



FICHE PRATIQUE

ADOPTEZ LES BONNES PRATIQUES AVEC LE SIV



DÉCEMBRE 2022

Le service d'information de vol

Lorsque qu'un centre de contrôle d'approche (APP) vous rend le service de contrôle, vous bénéficiez automatiquement du service d'information de vol et d'alerte.

Vous êtes alors dans une TMA de classe C ou D et, avant d'entrer dans cet espace, vous avez sollicité et obtenu une clearance.

En dehors de ces espaces, vous êtes en espace de classe G ou en TMA (zone terminale) de classe E dans laquelle un vol VFR peut pénétrer sans clearance dans la mesure où il évolue en conditions météorologiques de vol à vue (VMC),

Vous pouvez bénéficier du service d'information de vol et d'alerte en contactant l'organisme de la CA approprié ; dans ces espaces, la notion « d'espace libre » est toutefois relative car il y a lieu de prendre en compte toutes les restrictions liées aux zones à statut particulier : zones P, R (dont le réseau RTBA), D et les zones RMZ (radio obligatoire) et TMZ (transpondeur obligatoire).

Dans le cadre du service d'information de vol, l'organisme de la CA peut vous transmettre principalement les renseignements suivants (Cf.9 SERA.9005) :

- ✘ sur la disponibilité des services de radionavigation;
- ✘ sur les modifications de l'état des aérodromes et des installations et services connexes, y compris des renseignements sur l'état des aires de mouvement lorsque leurs caractéristiques sont modifiées par la présence de neige, de glace ou d'une épaisseur significative d'eau;
- ✘ sur les conditions météorologiques observées ou prévues aux aérodromes de départ, de destination et de décollage;
- ✘ sur les risques de collision;
- ✘ sur les renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions sont susceptibles de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue ;
- ✘ et sur tout autre renseignement susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité.

Les secteurs d'information de vol

Quand, sur un plan réglementaire on parle de SIV, Secteur d'Information de Vol, on parle généralement des secteurs confiés à une grande approche dans lequel elle rend le service d'information de vol notamment au profit des vols VFR.

Ces secteurs sont encore désignés SIV/APP pour les distinguer des secteurs à l'intérieur d'une région d'information de vol (FIR) où le service est assuré par le centre d'information de vol (FIC).

Ces différents secteurs sont représentés sur les cartes aéronautiques avec leurs fréquences et, pour les SIV/APP, leurs limites verticales ;

L'organisme de la CA rendant le service d'information de vol est désigné par le nom de l'Approche ou celui de la FIR suivi du suffixe « info ».

Les SIV/APP ont été créés dans le but d'améliorer le service : meilleure plage horaire de fonctionnement et meilleure couverture radioélectrique ; sur ce point, notez toutefois que le contact radio n'est pas garanti dans les secteurs où la portée optique peut être réduite en raison du relief ; l'attention du pilote est alors appelée par un encart publié sur les cartes SIV de l'Atlas VAC qui mentionne l'altitude en-dessous de laquelle il peut y avoir des difficultés.

A quelques exceptions près, les SIV/APP sont contigus et recouvrent donc presque la totalité du territoire métropolitain. Hors de ces secteurs, c'est le FIC, avec des opérateurs dédiés pour assurer le service qui rend les services de la CA.

Les bonnes pratiques du pilote

Le pilote VFR amené à se déplacer dans les espaces E ou G n'a pas à solliciter de clearance de la part des services de l'ATC (Air Traffic Control).

L'ATC n'assure dans ces espaces que le service d'information de vol et le service d'alerte.

Cependant, contacter le SIV va dans le sens de la sécurité, celle du pilote et celle des autres usagers du ciel, mais il importe de le faire à bon escient.

Le pilote VFR, qui n'a pas d'obligation de contacter la fréquence dédiée au SIV, s'il fait le choix d'appeler, se doit :

- ✘ D'avoir préparé son vol avec soin y compris ce qui concerne les solutions de rechange, plan B en cas de dégradation météo,
- ✘ De ne pas entrer dans un espace soumis à clearance de classe C ou D sans avoir sollicité et obtenu une clearance.

