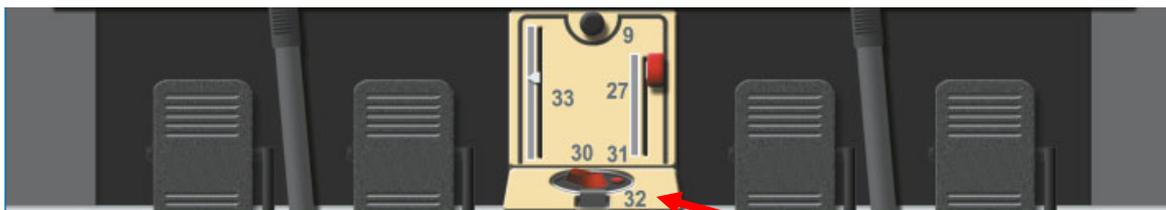


Erratum

Manuel du pilote d'avion 19^e édition (achevé d'imprimer août 2021)

9782364939011

- **Page 47** Phase 1, 1^{re} colonne, « Comment effectuer cette mesure ? » 4^e paragraphe, corriger "page 48242" par "page 242".
- **Page 17** : le numéro 32 est coupé sur la figure 25, voici la partie manquante :



- **Page 50** : 8^e ligne, lire « cap compas » et non « cas compas ».

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 124**, 2^e colonne
Alinéa relatif à la liste des paramètres : après « piste en service » ajouter « état de la surface ».
- **Page 126**, avant le paragraphe « Procédure en cas de panne radio à l'arrivée », ajouter le paragraphe suivant :

Information sur l'état de la surface

Les informations standardisées sur l'état de surface de piste sont transmises selon un format de compte-rendu mondial dénommé GRF (Global Reporting Format) sur les aérodromes dotés d'un organisme de la circulation aérienne et ayant au moins une procédure d'approche aux instruments.

Le fonctionnement repose sur l'exploitant d'aérodrome qui évalue de manière continue l'état de surface des pistes, par tiers de piste dans le sens d'utilisation, et établit un rapport sur l'état des

pistes (Runway Condition Report - RCR). Ce RCR est alors transmis sur l'ATIS ou à défaut via l'ATS.

Pour déchiffrer le code d'état des pistes RWYCC, reportez-vous au tableau ci-dessous.

En période hivernale, certains aérodromes diffusent en plus des SNOWTAM en utilisant le même codage.

RWYCC	Description de la surface de la piste	Observations sur la décélération ou sur la maîtrise de la direction	Rapport consultatif du pilote sur le freinage
6	<ul style="list-style-type: none"> Sèche 	-	-
5	<ul style="list-style-type: none"> Gelée Mouillée (humidité visible ou eau épaisseur inférieure à 3 mm) <p>Épaisseur inférieure ou égale à 3 mm de :</p> <ul style="list-style-type: none"> Neige fondante Neige sèche Neige mouillée 	Décélération au freinage compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET maîtrise en direction normale	Bon
4	<p>Température extérieure de -15°C et moins :</p> <ul style="list-style-type: none"> Neige compactée 	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction entre bonne et moyenne	Bon à moyen
3	<ul style="list-style-type: none"> Mouillée glissante Neige sèche ou neige mouillée (toute épaisseur) sur neige compactée <p>Épaisseur supérieure à 3 mm :</p> <ul style="list-style-type: none"> Neige sèche ou mouillée <p>Température extérieure supérieure à -15°C :</p> <ul style="list-style-type: none"> Neige compactée 	Décélération au freinage compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU maîtrise en direction sensiblement réduite	Moyen
2	<p>Épaisseur de l'eau ou de la neige fondante supérieure à 3 mm :</p> <ul style="list-style-type: none"> Eau stagnante Neige fondante 	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction entre moyenne et médiocre	Moyen à faible
1	<ul style="list-style-type: none"> Glace 	Décélération au freinage compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU maîtrise en direction nettement réduite	Faible
0	<ul style="list-style-type: none"> Glace mouillée Eau sur neige compactée Neige sèche ou neige mouillée sur glace 	Décélération au freinage compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU maîtrise en direction incertaine	Inférieur à faible

Note :

Afin de limiter l'encombrement de la fréquence, l'ATS n'est pas tenu de transmettre le RCR dans les situations suivantes :

- ATIS à jour,
- Trafic local ou en tour de piste (sauf en cas de changement de situation),
- RwyCC 6/6/6, piste sèche (sauf changement de situation).

En cas de piste entièrement mouillée (RwyCC 5/5/5) et en l'absence d'autre contaminant, l'ATS (TWR ou APP) transmet seulement le RwyCC 5/5/5, ou peut mentionner « piste mouillée ».

Concernant la nature, la profondeur et le pourcentage de couverture, si les trois tiers de piste ont une caractérisation identique, l'élément pertinent n'est énoncé qu'une seule fois à la fréquence.

