

MAINTIEN DE COMPÉTENCES RAFRAICHISSEMENT DES CONNAISSANCES

Cette note, destinée aux instructeurs, a pour objectif de leur permettre de s'assurer que nos pilotes ont pris connaissance des récentes modifications dans le domaine réglementaire, les modifications d'espaces ou des règles propres au club. Cette mise à niveau doit se faire lors d'un contrôle (expérience récente par exemple) ou tests, et notamment lors des sessions annuelles de maintien de compétences prévues par le règlement intérieur du club.

Cette note est mise à jour régulièrement afin de regrouper les changements importants intervenus au cours de l'année qui précède la session de maintien de compétence annuelle 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 référencé par le mois et l'année d'insertion dans le présent document

05/12 Evolution Aéroweb	Météo France publie des produits à l'intention essentiellement des vélivoles sous les rubriques Production Vol à voile - Carte vol à voile Consulter ces rubriques car elles contiennent des informations qui nous sont aussi très utiles.
05/12 Limitation des nuisances au décollage RWY 23	Il est recommandé de faire une légère altération de cap sur la gauche après décollage en 23 pour éviter de passer sur l'agglomération de Courcelles-sur-Viosne située pratiquement sur l'axe de piste juste après la vallée
10/12 Survol des agglomérations Arrêté du 10 février 1957 Rappel du RCA3 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.	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 vous devez évoluer pour éviter les agglomérations afin de ne pas enfreindre les règles en vigueur A cet effet, la carte VAC de Pontoise a été modifiée en août 2012 pour éviter le survol dans le 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 clairance contraire du contrôle. 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.
02/13 la nouvelle réglementation AIRCREW 1178/11	Aptitude médicale Pour les PPL(A), la validité du certificat de classe 2 est de : - 12 mois à partir de l'âge de 50 ans (avec un électrocardiogramme tous les 2 ans) - 24 mois entre 40 et 50 ans (Validité max jusqu'au 51ème anniversaire) - 60 mois jusqu'à l'âge de 40 ans. (Validité max jusqu'au

	42ème anniversaire) Le renouvellement du certificat médical peut toujours se faire au cours des derniers 45 jours de validité
02/13 METAR - SNOWTAM	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 Voir le nouvel imprimé diffusé début 2014,
03/13 Publication des horaires dans la documentation aéronautique Progressivement depuis juin 2014 les cartes VAC seront mises à jour de cette façon	Avec la mise en service d'un nouvel outil NOPIA au SIA, la façon de publier les horaires dans la documentation à changée. Avant NOPIA les horaires étaient publiés en UTC <u>en heure d'été</u> avec la mention (HIV+1) Avec NOPIA, les horaires sont publiés toujours en UTC mais <u>en heure d'hiver</u> avec la mention (SUM :-1) Avant d'exploiter des horaires, vérifiez bien la mention publiée HIV : +1 ou SUM : -1 Lorsque la documentation est conforme à la nouvelle norme, mention en est faite dans la partie TXT des VAC comme suit ETE : - 1 HR/ SUM : - 1 HR
Utilisation du transpondeur	Si équipé d'un transpondeur mode C, au départ, mettre son transpondeur sur « ALT » sur le code 7000 si l'ATC ne vous a pas attribué un code particulier et ce, <u>dès le départ du parking</u> En cours de vol, suivre les instructions de l'ATC notamment celle de passer sur STBY si l'ATC le demande. Au retour de vol une fois arrivé <u>à son poste de stationnement</u>, <u>repasser sur STBY et afficher systématiquement le code 7000.</u> Si équipé du mode S, afficher le code assigné au départ ou le code VFR (7000) et, au retour, afficher 7000 si on vous avait assigné un code particulier.
10/13 Mention du transpondeur «mode S » dans les plans de vol	Les transpondeurs « mode S » GARMIN CTX 330 installés sur certains avions de ACHS ne permettent pas, pour l'instant, au pilote de modifier l'identification de son vol. En conséquence, lorsque vous déposez un plan de vol pour les avions qui en sont équipés, vous devez cocher la lettre P dans le champ 10b du plan de vol (Réf AIC A 08/13)
10/13 Reconduction de la ZRT en région parisienne (veille 120.075 Mhz). Cette ZRT fait l'objet d'un SUP AIP reconduit tous les 6 mois : reportez vous au dernier SUP AIP	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. Privilégier cependant la veille des fréquences ATC ainsi que les fréquences A/A des aérodromes lorsque vous évoluez à moins de 5 minutes de vol de

