

Cette note, destinée aux instructeurs, a pour objectif de leur permettre de s'assurer, lors des contrôles annuels, que nos pilotes ont pris connaissance des récentes modifications dans le domaine réglementaire, les modifications d'espaces ou des règles propres au club.

Cette note est mise à jour régulièrement afin de regrouper les changements importants intervenus au cours de l'année qui précède le contrôle annuel mais aussi des rappels de points qui demandent certaines explications pour une bonne compréhension des textes en vigueur.

Pour les modifications d'espace, seuls seront rappelés, le cas échéant, les changements concernant la région parisienne.

Chaque rappel est précédé du mois et de l'année d'insertion dans le présent document

<p><b>11/11</b>  <b>Emport de carburant</b> : rappel d'une disposition des RDA § 2.3.2  <b>"2.3.2 Action préliminaire au vol</b>  Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord d'un aéronef prend connaissance de tous les renseignements disponibles utiles au vol projeté. Pour les vols hors des abords d'un aéroport et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol comprend l'étude attentive des bulletins et prévisions météo disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant <b>et d'une solution alternative</b>, au cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu."</p>	<p>Le texte en gras a été ajouté à l'ancien paragraphe des RDA.  L'interprétation de ce texte par les pilotes inspecteurs est la suivante :  Vous devez toujours <b>avoir le carburant nécessaire pour rejoindre un aéroport de décollage</b> pour le cas où vous ne pourriez pas vous poser à destination mais pas seulement pour des raisons météorologiques  En conséquence, vous devez prévoir systématiquement un décollage <b>sauf dans le cas exceptionnel de pistes distinctes utilisables</b> à destination (Ex : Toussus- Le-Noble) et par bonnes conditions météorologiques.  Cette interprétation doit être la notre tant que nous n'aurons pas une autre explication de l'administration sur ce point.</p> <p>Notez que la « réserve exploitant » imposée par le club (+20 minutes) s'ajoute à la réserve réglementaire dans tous les cas, y compris en cas de décollage.</p>
<p><b>11/11</b>  <b>SUP AIP 165/11</b>  Création d'une Zone Réglementée temporaire (ZRT) en région parisienne (<b>veille 120.075 Mhz</b>).</p>	<p>CAG VFR : Pour les aéronefs équipés de radio, hors période d'écoute ou de trafic sur une fréquence ATS ou ATC nécessaire à la conduite du vol, la veille de la fréquence 120.075 MHz est demandée.  <b>Privilégier cependant la veille des fréquences ATC ainsi que les fréquences A/A des aéroports lorsque vous évoluez à moins de 5 minutes de vol de l'aéroport pour être bien informé des activités dans le secteur</b></p>

<p><b>05/12</b> <b>Evolutions de la TEMSI France</b></p>	<p>A/C du 1<sup>er</sup> juin 2012 sont diffusées les cartes de <b>06H- 09H- 12H – 15h – 18H et 21H</b> et ce toute l'année (et non de juin à août pour la carte de 06H ; la carte de 21H est donc totalement nouvelle. Toutes ces cartes sont <b>mises à disposition de l'utilisateur 2 heures avant</b> la validité</p>
<p><b>05/12</b> <b>Evolution Aéroweb</b></p>	<p>Météo France publie des produits à l'intention essentiellement des vélivoles sous les rubriques <b>Production Vol à voile - Carte vol à voile</b> Consulter ces rubriques car elles contiennent des informations qui nous sont aussi très utiles.</p>
<p>05/12 <b>Aeroweb</b> version mobile</p>	<p>Nouvelle adresse : <a href="https://aviation-mobile.meteo.fr">https://aviation-mobile.meteo.fr</a></p>
<p>05/12 <b>Limitation des nuisances au décollage RWY 23</b></p>	<p>Il est <b>recommandé</b> de faire une légère altération de cap sur la gauche après décollage en 23 pour éviter de passer sur l'agglomération de <b>Courcelles-sur-Viosne</b> située pratiquement sur l'axe de piste juste après la vallée</p>
<p>05/12 <b>Info pour les pilotes ayant une compétence linguistique de niveau 4</b></p>	<p>L'arrêté FCL 1 a été modifié. L'obtention du <b>niveau 4</b> en compétence linguistique (FCL1.028 ou FCL2.028) valide celle-ci <b>pour une durée de 4 ans</b> (au lieu de 3 anciennement). Cette disposition concerne tous les pilotes qui <b>avaient une compétence linguistique niveau 4 valable au 8 avril 2012</b> (donc cela concerne aussi les pilotes qui avaient passé l'examen avant cette date). Conséquence: les pilotes ayant à ce jour une validation de niveau 4 se voient prolonger d'1 an leur compétence linguistique. <i>(exemple: si vous aviez obtenu un niveau 4 à l'examen FCL1.028, et que votre compétence linguistique VFR ou VFR/IFR est inscrite sur votre licence à échéance du 30/04/2012, elle est reportée au 30/04/2013; vous pouvez demander une réédition de votre licence dans ce cas d'imminence).</i> La prise en compte de cet arrêté modificatif pour les personnes concernées sera faite lors de la réédition de leurs licences, sauf cas d'urgence.</p>
<p><b>10/12</b> <b>Survol des agglomérations</b> <b>Arrêté du 10 février 1957</b> <b>Rappel du RCA3</b> 2.3.3.1.1 Les clairances ont pour but unique d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne. Elles ne peuvent pas servir de prétexte à un pilote commandant de bord pour enfreindre un règlement quelconque établi.</p>	<p>Attention, la clairance VFR Spécial ne vaut que dans les limites de la CTR: il convient donc d'éviter les agglomérations. Conséquence de cette disposition : même si vous avez une clairance à un niveau inférieur aux hauteurs fixées pour le survol des agglomérations <b>vous devez évoluer pour éviter les agglomérations afin de ne pas enfreindre les</b></p>

