

**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

<p>05/12 Evolution Aéroweb</p>	<p>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.</p>
<p>05/12 Limitation des nuisances au décollage RWY 23</p>	<p>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</p>
<p>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.</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 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.</p>
<p>02/13 Carte au 1/500 000</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. 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>02/13 la nouvelle réglementation AIRCREW 1178/11</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"> - 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) <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>Notez que depuis le 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</p> <p>Le renouvellement du certificat médical peut toujours se faire au cours des derniers 45 jours de validité</p>
<p>02/13 Tenue du carnet de route Colonne « Nature du vol »</p> <p>Colonne « Remarque »</p>	<p>Inscrire « Privé » pour nos activités en club</p> <p>En conséquence ne plus indiquer par exemple TDP, local, Nav, etc. ...</p> <p>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 de pannes » sur le carnet de route et détailler l'anomalie constatée sur le cahier de pannes.</p>
<p>02/13 METAR - SNOWTAM</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</p> <p>Exemple : 26, 26R ou 26 L dans le cas de pistes parallèles</p>
<p>03/13 Publication des horaires dans la documentation aéronautique a/c le 30 mai 2013</p>	<p>Avec la mise en service d'un nouvel outil NOPIA au SIA, la façon de publier les horaires dans la documentation à changer</p> <p>Avant NOPIA les horaires étaient publiés en UTC en <u>heure d'été</u> avec la mention (HIV+1)</p> <p>Avec NOPIA, les horaires sont publiés toujours en UTC mais en <u>heure d'hiver</u> avec la mention (SUM :-1)</p> <p>La mise en œuvre de NOPIA est progressive ; elle s'effectue étape par étape a/c le 30 mai 2013</p> <p>Avant d'exploiter des horaires, vérifiez bien la mention publiée HIV +1 ou SUM -1</p>

<p>10/13 Utilisation du transpondeur</p>	<p>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>, repasser sur STBY et afficher systématiquement le code 7000. 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.</p>
<p>10/13 Mention du transpondeur «mode S dans les plans de vol</p>	<p>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)</p>
<p>10/13 SUP AIP 191/13 Reconduction de la ZRT en région parisienne (veille 120.075 Mhz).</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. 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 l'aérodrome pour être bien informé des activités dans le secteur</p>
<p>10/13 Modification limites CTR PARIS</p>	<p>A compter du 17 octobre 2013, les limites de la CTR PARIS sont légèrement modifiées ; cette modification concerne :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dans le secteur NW, le couloir de classe G entre la CTR Pontoise et la CTR Paris qui est élargie (RDL 220 CRL au lieu du RDL 227 CRL) pour permettre le transit dans ce couloir en évitant les agglomérations 2) dans le secteur NE, la limite a été décalée plus à l'ouest pour que la route rejoignant Le Plessis à Meaux soit à l'extérieur de la CTR et serve de ligne de position naturelle pour son repérage au sol. <p>D'autres modifications dans le secteur Sud cette fois vont être publiées en mars 2014 : à suivre donc !</p>
<p>10/13 Consignes de sécurité à l'intention des passagers</p>	<p>Lors de transport de passagers vous devez leur rappeler les consignes de sécurité notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 pas jamais se saisir des commandes de vol - les dispositions à prendre en cas d'atterrissage en campagne.