en vigueur (liste sur le site du SIA)	l'aérodrome pour être bien informé des activités dans le secteur
10/13 Consignes de sécurité à l'intention des passagers	Lors de transport de passagers vous devez leur rappeler les consignes de sécurité notamment : - vous prévenir s'ils aperçoivent un autre aéronef à proximité - pour le passager occupant une place avant, replier les jambes de façon à ne pas toucher le palonnier et ne jamais se saisir des commandes de vol - les dispositions à prendre en cas d'atterrissage en campagne. -
04/14 Tenue du carnet de route Colonne « Nature du vol » Colonne « Remarque » Cahier mécanique et avionique	Inscrire « Privé » pour nos activités en club En conséquence ne plus indiquer par exemple TDP, local, Nav, etc. ... La mention « RAS » 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 « Voir Cahier mécanique et avionique » sur le carnet de route et détailler l'anomalie constatée sur le cahier de pannes. De plus, au retour de vol, lors de l'enregistrement, vous devez signaler, sur l'ordinateur, si vous inscrivez une remarque sur le cahier ; ainsi le pilote suivant sera doublement informé de la présence d'une observation concernant son avion
Enregistrement des heures sur le carnet de route	A ACHS, les heures sont enregistrées en heure locale sur le carnet de route
04/14 Rappel sur la validité de la fiche de pesée	La durée de validité de la fiche de validité, qui pendant un moment était permanente, est à nouveau fixée à 5 ans Bien vérifier la validité de la fiche de pesée avant de partir en vol
11/14 Rédaction des PLN	L'imprimé PLN a été modifié afin de préciser le type de balise de détresse installée sur votre avion : vous devez cocher la case ELT/PLB et préciser dans le champ N le type de balise par exemple ELT/AF si vous avez une ELT automatique fixe ou PLB si avez une balise de localisation personnelle.
11/14 Modifications des espaces au 13 novembre 14 en région parisienne	SERA ne permet plus d'autoriser des VFR en classe A en dérogation ; par conséquent, à compter du 13 novembre 2014 , date de mise en vigueur des nouvelles cartes aéronautiques, la classe d'espace de la CTR Paris, la TMA 1 et CTR Creil, la CTR Villacoublay est modifiée et passe en classe D ; Cependant la CTR Paris et la TMA 1 Creil seront doublées d'une Zone R. La CTR Paris sera doublée par la zone R 275 dans laquelle les contraintes actuelles pour les vols VFR sont reprises.

	Pour la TMA I Creil, dans un premier temps, il s'agira d'une ZRT mais elle sera définitive à partir de mars 15 En pratique donc, les contraintes pour le vol VFR ne changent pas Autres modifications : - la CTR Paris passant en D, la CTR Le Bourget est supprimée ; - la suppression définitive de l'itinéraire de transit entre Pontoise et Lognes via le Bourget (itinéraire suspendu depuis 2001) ; - Le plafond de la CTR Paris et CTR Villacoublay est harmonisé à 2000 ft ; - La CTR Creil est officiellement tronquée pour libérer la circulation d'aérodrome de Persan Beaumont.
12/14 Mise en vigueur de SERA au 4 décembre 2014	Conséquences pour le VFR Jour Sous la surface 3000 ft AMSL, les conditions VMC deviennent :: - visibilité 1500 m si VI $\leq$ à 140 kt (la notion de 30 secondes de vol disparaît) ; - visibilité 5km si VI >140 kt ; une dérogation est prévu sous certaines conditions pour les aéronefs ne pouvant pas réduire à au moins 140 kt, mais cette disposition ne va pas nous concerné compte des vitesses d nos aéronefs. - En vue du sol et hors des nuages VFR Spécial : - Les conditions météo minimales sont celles mentionnées ci-dessus - Pas de VFR spécial si plafond < 600 ft : par conséquent plus de « tours de piste basse hauteur » même avec instructeur à bord si cette condition n'est pas réunie - La visibilité doit être au moins de 1500m pour les ACFT dont la VI $\leq$ 140 kt et 5km si VI > 140 kt (pas de dérogation dans ce cas). Conséquences pour le VFR de nuit - Plus de distinction entre vol local et vol de voyage - Conditions météo : les mêmes conditions VMC que de jour ; l'ancienne règle prévoyant un plafond à 1500 ft au-dessus du niveau de croisière n'est plus qu'une recommandation : c'est un simple moyen qui permet de respecter la réglementation la nuit ; - Le niveau mini est toujours fixé à 1500 ft au-dessus de l'obstacle dans un rayon de 8 km - Le PLN est exigé pour les vols hors des abords de l'aérodrome sauf si le vol se déroule à l'intérieur de

	l'espace géré par un seul organisme de la CA (TMA ou SIV par exemple auquel on transmet les éléments pour avoir sa clairance directement par radio) - Notion de « abords » : on entend par là : la CTR (ou zone R) et éventuellement un secteur adjacent en TMA s'il est publié ; en absence de CTR : zone de 6.5 Nm de rayon centré sur l'aérodrome. - Itinéraires : sont recommandés sauf si l'altitude prescrite est dérogoire à la minimum prévu et dans ce cas ils sont obligatoires ; un pilote peut donc demandé un clairance pour voler hors itinéraire sous réserve qu'il respecte l'altitude minimale prescrite. Important plus de séparation entre VFR de nuit et IFR Plan de vol Pour les vols avec franchissement de frontière, le préavis passe à 1 heure avant le départ (au lieu des 30 minutes)
12/14 Emport de carburant SERA 2010 c) Actions préliminaires 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 au-delà des abords d'un aérodrome et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol comprend l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant et d'un plan de diversion pour le cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu.	Cet article de SERA remplace le texte publié dans les anciennes règles de l'air en des termes légèrement différent mais l'exigence est la même. En conséquence il faut interpréter ce texte comme suit : : Vous devez toujours avoir le carburant nécessaire pour rejoindre un aérodrome de dégagement pour le cas ou vous ne pourriez pas vous poser à destination mais pas seulement pour des raisons météorologiques En conséquence, vous devez prévoir systématiquement un dégagement sauf dans le cas exceptionnel de pistes distinctes utilisables à destination (Ex : Toussus- Le-Noble) et par bonnes conditions météorologiques. 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 dégagement.