



ACFR Flash Infos

Edito :

- ♦ Bulletin ACFR
- ♦ Faits marquants Juin 2017
- ♦ Activité aérienne
- ♦ Activités à venir
- ♦ Informations aéronautiques
- ♦ Recommandations diverses
- ♦ Site ACFR

Bulletin ACFR

Les beaux jours sont arrivés : avec eux, beaucoup de vols en perspective et bientôt les vacances ... !

On en profitera pour faire un petit break. Aussi, je vous donne rendez-vous en Septembre pour le prochain ACFR_Flash Infos.

Votre avis nous intéresse. N'hésitez pas à nous faire part de vos suggestions pour améliorer le bulletin.

Faits marquants Juin 2017

• Le Jour Le Plus Long



L'avion présidentiel «F-HCFR Force one » a ouvert la journée du Jour Le Plus Long, suivi de toute la flotte du club.

Les 19 pilotes inscrits ont totalisés 25,65 heures.

La journée a été fort sympathique et décontractée.

Merci à tous les participants, et plus particulièrement à Arvind BADRINATH et Max ZARFI qui ont été présents toute la journée.

Merci à Hugues pour l'organisation de ce JLPL.

A renouveler l'année prochaine...

Les photos du JLPL seront prochainement consultables sur le site ACFR.

• Journée DGA EP du 16 juin (commentée par Jean Pierre HONIAT)



« DGA EP a organisé une journée découverte de l'Aéroclub. Pour certains, un baptême de l'air ; pour d'autres, une nostalgie avec un objectif de reprendre le vol à plat. Cette journée s'est déroulée de manière nominale. Tout le monde a pu voler, les avions étaient full. Le GORT et le GLVZ pour une navigation simple mais avec une MTO capricieuse le matin. L'itinéraire était assuré par 3 membres de François Richet (Aldric LEMAISTRE, François VIRION et J-Pierre HONIAT). Décollage d'Etampes vers Chartres, contour de la cathédrale puis retour, le temps de vol environ ½ heure.

Tous les participants se sont retrouvés autour du pot de l'amitié et d'un BBQ. Cette manifestation est la 2^e organisée par DGA EP. On espère faire perdurer cette manifestation tous les ans. »

Faits marquants Juin 2017

• Un nouveau lâché à l'ACFR



Le lundi 26 juin, Jérôme BROSSARD a été lâché par Thierry MENAGER sur DR 315

Félicitations Jérôme !

• Arrêt de Stéphane CARRA

Suite à un accident, Stéphane n'a plus l'usage de sa main droite. Cette blessure a nécessité plusieurs opérations et Stéphane ne sera pas disponible avant 4 mois

Souhaitons-lui un bon rétablissement.

• Des nouvelles de nos Constructeurs Amateurs



Le lundi 5 juin, le CAPX de Laurent CHARTIER a pris son envol.

3 décollages _ atterrissages parfaits.

Un petit problème de vibration du train à résoudre. A suivre...

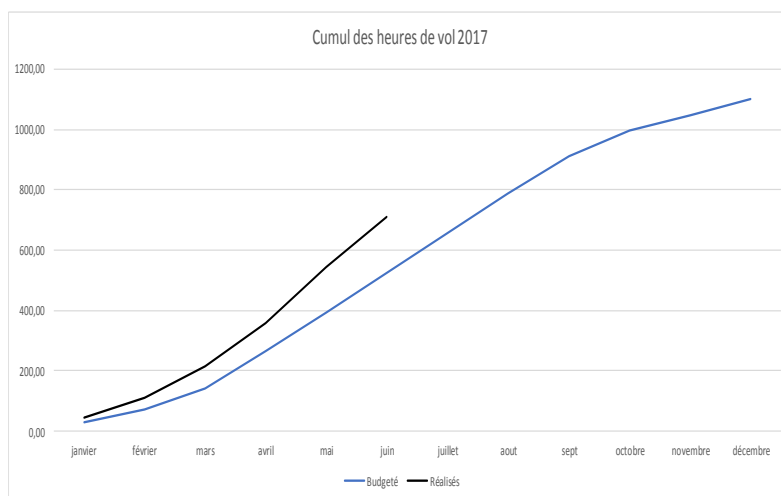
Le Gazail d'Hugues PASTE a décollé le 1er Mai.

Après quelques sueurs froides lors des premiers vols et suite à des réglages appropriés, Hugues commence à « dompter la bête »!.



Activité aérienne

- Aspect financier : Comparaison des heures de vol réalisées par rapport au budget

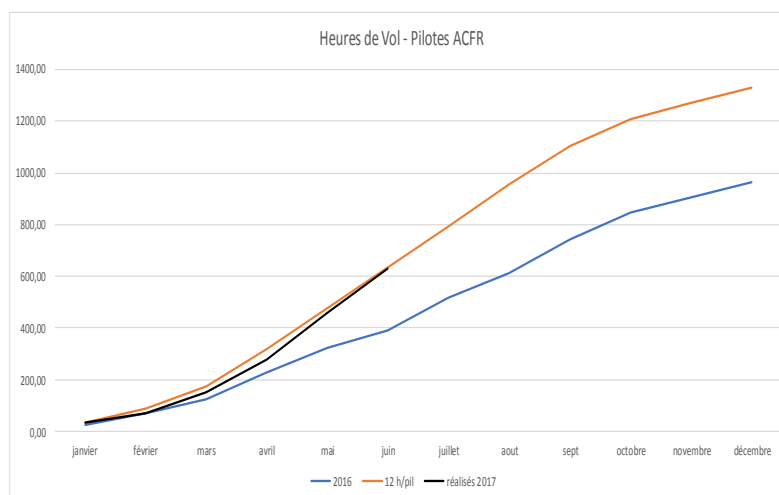


Budgeté: 1100 h (voir PV de l'AG du 11 mars 2017)

La répartition mensuelle est une moyenne sur les dix dernières années.

