



Heli-Lausanne Refresher 2019

SOMMAIRE

- 1. Liste de présence à signer**
- 2. Informations générales administratives 2020**
- 3. Prix charter 2020 et conditions spéciales, assurances, etc**
- 4. Directives de sécurité et compte-rendus**
- 5. Procédures LSGL**
- 6. SERA – ESPACE GOLF – LOW LEVEL IFR**
- 7. Renewal TR**
- 8. Divers et questions**

NOUS PREPARONS LES HELICOPTERES SUR LA BASE DU PLANNING DE RESERVATION



**MENTIONNEZ LA QUANTITÉ DE FUEL SUR LA RESERVATION SVP !
Informer nous en cas d'annulation , de réservation last minute le WE ou de retard !**

INTENTIONNALLY LEFT BLANK

*Voir avec Heli-Lausanne pour conditions location , détails
assurances , franchises et réductions*

HELI LAUSANNE
Ass n° 1599



?

DIRECTIVES DE SECURITE

DIRECTIVE DE SECURITE N° 11

PROCEDURES NOUVEAUX HANGARS FEVRIER 2015



DIRECTIVE DE SECURITE N° 12

RAPPEL PROCEDURE ENTREE EN PISTE

En complément à la directive N° 11 pour éviter toute intrusion sur la piste en usage avec trafic en courte finale

Avant d'entrer en piste, vous devez vous **ARRÊTER** avant la ligne d'arrêt et vous assurer qu'aucun avion n'est en finale

Vous devez ensuite vous annoncer "hélicoptère HB-ZXY RENTRE EN PISTE ET S'ALIGNE FATO 18/36". Arrêt immédiat si un avion s'annonce en courte finale !

Pour plus de facilité, posez-vous

1 - vous sur la FATO pour décoller !

2 - vous aux vitesses des avions écoles et vitesse d'approche !

soyez vous et attendez ! Quelques mais garantis plus de sécurité !

En par beau temps, fin d'après-midi, du trafic : vous n'aurez pas le temps et en base ou en longue finale :

VOS INTENTIONS

ne soit de ne rien manquer



DIRECTIVE DE SECURITE N° 13

"VOIR ET ÊTRE VU"

Afin de réduire le risque de collision en vol VFR dans les espaces non contrôlés, il convient d'observer l'espace aérien pour détecter tout risque de collision, mais aussi d'adopter toutes les mesures possibles pour être vu des autres pilotes.

Voici les mesures qui doivent dorénavant être appliquées par tous les pilotes (pilotes privés, élèves pilotes, pilotes commerciaux) :

Feux anti-collision et feux de position durant tout le vol

+ Feux d'atterrissage durant tout le vol (si plusieurs feux sont disponibles, au minimum un, tous recommandés).

En effet, selon les conditions d'éclairage extérieur (météo), l'enclenchement des feux d'atterrissage contribue pour beaucoup à une meilleure visibilité.

Tous les appareils d'Helv-Lausanne SA étant équipés de feux à LED, il n'y a plus de crainte à avoir quant à la longévité des ampoules ou à la consommation d'électricité en vol. Il faut donc utiliser cet équipement de sécurité durant toutes les phases du vol.

Les checklists disponibles dans les hélicoptères ou sur le site internet zone pilotes sont modifiés en conséquence (version 07.09.2015)

Exception possible : vol de croisière en vol de nuit (évidemment interdit d'illuminer les yeux des autres pilotes)

HBG-Lausanne SA / CV 07.09.2015

DIRECTIVE DE SECURITE N° 20 - RAPPEL DIRECTIVE 12

RAPPEL PROCEDURE ENTREE EN PISTE

En complément à la directive N° 11 et 13 pour éviter toute intrusion sur la piste en usage avec trafic en courte finale

Avant d'entrer en piste, vous devez vous **ARRÊTER** avant la ligne d'arrêt et vous assurer qu'aucun avion n'est en finale

Vous devez ensuite vous annoncer "hélicoptère HB-ZXY RENTRE EN PISTE ET S'ALIGNE FATO 18/36". Arrêt immédiat si un avion s'annonce en finale !

AVION EN FINALE = DEFENSE D'ENTRER SUR LA PISTE !

Confirmer visuellement qu'aucun trafic ne se trouve en finale. Pour plus de facilité, posez-vous sur la taxiway !

Ensuite et seulement si vous êtes sûr à 100% , déplacer - vous sur la FATO pour décoller !

MEFIEZ-VOUS !!!

Certains avions ont des vitesses d'approches bien supérieures aux vitesses des avions écoles locaux (PC12, voltige, jets) . Leur indicatif ne dit rien sur leur vitesse d'approche !

Si vous avez le moindre doute sur un trafic en finale, posez-vous et attendez ! Quelques secondes d'attente ne vont pas changer votre vol , mais garantir plus de sécurité !

Soyez très prudent lors de journée à fort trafic: samedi matin par beau temps, fin d'après-midi, etc

Avant de vous déplacer vers la FATO, écoutez les annonces du trafic : vous n'aurez pas le temps de vous déplacer et vous aligner pour décoller si un avion est en base ou en longue finale : anticipez le trafic !

IMPORTANT :

COMMUNIQUER FORT ET CLAIR VOS INTENTIONS

Régler le volume de la radio sur "fort" pour être sûr de ne rien manquer (quel test)

HBG-Lausanne SA / CV 14.06.2019

DIRECTIVES DE SECURITE

ZONE PILOTES

Vous trouverez ci-dessous toutes les informations utiles pour vos vols et leurs préparations.

Information hélicoptères

Schweizer 300 CBi HB-ZLB

[Checklist Fr](#)

[Checklist En](#)

[Weight and balance](#)

Cabri G2

[Checklist En](#)

[Weight and balance](#)

AS-350 B3e HB-ZSY

[Checklist En](#)

[Weight and balance](#)

EC-120 Colibri HB-ZCA

[Checklist Fr](#)

[Checklist En](#)

[Weight and balance](#)

[Safety Notice 2424-S-52](#)

EC-120 Colibri HB-ZEP

[Checklist Fr](#)

[Checklist En](#)

[Weight and balance](#)

[Safety Notice 2424-S-52](#)

Sécurité

[Directives de sécurité interne Heli-Lausanne](#)

[Safety notice Eurocopter No. 2418-S-00](#)

[Safety notice Eurocopter No. 2419-S-00](#)

[Safety notice Eurocopter No. 2501-S-00](#)

[Safety notice Eurocopter No. 2992-S-00](#)

[Airbus Safety Notice - Stop rotor tournant](#)

[Airbus Safety Notice - Transparence
hydraulique](#)

Mode d'emploi

[Garmin 430](#)

[Garmin 496](#)

