

## Préparation de vols de distance

Suite à l'incident aérien récent et les réactions de certains membres, qui sont partiellement justifiées mais parfois aussi un peu faciles car rejetant pour une partie la responsabilité sur la FBVL, il est apparu que beaucoup de pilotes ne savent pas se préparer convenablement pour faire un vol de distance, comme la loi le demande.

A la défense de la FBVL il faut quand-même dire que nous avons dès le départ eu des réticences de la part des pilotes car pas habitués aux mêmes contraintes que les autres sportifs de l'air, et ce fut déjà toute une histoire pour venir suivre un cours de réglementation aérienne ou d'en étudier d'autres et de passer l'examen FBVL sur la réglementation aérienne, qui avait été reçu très positivement par la DGTA de l'époque, mais qui n'est qu'un examen très limité.

De plus, jadis on réussissait avec un score de 60 % tandis que c'est 75% maintenant, et à un moment les (vieilles) questions circulaient même entre des membres...

Pour le cours, la FBVL a pris l'option de ne prendre qu'une soirée des membres pour expliquer les bases, le « mode d'emploi » si l'on veut, de la réglementation aérienne, en mettant l'accent sur certains principes généraux et des choses à savoir pour notre sport, dans un but de s'y retrouver sur des cartes aéronautiques, dans l'AIP et les NOTAM. Cela ne serait pas possible d'aller expliquer en détail l'espace aérien belge, le but est d'ailleurs aussi d'également donner des principes généraux pour l'espace aérien en dehors de la Belgique puisque on y vole souvent. Peut-être faudrait-il demander lors de l'examen de faire un exercice pratique de lecture de carte et de recherche d'information, mais quand on voit déjà le nombre de réussites maintenant... En gros on fait confiance aux membres que quand ils démontrent savoir où trouver les informations, qu'ils vont le faire en pratique.

Par contre, là où cela devient alarmant, c'est quand des pilotes chevronnés déclarent ne pas comprendre les NOTAM, car sans cela rien n'est possible... Notez d'abord que l'AIP (le lien se trouve sur la page espace aérien du site internet de la FBVL) comporte une liste d'abréviations (Gen 2.2), en Anglais (l'anglais étant la langue aéronautique internationale – rien à faire, ils ne veulent pas traduire les NOTAM en Français).

Mais en gros ces NOTAM sont quand-même assez compréhensibles, prenons donc le fameux NOTAM du 10 avril, qui a dû apparaître de la façon suivante sur la carte interactive de Belgocontrol (lien sur le site de la FBVL sur la page Espace Aérien) :

**B0814/14**

*Coord : 5009N00455E039*

*From : 1404081301 Till : 1404101450*

*Text : APR 08 1300-1350, 09 0800-0850*

*0900-0950 AND 10 0900-0950 1200-1250*

*1400-1450 TSA26B-ARDENNES 04 ACT*

*Lower : 4500FT AMSL Upper : FL095*

Décortiquons :

**B0814/14** : le n° du NOTAM, la partie après le « / » réfère à l'année du NOTAM.

**Coord : 5009N00455E039**

les coordonnées du centre de l'activité (50°09'N – 004°55'E – 39 NM) et le radian de la zone autour de ce centre (dans ce cas 39 miles nautiques = 72 km).

**From : 1404081301 Till : 1404101450**

La date et l'heure UTC à laquelle ce NOTAM devient actif et s'arrête, dans ce cas le 8 avril 2014 à 13h01 UTC ou 15h01 heure locale et le 10 avril 2014 à 14h50 UTC ou 16h50 heure locale (tous les deux heure d'été).

**Text : APR 08 1300-1350, 09 0800-0850 0900-0950 AND 10 0900-0950 1200-1250 1400-1450 TSA26B-ARDENNES 04 ACT**

Les TSA 26B ARDENNES 04 est activée le 8 avril entre 13h et 13h50, le 9 avril entre 9h et 9h50, et le 10 avril entre 9h et 9h50, entre 12h et 12h50 et entre 14h et 14h30. Ce sont toutes des heures UTC (heure d'été : rajouter 2 h, heure d'hiver : rajouter 1 h).

**Lower : 4500FT AMSL Upper : FL095**

Les limites inférieures et supérieures des zones concernées.