Les heures cumulées en 2017—**711 h (courbe noire) incluent** les heures de location du VZ.:

- Aspect sécurité - Objectif : 12 h de vol /an par pilote



La répartition mensuelle de la distribution 12 h/pilote est une moyenne sur les dix dernières années.

La distribution 2016 correspond au réalisé 2016 ramené au même nombre d'inscrits.
Soit : $1115 \text{ h} \times 112 \text{ (inscrits 2017)} / 126 \text{ (inscrits 2016)}$

Le réalisé 2017 (**courbe noire**) **exclut** les heures de vol de location du VZ.

Conclusion à Fin Juin 2017 : Pour le moment, on ne peut qu'être satisfait . Il ne faut pas relâcher l'activité . A suivre.....

Activités à venir

• Commission Voyages

• Le Weekend à la Ferme de Rebeyrotte

Il s'agit d'un weekend touristique et gastronomique. La Ferme de Rebeyrotte est située en Dordogne à 2 h 30 de vol de LFOX. Beaucoup de châteaux dans les environs, Rocamadour....

La sortie se précise. Elle aura lieu **les 7 et 8 Octobre 2017.**

Si vous êtes intéressés, faites-vous connaître auprès de Thierry MICHON:

michon.mint@wanadoo.fr

• A plus long terme, en Septembre 2018, un voyage autour de la Baltique avec escale à St Pertersbourg

Pour ce voyage, on fait appel à tous les membres de l'ACFR afin de l'organiser. Les personnes parlant couramment l'anglais sont les bienvenues.

Le coordinateur de ce voyage sera Daniel CHARTIER: chartier.daniel@free.fr

Manifestez-vous dès à présent.

• Café - Croissants

Agenda de quelques « café-croissants » organisés les dimanches matins en Juillet , Août et Septembre



- 11 juin : Bourges
- 18 juin : Tours-Sorigny
- 25 juin : Mortagne-sur-Perche
- 2 juillet : Montargis-Vimory
- 9 juillet : Dreux-Vernouillet
- 16 juillet : Châteauroux-Villers
- 23 juillet : Les Mureaux (AC Roger Janin)
- 30 juillet : Briare
- 6 août : Blois-Le Breuil
- 13 août : Vierzon
- 3 septembre : Romorantin
- 10 septembre : Argenton-sur-Creuse
- 17 septembre : Pithiviers
- 24 septembre : Châteauneuf-sur-Cher

Informations Aéronautiques

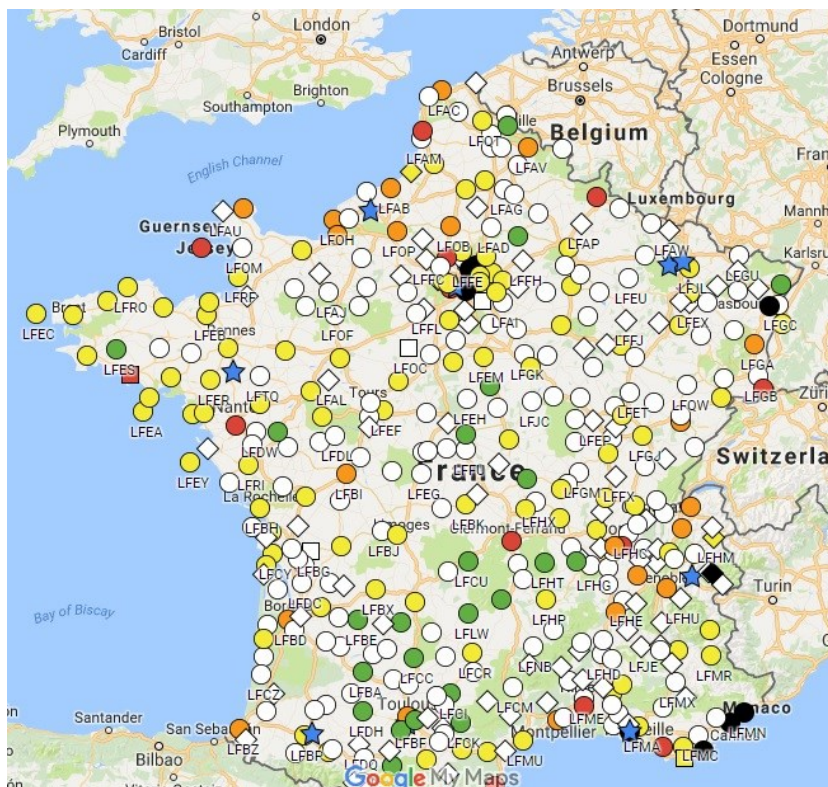
• Tour de France cycliste

Si vous envisagez de faire des vols à proximité du parcours du tour de France cycliste, prenez connaissance de cette note.

Note d'information du CNFAS sur le dispositif aérien pour le Tour de France 2017 qui aura lieu du 1^{er} au 23 juillet 2017(en annexe).

• Cartes des taxes d'atterrissage:

Accédez à la carte des tarifs des taxes d'atterrissages en cliquant sur l'image



Plutôt Utile :

Google édite la carte des taxes d'atterrissage pour les appareils de moins de 2 tonnes avec un code couleur : les pastilles blanches correspondent aux terrains gratuits, les vertes à une taxe comprise entre 1 et 5 €, les jaunes à une taxe de 5 à 10 €, les oranges de 10 à 15 €, les rouges de 15 à 30 €, les noirs de 30 à ...€. Les losanges représentent les aérodromes restreints, les carrés les terrains militaires et les étoiles bleues un tarif inconnu.

carte taxes d'atterrissage : https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=12cCo5-MXHQGUaqV84Ws8IH0XRcy&hl=en_US&usp=sharing

Attention : les tarifs ne sont pas toujours à jour.