[Garmin 650 Pilot's guide](#)

[MT ultra 5.5](#)

[Becker Air Scout](#)

[XPDR GTX 328](#)

[HORIZON-KMC RCA 2600 Series](#)

[Power FLARM Portable Manual](#)

[Power FLARM-EN](#)

SECURITE - liens sur site

Sécurité

Directives de sécurité interne Heli-Lausanne

Safety notice Eurocopter No. 2418-S-00

Safety notice Eurocopter No. 2419-S-00

Safety notice Eurocopter No. 2501-S-00

Safety notice Eurocopter No. 2992-S-00

Airbus Safety Notice - Stop rotor tournant

Airbus Safety Notice - Transparence
hydraulique

Cabri G2 - Gestion des gaz en simulation de
panne moteur

Cabri G2 - Contrôlabilité en lacet à bas régime
rotor

Sensibilisation trafic IFR-VFR Martigny

Performance Hoge EC-120

Compte rendu interne

Prudence en hiver

Refresher 2013

Refresher 2014

Refresher 2015

Refresher 2016

Refresher 2017

Refresher 2018

Vidéo résonance sol

Impact dans l'antenne

+

Sensibilisation trafic IFR-VFR Martigny

Performance Hoge EC-120

Compte rendu interne

Prudence en hiver

Refresher 2013

Refresher 2014

Refresher 2015

Refresher 2016

Refresher 2017

Refresher 2018

Vidéo résonance sol

Impact dans l'antenne

Sécurité

Compte rendu d'événements

EASA / EHST

Int. Helicopter Safety Team

Perte de référence (vidéo)

Safety considerations

Un chiffon qui coûte très cher!

Vortex

OFAC "SAND"

Sécurité vol en montagne

Aide mémoire préparation pilote

Crash au téléphone, sur la couche en VFR

COMPTE-RENDUS et DIRECTIVES INTERNES

HELI LAUSANNE

COMPTE RENDU INTERNE

Nom, Prénom : _____ Date : _____
 Visa chef pilote : _____ Visa SM : _____

1. Critères de compte rendu

Événements/incidents devant faire l'objet d'un compte rendu
 Tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance spontanée, ou toute autre irrégularité, ayant mis en danger ou susceptible de mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne. Peuvent également faire l'objet d'un compte rendu les événements qui n'ont représenté à ce jour aucun danger mais qui comportent cependant un risque potentiel pour la sécurité du système aéronautique.

2. Données relatives à l'événement/incident

Date et heure : _____ Lieu : _____ Immatriculation de l'aéronef : _____

Cet incident a-t-il été également déclaré auprès d'un autre organisme (si oui, lequel et quand ?) _____

3. Description de l'événement

Intitulé : _____

Description : _____

4. DIRECTIVE DE SECURITE (à remplir par le SM ou le chef pilote)

Non Oui **Directive n°** **Délai de mise en œuvre (entrez le jour, le mois, l'année)**

☐ ☐

Urgent **à 30 jours**

Évaluation Probabilité / sévérité

A B C D 1 2 3 4

Inacceptable Tolerable Acceptable

Remarques :
 Acceptable = pas de directive
 Tolerable = pas de directive ou délai de 30 jours
 Inacceptable = directive, délai urgent



DIRECTIVE DE SECURITE N° 13

"VOIR ET ÊTRE VU"

Afin de réduire le risque de collision en vol VFR dans les espaces non contrôlés, il convient d'observer l'espace aérien pour détecter tout risque de collision, mais aussi :

d'adopter toutes les mesures possibles pour ÊTRE VU des autres pilotes.

Voici les mesures qui doivent dorénavant être appliquées par tous les pilotes (pilotes privés, élèves pilotes, pilotes commerciaux) :

Feux anti-collision et feux de position
durant tout le vol

+

Feux d'atterrissage durant tout le vol
 (si plusieurs feux sont disponibles, au minimum un, tous recommandés).

En effet, selon les conditions d'éclairage extérieur (météo), l'encendrement des feux d'atterrissage contribue pour beaucoup à une meilleure visibilité.

Tous les appareils d'Helilausanne SA étant équipés de feux à LED, il n'y a plus de crainte à avoir quant à la longévité des ampoules ou à la consommation d'électricité en vol. Il faut donc utiliser cet équipement de sécurité durant toutes les phases du vol.

Les checklists disponibles dans les hélicoptères ou sur le site internet/ zone pilotes sont modifiés en conséquence (version 07.09.2015)

Exception possible : en de crasher en vol de nuit (déplacement interdit) à nos effets sur le parc-hélic

HELI LAUSANNE SA / CV 07.09.2015

COMPTE-RENDUS / OFAC / ECAIRS

Sécurité

Compte rendu d'événements

EASA / EHST

Int. Helicopter Safety Team

Perte de référence (vidéo)

Safety considerations

Un chiffon qui coûte très cher!

Vortex

OFAC "SAND"

Sécurité vol en montagne

Aide mémoire préparation pilote

Crash au téléphone, si

1. GESTION DE LA SÉCURITÉ D'UN AÉRODROME

Remarque: La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte afin d'en faciliter la notification. Toutefois, cette présentation ne signifie en événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle

1.1. Événements liés aux aéronefs et aux obstacles

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef.
- 2) Impact d'animaux y compris collision aviaire.
- 3) Sortie de piste ou de voie de circulation.
- 4) Incursion réelle ou potentielle sur piste ou sur voie de circulation.
- 5) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (EATO) ou sortie de EATO.
- 6) Non-respect d'une clairance, instruction ou restriction par un aéronef ou mouvement d'un aéronef (par exemple erreur de piste, de voie de circulation, d'aéronef).
- 7) Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, qui a mis ou aurait mis en danger un aéronef ou toute autre personne.
- 8) Présence sur l'aérodrome, ou dans ses environs, d'obstacles qui ne sont pas autorisés.

professionnel

Page d'accueil > Espace professionnel > Gestion de la sécurité et des risques

Gestion de la sécurité et des risques

La gestion de la sécurité et des risques est pour l'OFAC un instrument de pilotage et de contrôle qui permet de maintenir globalement un niveau de sécurité élevé dans les secteurs clés de l'aérotechnique, des opérations aériennes et des infrastructures.

Adoptant une démarche proactive, l'OFAC cherche à anticiper les risques et les tendances latentes susceptibles d'amoindrir le niveau général de sécurité afin de déterminer les contre-mesures adéquates.

Une section spécialement chargée de cette tâche a été créée au sein de l'OFAC. L'unité de Gestion de la sécurité et des risques (UGSR) est la base d'un système de gestion de la sécurité (SGS) et à la coordination de la sécurité des opérations (ASO) (appareils volants, infrastructures).



