



# Mémo du pilote VFR



2016/2017

Ce guide vous apportera sous forme synthétique les principales informations utiles **avant, pendant et immédiatement après** le vol en VFR de jour en France.

Cette version 2016-2017 du guide vous apporte sous forme synthétique les principales informations utiles avant, pendant et immédiatement après le vol en VFR de jour en France.

Dans un souci de simplicité il ne mentionne pas les particularités des autres types de vols (IFR, vol de nuit, étranger, voltige, hydravion, patrouille, vol au-dessus du niveau 100...).

Le format adopté (10 x 20 cm) lui permettra de trouver naturellement sa place avec vos documents de vol.

Pour votre sécurité l'usage des manuels de formation et surtout le maintien à niveau auprès de l'instructeur de votre club restent indispensables.

**Daniel Vacher**  
**Responsable sécurité**

Photos : FFA/Yves Chevallier

## PRÉPARATION DU VOL

Étapes	3
Documentation	4 à 5
Météo	6
Information	7
Piste	8
Classes d'espaces	9
Dérive	10
Vent, givrage	11
Conditions VMC	12
Plan de vol	13
I'M SAFE	14

## PENDANT LE VOL

Information par radio	15
Fréquences spécifiques	15
Contact avec le SIV	16
Réglementation	17
Niveaux de croisière	18
Hauteurs minimales	18
Intégration	19

## APRÈS LE VOL 20

## AIDE MÉMOIRE 21

## ABRÉVIATIONS 22

## NOTES PERSONNELLES 23

Transmettez vos suggestions à : [contactmemo@ffa-aero.fr](mailto:contactmemo@ffa-aero.fr)  
une équipe de pilotes vous répondra

Édition décembre 2015

## ETAPES DE LA PREPARATION

- 1** Détermination du trajet et de l'altitude de sécurité
- 2** Recensement des terrains, impression des cartes VAC
- 3** Examen, impression des NOTAM
- 4** Examen, impression des transits maritimes (si nécessaire)
- 5** Recensement des zones traversées
- 6** Examen des cartes d'activité des zones « basse altitude » : Cartes AZBA
- 7** Examen de l'activité des zones réglementées
- 8** Examen: Sup AIP(1)
- 9** Tableau des lever et coucher du soleil
- 10** Consultation, impression du dossier météo
- 11** Préparation bilan masse et centrage, autonomie  
Noter les terrains où l'on peut avitailler
- 12** Vérification des performances décollage, montée, atterrissage (selon le terrain utilisé)
- 13** Vérification de la documentation de l'avion et du pilote
- 14** Vérification des conditions d'expérience récente
- 15** Rédaction d'un Log de Navigation
- 16** Dépôt du plan de vol (si nécessaire):  
Olivia, rubrique « Plan de vol » ou auprès du BRIA

(1) Sup AIP: Supplément à la Publication d'Information Aéronautique



Ma **documentation pilote** est elle à **jour** ?

## 4 PRÉPARATION DU VOL... Documentation

Avant d'envisager tout vol, vérifier les points suivants et la **validité** des documents.

### POUR LE PILOTE

❖ Licence en cours de validité et assurance à jour  
vérifiez que la qualification de classe est valide et compatible avec l'avion utilisé.

❖ Une pièce d'identité

❖ Attestation médicale à jour

Vérifiez que la date de fin de validité n'est pas échue, que les obligations complémentaires (emport de lunettes...) seront respectées.

❖ Capacité à voler

Forme physique et mentale, compétence suffisante pour le vol envisagé, conditions d'expérience récente pour l'emport de passagers (3 atterrissages et 3 décollages dans les 3 mois précédents...).

### POUR L'AVION

Documents devant être à bord:

#### Pour tout vol

❖ Carnet de route et fiche de pesée

❖ Manuel de vol

❖ Plan de vol si établi.

#### Pour tout vol où les aérodromes de décollage et d'atterrissage sont différents :

❖ Certificat d'immatriculation

❖ Certificat de navigabilité et certificat d'examen de navigabilité

❖ Certificat acoustique EASA (si exigé)

❖ Licence de station d'aéronef

❖ Attestation d'assurance



Mon **certificat médical** est-il toujours **valide** ?

## EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT ET DE DOCUMENTATION MINIMUMS

❖ Cartes en cours de validité:

Échelle adaptée au vol pour le secteur survolé. Il est recommandé d'avoir la documentation pour rejoindre un aérodrome de dégagement en cas d'incident sur l'itinéraire.

❖ Présence de la pochette VFR SIA et du Guide Aviation de Météo-France (recommandé).

❖ Présence des équipements additionnels exigés dans certains cas (traversée maritime, survol de l'eau ou d'une région inhospitalière).