Informations Aéronautiques

- **Journée JAL 2017**

Journée pour l'Aviation Légère
Pilotage 2.0, formation pratique et technologies
Le Mercredi 27 septembre 2017
Amphithéâtre de la DGAC, Paris 75015
Cf. Annexe

Recommandations diverses

- **En cas de panne avion sur LFOX**

En cas de panne de l'avion sur LFOX, ne pas donner directement l'avion à EAM.
Prévenir soit le responsable sol, soit Jacky DENONFOUX 06 63 04 50 37 qui feront le nécessaire.

- **« Organisation de journée »**

Si vous souhaitez organiser une journée qui dépasse le cadre du simple vol en famille ou entre amis et que vous invitez des personnes étrangères à l'ACFR, notez qu'il faut obligatoirement en faire la demande au préalable auprès du CODIR.

Adressez votre demande au Secrétariat (aeroclubfrancoisrichet@wanadoo.fr) au plus tard une semaine avant le CODIR, qui se réunit généralement le dernier mardi du mois.

Site ACFR

- **Mise à jour du site**

N'hésitez pas à consulter le site ACFR,
Merci à Eric PREVOTAT qui le met régulièrement à jour.



Bons vols à tous et
RDV en Septembre !

Note d'information sur le dispositif aérien pour le Tour de France 2017

Juin 2017

Préambule



Le 104ème Tour de France cycliste se déroule du 1er au 23 Juillet avec un ensemble de 21 étapes en plaine, en ligne, en relief accidenté, en montagne et contre la montre.



Ce document est destiné à informer les clubs des fédérations du CNFAS des différentes dispositions ou dispositifs espace aérien mis en œuvre lors de ce Tour de France.

Vous pouvez trouver tous les détails des étapes sur le site www.letour.fr rubrique parcours.

La course en elle-même, précédée du passage de la caravane publicitaire environ 1h45 avant les coureurs, est accompagnée d'un certain nombre d'aéronefs à différentes altitudes.



Un dispositif technique de prises de vues, de vols de liaison VIP et de différents relais hélicoptères ou avions est mis en place sur chacune des étapes, dispositif renforcé lors des étapes en relief accidenté, de montagne et lors des étapes contre la montre.

Ces appareils sont prévus de faire escale sur les aérodromes souvent à proximité immédiate des villes étapes.



Dans ce cadre aéronautique, la mise en place de zones réglementées temporaires (ZRT) dans des endroits géographiquement confinés en montagne est devenue régulière depuis plusieurs années.

Ce dispositif permet de ne pas bloquer la circulation VFR en offrant un passage entre les ZRT hélicos et les avions relais, mais compte tenu des nombreux aéronefs présents, **nous vous recommandons d'éviter le survol du Tour de France pendant le déroulement des épreuves.**



Votre attention est attirée sur le fait que vous devez respecter les règles de l'air et les statuts et conditions de pénétration des espaces aériens publiés sous la forme de notams, AIC ou SUP AIP.

Ce dispositif ne s'applique que dans les espaces aériens du ressort de la DSNA. Il ne traite pas des dispositifs éventuels qui pourraient être mis en œuvre par les opérateurs étrangers impactés par le Tour de France 2017, dans leurs espaces respectifs ou délégués.



Afin de garantir la sécurité des vols et notamment celle des aéronefs qui couvrent cet événement, le CNFAS demande de bien vouloir sensibiliser les pratiquants relevant de ses fédérations (Responsables de clubs et d'associations, chefs pilotes, instructeurs, responsables de sites ou de plates-formes,...) en leur précisant de bien rester à l'écart de la course.



En outre, le passage en région montagneuse peut restreindre les possibilités d'évolution des aéronefs ainsi que l'application du principe "voir et éviter"

Une prudence toute particulière est demandée dans ces régions très fréquentées en cette période estivale, tout particulièrement à partir du passage de la caravane publicitaire jusqu'à la fin du passage des coureurs et du cortège de véhicules.



Le CNFAS vous demande de bien vouloir diffuser le plus largement possible ce message afin que cet événement puisse se dérouler comme tous les ans, dans les meilleures conditions de sécurité.

Le fait que les pilotes se montrent responsables en restant bien à l'écart de la course demeure une condition majeure de réussite de cet événement, permettant ainsi au CNFAS d'argumenter pour moins de ZRT et de contraintes dans le futur.



N'oubliez pas de consulter les publications aéronautiques pouvant être émises sur les terrains et sites proches du passage de la course, certaines de leurs activités pouvant être réduites durant la période la plus courte possible lors du passage de la course.

Bons vols !

Le groupe espace aérien du CNFAS.

Le dispositif aérien

Hélicoptères prises de vues

2 hélicoptères en très basse altitude sont survolés par 2 autres appareils en relais images évoluant aux alentours de 2500ft sol.

Hélicoptères liaisons VIP

5 ou 6 hélicoptères évoluant en basse altitude le long de la course, de zones d'atterrissage en zone d'atterrissage.

Avions relais

Plusieurs avions évoluant au-dessus de la course afin de servir de relais de communications. Au dessus du FL85 en plaine et planchers variables fonction du relief en montagne, évoluant en IFR, ils bénéficient du service de contrôle de la part des organismes de la circulation aérienne.

Le survol de la course hors endroits géographiquement confinés en montagne

Les dispositions prises sont contenues dans la circulaire d'information aéronautique A 10/17 du 27 avril 2017 consultable sur le site du SIA à l'adresse

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/documents/download/f/d/131008/>

Il est notamment précisé les éléments suivants :

*L'attention des usagers aériens est particulièrement attirée sur la concentration d'aéronefs à proximité du parcours et sur la nécessité de respecter les termes des **arrêtés du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux** et du **17 novembre 1958 relatif à la réglementation de la circulation aérienne des hélicoptères**.*

*En application des arrêtés précités, et compte tenu de la spécificité du travail aérien lié au déroulement du Tour de France, le survol des différentes étapes n'est pas permis en dessous de la hauteur de **1000 m (3300 Ft)** par rapport à la surface, à l'exception des aéronefs (avions et hélicoptères) préalablement autorisés.*

Les usagers aériens sont invités à prendre connaissance des informations complémentaires qui pourraient être portées à leur connaissance par la voie de l'information aéronautique, sur l'accès à l'espace aérien et sur l'utilisation de certains aérodromes situés sur le parcours ou à proximité.