Liens

Documents

[Règlement \(UE\) 376/2014 \(comptes rendus d'événements\)](#)

[Comptes rendus obligatoires](#)

[Comptes rendus volontaires](#)

[stay safe!](#)

[Liens Sécurité](#)

[FAQ](#)

[SASCON'15](#)

Signaler les événements suivants:

Aéronefs légers / Hélicoptères / Planeurs / Ballons

1. Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
2. Non-respect de l'espace aérien.
3. Tout événement entraînant un appel d'urgence.
4. Incendie, explosion, fumée ou émissions toxiques à l'intérieur de l'aéronef, planéneur ou ballon (hors fonctionnement normal du brûleur).
5. Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.
6. Tout vol effectué au moyen d'un aéronef, planéneur ou ballon inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, le planéneur ou le ballon, ses occupants ou toute autre personne.
7. Interférence avec l'aéronef, le planéneur ou le ballon causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotes, modèles réduits ou par des moyens similaires.

Aéronefs légers / Hélicoptères / Planeurs

1. Perte de contrôle involontaire.
2. Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aile ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice).
3. Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée.
4. Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef ou du planéneur.
5. Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef ou du planéneur en vol.
6. Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle.
7. Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.

Planeurs

1. Tout événement au cours duquel le pilote du planeur n'a pas pu surmonter le câblon de travail ou de remorquage et a dû recourir aux procédures d'urgence.
2. Tout largage du câble de treuillage ou de remorquage qui a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.
3. Pour un planeur moteur, défaillance du moteur lors du décollage.
4. Toute situation où il ne reste plus aucune aire d'atterrissage sûre.
5. Impact de foudres provoquant des dégâts au planeur.

La réglementation¹ demande aux pilotes d'aéronefs légers de contribuer activement à la sécurité aérienne en signalant ces incidents.

Aéronefs légers / Hélicoptères

1. Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue.
2. Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors d'un décollage, de la montée ou de l'atterrissage.
3. Incursion sur piste.
4. Sortie de piste.
5. Vol involontaire en conditions IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) d'un aéronef non certifié IFR (règles de vol aux instruments), ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
6. Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel.
7. Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.
8. Impact d'un animal y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel.
9. Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef.
10. Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence.
11. Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

Ballons

1. Extinction permanente involontaire de la veilleuse.
2. Défaillance de l'une des pièces ou commandes suivantes: tube plongeur du cylindre de gaz, poulie d'enveloppe, sangle de manœuvre, corde d'amarrage, fuite du joint de vanne de brûleur ou de cylindre de gaz, mouqueton, circuit de gaz, soupape de gaz de sustentation, enveloppe ou ballonnet, ventilateur, clapet de surpression (ballons à gaz), treuil (ballons captifs).
3. Fuite ou perte importante de gaz de sustentation (par exemple portuillé, délogement des soupapes de gaz).
4. Chute d'un occupant du ballon hors de la nacelle ou de la gondole.
5. Manœuvre involontaire ayant pour effet de soulever ou de traîner un membre de l'équipe au sol et pour conséquence de blesser ou de tuer la personne.
6. Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle, qui a mis ou aurait pu mettre en danger le ballon, ses occupants ou toute autre personne.
7. Mauvaises conditions météorologiques imprévues qui ont mis ou auraient pu mettre en danger le ballon, ses occupants ou toute autre personne.

N'hésitez pas à signaler les événements qui vous paraissent critiques en termes de sécurité!

2 - LSGL - RAPPEL

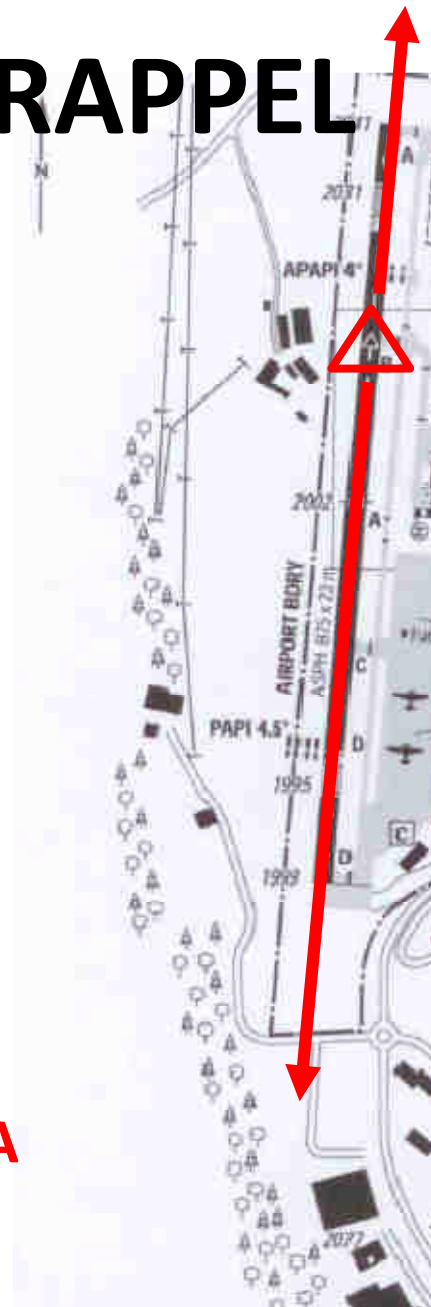
via H / FATO

Message Radio:

«HELI-XYZ
HELIPAD N°X
AIR TAXI POUR LA
FATO 18/36 »

Survol interdit:

- Bâtiments / REGA
- aéronefs



DIRECTIVE DE SECURITE N° 12

RAPPEL PROCEDURE ENTREE EN PISTE

En complément à la directive N° 11 pour éviter toute intrusion sur la piste en usage avec trafic en courte finale

Avant d'entrer en piste, vous devez vous **ARRÊTER** avant la ligne d'arrêt et vous assurer qu'aucun avion n'est en finale

Vous devez ensuite vous annoncer "hélicoptère HB-ZXY RENTRE EN PISTE ET S'ALIGNE FATO 18/36".

Arrêt immédiat si un avion s'annonce en courte finale !

Confirmer visuellement qu'aucun trafic ne se trouve en finale. Pour plus de facilité, posez-vous sur la taxiway !

Ensuite et seulement si vous êtes sûr à 100% , déplacer vous sur la FATO pour décoller !

MEFIEZ-VOUS !!!

Certains avions ont des vitesses d'approches bien supérieures aux vitesses des avions écoles locaux (PC12, voltige, jets) . Leur indicatif ne dit rien sur leur vitesse d'approche !

Si vous avez le moindre doute sur un trafic en finale, posez-vous et attendez ! Quelques secondes d'attente ne vont pas changer votre vol , mais garantir plus de sécurité !