Information aéronautique : **toutes les heures**  
sont en **UTC**

**www.meteofrance.com**

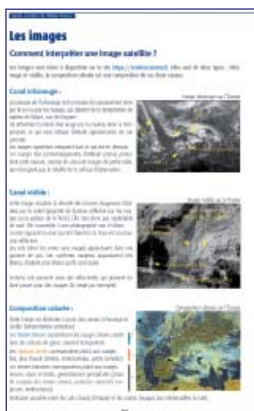
(pour la situation générale)

et **https://aviation.meteo.fr**

(pour le dossier météo)

Il est recommandé  
d'avoir dans sa sacoche  
**LE GUIDE AVIATION**  
pour interpréter les  
messages météo.

Téléchargeable sur  
<https://aviation.meteo.fr>



## Information météo par SMS

( 0,50 € l'accès puis coût du SMS )

METAR (ou SPECI, TAF, SIGMET) suivi du  
code OACI puis envoyer au 71002

Exemple: METARLFOT.

## Prévisionniste: 0899 701 215

( 2.99 € puis coût d'un appel local ).

**Consultez également les ATIS** par  
téléphone, leur numéro figure dans la  
carte VAC.

## Préparation en ligne :

OLIVIA : [www.olivia.aviation-civile.gouv.fr](http://www.olivia.aviation-civile.gouv.fr)  
ou

[www.sia.aviation-civile.gouv.fr](http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr)  
rubrique « Préparation en ligne ».



**Météo : Ai-je bien pris toutes les  
informations ?**

[www.sia.aviation-civile.gouv.fr](http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr)

## INFORMATION

The screenshot shows the SIA website interface. At the top, there are navigation links: Accueil, Nous contacter, SIA pratique, and Nous connaître. Below this is a banner with the text 'SIA LA RÉFÉRENCE EN INFORMATION AÉRONAUTIQUE'. On the left, there is a menu titled 'Informations Aéronautique' with sub-sections: eAIP, Atlas VAC, NOTAM, Sup AIP, AC, Régénération, and Préparation de vol. The 'Préparation de vol' section is highlighted, showing sub-items: Préparation en ligne, Cartes AZBA, and Assistance BSA. On the right, there is a graphic with the text 'La sécurité c'est aussi une Information à jour' and a small 'English version' link.

**Permet la consultation et l'impression :**

- ✦ des NOTAM des terrains sur le trajet et à sa périphérie
- ✦ de l'activité des zones basse altitude (AZBA)
- ✦ de l'activité des zones réglementées
- ✦ des événements ponctuels (voir: Sup AIP)

**Activité des zones de manoeuvre et ZBA (zones basse altitude) :**

0800 245 466 (Serveur de la DIRCAM)

**Vérifiez ces informations juste avant le départ**



**Mon entraînement est-il suffisant ?  
... voir avec l'instructeur.**

## VERIFIER L'ETAT DE LA PISTE

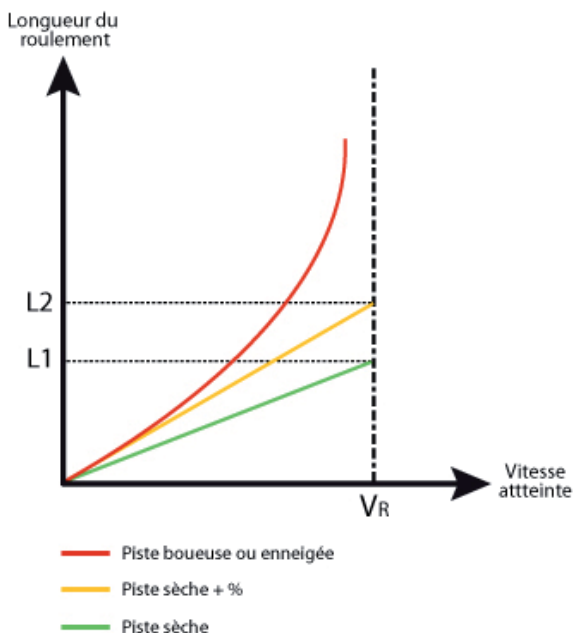
Une piste boueuse pénalise fortement les performances de décollage

### La prise de vitesse en fonction de l'état de la piste

Voir la longueur de roulement dans le chapitre "performances au décollage" du manuel de vol et rajouter le pourcentage préconisé en cas de piste herbeuse ou humide.

La loi «Distance/Vitesse» au début de l'accélération est quasiment identique et n'interpelle pas même un pilote avisé.

Ce n'est parfois que peu avant  $V_R$ , alors qu'il est trop tard, qu'on comprend que l'appareil n'accélérera plus et ne pourra pas décoller.



