

## Erratum

Manuel du pilote d'avion 19<sup>e</sup> édition – 2<sup>e</sup> tirage (achevé d'imprimer novembre 2022)

9782364939011

### SOFIA-Briefing

L'outil de préparation de vol et de dépôt de plan de vol SOFIA-Briefing est opérationnel. Il convient donc de remplacer dans le Manuel les références faites à OLIVIA, OLIVIA WEB ou NOTAM WEB par SOFIA-Briefing.

SOFIA-Briefing vous offre, en matière de préparation de vol et de dépôt de plan de vol, de nouveaux services et fonctionnalités comme par exemple l'aide à la saisie des plans de vol ou le tri opérationnel des NOTAM.

Notez bien que :

- Les comptes OLIVIA (Identifiants et mots de passe) sont utilisables sur SOFIA-Briefing. Dans le cas contraire, vous devez recréer un nouveau compte avec votre adresse e-mail.
- Les plans de vol actifs déposés sur OLIVIA sont accessibles depuis SOFIA-Briefing mais vos aéronefs doivent être recréés dans votre compte SOFIA-Briefing.

### Additif

- **Page 173**, après le § **Cas particuliers des zones temporaires**, ajouter le § suivant :

#### Les Zones de Sensibilité Majeure ZSM

Afin de protéger certaines espèces de rapaces comme le gypaète barbu ou le vautour percnoptère mais aussi pour une question de sécurité, les grands rapaces représentant un risque très élevé pour la sécurité aérienne compte tenu de leur masse et de leur envergure, des zones dites **Zones de Sensibilité Majeure ZSM** ont été créées dans différents secteurs du **Massif Central**, des **Alpes**, des **Pyrénées** et de la **Corse** ; elles correspondent à des sites d'importance cruciale pour la protection de ces espèces (sites de reproduction, dortoirs ou sites de réintroduction) et sont répertoriées dans la section ENR 5.6.-A de l'AIP.

En fonction de la période de l'année et du cycle biologique des espèces concernées, les ZSM sont actives ou inactives. Lorsqu'elles sont actives, ces zones sont à éviter dans la mesure du possible par les usagers de l'espace aérien. En cas d'impossibilité, il est recommandé de respecter les limites altitudinales suivantes :

- 1 000 m (3 300 ft) au-dessus du point le plus haut de la ZSM pour les survols motorisés,
- 600 m (2 000 ft) au-dessus du point le plus haut de la ZSM pour les survols non motorisés

Ces zones ne sont pas représentées sur les cartes aéronautiques ; elles sont disponibles et téléchargeables par secteur sur le site du STAC **lorsqu'elles sont actives** ; la désactivation des zones étant adaptée à la reproduction effective des rapaces.

Se reporter au site : <https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/zsm>

Les pilotes sont invités à prendre en compte ces informations et à adapter leurs plans de vol en conséquence.

- **Page 179** : dans la 3<sup>e</sup> colonne, remplacer « Contrôle » par « Séparation ».

- **Page 370**

2<sup>e</sup> colonne, compléter : 0,84 kg/litre pour le kérosène JetA1.

- **Page 372**

2<sup>e</sup> colonne :

Rappel : densité du carburant

- 100 LL ou UL91 : 0,72 ;

- essence **automobile** : 0,75

- Jet A1 : 0,84

- **Page 403**

Remplacer la paragraphe **Documentation « avion »** par le suivant :

a) Les documents, informations et manuels suivants sont transportés à bord de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies, sauf indication contraire:

- 1) le manuel de vol de l'aéronef (AFM (Aircraft Flight Manual)), ou document(s) équivalent(s);
- 2) l'**original** du certificat d'immatriculation;
- 3) l'**original** du certificat de navigabilité et son certificat d'examen de navigabilité (CDN/CEN);
- 4) le certificat acoustique, le cas échéant;
- 5) la liste des agréments spécifiques, le cas échéant;
- 6) la licence radio de l'aéronef (LSA);
- 7) le ou les certificats d'assurance de responsabilité civile;
- 8) le carnet de route de l'aéronef, ou équivalent;
- 9) les données détaillées du plan de vol circulation aérienne (FPL) déposé, si applicable;
- 10) les cartes actualisées et appropriées pour la route suivie/la zone parcourue par le vol proposé et toutes les routes sur lesquelles on peut raisonnablement penser que le vol pourrait être dérouté;
- 11) les procédures et informations relatives aux signaux visuels à utiliser par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté (Cf. INTERCEPTION, page 415);
- 12) la LME et la CDL, le cas échéant; et
- 13) toute autre documentation pouvant être pertinente pour le vol : une copie de la fiche de pesée est recommandée.

b) Cependant, pour les vols :

- 1) qui décollent et atterrissent sur le même aéroport ou site d'exploitation ; ou
- 2) qui restent à une distance de 65 km/35 NM de l'aéroport de départ, les documents et informations répertoriés aux points a)2 à a)8 peuvent être conservés dans les locaux de l'exploitant. (Cf. Arrêté du 18 août 2016 modifié).

c) À la demande de l'autorité compétente, le pilote commandant de bord lui transmet les documents devant se trouver à bord de l'aéronef dans un délai raisonnable.

- **Page 461 2<sup>e</sup> colonne**

Remplacer le texte en bleu « **Pour cela, aucune tolérance ..... au moins huit heures d'un verre aux manettes** » par :

La réglementation française prévoit que, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, tout pilote exerçant à titre non professionnel et non onéreux\*, se trouvant, dans l'exercice de ses fonctions, sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,20 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air

expiré égale ou supérieure à 0,10 milligramme par litre, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Voler avec une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,50 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,25 milligramme par litre est une infraction constituant un délit pénal pour les pilotes privés.

Les officiers ou agents de police judiciaire de la gendarmerie ou la police nationale territorialement compétents à leur initiative et, sur l'ordre et sous la responsabilité des officiers de police judiciaire, les agents de police judiciaire adjoints peuvent également, même en l'absence d'accident, d'incident, d'infraction ou de raisons plausibles de soupçonner un usage de stupéfiants, procéder ou faire procéder à des épreuves de dépistage en vue d'établir si cette personne exerçait ses fonctions après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants.

Bien que la réglementation fixe un seuil, pour assurer un vol en toute sécurité, aucune tolérance ne devrait être admise ; aussi, comme en transport public, il y a lieu de ne pas consommer d'alcool moins de huit heures avant le vol ni pendant le vol. En avion, au moins huit heures d'un verre aux manettes ».

\* [Ordonnance n° 2022-830 du 1<sup>er</sup> juin 2022](#)

\* [Décret n° 2022-978 du 2 juillet 2022](#)