Soyez très prudent lors de journées à fort trafic: samedi matin par beau temps, fin d'après-midi, p.ex

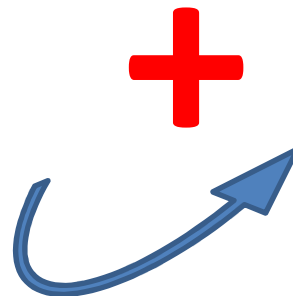
Avant de vous déplacer vers la FATO, écoutez les annonces du trafic : vous n'aurez pas le temps de vous déplacer et vous aligner pour décoller si un avion est en base ou en longue finale : anticipez le trafic !

IMPORTANT:

COMMUNIQUER FORT ET CLAIR VOS INTENTIONS

Régler le volume de la radio sur "fort" pour être sûr de ne rien manquer (quel test).

VOTRE SECURITE



DIRECTIVE DE SECURITE N° 18

En complément aux directives ci-dessous

DIRECTIVE DE SECURITE 6: **TRAJECTOIRES CONFLICTUELLES AVIONS/HELICOPTES EN APPROCHE LSGL**
DIRECTIVE DE SECURITE N° 12: **HAUT PLEIN PROCEDURE ENTREE EN PISTE**
DIRECTIVE DE SECURITE N° 13: **"VOIR ET ETRE VU"**

Nous vous rappelons les principes de sécurité suivants:

Les Power Flarms installés dans les hélicoptères ne garantissent pas la détection absolue des tous les aéronefs, loin s'en faut ! (Il existe encore des aéronefs non équipés de transpondeurs, des transpondeurs non enclenchés et la précision des Power Flarm est relative en altitude, etc...). Les Power Flarms sont des aides à la surveillance utiles, mais il appartient au pilote d'observer en permanence l'espace aérien afin de détecter à temps les trajectoires conflictuelles.

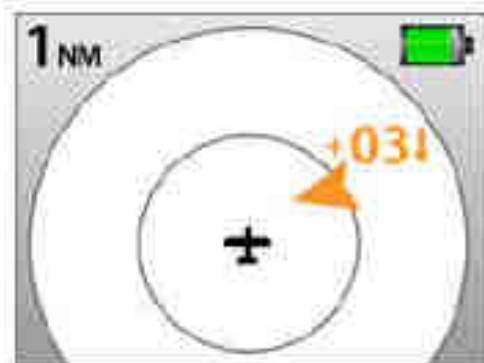
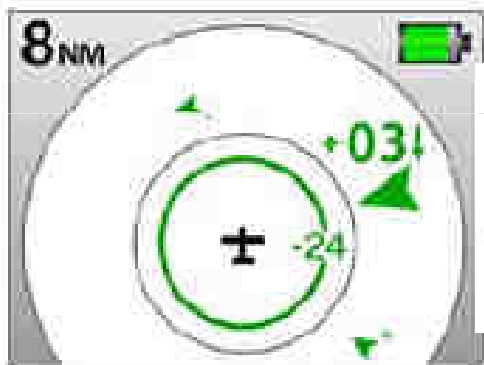
Il est important d'être le plus visible possible des autres usagers. Enclenchez tous les feux disponibles en permanence : feux de position, anti-collision, phares d'atterrissages, (nous avons installés des feux LED à cet effet)

Lorsque vous approchez d'une zone à forte densité de trafic (aérodrome LSGL, p ex I) ou en cas de doute, n'hésitez pas à demander confirmation des autres pilotes qu'ils vous aient bien en vue ou de préciser leur position si vous n'avez pas de contact visuel. Mieux vaut demander deux fois qu'une !

Adoptez dans la mesure du possible des trajectoires et hauteurs de vol différentes de celles des avions (hauteur voiles, axes décalés, circuits plus larges, etc...). Ceci limitera les trajectoires conflictuelles.

Restez vigilants !!!

POWERFLARM –



PRESSER :
ON/OFF

TOURNER :
ECHELLE



The distance to Mode C/S targets is estimated based on received signal strength and may be inaccurate. Do not rely on a Mode-C/S target being at the exact distance indicated. Always maintain lookout.

NOUVELLES FREQUENCES

FREQUENCES LSGL

AFIS	->	123.205
ATIS	->	118.830

Autres aéroports CTR/TMA : consultez les cartes OACI et VAC !

Fréquences Montagne / MOU

CH	->	130.355
FR et IT	->	130.000

- **TESTEZ LE SQUELCH POUR AJUSTER LE VOLUME SUR FORT !**
- **SILENCE SUR LA FREQUENCE : EST-CE NORMAL ??**
- **ANNONCEZ-VOUS A L'AVANCE ET ECOUTEZ LES AUTRES MESSAGES !**

ECOUTER FREQUENCY → TRAFIC !



ROUTES HELICO – LSGL

- | | | | |
|------------------------------|---|---|---------------------------------|
| ☐ SE (A) | ☐ Extérieur | ☐ Ecolage de base | ☐ Z/Y |
| ☐ ME (A) | ☒ Local | ☐ Transition / Contrôle | ☐ Militaire |
| ☐ Hélico | ☐ Local + Extérieur | ☐ Commercial | ☐ Sauvetage |
| | ☐ Maintenance | | |
| | ☐ Glacier | | |

☐ **Visitor**

☐ **Aéronef basé à Lausanne**

☒ **Vol local**

Départ (heure locale)

Piste en usage:dép

Nombre de passager(s)

Nombre go around

Arrivée (heure locale)

Piste en usage:ret

Atterrissage (vol local)