voir l'article de Michel BARRY dans Info-pilote avril 2014



**Visite-prévol : l'ai-je faite  
soigneusement et complètement ?**



Classes	Vols Admis	Services fournis par les organismes de la circulation aérienne		Obligation radio et clairance
		Contrôle	Information Alerte	
<b>A</b>	IFR	Séparation IFR/IFR	OUI	OUI
<b>Interdite au VFR</b>				
<b>B</b>	Tous les VFR	Séparation VFR/IFR et VFR/VFR	OUI	OUI
<b>Non utilisée en France</b>				
<b>C</b>	VFR	Séparation VFR/IFR Infos de trafic(1) VFR/VFR	OUI	OUI
	VFR spécial (en CTR)	Séparation VFR spécial/IFR Infos de trafic VFR spécial/VFR spécial	OUI	OUI
<b>Non utilisé en France</b>				
<b>D</b>	VFR	Infos de trafic(1) VFR/IFR VFR/VFR	OUI	OUI
	VFR spécial (en CTR)	Séparation VFR spécial/IFR Infos de trafic VFR spécial/VFR spécial	OUI	OUI
<b>E</b>	VFR	Infos de trafic (2) VFR/IFR	OUI	NON
<b>F</b>	VFR	NON	OUI	NON
<b>Non utilisée en France</b>				
<b>G</b>	VFR	NON	OUI (3)	NON

Nota: Limitation de vitesse à 250 kts sous FL100 (ou 10000 ft si TA > 10000 ft AMSL)

(1) Sur demande du pilote, le contrôle suggère une manoeuvre d'évitement

(2) Autant que possible

(3) Information si demandée par le pilote



**Ai-je bien noté les changements de réservoir et vérifié l'autonomie restante?**

# 10 PRÉPARATION DU VOL... Dérive, vent, givrage

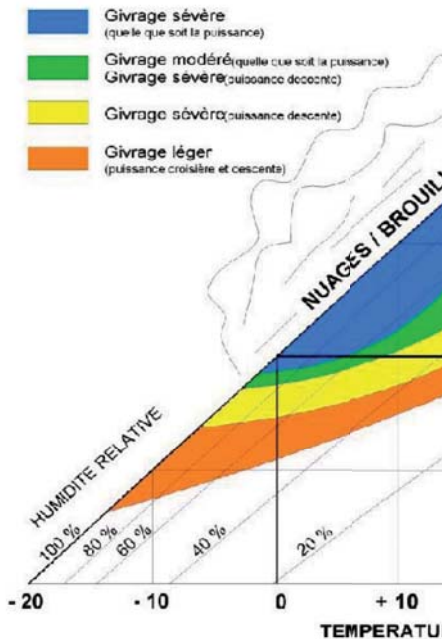
## DÉRIVE

Angle au vent ( $\alpha$ )	Axe $\pm 20^\circ$	$30^\circ$	$45^\circ$	$60^\circ$	Travers $\pm 20^\circ$
Sin $\alpha$	0	0,5	0,7	0,8	1
Cos $\alpha$	1	0,8	0,7	0,5	0

Facteur de base:	$F_b = 60/V_p$
Dérive maximum (Xmax):	$V_w \times F_b$
Dérive effective (X sur axe):	$X_{max} \times \sin \alpha$
Vent effectif sur axe:	$V_w \times \cos \alpha$
Vent de travers:	$V_w \times \sin \alpha$
Tsv (mn) =	$D(Nm) \times F_b$

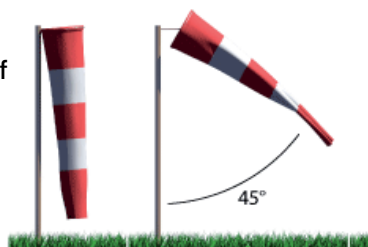
## GIVRAGE

Evaluation du risque à titre indicatif



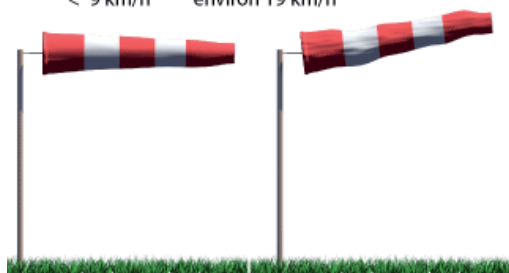
Ai-je calculé la **masse** et le **centrage** de l'avion ?

## VENT à titre indicatif



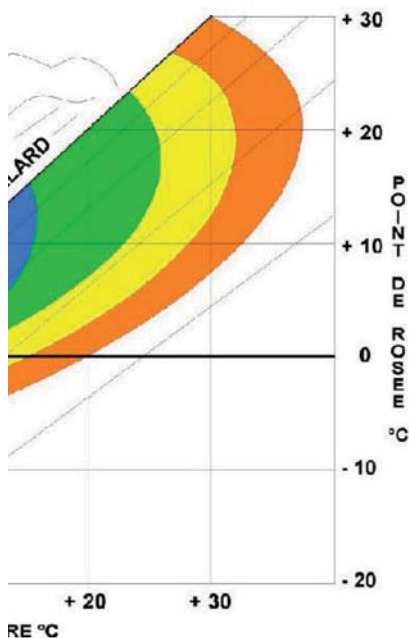
< 5 kt  
< 9 km/h

environ 10 kt  
environ 19 km/h



environ 20 kt  
environ 37 km/h

> 25 kt  
> 46 km/h



La comparaison de la température avec la température du point de rosée est un indice précurseur du givrage carburateur.