Ce NOTAM est donc bien clair, il suffit juste encore d'aller voir dans l'AIP ce qu'est cette TSA et où elle se trouve (notez que la TSA26 se trouve sur la carte « interactive », mais ce n'est pas (encore ?) le cas pour toutes les zones, de même que le fait que la zone apparait sur la carte ne veut pas pour autant dire qu'elle est activée...)

Dans l'AIP (section EN-Route ou ENR 5.2 : Military exercise and training areas) :

### **« TEMPORARY RESERVED AREAS AND TEMPORARY SEGREGATED AREAS**

In temporary reserved areas (TRA), military activities that are dangerous to civil aircraft take place at specified times. **Restrictions apply to crossing civil aircraft.** A cross-border area (CBA) is a TRA covering airspace of two or more adjacent states.

In temporary segregated areas (TSA), military activities that require the exclusive reservation of the area take place at specified times. **These areas are not accessible to civil users during their activation.** (« Ces zones ne sont pas accessibles pour des utilisateurs civils pendant leur activation »).

Par contre on pourrait trouver d'autres zones comme les **HELICOPTER TRAINING AREAS**:

« Within helicopter training areas (HTA), military helicopters operate at very low altitude. **Civil users should keep a sharp look-out when crossing.**»

Dans ce cas on peut y aller mais on doit faire très attention pour des hélicoptères de combat volant très bas, je ne sais pas si c'est vraiment une bonne idée...

La même chose vaut pour les **LOW FLYING AREAS** (autres que les LFA GOLF) qui sont des zones de vol à très basse altitude pour avions à réaction (F16), surtout que nous sommes vraiment des « sitting ducks » pour un F16 s'il ne nous remarque pas à temps...

Prenons encore un NOTAM « revenant » :

**B1199/14**

*Coord : 5015N00439E*

*From : 1405290700 Till : 1406260700*

*Text : OUTSIDE NML OPN HR OF EBFS AD, A COMPULSORY LISTENING WATCH WITH BRUSSELS FIC FREQ 126.900MHZ HAS TO BE MAINTAINED FOR TRAFFIC CROSSING EBFS TMA,CTR AND EBR06B. TRAFFIC UNABLE TO COMPLY HAS TO REMAIN CLEAR OF EBFS TMA,CTR AND EBR06B.*

*Lower : GND Upper : FL095*

Il s'agit du NOTAM signalant l'état « standby » de la base militaire de Florennes et qu'on retrouve souvent sur la carte interactive. Le texte (le reste vous pouvez maintenant le traduire vous-même) dit :

OUTSIDE NorMaL OPeNing HouRs of EBFS AeroDrome... : « En dehors des heures d'ouverture normales de l'aérodrome de Florennes, une écoute radio obligatoire sur Brussels FIC fréquence 126.900 MHz doit être maintenue pour tout trafic passant dans la TMA et la CTR de Florennes et la zone réservée EBR06B. Le trafic qui n'est pas capable de répondre à cette obligation doit rester en dehors de la TMA et la CTR de Florennes, et de EBR06B. »

Notez que les planeurs donnent une autre fréquence (aéronautique) sur leur page des LFA GOLF, celle de Florennes, il y a moins de blabla dessus (parfois des planeurs volant là)

Maintenant qu'on y est, c'est la deuxième chose à faire, encore via la page Espace Aérien du site FBVL : vérifier les LFA GOLF qui nous permettent de voler plus haut que les 4500 ft/AMSL (1371 m/mer) les heures que la force aérienne n'est plus active (en générale le Week-end, les jours fériés et le jour du roi (le 15 avril), mais aussi certains « ponts » et les jours ouvrables après que les militaires ont arrêté leurs activités aéronautiques. Notez qu'alors la LFA GOLF 1 (pas la 2) s'active automatiquement après la notification de la force aérienne au contrôle aérien (Brussels ACC). La FBVL a demandé d'automatiquement le signaler dans les NOTAM, mais pour l'instant la seule façon de vérifier si la LFA GOLF 1 est activée les jours ouvrables, c'est de téléphoner le contrôleur principal au 02 206 27 22, c'est comme cela que c'est mis dans... l'AIP !

Notez aussi que pour les zones se trouvant au-dessus de 4500 ft/AMSL et donc qui ne sont pas retrouvables sur la Carte IGN Low-Air, sachez qu'il y a des cartes dans l'AIP (section ENR-6) par type de zone.

Et que Garmin vend toujours le GPSmap196 monochrome avec carte aéronautique pour 600 \$ (update carte 50 \$), mais plus le 96C...