NOUVEAUTE 2017

Toutes les étapes étant retransmises en totalité et en intégralité, le dispositif aérien est désormais mis en place et actif sur toutes les étapes. Les dispositions de l'AIC 10/17 du 27 avril 2017 et les recommandations du CNFAS n'en prennent que plus d'importance, particulièrement pour les aérodromes et les plateformes à proximité immédiate du tracé.

► Pour être plus complet, les fédérations du CNFAS estiment qu'il est raisonnable de ne pas s'approcher à moins de 500 m de distance horizontale du plan vertical de l'axe de la route empruntée par la course, reprenant une disposition antérieure des AIC Tour de France

L'attention des usagers aériens est alertée sur le fait qu'ils doivent respecter les règles de l'air et les statuts et conditions de pénétration des espaces aériens publiés.

Le survol de la course dans des endroits géographiquement confinés en montagne

Le vol des hélicoptères prises de vue dans des endroits géographiquement confinés en montagne impose la mise en place de dispositifs espace aérien spécifiques sous la forme de ZRT Hélicos pour l'évolution de ces appareils.

En plus de faciliter le travail des hélicoptères, ces ZRT Hélicos ont également pour objet de respecter l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux.

Les ZRT Hélicos ont pour limites verticales Sol / 3500ft Sol et pour limites latérales la protection à 0,75NM de part et d'autre de l'axe de la route suivie par le Tour de France.

Les étapes 5, 8, 12, 13, 17, 18, ont vu la mise en place de ZRT hélicos prises de vues, principalement dans des endroits confinés et/ou lors des fins d'étapes.

Les horaires de ces différentes ZRT ont été calculés en fonction des prévisions horaires de la course elle-même.

Les évolutions des avions relais se fait dans le cadre du service de contrôle rendu par les SNA de la DSNA.

Le tableau suivant résume les étapes avec dispositif espace aérien ainsi que les liens vers les différents horaires (Rapide, normal ou lent) du site du Tour de France:

Etape 5	Mercredi 5 juillet	Vittel → La Planche des Belles Filles	SUP AIP 133 / 17 du 15 juin 2017 http://www.letour.fr/le-tour/2017/fr/stage-5.html
Etape 8	Samedi 8 juillet	Dôle → Station des Rousses	SUP AIP 134 / 17 du 15 juin 2017 http://www.letour.fr/le-tour/2017/fr/etape-8.html
Etape 12	Jeudi 13 juillet	Pau → Peyragudes	SUP AIP 127 / 17 du 15 juin 2017 http://www.letour.fr/le-tour/2017/fr/etape-12.html
Etape 13	Vendredi 14 juillet	Saint Girons → Foix	SUP AIP 128 / 17 du 15 juin 2017 http://www.letour.fr/le-tour/2017/fr/etape-13.html
Etape 17	Mercredi 19 juillet	La Mure → Serre Chevalier	SUP AIP 110 / 17 du 1er juin 2017 http://www.letour.fr/le-tour/2017/fr/etape-17.html
Etape 18	Jeudi 20 juillet	Briançon → Izoard	SUP AIP 110 / 17 du 1er juin 2017 http://www.letour.fr/le-tour/2017/fr/etape-18.html

Les usagers aériens des fédérations du CNFAS sont invités à bien préparer leurs vols et à prendre connaissance des informations qui sont portées à leur connaissance par la voie de l'information aéronautique.

Les modalités d'accès à l'espace aérien, l'utilisation de certains aérodromes situés sur le parcours ou à proximité, sont consultables sur le site internet du SIA, sous la forme de SUP AIP, AIC ou NOTAM.

Site du SIA : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/> onglet "SUP AIP"

Remerciements

Le groupe espace aérien du CNFAS et le rédacteur de ce document, tiennent à remercier tous ceux qui ont travaillé à une mise en place raisonnable et responsable de ces dispositifs qui, bien proportionnés, permettent de garantir un haut niveau de sécurité dans le cadre de nos activités.

Ils remercient particulièrement la société Hélicoptères de France, les opérateurs avions relais Pix Air et Aéro Sotravia, la DSNA/DO et le coordonnateur DSAC, pour leurs contributions dans la mise en œuvre de ces dispositions.