**Fort vent de travers** : ma maîtrise est-elle suffisante ?

# 12 PRÉPARATION DU VOL... Conditions VMC et limitation de vitesse

Classes d'espace Aérien	A B C D E	F, G Au-dessus du plus haut des 2 niveaux: 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC	F, G Au-dessus du plus haut des 2 niveaux: 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC
Distance par rapport aux nuages	1 500 mètres horizontalement 300 mètres (1 000 ft) verticalement		Hors des nuages et en vue de la surface
Visibilité en vol	5 km au-dessous du FL 100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft)  8 km à/et au-dessus du FL 100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft)		<b>si <math>V_i \leq 140</math> Kt</b> <b>1</b> <b>1 500 m</b> <b>(800 m pour les hélicoptères)</b> <b>si <math>V_i &gt; 140</math> Kt</b> <b>5 Km</b> dérogation : - plus de 15 Km d'un terrain : 30 secondes de vol - arrivées/départs : 30 secondes de vol
Limitation de vitesse	250 Kt au dessous du FL 100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft)		

**VFR spécial:** lors de la traversée d'une CTR, si les conditions que vous constatez nécessitent le VFR spécial (plafond moins de 1500 ft et  $\geq 600$  ft ou visibilité inférieure à 5 km) pensez à le demander au contrôleur même si celui-ci, compte tenu des conditions qu'il constate dans son champ visuel, n'en a pas fait mention.

## LES CONDITIONS VMC EN ESPACE



Les conditions se dégradent : **je fais demi-tour !**

## Il est exigé pour :

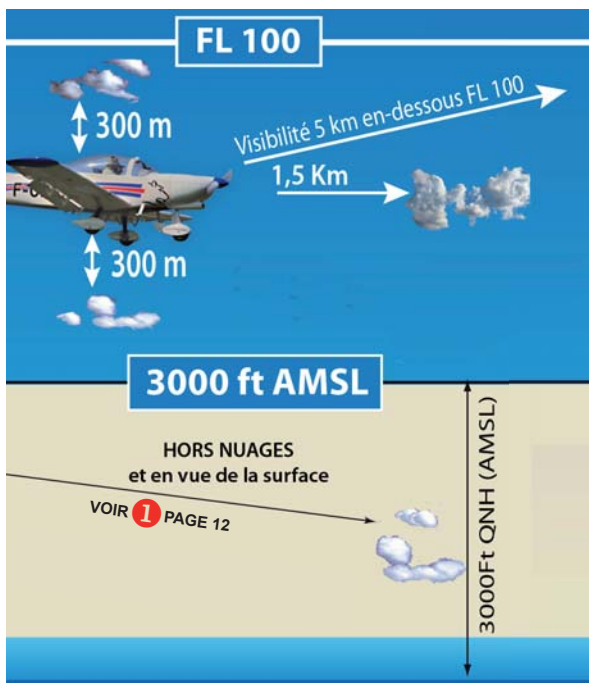
- ✦ Les vols vers l'étranger
- ✦ Les traversées maritimes et le survol de régions inhospitalières

**Il peut l'être aussi dans des cas particuliers, se tenir informé.**

**Activation (dès décollage) et clôture (dès atterrissage) sont obligatoires**

**Les dépôts de plan de vol (une heure mini avant le départ pour les vols avec franchissement de frontière) peuvent se faire via OLIVIA ou auprès du BRIA de rattachement (voir coordonnées sur la carte VAC) Le départ est effectif au moment où l'avion quitte le parking.**

## NON CONTRÔLÉ



**Suis-je en forme, physiquement et mentalement ?**

## I'M SAFE

D'origine US facile à mémoriser et littéralement  
« Je suis en sécurité »

### I

#### **Impératifs / Incertitudes**

Ai-je des obligations après vol qui peuvent peser sur mes décisions en vol ? (Objectif destination)  
De quelles incertitudes dois-je tenir compte (Marges horaires ...)

### M

#### **Maladie / Médicaments**

Suis-je malade ou en passe de l'être ?  
Ai-je pris des médicaments ou un traitement qui peuvent influencer sur mon aptitude à réaliser le vol projeté, quels effets secondaires ?

### S

#### **Soucis / Stress**

Ai-je des soucis personnels et/ou professionnels susceptible de réduire ma vigilance et/ou ma disponibilité ?

### A

#### **Alimentation / Alcool**

Ai-je suffisamment mangé aujourd'hui ?  
Ai-je prévu un en-cas (nourriture et boisson) me permettant de lutter efficacement contre l'hyperglycémie et la déshydratation ?

### F

#### **Forme / Fatigue**

Suis-je suffisamment en forme pour réaliser le vol projeté ?  
Comment prendre en compte la fatigue en cours de vol si étape longue, charge de travail élevée ou conditions de vol difficiles (météo etc ...) ?

### E

#### **Expérience / Erreurs**

Mon expérience totale, récente et sur la machine sont-elles suffisantes ?  
Quelles erreurs particulières suis-je susceptible de commettre aujourd'hui ?

**SIV ou FIC** : voir les fréquences sur la carte 1/50000e, sur le cartouche en bordure du trait qui limite les SIV ou sur le tableau en légende qui récapitule les fréquences.