- ✘ D'utiliser son transpondeur s'il en est équipé et ce, depuis le moment où il commence à se déplacer au sol (Seuls les planeurs peuvent couper temporairement leur transpondeur pour économiser leurs batteries),
- ✘ De réfléchir à l'avance au contenu de son message avant de commencer à émettre afin que son message soit clair, précis et concis, ce qui mettra le contrôleur en confiance,
- ✘ D'être précis dans sa phraséologie afin de ne pas créer d'ambiguïté avec le contrôleur, ambiguïté qui serait vite source d'incompréhension, une telle situation pouvant alors le mettre en danger,
- ✘ De ne pas hésiter à demander en cas de doute une répétition du message du contrôleur,
- ✘ De ne pas oublier de collationner les messages qui doivent l'être,
- ✘ De respecter les conditions VMC réglementaires ci-dessous mais aussi ses propres minima opérationnels qu'il aura définis pour tenir compte notamment de sa propre expérience :
 - Au-dessus de 3000ft QNH ou 1000ft sol : Voler 300m verticalement et 1,5km latéralement par rapport aux nuages, avoir une visibilité 5km (<FL100) ou 8 km (>FL100),
 - En dessous de 3000ft QNH ou 1000ft sol : Voler hors des nuages et en vue de la surface et avoir une visibilité de 1,5km (Si $V_i \leq 140$ kt) ou de 5km (Si $V_i > 140$ kt).
- ✘ D'assurer la surveillance du ciel qui lui permet d'appliquer le principe de base dans ces espaces qui est le « Voir et éviter » en se rappelant que l'information sur le trafic ne peut être faite que sur du trafic connu du contrôleur et uniquement si sa charge de travail le lui permet,
- ✘ Lorsqu'il reçoit une information sur un trafic qui interfère avec sa trajectoire, si les conditions de visibilité sont marginales bien que réglementaires notamment en classe G, de ne pas hésiter à changer de niveau, en l'annonçant au contrôle, pour ne pas risquer d'établir le contact visuel trop tardivement sur le trafic signalé et ce, même s'il a normalement la priorité compte tenu de la convergence de sa route avec celle du trafic signalé ;
- ✘ De considérer qu'il est dans le domaine du « JE »
 - En annonçant au contrôleur du SIV: JE monte, JE descends, JE quitte la fréquence, JE voudrais avoir la dernière météo de... etc...
 - En considérant que le « POUR » trouvera toute son utilité pour évoluer dans des espaces soumis à clairance et non dans un espace SIV.
- ✘ D'appliquer le PNC, « Piloter » « Naviguer » « Communiquer » dans la hiérarchisation de ses actions,
- ✘ De ne pas considérer que le fait d'avoir contacté un SIV le dédouane de ses obligations de pilote (Respect des limites des espaces, échanges radio, écoute de la fréquence, code transpondeur etc...)
- ✘ De clôturer ses échanges avec le contrôleur SIV, évitant ainsi un déclenchement de phases d'alerte par ce dernier au titre de la perte de contact radio.

Que fait l'ATC ?

Le contrôleur

- ✘ Rend le service d'information de vol qui diffère du service de contrôle, principalement parce qu'il:
 - ne délivre pas de clairance,
 - ne fait pas de séparation pour respecter une norme de séparation,
 - n'assure pas le suivi de vol et ce, contrairement à ce qu'il a l'habitude de faire avec les vols en IFR,
- ✘ Ne connaît pas tous les trafics dans cet espace SIV (en effet le contact radio n'est pas obligatoire),
- ✘ Visualise l'immatriculation avec le transpondeur mode S, identifie avec un code transpondeur adapté avec le mode A/C avec alticodeur, et le signale au pilote,
- ✘ Est là pour s'efforcer d'aider le pilote VFR
 - Qui peut être seul dans l'avion (À la différence d'équipages commerciaux qui sont 2),
 - Qui doit suivre la route qu'il aura préparée dans la phase avant vol, en subissant parfois les effets du vent et de la turbulence sans oublier les conditions réduisant sa visibilité et ses propres marges de pilote,
- ✘ Doit limiter le nombre d'éléments contenus dans ses messages au pilote VFR,
- ✘ Répond aux sollicitations du pilote VFR dans le cadre du service d'information de vol (Complément météo, NOTAM, activité réelle d'une zone, autres renseignements susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité qui lui semblent pertinentes...).

Bons vols !

La Commission Formation FFA, en collaboration avec la Commission Prévention Sécurité.