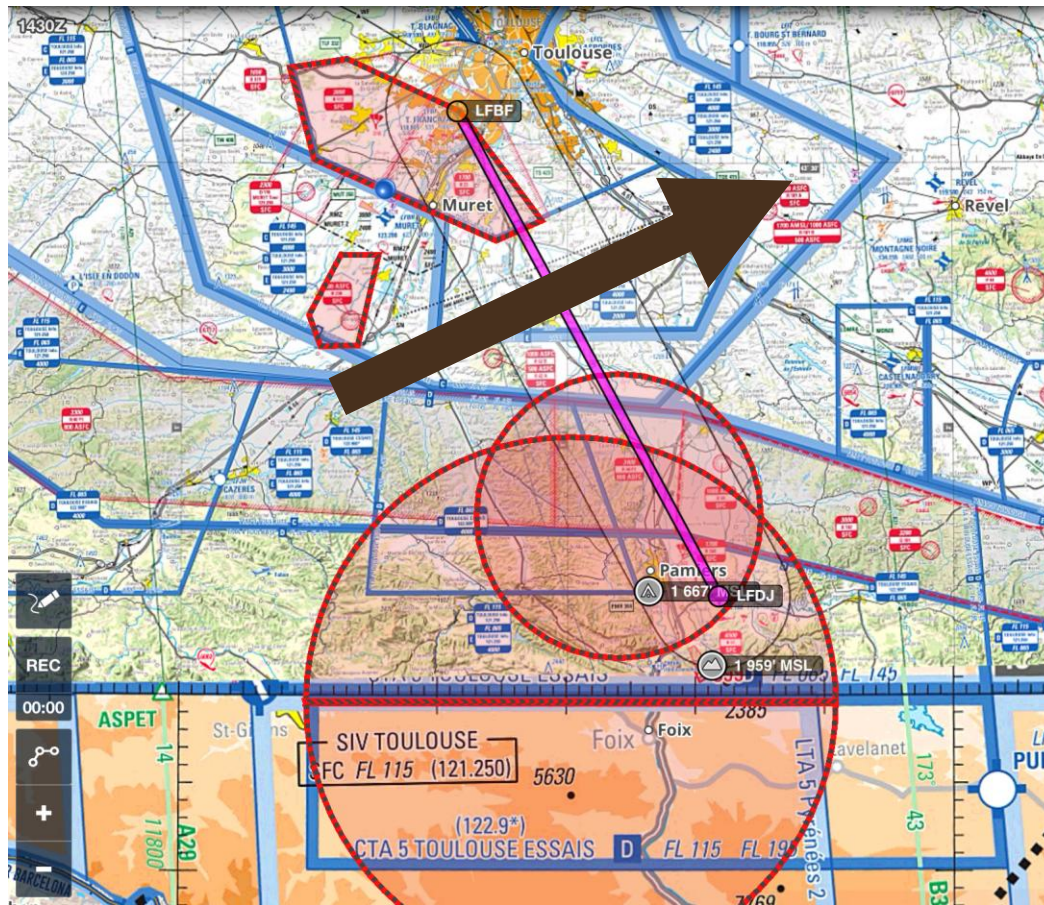
# Exemple concret de préparation piègeuse : **SAINT GAUDENS ➡ CASTRES**