**ATIS** : voir la fréquence sur la carte VAC

**STAP** : voir la fréquence sur la carte VAC, déclenchement 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

## PENDANT LE VOL... Fréquences spécifiques

### VOLMET

✦ Bordeaux	127.000	126.400
✦ Marseille	128.600	127.400
✦ Paris	125.150	126.000

### TRANSPONDEUR

✦ VFR France:	7000
avec alticodeur ou code assigné par l'ATC	
✦ Détresse et urgence :	7700
✦ Panne radio :	7600

### PLATEFORMES SANS FREQUENCE ATTRIBUEE

✦ Altiports et Altisurfaces :	130.000
✦ Aérodrome :	123.500

### URGENCE

✦ Utilisez votre fréquence actuelle, à défaut, la fréquence de détresse :	121.500
---	---------

### VOR OU ADF OU LOC

- ✦ Vérifier l'absence de Flag sur l'indicateur VOR.
- ✦ L'absence de signal d'identification signifie l'indisponibilité du VOR ou de l'ADF: les informations du récepteur sont alors erronées.



Dans la mesure du possible je vole au minimum à 1500 ft ASFC

## RAPPEL DES RÈGLES PRINCIPALES QUI RÉGISSENT LE CONTACT AVEC LES SIV

- ❖ **Contacter dès l'arrivée dans la zone de responsabilité du SIV, rester à l'écoute jusqu'à la clôture**
- ❖ **Informations à transmettre : le message standard lors du contact avec tout organisme**
- ❖ **Informé en cas de changement significatif d'un paramètre ( cap, altitude ....)**
- ❖ **Le fait d'être en contact avec le SIV, lequel fournit des informations de trafic, ne modifie pas la responsabilité du pilote**
- ❖ **Les évitements sont de la responsabilité du pilote**
- ❖ **L'obtention de la clairance pour pénétration dans des zones réglementées non gérées par le SIV est de la responsabilité du pilote** (le SIV se charge parfois de l'obtenir)
- ❖ **L'action de quitter en sortie de zone est de la responsabilité du pilote** (même si très souvent le SIV prend l'initiative)
- ❖ **Toujours s'assurer de l'accusé de réception du contrôleur lors de la clôture** (pour éviter le déclenchement des recherches).



**Les conditions se dégradent : je fais  
demi-tour !**



## LA RADIO EN ZONES CONTRÔLÉES OU SIV



Quitter en sortie et s'assurer de l'accusé de réception du contrôleur (pour éviter le déclenchement des recherches)

## SIGNAUX AU SOL



Délimitation de zones impropres aux aéronefs



Interdiction d'atterrir

## ÉVITEMENTS



### Face à Face

Chaque aéronef vire par la droite.

### Route convergente

L'aéronef qui voit l'autre aéronef à sa droite doit s'écarter. L'aéronef prioritaire ne doit pas changer de route ou d'altitude.



### Dépassement

Il se fait par la droite, l'appareil dépassé a priorité

## TURBULENCE DE SILLAGE



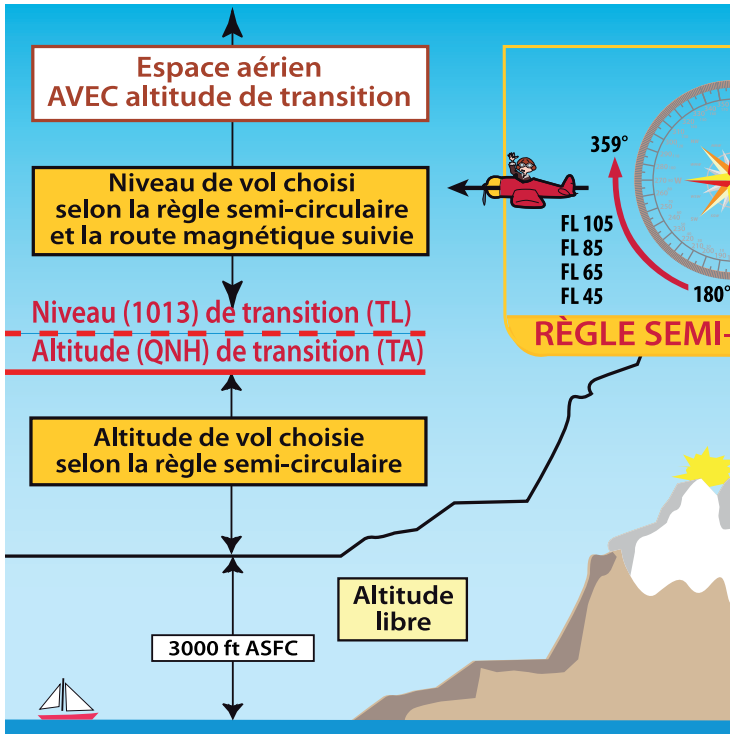
**Atterrissage:** prendre un plan au-dessus du gros porteur et toucher les roues après son point de toucher.