Route de départ

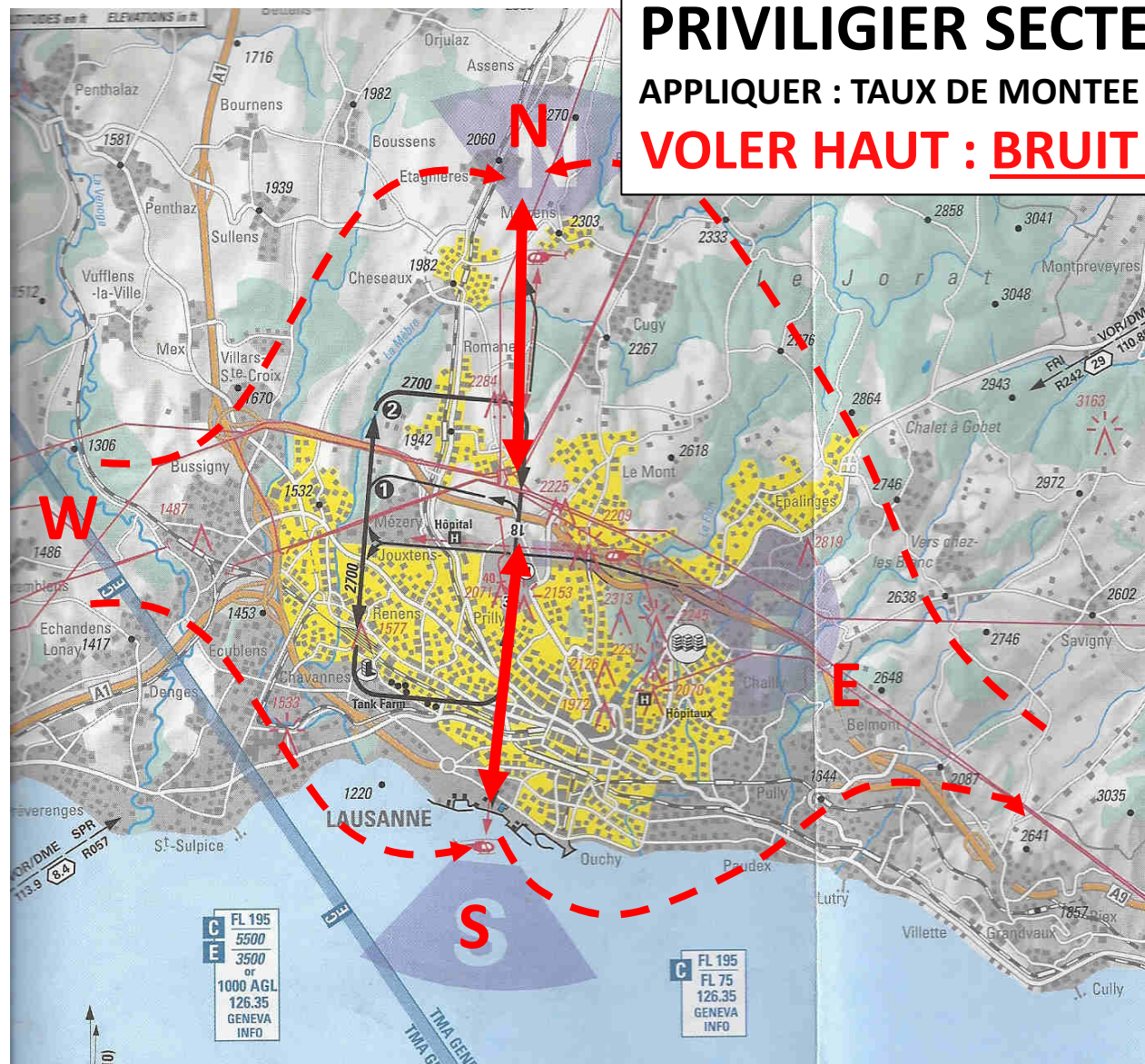
☐ N ☐ S ☐ W

Route d'arrivée

☐ N ☐ S ☐ E

☐ **Tour de piste**

ROUTES HELICO – LSGL NUISANCES

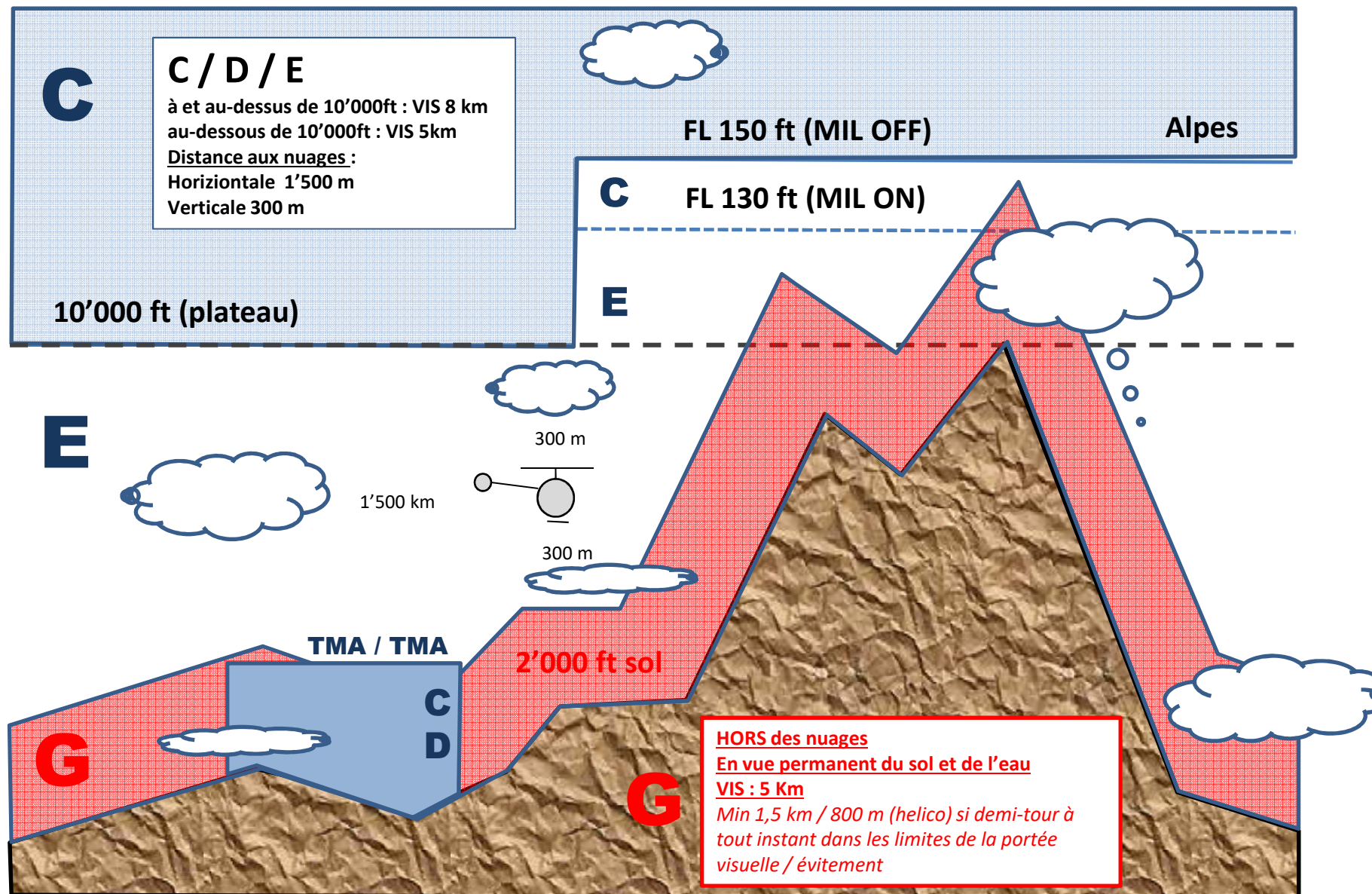


SERA : RAPPEL MINIMAS SURVOLS

Les vols à vue sont interdits:

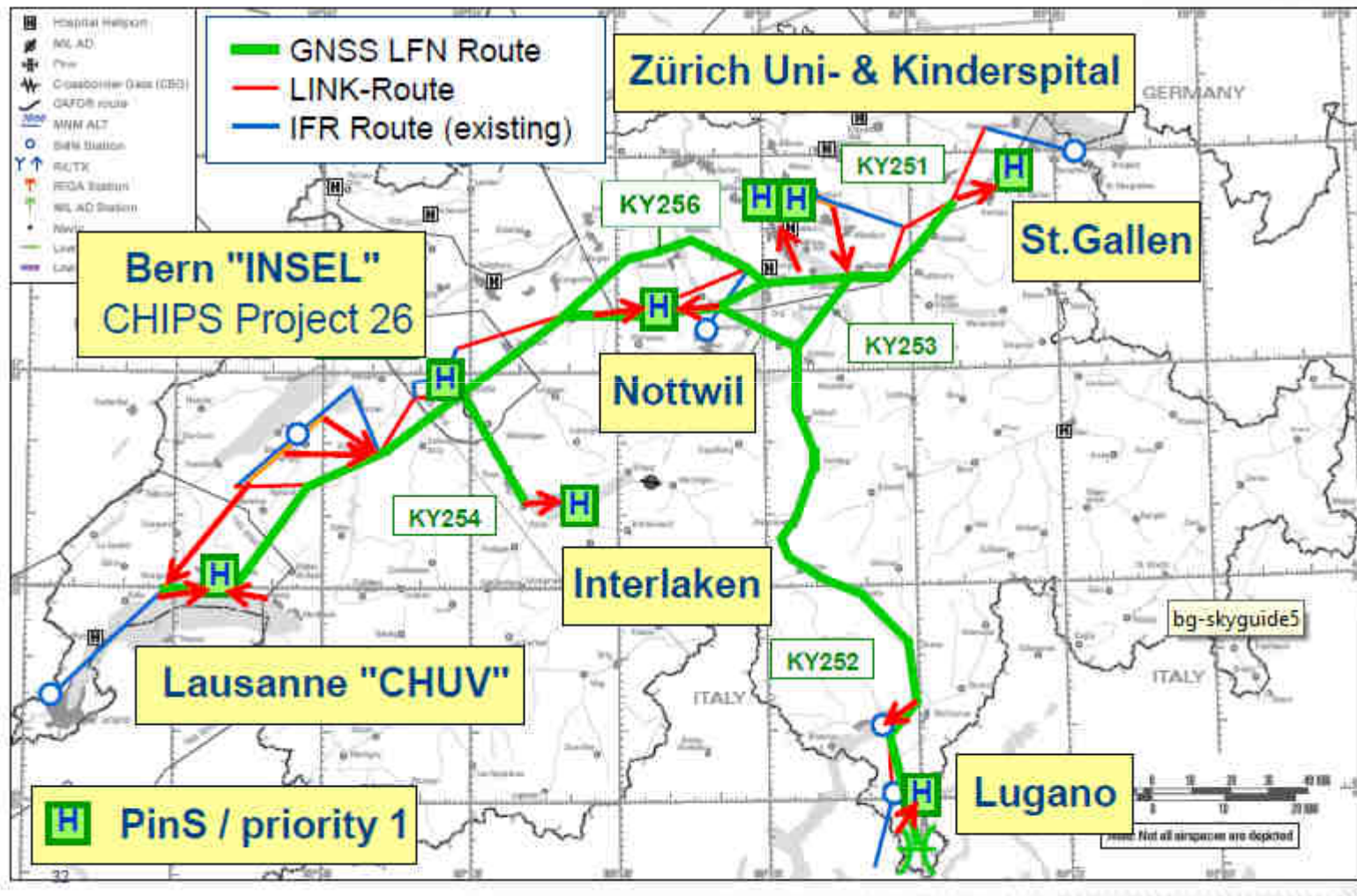
- au-dessus des **zones à forte densité**, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes, à **moins de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef**
- ailleurs qu'aux endroits spécifiés ci-dessus, à une hauteur **supérieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ou à 150 m (500 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 150 m (500 ft) autour de l'aéronef**

SERA – RAPPEL VFR CH



CH : La limite supérieure de l'espace aérien de classe G reste fixée à **2000ft/600m AGL**

