

Aide à la déclaration de vol

Voici quelques **conseils et recommandations**, en complément du règlement, **pour vous aider à remplir correctement et efficacement la partie « espaces aériens (EA) »** d'une déclaration CFD.

Rappelons en premier lieu que **c'est bien au pilote déclarant de fournir toutes les informations nécessaires** à la validation de son vol et démontrer ainsi **avoir respecté les règles applicables en connaissance de cause**.

Le but est d'être précis, pertinent et exhaustif dans son analyse des espaces aériens concernés (et non d'indiquer les moyens utilisés, ex : « alarme pour les zones sur mon GPS »).

Cas général de respect des zones

Il est conseillé de **citer, les uns après les autres, les différents espaces aériens rencontrés** (que le vol passe au-dessus, en-dessous ou à proximité*) et **d'indiquer de façon simple et synthétique comment ils ont été respectés**. Exemples :

- Début de vol sous TMA Nice 13 (FL65) : altitude max 1750m ; puis Nice 12 (FL95) : altitude max 2230m
- Demi-tour avant ZIT Grenoble
- Vol intégralement hors CTR Chambéry 1 et 2
- Passage au-dessus du parc naturel du Vercors (300m/sol) : altitude minimale 430m/sol à l'aller et 480m/sol au retour
- Contournement de P20 Belleville par l'Ouest
- Passage au Nord de CTR Beauvais
- Passage au-dessus de P31 Nogent (3500ft) : altitude minimale 1600m

* aucune distance minimale précise de passage près d'une zone n'est définie. L'idée est que toute zone qui a nécessité votre attention durant le vol doit être citée.

Cas particulier de traversée d'une zone avec autorisation

Il convient de **préciser comment a été obtenue l'autorisation** (accord/convention ou autorité contactée) et **ce qu'elle stipulait** (durée/période, axe/zone, altitude). **Si une zone était inactive**, il convient de **préciser la durée/période et l'origine de l'information**. Exemples :

- R196 A1, B et C inactives du 01/07 au 15/09 (cf. ENR 5.1)
- R158 inactive durant tout le vol (contact Raki le matin puis veille radio avec l'école du Poupet via la fréquence FFVL)
- Vol dans ZRT Le Havre selon convention FFVL du site : en-dessous de 140m/mer jusqu'à Cauville puis 200m/mer jusqu'à Heuqueville
- R149 B inactive de 11h00 à 16h00 UTC (cf. cartes AZBA du jour)
- Passage dans TMA Lille 3.1 déclassée jusqu'à 15h locales (appel téléphonique le matin)
- R55 B inactive (confirmation le matin auprès de la base d'Orange)
- Autorisation de traverser R20 B5 en-dessous de 4500ft sur axe Gien-Vierzon

accordée par Avord avant le vol (appel téléphonique le matin et veille radio durant le transit)

Cas de non-respect d'une zone

Dans le cas d'un non-respect d'une zone (= pénétration), même minime, il est attendu du pilote qu'il fournisse de lui-même des précisions et des explications : distances verticale et horizontale de pénétration, durée, raisons éventuelles, comportements adoptés, manœuvres appliquées ou tout autre élément important à prendre en compte pour permettre au validateur à évaluer la situation.

Il est évidemment apprécié de se montrer précis, sincère et de bonne foi dans ses explications initiales comme lors des échanges que le validateur estimera nécessaires pour clarifier un point et valider le vol.

La vérification et la décision finale reviennent dans tous les cas au validateur et à l'équipe CFD, garants des règles et tolérances applicables. Dans certains cas, le validateur pourra exiger une trace GPS complète et valable (sans trou ou sans intervalles de point trop longs) afin d'évaluer au mieux la situation. Sans trace GPS, il est en droit d'invalider le vol, quelles que soient les explications données.



A noter : la liste automatique des EA traversés en 2D, proposée sur la page de déclaration, n'est pas nécessairement exhaustive ou à jour. Le pilote doit vérifier et citer lui-même tous les EA qu'il a pu rencontrer au cours de son vol.

Rappel : un vol = sans posé (sinon à déclarer comme 'marche & vol').



Derniers conseils pour la route (ou plutôt le vol)

Préparez vos vols, en consultant les informations aéronautiques en vigueur :

- **Carte OACI** pour une représentation graphique des espaces aériens contrôlés (> [Géoportail](#) > [fond de carte "transports"](#) > [carte OACI-VFR](#))
- **ENR sections 2.1 (CTR, TMA) & 5.1 (zones R, P, D)** de l'AIP en vigueur (source officielle primant sur toute autre) pour connaître le statut, les planchers/plafonds et les horaires d'activation des différentes zones (> [site du SIA](#) > [eAIP FRANCE](#) ou [manuel "En Route France"](#) [à télécharger à chaque mise-à-jour](#))
- **SUP AIP** pour connaître les modifications ou créations temporaires de zones ([site du SIA](#) > [SUP AIP METROPOLE](#))
- **NOTAM** pour connaître les horaires d'activations et autres informations sur les zones (> [site du SIA](#) > [NOTAM](#) ou, [sous forme de carte, sur notam.info](#))
- **Cartes AZBA** du jour pour connaître l'activité RTBA (> [site du SIA](#))
- **Autorisations ou accords en vigueur localement** (> [rubrique protocoles du site de la FFVL et bien sûr les panneaux FFVL aux décollages et atterrissages officiels](#))
- **Réglementations propres aux parcs et réserves** (si absent ou obsolète sur le site de la FFVL)



Préparez vos déclarations aussi, en analysant a minima les passages problématiques de vos vols à l'aide des sources mentionnées précédemment et d'outils de visualisation ([VisuGPS](#) en affichant les EA (icône d'avion), [SeeYou](#), etc.).

Servez-vous également de l'inépuisable source d'information que représente la CFD quand vous volez dans des régions que vous connaissez peu (utilisez les filtres de département ou de décollage en cliquant sur le numéro ou le nom concerné). Les vols déjà réalisés vous aideront, entre autres, à anticiper les difficultés liées aux zones aériennes.

Enfin n'oubliez pas que la CFD n'est pas une compétition mais un lieu d'échange et d'émulation entre pilotes de cross. Le but est de se faire plaisir, tout en respectant les règles qui s'imposent à tous les usagers de l'espace aérien. Une invalidation n'est pas en soi une sanction mais le simple constat que le vol est en infraction avec la réglementation en vigueur, ce que la fédération ne peut couvrir. Il est d'ailleurs préférable pour les pilotes concernés que ces vols ne soient pas visibles publiquement pour éviter des poursuites éventuelles. A des fins pédagogiques, ces déclarations restent consultables par les pilotes enregistrés et se révèlent souvent très instructives pour préparer ses futurs vols.