Exemple : *neige mouillée/ neige mouillée/ neige mouillée => neige mouillée*

- **Page 151**
Phraséologie : Le mot “ DÉCOLLAGE ” n'est utilisé en radiotéléphonie que lorsqu'un aéronef est autorisé à décoller ou pour annuler une autorisation de décollage. Cf. FRA. 14045 b) bis.
- **Page 151**
Dans le tableau, remplacer « Bourges Information » par « La Baule Information ».
- **Page 166**, 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 172**
Remplacer le tableau des classes d'espaces par celui-ci :

Classes d'espaces	Vols admis	Services fournis par les organismes de la Circulation aérienne			Obligation radio	Soumis à clairance	Limitation de vitesse ¹
		Séparation	Information	Alerte			
A	IFR	Séparation IFR/IFR	oui	oui	oui	oui	250 kt
B	IFR	Séparation IFR/IFR, VFR/IFR	oui	oui	oui	oui	250 kt
	VFR	Séparation VFR/IFR, VFR/VFR	oui	oui	oui	oui	250 kt
C	IFR	Séparation IFR/IFR, IFR/VFR	oui	oui	oui	oui	250 kt
	VFR	Séparation VFR/IFR	Information de trafic ² VFR/VFR	oui	oui	oui	250kt
D	IFR	Séparation IFR/IFR	Information de trafic ² IFR/VFR	oui	oui	oui	250 kt
	VFR	non	Information de trafic ² VFR/IFR, VFR/VFR	oui	oui	oui	250kt
	VFR Spécial	Séparation VFR Spécial/IFR VFR spécial /VFR spécial	oui	oui	oui	oui	250 kt
E	IFR	Séparation IFR/IFR	Information de trafic ³ IFR/VFR	oui	oui	oui	250 kt
	VFR	non	Information de trafic ³ VFR/IFR, VFR/VFR ⁴	oui ⁴	oui ⁶	non	250 kt
F	IFR	non	Service consultatif et information de vol ⁵	oui	oui	non	250 kt ⁷
	VFR	non	oui ⁵	oui ⁴	oui ⁶	non	250 kt ⁷
G	IFR	non	oui ⁵	oui	oui	non	250 kt ⁷
	VFR	non	oui ⁵	oui ⁴	oui ⁶	non	250 kt ⁷

1. Sous FL100 (ou 10000 ft si TA > 10000 ft AMSL sauf pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualités de vol ne peuvent maintenir cette vitesse).

2. Et suggestion de manœuvre d'évitement à la demande du pilote.

3. Autant que possible.

4. VFR connus de l'ATC.

5. Si service demandé.

6. En RMZ.

7. 140 kt si 5 km < visibilité > 1500 m.

Classification des espaces aériens à l'intérieur desquels les organismes français de la circulation aérienne assurent les services de la circulation aérienne à l'exception des zones P ainsi que des zones R, D, TSA et CBA lorsqu'elles sont actives :

1 Espace inférieur

1.1 Les régions de contrôle (TMA) peuvent être classées en A, B, C, D ou E, suivant les activités qui y sont prévues ; les zones de contrôle (CTR) sont de classe D.

1.2 En dessous du plus élevé des deux niveaux suivants : FL 115 ou 900 m (3 000 ft) ASFC :

- les voies aériennes (AVY) sont classées E;
- en dehors des AVY et des autres espaces aériens contrôlés de classe A, C, D ou E, l'espace aérien est classé G.

1.3 Au-dessus du plus élevé des deux niveaux suivants : FL 115 ou 900 m (3 000 ft) ASFC :

- les AVY sont classées D;
- en dehors des AVY et des autres espaces aériens contrôlés de classe A, C ou D, l'espace aérien est classé D à l'exclusion des portions d'espace situées au-dessus de certaines régions montagneuses et de l'espace situé au-dessus de la haute mer (au-delà de 12 NM des côtes) qui sont classés E.

2 Espace supérieur

La région supérieure d'information de vol (UIR) est de classe G à l'exclusion de la région supérieure de contrôle (UTA) du FL 195 au FL 660 qui est classée en C.

- [Page 286](#)

Fin du tableau **METAR SPECI – Renseignements complémentaires**

Supprimer la rubrique « État des pistes » ; cette information est maintenant transmise par les organismes de la circulation (voir additif pour pages 124/126).

- [Page 288](#)

Exemple 5 : supprimer la dernière colonne relative à l'état des pistes et les explications qui s'y rapportent.

- [Page 289](#)

En fin de page, supprimer « et se termine...(amélioration) » ainsi que le renvoi en bas de page.

- **Page 290**

Supprimer le tableau sur les RMK ainsi que ce qui se rapporte à la rubrique RMK dans l'exemple de SPECI.

- **Page 297**

Supprimer l'alinéa relatif au message VOLMET.

- **Page 340**

1^{re} colonne **Obligation de dépôt de plan de vol**

Supprimer le dernier alinéa commençant par « Il est également admis... »

Se conformer à la règle prévue au 1^{er} alinéa.

- **Page 364**

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

- **Page 366**

2^e colonne :

Rappel : densité du carburant

- **100 LL ou UL91** : 0,72 ;

- essence **automobile** : 0,75

- Jet A1 : 0,84

- **Page 395**

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 aérodrome ou site d'exploitation ; ou
- 2) qui restent à une distance de 65 km/35 NM de l'aérodrome 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 451** 2^e 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^{er} juin 2022

* Décret n° 2022-978 du 2 juillet 2022