GNSS / ROUTES LOW LEVEL IFR



GNSS / ROUTES LOW LEVEL IFR

GAFOR

IMC

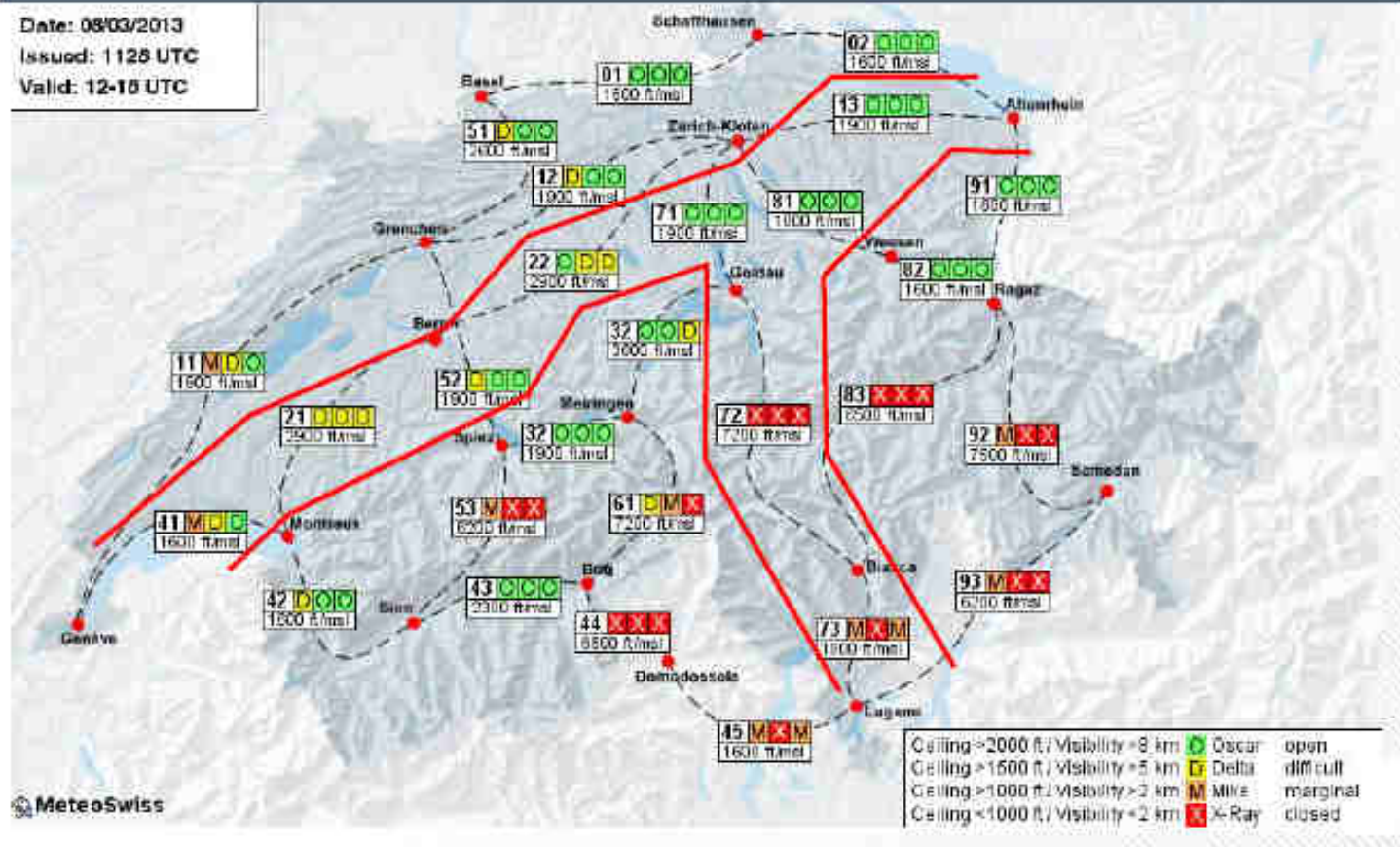
VMC

GNSS LFN / Study / Traffic GND - FL130

Date: 08/03/2013

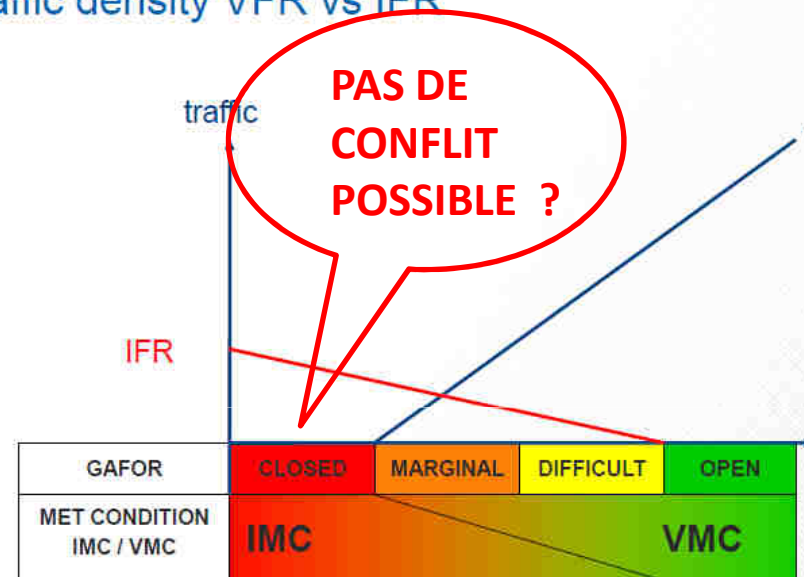
Issued: 1128 UTC

Valid: 12-18 UTC



GNSS / ROUTES LOW LEVEL IFR

Traffic density VFR vs IFR



37

member of FABEC

skyguide

X	=	CLOSED	=	?
M	=	MARGINAL	=	?
D	=	DIFFICULT	=	?
O	=	OPEN	=	?

GNSS / ROUTES LOW LEVEL IFR

GAFOR SUISSSE est une orientation sur les conditions météorologiques prévues (visibilité / plafond) pour le vol à vue en suisse

Niveaux de référence		ROUTES - RESUME	
Routes de vol:	Niveau de référence* (ft AMSL):		
01 Bâle - Schaffhouse	1600 ft	71 Zurich - Bremgarten - Goldau	1900 ft
02 Schaffhouse - Altenrhein	1600 ft	72 Goldau - col du Gothard - Biasca	7200 ft
11 Genève - Morges - Granges	1900 ft	73 Biasca - Lugano	1900 ft
12 Granges - Bremgarten - Zurich	1900 ft	81 Zurich - Horgen - Weesen	1600 ft
13 Zurich - Attikon - Altenrhein	1900 ft	82 Weesen - Ragaz	1600 ft
21 Montreux - Romont - Fribourg - Neuchâtel - Bern	2900 ft	83 Ragaz - col du Lukmanier - Biasca	6500 ft
22 Bern - Sursee - Bremgarten - Zurich	2900 ft	91 Altenrhein - Ragaz	1600 ft
32 Spiez - Meiringen	1900 ft	92 Ragaz - Lenzkirch - col du Julier - Samedan	7500 ft
33 Meiringen - Brünig - Küssnacht - Goldau	3600 ft	93 Samedan - col de la Maloja - Menaggio - Lugano	5200 ft
41 Genève - Montreux	1600 ft	* niveau de référence = le point maximal sur la route (par ex. un col)	
42 Montreux - Sion	1600 ft		
43 Sion - Brig	2300 ft		
44 Brig - col du Simplon - Domodossola	6800 ft		
45 Domodossola - Laveno par Luino - Lugano	1600 ft		
51 Bâle - Lengenbruck - Granges	2600 ft		
52 Granges - Bern - Spiez	1900 ft		
53 Spiez - col de la Gemmi - Sion	7700 ft		
61 Meiringen - col du Grimsel - Brig	7200 ft		

