



**ACHS** Maintien des Compétences. (Note Coatmeur)  
**Novembre 2023 V2**

Rédaction Michel Polacco Responsable Pédagogique  
**MAINTIEN DES COMPÉTENCES / RAFRAICHISSEMENT CONNAISSANCES**

Cette note, outil pour les instructeurs et destinée à tous les pilotes a pour objectif de leur permettre de s'assurer que tous ont connaissance des **récentes** modifications réglementaires, des modifications d'espaces aériens ou de l'évolution des règles d'exploitation propres au club. Cette mise à niveau doit se faire lors de chaque contrôle de compétences ou test, et systématiquement lors des sessions annuelles de maintien de compétences obligatoires prévues par le règlement intérieur du club.

**A remettre (ou montrer sur le site) avant tout contrôle  
et à commenter par les FI lors du briefing.**

Comme pour le suivi de son aptitude médicale, de son habilitation emport de passagers, de son expérience avion 90 jours, de la validité de sa SEP, de sa MEP, de son habilitation nuit ou qualification IR, vols VI ou toute autre qualification, **chaque pilote est personnellement responsable du suivi de validité de ses contrôles.**

Cette note « **COATMEUR** », du nom de son initiateur, est mise à jour régulièrement afin de regrouper les changements importants intervenus au cours de la période précédente.

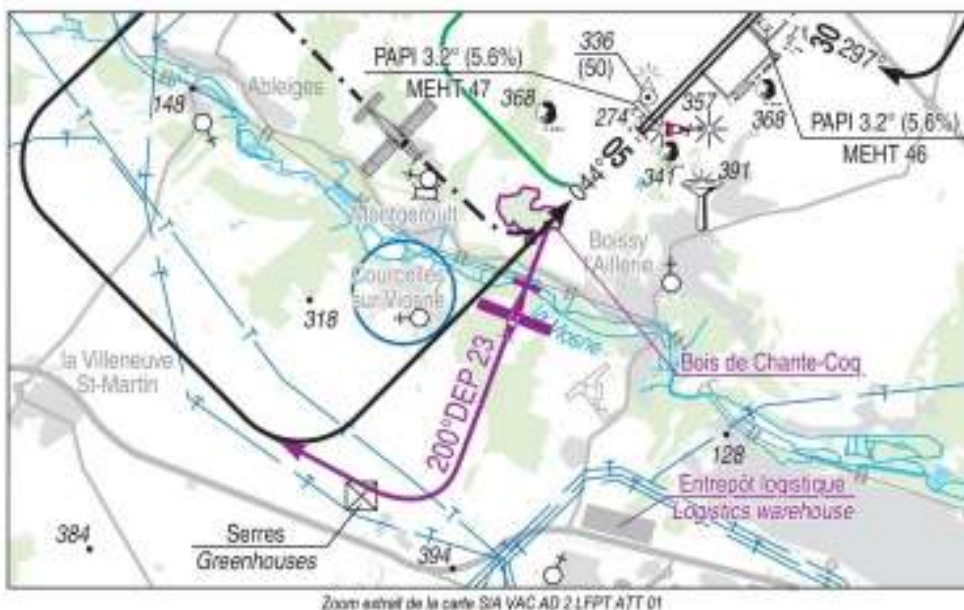
<p><b>RESPECT Des Riverains :</b></p> <p><b>Et à LFPN, aussi !</b></p>	<p>Les circuits de piste tracés sur la carte VAC doivent être scrupuleusement respectés dans l'intérêt de tous. Sauf bien sûr si des motifs liés à la sécurité ou aux consignes du contrôle prescrivent des écarts.</p> <p>Les villages cerclés de bleu sur les cartes VAC ne doivent en aucun cas être survolés. Toujours selon le même principe qui privilégie la sécurité. Surveiller particulièrement les villages d'<b>Us, Ableiges, Frémécourt et Cormeilles</b>.</p> <p><b>Voir ci-dessous nouvelles consignes décollage piste 23.</b></p> <p>La Carte Pédagogique affichée au club est téléchargeable sur le site club.</p> <p><b>Visiteurs à Toussus-le-Noble : soyez aimables de bien veiller à passer SUR le point Sierra. Et surtout pas sur le Château de Vaugien, à bien repérer à l'avance pour ne pas perturber les tournages qui sont leur moyen de survie !</b></p> <p><b>Nous vous recommandons de charger le tout nouveau Guide LFPN : Mesures environnementales : <a href="https://www.ecologie.gouv.fr/aeroports-restrictions-environnementales">https://www.ecologie.gouv.fr/aeroports-restrictions-environnementales</a> et <a href="https://entrevoisins.groupeadp.fr/toussus-le-noble/">https://entrevoisins.groupeadp.fr/toussus-le-noble/</a></b></p>
<p><b>Nouvelle procédure décollage / remise des gaz piste 23 à LFPT.</b></p>	<p>Suite à la dernière CCE (<i>Commission Consultative de l'Environnement</i>) publication du <b>SUP AIP 204/23</b> : Expérimentation d'altération de cap au décollage piste 23 à PONTOISE. <b>En vigueur</b> : Du 02 novembre 2023 au 31 octobre 2024.</p> <p>Cette expérimentation consiste en une altération de cap au décollage <b>des vols à vue</b> piste 23 à PONTOISE pour éviter le survol du village de Courcelles sur-Viosne.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Il est demandé aux pilotes <b>VFR</b> au décollage de la piste 23 de continuer dans l'axe de piste jusqu'à atteindre le bosquet du « bois de Chante-Coq ».</li><li>• Au bosquet, prendre une RM 200°.</li><li>• Puis, au travers gauche de l'entrepôt logistique, virer à droite pour rejoindre le circuit publié vent traversier.</li></ul> <p><b>En vol de nuit :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Au décollage piste 23, prendre une RM 200° à <b>0.5 NM</b> après avoir franchi l'extrémité de la piste.</li><li>• Au travers gauche de la route départementale D14, virer à droite pour rejoindre le circuit publié vent traversier.</li></ul>



