

# L'expérimentation

“ PHRASÉOLOGIE PLANEUR

EN VOL CONTRÔLÉ ”

## commence cet été !



**Dans le cadre de son plan pour améliorer l'accès des planeurs à l'espace aérien, l'action de la FFVV forme un triptyque dont chacun des volets est complémentaire : améliorer la formation et la compréhension entre pilotes et contrôleurs, favoriser l'équipement en transpondeurs, généraliser le retour d'expérience avec l'aide du REXEA.**

Le REXEA (Retour d'Expérience Espace Aérien) se porte bien. Avec plus de trois cent appréciations portées sur les services de la circulation aérienne l'année dernière, grâce à la collaboration avec la NETCOUPE, nous obtenons une vision globale et très instructive de la manière dont le vol à voile est pris en charge en France. Où l'on apprend que les vélivoles sont globalement très satisfaits du service que leur rendent les contrôleurs, malgré quelques "points noirs" ici et là, probablement dûs à des problèmes conjoncturels. La FFVV travaillera avec la DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne) et la DIRCAM (Direction de la Circulation Aérienne Militaire) pour trouver des solutions locales. On l'on constate également que le transpondeur est un atout quand il s'agit de négocier une clairance.

L'action visant à favoriser l'équipement des planeurs en transpondeur a deux objectifs : regagner de cette liberté que les reclassements successifs et la complexité croissante de l'espace aérien nous ont fait perdre, et ajouter une couche de sécurité grâce à la visualisation au radar et aux systèmes anticollision TCAS. Il s'agit également de nous adapter à l'évolution rapide de notre mode "communicant", mais bien sûr il ne saurait être question d'imposer le transpondeur à tout le monde : il reste bien des endroits en France où cet équipement coûteux n'est pas très utile. Nous travaillons actuellement à faire simplifier les procédures administratives de l'EASA pour que l'équipement d'un planeur ne soit plus un parcours du combattant.

Enfin, le dernier volet est celui de la formation. Le précieux sésame pour pénétrer les espaces aériens est la clairance, et, comme dans les contes, il faut savoir prononcer la formule magique avec la bonne phraséologie. Pour coopérer, les pilotes et les contrôleurs ont besoin de bien se comprendre. Avant d'autoriser un transit, le contrôleur a besoin de savoir ce que veut faire le pilote, sur quelle trajectoire et combien de temps il va occuper son secteur. Pour que les échanges soient brefs et efficaces, il est donc essen-

tiel que pilotes et contrôleurs utilisent le même langage, or jusqu'à maintenant les manuels de phraséologie officiels ne proposent que des termes destinés aux avions : rien pour décrire les spécificités du vol à voile que sont les spirales et le vol plané.

La FFVV a donc proposé à la DSNA d'introduire de nouveaux termes pour aider le pilote à décrire ces phases de vol (voir encadré). Un groupe de travail a planché pendant tout l'hiver sur diverses formules, pour finalement produire un document de phraséologie vélivole. Celui-ci se limite -pour l'instant- au transit en espace aérien contrôlé de classe C et D avec transpondeur : traversée d'une TMA, départ ou arrivée dans une CTR, traversée d'une AWY de classe D au dessus du FL115. Ce qui concerne la circulation d'aérodrome, très différent, et ce qui concerne le vol contrôlé sans transpondeur, qui fait l'objet de protocoles locaux, a été mis de côté.

Le résultat de ce travail sera mis en test dès le 1<sup>er</sup> août, avec une expérimentation nationale à laquelle tous les pilotes de planeur seront invités à participer. Comment faire ? Simple : téléchargez les documents sur le blog de la Commission Espace Aérien à l'adresse [www.ffvvespaceaerien.org](http://www.ffvvespaceaerien.org), imprégnez vous de cette phraséologie et utilisez là pour demander vos clairances de transit. Enfin, de retour de vol, donnez vos impressions en remplissant un REXEA ou en envoyant un petit message à l'adresse : [espace.aerien@ffvv.org](mailto:espace.aerien@ffvv.org)

Avez vous été bien compris par le contrôleur ? Avez vous obtenu votre clairance ? La FFVV estime qu'avec une meilleure compréhension mutuelle et une meilleure connaissance des besoins des uns et des autres, la coopération sera plus efficace. Moins de charge de travail, plus de sécurité, un meilleur accès à l'espace aérien : c'est une démarche gagnant-gagnant !



## Comment décrire mon vol en quelques mots bien choisis

**“Spirale”** : lorsque le pilote exploite une ascendance dans un espace géographique réduit (3Nm max). La technique utilisée (thermique, dynamique, onde) et la trajectoire (ronds, huit, S) importent peu, du point de vue du contrôle le planeur reste sur place et monte (dans le meilleur des cas).

**“Transit en Vol Plané Direct”** : utilisé par le pilote qui souhaite aller vite alors qu’il a une bonne réserve d’altitude, ou imposé par le contrôle qui veut accélérer le transit. La trajectoire du planeur sera quasi systématiquement descendante. Accord du pilote nécessaire. On peut dans ce cas évoquer une « route » ou un « cap ».