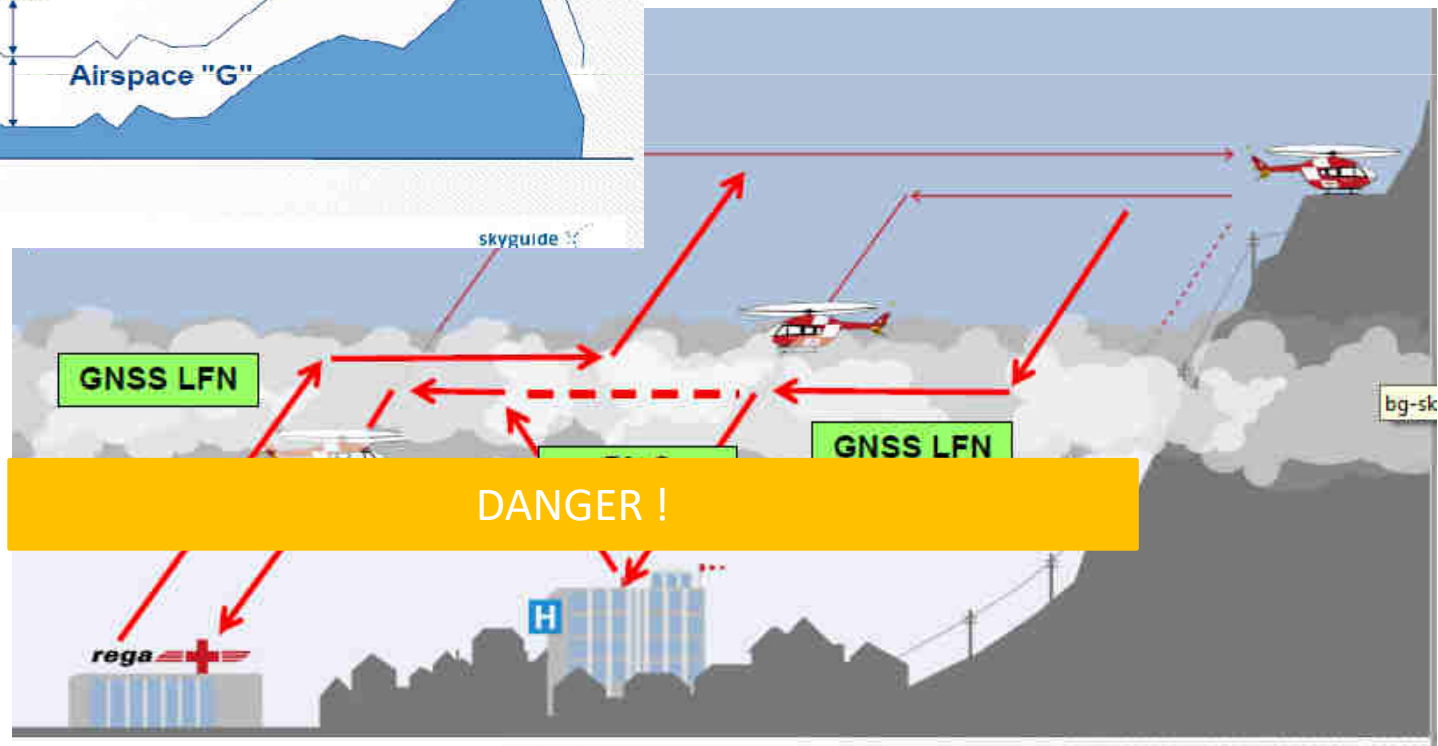
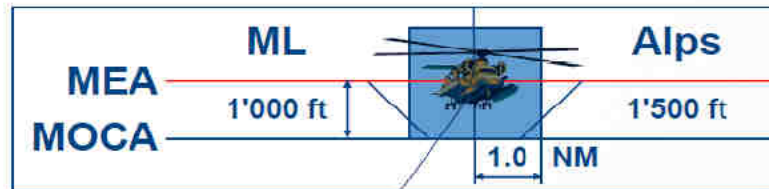
GAFOR SUISSSE est une orientation sur les conditions météorologiques prévues (visibilité / plafond) pour le vol à vue en suisse

Heure d'émission	Validité	Catégorie de temps					Interprétation des catégories
		Plafond					
0500 UTC	0600-1200 UTC	2000 ft	X	M	D	O Oscar	Oscar : Ouvert/Open Pas de dangers météorologiques pour le vol à vue
0845 UTC	0900-1500 UTC		X	M	D	D Delta	Delta : Difficile/Difficult Les pilotes entraînés en vol à vue peuvent encore voler.
1145 UTC	1200-1800 UTC	1500 ft	X	M	D	D Delta	Mike : Critique/Marginal Les pilotes très bien entraînés en vol à vue, qui connaissent exactement les conditions locales peuvent encore voler
1445 UTC *	1500-2100 UTC	1000 ft	X	M	M	M Mike	X-Ray : Fermé/Closed Vol à vue impossible
* d'avril à septembre		niveau de référence	X	X	X	X X-Ray	
La période de validité est divisée en 3 phases de 2 heures chacune. La catégorie de temps dominant pour chacune de ces phases est donnée dans le message.		2 km 5 km 8 km Visibilité					
		Définition du plafond: couverture nuageuse de même base d'au moins 5 octas (BKN/QVC)					

GNSS / ROUTES LOW LEVEL IFR

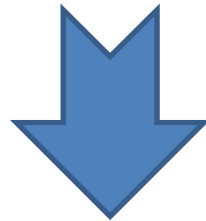
PANS OPS RNP 0.3

MEA = Minimum Enroute Altitude



GNSS / ROUTES LOW LEVEL IFR

low level IFR possible dans la bande supérieure
de 1000 ft dans l'espace G



minimas « E » de 1000 à 2000 ft/gnd !

**5 km ou 8 km selon altitude de vol (10'000ft)
Distance aux nuages 300 m
Visibilité horizontale 1,5 km**

HELI-LAUSANNE – MINIMAS VFR

LES MINIMAS DE PORTÉE VISUELLE SUIVANTS SONT
DEMANDÉS POUR LES **VOLS PRIVÉS / CHARTER** :

VISIBILITE MINIMALE ANNONCEE PAR PREVISIONS:

Espace G : 5 km - pas d'exception ! (application règle générale)

Espaces C/D/E : 5 km ou 8 km selon altitude de vol (10'000ft)

Planification vol VFR On TOP : interdit

DISTANCES AUX NUAGES **SUR TOUTE LA ROUTE** :

Espaces C/D/E/G

Verticale : 300 m (+ distance aux obstacles/sol) => **plafond minimum 450 m**

Horizontale : 1'500 m

Sécurité autour des hélicoptères



RENEWAL - TR

Annonce pour signature Head of Training + 48 heures pour annonce à l'OFAC

Training par ATO

échu 0- 3 mois

->

1 TRAINING SESSION

échu 3 – 12 mois

->

2 TRAINING SESSIONS

échu > 12 mois

->

3 TRAINING SESSIONS

échu > 3 ans

->

Type Rating Programme

DIVERS

- SION CTR ET TMA : anglais obligatoire !
- PAYERNE CTR ET TMA : anglais obligatoire !
- LA CHAUX-DE-FOND CTR : français admis

- MOU : Gumm définitivement fermée
 Rosenegg West définitivement fermée

- PLAN VOL ATC
 - > Zurich obligatoire
 - > Votre sécurité : N° de téléphone dans la case 18

SAFETY FIRST - DEMONSTRATION



Assistant de vol , gilet de sécurité, headset, briefing