	<p><b>règles en vigueur</b></p> <p>A cet effet, la carte VAC de Pontoise a été modifiée en août 2012 pour éviter le survol dans la secteur Sud de Pontoise ; le point « S » a été supprimé. Pour les arrivées/départs en VFR Spécial les points de reports « NW » et « E » doivent être utilisés sauf clairanœ contraire du contrôle.</p> <p>Pour les arrivées/départs dans le secteur Sud, un nouveau point facultatif « SW » a été créé dans le 233° de PON pour 12 NM en limite de la TMA 1 ; il est donc fortement recommandé d'utiliser ce point.</p>
<p><b>02/13</b> <b>Carte au 1/500 000</b></p>	<p>La surcharge aéronautique était jusqu'à présent limitée au plus haut des 2 niveaux suivants : 5000 Ft AMSL ou 2000FT AGL ; sur la carte au 1/500 000 OACI diffusée à partir du 7 mars 2013 sa limite supérieure est portée au FL 115 ou 3000 ft AGL (le plus élevé des deux) ; la nouvelle carte est donc utilisable dans l'ensemble de l'espace aérien sous la LTA.</p> <p>Pour compenser l'augmentation de la surcharge aéronautique, de nombreux symboles seront allégés, voire modifiés comme pour le parachutage, afin de maintenir une lisibilité satisfaisante.</p>
<p><b>02/13</b> <b>la nouvelle réglementation AIRCREW 1178/11</b></p>	<p>Rappel : cette nouvelle réglementation entre en vigueur le 8 avril 2013 ; les pilotes ayant une licence FCL devraient se voir délivrer une licence conforme à la nouvelle réglementation AESA</p> <p>Ce texte concerne aussi les aptitudes médicales.</p> <p>Pour les PPL(A), la validité du certificat de classe 2 sera de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 12 mois à partir de l'âge de 50 ans (avec un électrocardiogramme tous les 2 ans)</li> <li>- 24 mois entre 40 et 50 ans (Validité max jusqu'au 51ème anniversaire)</li> <li>- 60 mois jusqu'à l'âge de 40 ans.(Validité max jusqu'au 42ème anniversaire)</li> </ul> <p>En passant une visite médicale la veille de vos 40 ans par exemple, vous n'aurez donc plus une validité de 60 mois comme par le passé.</p> <p><b>Notez qu'au-delà du 8 avril 2013, votre certificat médical reste valide jusqu'à la date portée sur votre certificat ; les nouvelles validités mentionnées ci-dessus n'entrent en vigueur que lors de votre prochaine visite</b></p> <p>Le renouvellement du certificat médical peut toujours se faire se faire au cours des derniers 45 jours de validité.</p>

<p><b>02/13</b>  <b>Tenue du carnet de route</b>  Colonne « <b>Nature du vol</b> » .....</p> <p>Colonne « <b>Remarque</b> » .....</p>	<p>Inscrire « <b>Privé</b> » pour nos activités en club  En conséquence ne plus indiquer par exemple TDP, local, Nav, etc ...</p> <p>La mention « <b>RAS</b> » ne doit être mise que si vous n'avez aucune remarque à faire concernant le fonctionnement de l'avion ; dans le cas contraire, porter la mention « <b>Voir cahier de pannes</b> » sur le carnet de route et détailler l'anomalie constatée sur le cahier de pannes.</p>
<p><b>02/13</b>  <b>METAR - SNOWTAM</b></p>	<p>L'identification des pistes dans le groupe « Etat des pistes » dans un METAR ou dans un message SNOWTAM n'est plus codée ; elle est donnée en langage clair en utilisant le numéro de la RWY  Exemple : 26, 26R ou 26 L dans le cas de pistes parallèles</p>
<p><b>02/13</b>  <b>Utilisation du transpondeur</b></p>	<p><b>Au départ</b>, mettre son transpondeur sur « <b>ALT</b> » sur le code <b>7000</b> si l'ATC ne vous a pas attribué un <b>code particulier</b> et ce, <u>dès le départ du parking</u></p> <p><b>En cours de vol</b>, suivre les instructions de l'ATC notamment celle de passer sur STBY si l'ATC le demande.</p> <p><b>Au retour de vol</b> une fois arrivé <u>à son poste de stationnement</u>, pour les transpondeurs à affichage mécanique : <u>repasser sur <b>STBY</b> et afficher systématiquement le code <b>7000</b>.</u></p>