**“Transit en Cheminement”** : utilisé par le pilote qui souhaite optimiser le vol et perdre le moins d’altitude possible sur le transit. La trajectoire s’inscrit dans une direction donnée mais il y aura des altérations modérées de cap (30° et 5NM de part et d’autre de l’axe) pour voler dans les ascendances et éviter les descendances. La vitesse moyenne s’en trouve grandement améliorée. La perte d’altitude sera modérée voire parfois nulle. Dans ce cas on n’évoquera pas de « cap » mais une « direction » de vol. Une autorisation de transit « en cheminement » sous entend que le pilote peut éventuellement interrompre la progression pour spiraler, sauf instruction contraire du contrôleur.

**Altitudes maxi et mini** : le pilote peut toujours limiter sa montée (utilisation des aérofreins) et estimer sa perte d’altitude sur un transit (calcul de finesse). Dans certains cas, il peut maintenir son altitude (attente dans une ascendance). Dans tous les cas, le contrôleur doit demander ses capacités au pilote, et si le pilote constate qu’il ne peut plus respecter le contrat, il doit en informer immédiatement le contrôleur.

### Négociation de la clairance initiale

Au premier contact, le pilote se positionne et donne ses intentions :

**Position** (avec éventuellement l’ajout de “en spirale”, ou “en cheminement”), **direction** (orientation cardinale de type “vers le nord-ouest”), **type de transit** demandé (“vol plané direct” ou “cheminement”) - **altitudes** (tranche exploitée, “entre ... et ...”, ou “plus haut que”, “plus bas que”) - **durée** estimée du transit.

Note : dans les échanges, toujours s’identifier en tant que planeur : “...Planeur F-CD...”

Le contrôleur répond en donnant une autorisation selon le même schéma **Autorisation - Direction - Type de transit - Altitudes**.

Il peut aussi refuser ou en exiger un délai « Restez/Attendez en dehors de la CTR / TMA / AWY, délai estimé à ..., cause ... »

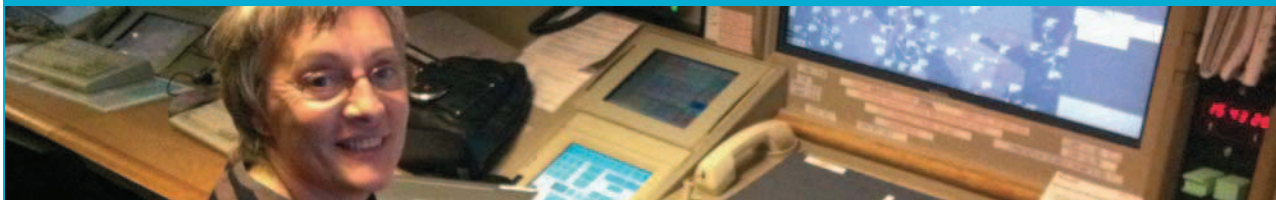
Pour en savoir plus, téléchargez la documentation sur [www.ffvvespaceaerien.org](http://www.ffvvespaceaerien.org)

## 1000 km en vol contrôlé, merci le transpondeur !

Qui a dit que les contrôleurs ne prenaient pas les planeurs ? Le 7 Janvier dernier, Gérard Lherm a démontré le contraire avec un vol de record de 1010 km en aller retour des Cévennes à l’Italie, dont la majeure partie a été réalisée en espace de classe D, en régime de vol contrôlé avec transpondeur. Pour pouvoir atteindre les altitudes

ver au Mont Méjan.

Au passage, transfert avec Marseille info, qui comme Montpellier nous facilite la progression en accordant le FL 165 nécessaire à la traversée du Rhône vers les Alpes tout en survolant en sécurité une couche nuageuse couvrant la vallée. Le contrôle nous demande simplement de rester sur position (heureusement dans le ressaut de Valgorge), le temps de faire passer un IFR au FL 160. Cela ne nous pose pas de problème.



permettant de réaliser ce vol de 9h à 115 km/h de moyenne, il était nécessaire d’obtenir des clairances successives de la part des approches de Montpellier, Toulouse et du Centre Régional de la Navigation Aérienne Sud-Est (Marseille Info).

Voici ce que raconte gégé sur la traversée de la Vallée du Rhône : “Un + 3 à 4 m/s nous remonte au niveau de vol accordé par le contrôle, et c’est parti pour une belle transition de 80 km en passant par le ressaut du Mont Lozère pour arri-

A 10 h 20 nous nous engageons dans la traversée du Rhône en direction du ressaut de la forêt de Saoul. 1.000 m de perdu dans la jonction, et à peine le temps de ralentir un peu, nous partons pour le Pic de Bure, après être libéré du contrôle, en rentrant dans la LTA des Alpes.”

Une expérience jugée également très intéressante par Sylvie, la contrôleur de “Marseille Info”, qui a pu suivre ce vol sur son radar d’un bout à l’autre !

## La boutique de tous les pilotes et des passionnés d'aviation.

...de nombreux articles à découvrir

Casques, cartographie, bagagerie, carnets de vol, manuels, montres, blousons,...



Tél. 03 87 52 07 76 - [www.aeroshoppy.com](http://www.aeroshoppy.com)