LE SCHEMA RECAPITULATIF DES DIFFERENTS DISPOSITIFS ESPACE AERIEN



Avions relais en IFR

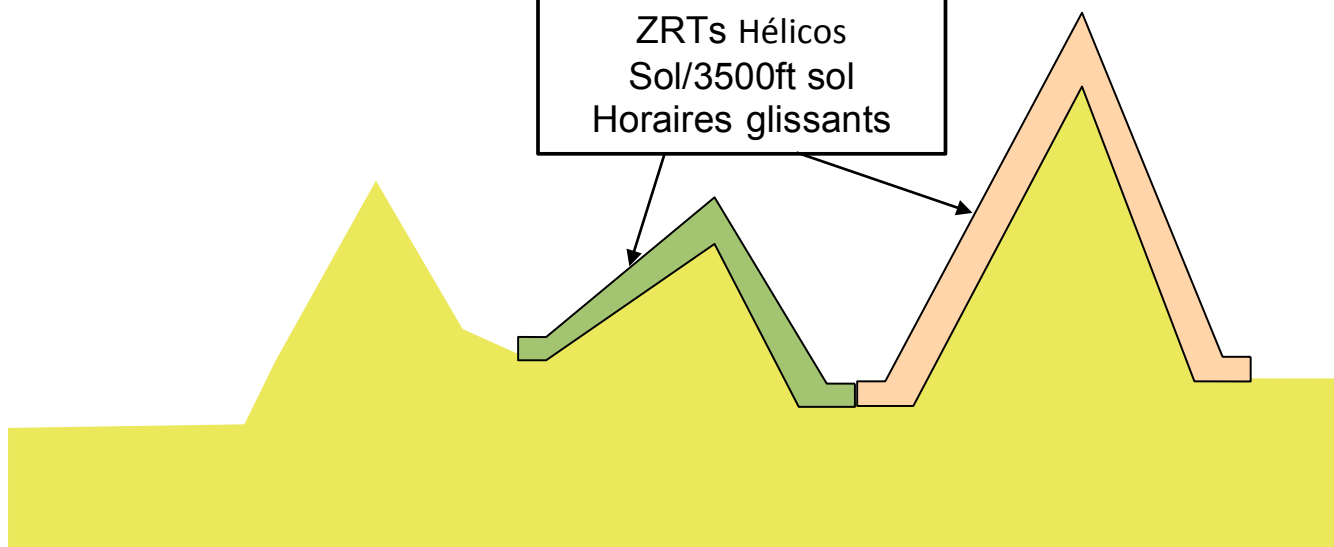


Sur les étapes du Tour de France

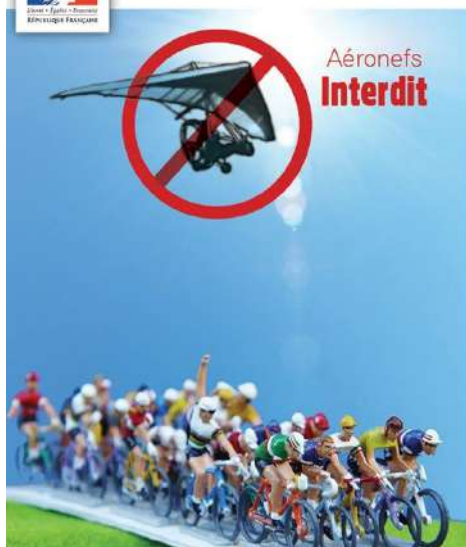
**Pas de ZRT hélicos mais...
pas de survol de la course**

Endroits géographiquement confinés et/ou
pour des étapes de montagne

ZRTs Hélicos
Sol/3500ft sol
Horaires glissants



INTERDICTION DE SURVOL DU PARCOURS DU TOUR DE FRANCE



Aéronefs
Interdit



Drones
**Interdit
également**



Peu probable
mais
**interdit
aussi**

Les forces de l'ordre seront vigilantes en cas de non respect de l'interdiction de survol.
Outre la confiscation du matériel au titre de l'article L.6232-2 du code des transports, toute personne qui viole l'interdiction de survol s'expose à une peine d'un an d'emprisonnement et à 45 000 euros d'amende.

VOS REFERENCES SUR LE SITE DU SIA

Mercredi 5 Juillet Etape 5 Vittel → La Planche des Belles Filles

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/documents/download/f/d/142345/>

Remarque: 1 ZRT hélicos en fin d'étape à partir du col des Croix.

Samedi 8 Juillet Etape 8 Dôle → Station des Rousses

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/documents/download/f/d/142346/>

Remarque: 1 ZRT hélicos en fin d'étape à partir de St Claude.

Jeudi 13 Juillet Etape 12 Pau → Peyragudes

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/documents/download/f/d/142339/>

Remarques: 3 ZRT hélicos en fin d'étape

Altiport LFIP fermé

Altisurfaces Honteyde, Penne de Soulit, Cirès fermées de 14H15 à 15H30 UTC

Vendredi 14 Juillet Etape 13 Saint Girons → Foix

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/documents/download/f/d/142340/>

Remarques: 3 ZRT hélicos sur la totalité de l'étape

Mercredi 19 Juillet Etape 17 La Mure → Serre Chevalier

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/documents/download/f/d/142300/>

Remarques: 4 ZRT hélicos sur la totalité de l'étape / Haute montagne.

Jeudi 20 Juillet Etape 18 Briançon → Izoard

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/documents/download/f/d/142301/>

Remarques: 3 ZRT hélicos sur la totalité de l'étape / Haute montagne.

Voir dispositions complémentaires (Dont fermeture LFNC et LFNR) dans le sup aip correspondant.



SI L'ON RESUME ...

1/ POUR TOUTES LES ETAPES...

Pas de survol de la course à moins de 3300ft sol
et à moins de 500m latéralement

PAS DE SURVOL
DE LA COURSE
A moins de 3300ft sol



Et à moins de 500m
latéralement

[AIC A 10/17](#) du 27 avril 2017
+ Consigne CNFAS

2/ POUR LES ETAPES 5, 8, 12, 13, 17 ET 18...

Mercredi 5 juillet Etape 5 Vittel → La Planche des Belles Filles

SUP AIP 133/17

Samedi 8 juillet Etape 8 Dôle → Station des Rousses

SUP AIP 134/17

Jeudi 13 juillet Etape 12 Pau → Peyragudes

SUP AIP 127/17

Vendredi 14 juillet Etape 13 Saint Giron → Foix

SUP AIP 128/17

Mercredi 19 juillet Etape 17 La Mure → Serre Chevalier Chamrousse

SUP AIP 110/17

Jeudi 20 juillet Etape 18 Briançon → Izoard

SUP AIP 111/17

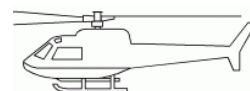
PAS DE SURVOL
DE LA COURSE
A moins de 3300ft sol