**Décollage:** attendre au moins 3 mn avant de décoller derrière un moyen ou gros porteur et prendre un plan au-dessus en quittant le sol avant le point de décollage du gros porteur.

## INTERCEPTION : passer sur 121.5

Signification des signaux de l'intercepteur		Signification de la réponse de l'Intercepté	
Se place au-dessus - Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux Large virage en palier	<b>Suivez-moi</b>	<b>Compris j'obéis</b>	Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux et suivre
Dégagement brusque en montée	<b>Vous pouvez continuer</b>	<b>Compris j'obéis</b>	Battements d'ailes
Sortie train, phares allumés Survol piste en service	<b>Atterrissez sur cet aérodrome</b>	<b>Compris j'obéis</b>	Sortie train, phares allumés Survol piste en service et atterrir
Train rentré - Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux	<b>Compris, suivez-moi</b>	<b>Je ne peux pas atterrir</b>	Rentrer train - Clignotement des phares - Survol piste 1000 ft
Dégagement brusque en montée	<b>Compris</b>	<b>Je ne peux pas obéir</b>	Clignotement régulier de tous feux disponibles
Dégagement brusque en montée	<b>Compris</b>	<b>En détresse</b>	Clignotement irrégulier de tous feux disponibles

# 18 PENDANT LE VOL... niveaux de croisière VFR

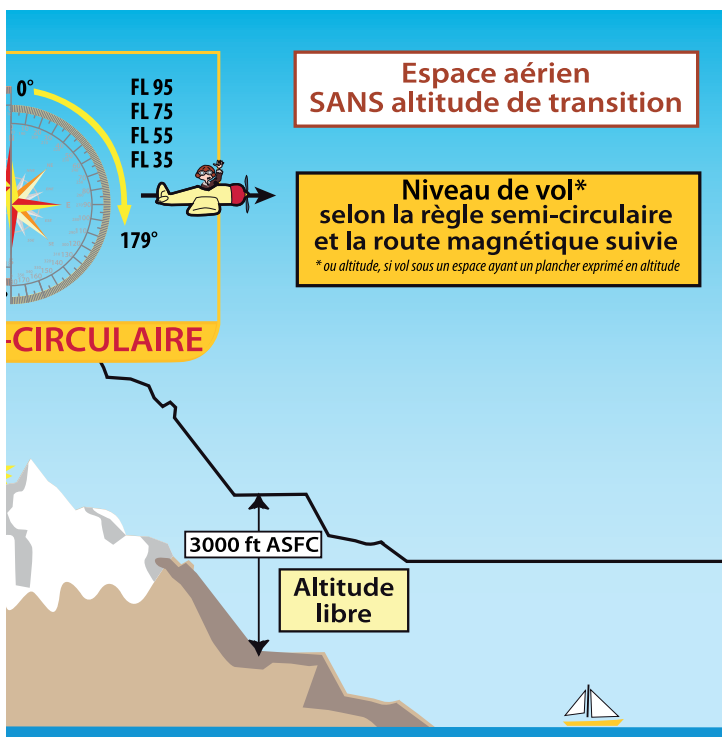


## HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL

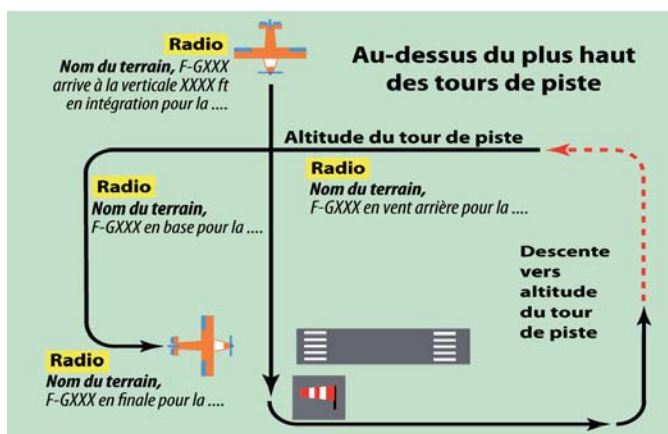
Parc ou réserve naturelle	Etendus Très petit		(Sauf indication contraire sur la carte) <b>1000 ft</b>
Installations portant une marque distinctive			<b>1000 ft</b>
Agglomérations de largeur moyenne inférieure à 1200 m			<b>1700 ft</b>
Agglomérations de largeur moyenne comprise entre 1200 m et 3600 m			<b>3300 ft</b>
Agglomérations de largeur moyenne supérieure à 3600 m			<b>5000 ft</b>
<b>VILLE DE PARIS</b>		<b>{zone P23}</b>	<b>INTERDIT</b>



**Hauteur minimale de survol des agglos, je respecte !**



## INTÉGRATION SUR UN TERRAIN NON CONTRÔLÉ



**Ai-je calculé les distances de décollage  
et d'atterrissage ?**

# 20 APRÈS LE VOL

## CLÔTURE DU PLAN DE VOL

Si la clôture n'a pas été possible à la radio, la faire sans délai au **0810 437 837** (24h/24)

## FFA ASSISTANCE

SI INTERRUPTION DU VOL POUR CAS DE FORCE MAJEURE

**Appelez le 01 48 826 297**

(Ne pas engager de dépense avant accord préalable)  
se munir du N° de licence (voir carte fédérale)

## MISE À JOUR

DU CARNET DE VOL, DU CARNET DE ROUTE

**Au plus tard en fin de journée.**

**Pour le carnet de route**, indiquez les quantités de carburant/huile prises avant ou après le vol. Le remplir avant tout changement de Cdt de bord ou au plus tard en fin de journée. Indiquez les problèmes techniques rencontrés, à défaut RAS puis signez.