## SIV Toulouse info fermé :

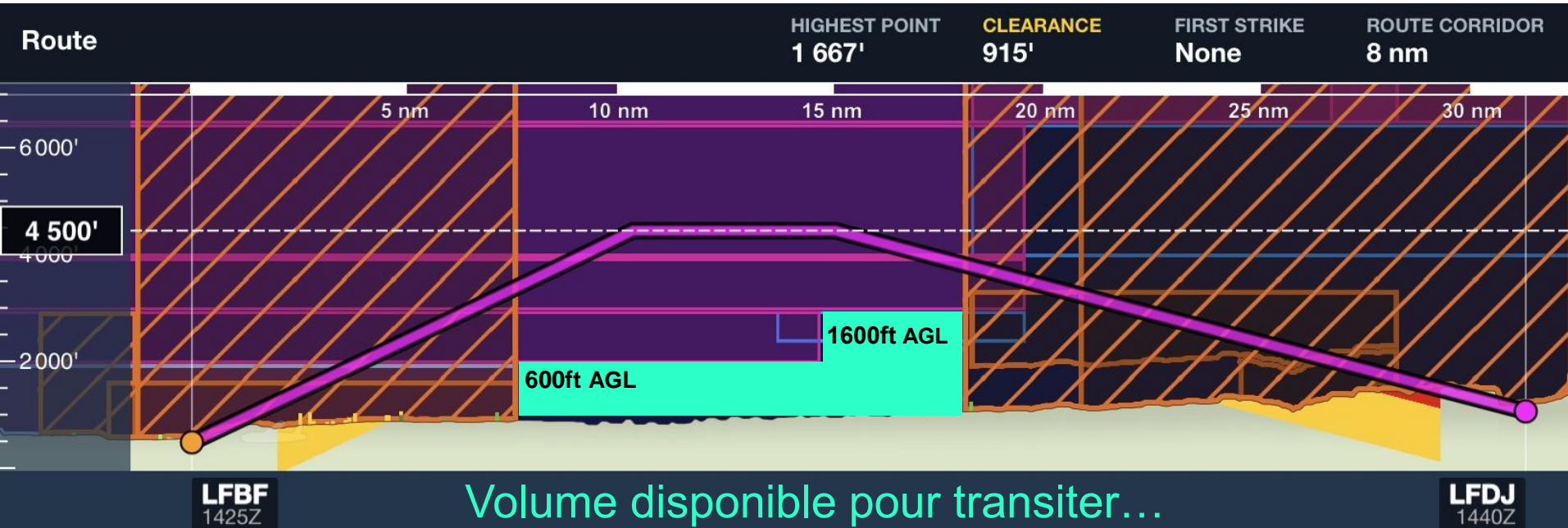
*Service d'information de vol sur fréquence Toulouse INFO indisponible L'attention des pilotes est attirée sur les mesures suivantes : l'évolution en classe E et G sans contact radio est possible, appliquer les règles « voir et éviter »;*

***Evitez d'entrer en TMA et CTR de Blagnac de classe C ou D, en cas de nécessité absolue ou d'urgence, contactez Toulouse Approche sur 129,305MHz; pour la pénétration de la CTR, contacter BLAGNAC Tour 118,100MHz;***  
***considérez toutes les zones comme actives; considérez toutes les activités comme en cours***

# Sud de LFBO, transit de W vers E



# Sud de LFBO, transit de W vers E



# Comment s'organiser ?



# L'acculturation :

## Formation continue

- Guide VFR FFA
- Informations transmises par les acteurs aéronautiques (fédérations, FI, associations...)
- Informations annexes (ICARUS,CASH...)
- Apprentissage des outils électroniques
- ...



# La préparation à long terme :

## ETUDE

- NOTAMS
- SUP AIP
- Fiches annexes (ICARUS,CASH...)
- Préparation du support électronique
- Informations internes...

# La préparation à court terme :

- **Réactualisation :**
  - NOTAMS
- **Révision des points marquants :**
  - SUP AIP
  - Fiches annexes (ICARUS,CASH...)
  - Informations internes ...
- **Activation du support électronique**

# Le BNIA de Bordeaux

**Le Bureau National d'Information et d'Assistance au vol assure :**

→ la fourniture de l'information aéronautique nécessaire à la préparation des vols,

→ le dépôt du plan de vol et le traitement des messages associés

**Une demande = Un seul numéro  
01 56 301 301**

- ✚ Choix 1 : Clôturer un plan de vol (1) ;
- ✚ Choix 2 : Déposer, modifier ou obtenir toute information relative à un plan de vol ou obtenir des informations aéronautiques ou une assistance au vol ;

# Les Forums **VFR**

Merci pour votre participation