Et à moins de 500m
latéralement

+

ZRT



JAL 2017

JOURNÉE POUR L'AVIATION LÉGÈRE

Formation pratique et technologies 2.0



Mercredi 27 septembre 2017
Amphithéâtre de la DGAC, Paris 15ème

Organisée par



Associés à



En partenariat avec



COMITE DE PROGRAMME

NOMS	PRENOMS	RATTACHEMENTS
ARTIGUE	Francis	Vice-président de l'ANPI, pilote instructeur avion & ULM.
BARRAL	Xavier	FFA, Commission Europe, ex-commandant de bord, Air France.
BOUCHEZ	Thierry	Air France, pilote instructeur, directeur de l'organisme de contrôle en vol, président du jury des examens de l'ENAC.
CHANEL	Jean-Luc	AIRBUS et 3AF, président de la commission technique « Aviation Légère et Machines Dérivées » de 3AF.
DOMERGUE	Adriana	Présidente de l'Association Française des Femmes Pilotes (AFFP).
DUPUCH	Kevin	FFA, Secrétaire Général, pilote professionnel et instructeur.
GEORGES	Thierry	Pilote instructeur, qualifié montagne.
GILLIÉRON	Patrick	3AF, GR Ile-de-France, commissions techniques « Aérodynamique » et « Aviation Légère et Machines Dérivées ».
HUG	Gilles	FFVV, commission sécurité.
HUNAUT	Stéphane	Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), pilote inspecteur.
JAURAND	Jacques	Air France, ex-commandant de bord Air-France, pilote instructeur.
KUENTZMANN	Paul	ONERA, AAE, GR 3AF Ile-de-France, commissions « Environnement, Propulsion » & « SIGMA 2 » de 3AF.
LE TALLEC	Claude	ONERA, pilote instructeur.
MÉGRET	Lise	Docteur en psychologie cognitive.
VENABLES	Anne	3AF, secrétaire exécutif.

OBJECTIFS

L'aviation légère et de loisir est confrontée à des évolutions continues touchant la formation et le renouvellement des aptitudes, la réglementation et l'instrumentation. Les contenus de formation s'oublent s'ils ne sont pas actualisés, la navigation dans la région parisienne fait l'objet de restrictions sévères et l'instrumentation moderne échappe quelquefois à la compétence des pilotes. Ces aspects, associés à une pratique limitée du pilotage, essentiellement liée au coût de l'heure de vol, tendent à induire la crainte de s'aventurer dans les zones contrôlées et peuvent engendrer des situations à risque.

Dans ce contexte, l'Association Aéronautique et Astronautique de France (3AF) s'est associée à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), à la Fédération Française de l'Aéronautique (FFA), à l'Association Nationale des Pilotes Instructeurs (ANPI), à l'Association Française des Femmes Pilotes (AFFP), aux Fédérations de Vol à Voile (FFVV), des Pilotes d'ULM (FFPLUM), à l'Aéroclub de France, au Réseau des Sports de l'Air (RSA), à l'Association des Pilotes Propriétaires d'Avions (AOPA) et au Syndicat National des Pilotes Professionnels de l'Aviation Légère (SNPPAL) pour organiser une journée visant à **partager des expériences pratiques** et faire le point des connaissances techniques et réglementaires nécessaires à la pratique de l'aviation légère en Ile de France.

Cette journée, très **orientée sur la pratique**, sera animée par des experts du domaine, des pilotes instructeurs et/ou inspecteurs et des pilotes professionnels. Une information sera dispensée sur les évolutions en cours et sur les moyens à mettre en œuvre pour développer les capacités des pilotes privés, la prévention et la sécurité des vols. Les échanges qui auront lieu après chaque présentation et au cours de la table ronde finale permettront aux participants de tous horizons de profiter de retours d'expériences, d'exprimer leurs difficultés et d'envisager des orientations susceptibles d'améliorer leur pratique. Cette journée permettra aux plus jeunes d'envisager une future carrière aéronautique.

8h00	ACCUEIL DES PARTICIPANTS	
8h30	Discours de bienvenue	Patrick AMAR , DGAC Michel SCHELLER , 3AF
9h00	L'aviation Légère en France, intérêt et enjeux Résumé : Depuis les prémises de l'aviation, la France s'est développée autour d'elle et notamment au travers de l'aviation générale et de loisirs. Au-delà de l'aspect technique, l'aviation légère est un acteur essentiel du développement des nouvelles technologies qui seront utilisées, à terme, sur l'aviation commerciale. On peut citer le développement des équipements électroniques, des glass-cockpits et dans un futur proche, des équipements de propulsion solaire. L'aviation légère française possède également un réseau d'aéroclubs et d'aérodromes qui en fait le leader européen en la matière. Quels sont les enjeux pour les décennies à venir ?	Kevin DUPUCH Secrétaire Général FFA
9h25	Point de situation de l'aviation légère Résumé : Mai 1960 : une Caravelle en approche sur Orly, un jour de visite diplomatique, percute un Stampe - un petit biplan - en plein vol. Ce dramatique accident qui a fait deux morts et 18 blessés légers a mis en lumière les limites de la réglementation aérienne alors en vigueur : l'arrivée des avions à réaction et leurs vitesses d'évolution plus élevées ne permettent plus aux pilotes de se voir à temps et de s'éviter. Ce constat simple, voire simpliste, aboutit quelques années plus tard à la création des espaces aériens de la région parisienne. Ils sont destinés à protéger les trajectoires des avions de ligne et vont connaître de nombreuses évolutions au fil des décennies avec la montée en puissance d'Orly et la création de Roissy Charles-de-Gaulle. Et l'aviation légère dans tout ça ? Une quinzaine d'aérodromes existent toujours autour de Paris et desservent toute l'Ile-de-France. Des centaines de nouveaux pilotes y sont formés chaque année dans les aéroclubs et les écoles de formation ; des milliers y volent tous les jours pour leur plaisir ou leur travail. Grosso modo, la région aéronautique Ile-de-France représente entre un quart et un tiers de l'activité française. Et un tiers des infractions aussi !	Stéphane HUNAUT Pilote inspecteur DGAC
Session 1 "L'Humain et le Pilotage" Président : Daniel VACHER, Sécurité des vols, FFA		
9h50	Les Systèmes de Gestion de Sécurité (SGS) en pratique Résumé : L'augmentation du niveau de sécurité de l'aviation en général passe par la mise en place de nouvelles méthodes. L'apparition des Systèmes de Gestion de la Sécurité (SGS) dans la culture aéronautique est l'un des éléments nécessaires pour garantir une sécurité optimale dans notre milieu. Cependant, des processus SGS trop lourds, trop administratifs ou trop coûteux se sont révélés totalement inadaptés. Les usagers sont les acteurs du SGS et leur adhésion à ce principe est primordiale. Pour réussir, la mise en place du Retour d'Expérience et de la Culture Juste sont des moyens pour partager les expériences de chacun et ainsi faire évoluer les pratiques.	Christian DO CAO Pilote instructeur
         JAL Pilotage 2.0		