## REX

### RETOUR D'EXPÉRIENCE

Si vous avez rencontré une situation inhabituelle dont l'analyse peut apporter des informations pertinentes pour améliorer la sécurité des vols,

**pensez à communiquer votre expérience  
via le site de la Fédération [www.ffa-aero.fr](http://www.ffa-aero.fr)  
onglet Guide du Pilote, puis Sécurité-REX.**

Par cette démarche vous contribuerez à améliorer la sécurité des vols.

## BALISE DE DÉTRESSE

En cas de déclenchement de la balise 406 Mhz par inadvertance, signalez-le aussitôt au

**04 72 54 86 86** (24 h/24)

(Centre de coordination de sauvetage)

**pour éviter l'activation des recherches**



**Attention aux cartes au 1/500000° :  
espace aérien couvert jusqu'au FL115.**

**MÉTÉO (Prévisionniste)****0899 701 215**

( 1,35 € l'accès puis 0,34 € la minute )

**ZONES BASSE ALTITUDE ET MANOEUVRE**

Pour connaître l'activité:

**0800 245 466****PLAN DE VOL****0810 437 837** (24h/24)

(0 810 IFR VFR)

Ce numéro peut servir pour **déposer, modifier ou clôturer un PLAN de VOL** ou obtenir des **informations aéronautiques**.

**ZIT ou ZONE P****En cas de pénétration accidentelle dans les ZIT ou Zones P**

✦ signaler l'événement dès que possible à un organisme de la circulation aérienne.

✦ après atterrissage, appeler le **0800 397 375** (24h/24)

(Centre National des Opérations Aériennes) afin d'expliquer les circonstances qui ont amené à pénétrer dans la zone.

**URGENCE : 112** (appel d'urgence Européen)**CONVERSIONS**

Densité 100 LL <b>0,72</b>	Densité Jet A1 <b>0,81</b>	Variation température/ altitude <b>2° C / 1000 Ft</b>	Variation de pression <b>28 Ft ou 8,5m pour 1 hPa</b>
Livre angl. en kg <b>Kg=(Lb/2)-1/10e</b>	Kg en livre angl. <b>Lb=(Kgx2)+1/10e</b>	Gallon US en litre <b>L=(USGx4)-5%</b>	Litre en Gallon US <b>USG=(L/4)+5%</b>
Mètre en Pied <b>1 m = 3,28 Ft</b>	Mille naut. en Kilomètre <b>1 Nm=1,852Km</b>	Fahrenheit en Celsius <b>°C=(°F-32)/1,8</b>	<b>Ma conversion</b>