10h20	Intérêt de la formation sur simulateur Résumé : Les simulateurs de vol sont utilisés depuis longtemps pour la formation et l'évaluation des pilotes. Dans l'aviation légère, ils servent presque exclusivement aux formations IFR. Pourtant, ce peut être un outil pertinent pour la formation de base ou le perfectionnement et quelques écoles s'en sont équipées. Cependant, à ma connaissance, les simulateurs ne sont pas utilisés pour la formation aux facteurs humains. Nous verrons, à travers une expérience menée sur simulateur de vol, à quel point une simulation peut nous aider à connaître notre propre fonctionnement dans des situations de doute ou de choix pendant un vol. Cette expérience, à condition d'avoir un retour sur notre comportement en vol, peut s'avérer précieuse pour la sécurité des pilotes. Cela nous permet de connaître nos réactions pendant les vols et d'avoir une meilleure maîtrise de nos comportements.	Lise MÉGRET Docteur en psychologie
10h50	Pause-café	
Session 2 "Les technologies, le simulateur" Président Patrick GILLIÉRON, 3AF		
11h15	Les simulateurs de vol, de l'histoire à la pratique Résumé : Les simulateurs de vol sont très présents de nos jours et sont souvent utilisés pour des finalités très diverses, à savoir : le développement d'aéronefs nouveaux, l'entraînement des équipages aux fonctions de bord (pilotage, navigation, instrumentation, procédures, etc.), l'enquête suivant un accident aérien (études des causes d'un accident, simulation et reproduction numérique des différentes étapes) et enfin la distraction (à travers des logiciels personnels installés sur des micro-ordinateurs ou des centres de loisir). L'objet de cette présentation consiste à retracer l'histoire des simulateurs de vol (origine des besoins et des techniques, évolutions, etc.), à exposer leur principe de fonctionnement (que se cache-t-il derrière ces systèmes ?), à réaliser un tour d'horizon des différents types de simulateurs de vol (logiciels pour micro-ordinateur, pupitres de table, cockpits complets, visualisations), à exposer la problématique de la certification, à évoquer leurs utilisations actuelles (loisir, formation, etc.), leurs intérêts ainsi que leurs limitations.	Marc ALBAN 6MOUV Simulateurs professionnels Stéphane QUERRY Polyvionics
11h45	Intérêt de l'utilisation des outils de simulations par les pilotes de l'aviation légère Résumé : Depuis la fin des années 90, l'Europe s'est dotée à travers les JAA puis l'EASA de règlements communs relatifs à la formation des pilotes et à la qualification des outils de simulation. Si ces outils sont régulièrement utilisés pendant la formation initiale et récurrente d'un navigant professionnel, il n'en est pas de même pour les pilotes de l'aviation légère. En effet, peu d'entre eux ont aujourd'hui l'occasion d'utiliser des "OTD" ou bien des "FSTD". Quels sont les freins à l'utilisation de ces outils par les pilotes d'aviation légère et comment les supprimer ? Quels types d'outils de simulation utiliser dans la formation des pilotes d'aviation légère et pour quoi faire ? Comment ces outils pourraient-ils améliorer la formation des pilotes et donc la sécurité des vols ? Cette présentation s'attachera à répondre à toutes ces questions.	Bruno HALLER DSAC/PN-FOR
12h15	Déjeuner	

JAL Pilotage 2.0



Session 3

"Les technologies cadrans/écrans"**Président : Francis ARTIGUE, ANPI et Université d'Évry, pilote instructeur**

13h45	L'approche du numérique dans les avions légers, le rôle de l'instructeur Résumé : Depuis plus d'une décennie les planches de bord numériques intègrent peu à peu nos avions légers. Face à cette innovation, de nombreux pilotes seront curieux et empressés de connaître en détail cette technologie, d'autres seront méfiants et certains parleront de dépendance. Dans ce contexte on s'efforcera de présenter le rôle essentiel que peut tenir l'instructeur avion au sein d'une école ou d'un aéroclub. Un bilan des besoins réels du pilote en formation est absolument nécessaire pour parvenir sans faille à l'acquisition des compétences utiles aux pilotes soucieux de conserver le plaisir de piloter dans un environnement aéronautique toujours de plus en plus complexe.	Philippe CHERIOUX Responsable pédagogique de l'Aéroclub de Briare <i>Commission Formation de la FFA</i>
14h15	Des cadrans aux écrans Résumé : Aujourd'hui, communs en aviation commerciale, les glass-cockpits sont de plus en plus répandus en aviation de loisir. Initialement sur des avions destinés aux voyages, ils commencent à être utilisés en formation initiale. Cette révolution de l'interface homme – machine, tant au niveau du pilotage que de la navigation, doit permettre d'améliorer aussi bien la facilité, le plaisir, la précision que la sécurité des vols dans un environnement de plus en plus complexe et exigeant. L'arrivée de l'avion connecté fait également évoluer les tâches du pilote : son avion est à la fois un ensemble de systèmes et un système au sein d'un réseau beaucoup plus large. Pour tirer le meilleur profit de ces nouvelles technologies, plusieurs études montrent l'importance de la formation. Nous évoquerons les enjeux de l'intégration des EFIS (Electronic Flight Instrument System) et de l'avion connecté dans l'aviation de loisir.	Pierre BELAIR Pilote instructeur ANPI

Session 4

"L'électricité pour l'aviation légère"**Président : Paul KUENTZMANN, ONERA**

14h45	Introduction à l'avion électrique Résumé : Dans l'aviation légère, le qualificatif « électrique » pour un avion s'applique principalement à sa propulsion. L'architecture de l'avion lui-même pourra être classique, comme celle de nos avions d'aéro-club d'aujourd'hui qui sont équipés d'un moteur thermique à piston animant une hélice. Ce moteur à piston est simplement remplacé par un moteur électrique. Mais la motorisation électrique, compacte et légère, peut-être distribuée : l'avion léger peut alors devenir un aéronef multimoteur à capacité de décollage et d'atterrissage courts, voire verticaux. La génération d'électricité peut être assurée par des accumulateurs, par un générateur animé par un moteur thermique à piston ou un turbomoteur, par des piles à combustible ou bien par une hybridation de ces différentes sources. D'un point de vue pilotage, si la gestion d'un avion monomoteur électrique à hélice s'apparente à celle de nos avions conventionnels d'aéro-club, celle d'un avion équipé de fans électriques comme l'E-FAN s'en éloigne un peu et celle d'un avion comme le VAHANA d'Airbus, équipé de huit moteurs montés sur deux paires d'ailes pivotant de 90°, est fondamentalement différente : elle n'est plus possible sans faire appel à des automatismes. L'usage que l'on peut faire de ces avions est en conséquence très varié, de l'école de pilotage avec un niveau de bruit réduit et sans émissions polluantes jusqu'à des vols accessibles au plus grand nombre s'il est automatisé : l'avion électrique ouvre la voie à une nouvelle ère de l'aviation, celle de la mobilité aérienne personnelle !	Claude LE TALLEC ONERA
-------	---	--

Session 4 (suite) "L'électricité pour l'aviation légère" Président : Paul KUENTZMANN, ONERA			
15h15	Le FABLAB FFA de l'avion électrique Résumé : Jean-Luc CHARRON est Président de la Fédération Française Aéronautique (FFA), après avoir été vice-président et trésorier depuis 2005. La FFA regroupe les 600 aéroclubs français qui exploitent 2400 avions sur lesquels volent les 42000 adhérents de la fédération. Compte tenu de l'importance de la flotte, de son âge moyen et de l'implantation de nombreux aérodromes rattrapés par le développement urbain, les questions liées aux préoccupations environnementales sont des sujets d'importance pour les équipes de direction de la FFA. La question centrale de la transition énergétique, couplée à la sensibilité des riverains à l'empreinte sonore de l'activité aérienne, a logiquement conduit la FFA à s'intéresser à l'avion à propulsion électrique. Jean-Luc CHARRON a impulsé sous la précédente mandature une réflexion de fond pour que la FFA soit proactive sur ce sujet. Cette démarche anticipative a conduit à proposer le concept de « FABLAB » pour évaluer les avions électriques proposés par des constructeurs capables non seulement d'innover mais aussi d'industrialiser une production. L'objet du « Fablab » est de créer un sas d'évaluation entre l'ingénieur et le commercial pour utiliser en conditions réelles des appareils électriques et construire un retour d'expérience au bénéfice des parties prenantes. Dans un premier temps, la cible d'évaluation est centrée sur les missions de vols-école pour des plateformes en milieu péri-urbain. La feuille de route d'un tel projet est nécessairement soumise à de nombreuses contraintes tant techniques, que réglementaires et industrielles. Mais la mise en œuvre d'un tel chantier montre que la question majeure est en fait ... culturelle !		Jean-Luc CHARRON Président de la FFA
	15h45 Pause-café		
16h15	Table ronde animée par Michel POLACCO , journaliste chef pilote de l'aéroclub Hispano-Suiza	Francis ARTIGUE , vice-président ANPI Adriana DOMERGUE , présidente AFFP Jean-Luc CHARRON , président de la FFA Stéphane HUNAULT , DGAC, pilote inspecteur Jacques JAURAND , ex-commandant de bord Air France, pilote instructeur Paul KUENTZMANN , ONERA, 3AF, AAE, GR 3AF Ile-de-France Lise MEGRET , docteur en psychologie cognitive Daniel VACHER , FFA, sécurité des vols	
17h30	Clôture JAL 2017		

JAL Pilotage 2.0



Fédération Française AéronautiqueAERO-CLUB DE FRANCELA RÉPUBLIQUE FRANÇAISELA RÉPUBLIQUE FRANÇAISELA RÉPUBLIQUE FRANÇAISEFÉDÉRATION RSA LA SOCIÉTÉ DE L'AVIATIONAOPA

TARIF :

Tarif unique à 30 Euros.

Les droits d'inscription couvrent :

- L'assistance à la journée JAL,
- Le petit déjeuner continental,
- La pause de l'après-midi
- L'accès aux présentations via une Boîte aux Lettres partagée (type Dropbox ou autres).

Pause déjeuner libre.

Possibilité de déjeuner au restaurant de la DGAC au prix de 10€.

OPTIONS DE PAIEMENT :

- ☐ Par chèque bancaire ou postal à l'ordre de **AAAF, 6 rue Galilée, 75116 Paris**
- ☐ Par virement bancaire : Société Générale Paris 16^{ème}
IBAN N° FR76 30003-03300-00037260771 18 – BIC/SWIFT: SOGEFRPP

N'oubliez pas de mentionner le nom du participant sur le virement bancaire.

CONTACT :

3AF, Association Aéronautique et Astronautique de France, 6 rue Galilée, 75116 Paris

Informations et inscriptions :

Carole Levy

Tél : 01.56.64.12.30

Adresse email : jal@3af.fr

Bulletin d'inscription à renvoyer soit par email soit par courrier postal à 3AF

Prénom : Nom :

Société :

Adresse :

Téléphone :

E-mail :@.....

Membre 3AF : ☐ Non ☐ Oui, N° :

JAL 2017 Pilotage 2.0



PLAN D'ACCÈS



DGAC - Direction Générale de l'Aviation Civile

50 Rue Henry Farman, 75015 Paris

Métro : Ligne 8 – arrêt Balard

Tramway : T2 – direction Pont de Bezons – arrêt Henry Farman