**Survol maritime, mon équipement est-il complet?**

# 22 ABRÉVIATIONS

<b>AAL</b> Au-dessus du niveau de l'aérodrome	<b>FL</b> Niveau de vol	<b>RWY</b> Piste
<b>ACC</b> Centre de contrôle régional	<b>FPL</b> Message de plan de vol déposé	<b>SIV</b> Secteur d'information de vol
<b>AD</b> Aérodrome	<b>H24</b> Service permanent jour et nuit	<b>SR</b> Heure de lever du soleil
<b>AFIL</b> Plan de vol déposé en vol	<b>HJ</b> Horaire de jour	<b>SS</b> Heure de coucher du soleil
<b>AFIS</b> Service d'infos de vol d'aérodrome	<b>HN</b> Horaire de nuit	<b>STAP</b> Service de transmission automatique de paramètres
<b>AGL</b> Au-dessus du niveau du sol	<b>IAC</b> Cartes de vol aux instruments	<b>TMA</b> Région terminale de contrôle
<b>ALT</b> Altitude	<b>IMC</b> Conditions vol aux instruments	<b>TWR</b> Tour de contrôle
<b>AMSL</b> Au-dessus du niveau moyen de la mer (QNH)	<b>KM</b> Kilomètre	<b>VAC</b> Carte d'approche/atterrissage à vue
<b>APCH</b> Approche	<b>Kt</b> Noeud	<b>VAR</b> Déclinaison magnétique
<b>APP</b> Centre de contrôle d'approche	<b>MSA</b> Altitude minimale de sécurité	<b>VDF</b> Station radio-goniométrique
<b>ASFC</b> Au-dessus de la surface	<b>MSG</b> Message	<b>VH</b> Visibilité horizontale
<b>ATIS</b> Service automatique d'information de région terminale	<b>MSL</b> Niveau moyen de la mer	<b>VIS</b> Visibilité
<b>AZBA</b> Activité zones " basse altitude "	<b>NM</b> Milles marins	<b>VMC</b> Conditions vol à vue
<b>BRG</b> Relèvement	<b>O/R</b> Sur demande	<b>VNE</b> Vitesse max
<b>CAG</b> Circulation aérienne générale	<b>PERM</b> Permanent	<b>VNO</b> Vitesse max en air turbulent
<b>CAM</b> : Circulation aérienne militaire	<b>PLN</b> Plan de vol	<b>VR</b> Vitesse de rotation
<b>CCM</b> Centre de contrôle militaire	<b>PM</b> Piste en dur	<b>VREF</b> Vitesse en finale
<b>CTA</b> Région de contrôle	<b>PPR</b> Autorisation préalable nécessaire	<b>VS1</b> Vitesse de décrochage en lisse
<b>CTL</b> Contrôle	<b>QDM</b> Route magnétique	<b>VS0</b> Vitesse de décrochage pleins volets
<b>DTHR</b> Seuil décalé	<b>QDR</b> Relèvement magnétique	<b>VFE</b> Vitesse maxi pleins volets
<b>FIC</b> Centre d'information de vol	<b>QFE</b> Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome	<b>VZ</b> Vitesse verticale
<b>FIR</b> Région d'information de vol	<b>QFU</b> Direction magnétique piste	<b>VI</b> Vitesse indiquée
<b>FIS</b> Service ou secteur d'information de vol	<b>QNH</b> Pression atmosphérique réduite au niveau de la mer	<b>VP</b> Vitesse propre
	<b>QTE</b> Relèvement vrai	<b>VS</b> Vitesse sol
	<b>RM</b> Route magnétique	
	<b>RTBA</b> Réseau très basse altitude	

**AEROPUBLICATIONS**

Commandez en ligne  
la documentation S.I.A sur  
[www.aeropublications.com](http://www.aeropublications.com)

D 54  
D 54 B2  
D 144 B



**Conditions givrantes, baisse de régime: réchauffe carbu, plein gaz !**

**✦ Prévisions aviation de MÉTÉOFRANCE**

Nom d'utilisateur:

Mot de passe:

**✦ OLIVIA**

Nom d'utilisateur:

Mot de passe:

**✦ CONTACTS CLUB**

Téléphone du club:

Téléphone du président:

Adresse du site du club:

Nom d'utilisateur:

Mot de passe:

**✦ MINIMAS PERSONNELS** (plafond, visibilité, vent traversier)

Ce guide vous est proposé par  
**la Fédération Française Aéronautique**  
155, avenue de Wagram 75017 Paris  
Tél. 01 44 29 92 00

Mémento téléchargeable sur le site de la fédération:  
[www.ffa-aero.fr](http://www.ffa-aero.fr)

© FFA 2016- 2017 tous droits réservés

Directeur de la publication: Jean-Michel OZOUX

Les informations publiées dans ce guide ne sont pas contractuelles.

Tenez-vous informé des changements qui prendront effet en cours d'année.

NOTA : numéros en 0 800... appel gratuit depuis un poste fixe - 0 810... coût d'un appel local depuis un poste fixe depuis un portable se renseigner auprès de l'opérateur



**Actualisation de ce mémo ?**

**Message à [contactmemo@ff-aero.fr](mailto:contactmemo@ff-aero.fr)**



Fédération Française Aéronautique

Licenciés FFA,  
Si la météo se  
dégrade au cours  
de votre voyage

# N'insistez pas !



Utilisez

**L'ASSISTANCE INTERRUPTION DU VOL**

Pour le licencié FFA, l'assistance de base est acquise automatiquement dès l'adhésion à l'Individuelle Accidents de base.

#### Pour qui ?

Le pilote licencié FFA et les passagers (4 passagers maximum) voyageant à bord d'un appareil exploité par un aéroclub FFA ou appartenant à une personne privée.

#### Evénements garantis :

Panne de l'appareil rendant impossible la poursuite du vol,  
Météo rendant le décollage prévu impossible,  
Maladie, accident ou décès du pilote.

#### En quels lieux ?

France, Nouvelle Calédonie, Réunion, Martinique, Guadeloupe, Guyane française

#### Pour quelles prestations ?

Un billet de retour Train 1ère Classe ou avion pour maximum 5 personnes  
Hébergement pour tous si le retour n'est pas possible avant le lendemain  
Un billet aller simple pour le pilote afin d'aller rechercher l'avion  
Un billet A/R pour un mécanicien si l'immobilisation est due à une panne.  
Les frais de nourriture, d'hébergement et de salaire du mécanicien restent à la charge du bénéficiaire.



N'engagez aucune dépense sans accord préalable.  
Appelez le **01 48 82 62 97**, même le week-end.

Plus de détails sur  
[www.ff-aero.fr](http://www.ff-aero.fr) / guide du pilote/ assurances