**ACHS** Maintien des Compétences. (Note Coatmeur)  
**Novembre 2023 V2**

Rédaction Michel Polacco Responsable Pédagogique

**Voir carte jointe :**



<p><b>SIV Beauvais.</b></p> <p><b>SIV Le Bourget.</b></p> <p><b>TMA Bourget</b></p> <p><b>Approche à Pontoise par le Bourget.</b></p> <p><b>SUP AIP 240 et 241/2022.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ATIS</b></p>	<p><i>Le <b>SIV BEAUVAIS</b> est opérationnel. La fréquence de contact initial a changé (123.985) ainsi que la fréquence du VOR et son appellation (BOV 109.650).</i></p> <p><i>Un <b>SIV LE BOURGET</b>, lui fait (parfois !) un complément le Week-end (123.835).</i></p> <p><i>La <b>TMA de Pontoise</b> est désormais <b>TMA le Bourget</b>. Elle assure les approches VFR vers la CTR LFPT au-dessus de 1500 pieds et les approches IFR de Pontoise. Même fréquence 118.800 et limite basse/haute 1500/2500 pieds. Cette <b>TMA Le Bourget</b> est active H24 et 7/7.</i></p> <p><i><b>Attention, en contact avec TMA le Bourget de ne pas changer d'altitude ou pénétrer la CTR Pontoise sans autorisation claire. Ni l'inverse au décollage de Pontoise.</b></i></p> <p><i>Les fréquences ATIS et TWR de Pontoise demeurent les mêmes. Un plan de vol est obligatoire pour les entrainements locaux en IFR. Le même PLN permet plusieurs approches.</i></p> <p><i>La <b>TWR (CTR LFPT)</b> est active de 9h à 20 h locales la plupart des jours de l'année.</i></p> <p><i><b>Nous avons édité un nouveau carton ATIS Club.</b></i></p>
<p><b>NOTAMS PONTOISE (hors services ATS)</b></p>	<p><i>L'écoute de l'ATIS est obligatoire <b>juste avant</b> d'entreprendre le message radio de contact, soit à bord <b>avant roulage ou demande Mise en route (IR)</b>, soit en vol <b>avant pénétration</b> dans la zone du terrain de destination possédant un ATIS.</i></p> <p><b>Mais désormais recommandation :</b></p> <p><i>En <b>absence d'ATS à Pontoise</b>, il n'y a pas d'ATIS. Donc pas d'infos. Nous recommandons de <b>téléphoner</b> depuis l'avion, avant mise en route, à l'ATIS du Bourget (<b>01.48.62.43.92</b>), pour savoir s'il y a des consignes TMA qui nous concernent.</i></p> <p><i>Nous avons sollicité l'autorité pour que les mesures <b>majeures</b> concernant l'aérodrome de Pontoise soient enregistrées sur l'ATIS Bourget, cela évitera (<b>2 fois en un mois</b>) des pénétrations de pistes fermées à Pontoise, par NOTAM, que nos pilotes n'ont pas consultés à temps.</i></p>



**ACHS** Maintien des Compétences. (Note Coatmeur)  
**Novembre 2023 V2**

Rédaction Michel Polacco Responsable Pédagogique

	<p><b>Donc Attention : Hors ATC, départ de Pontoise, même pour tours de piste : consultez les NOTAMS au départ.</b></p> <p><b>Une consultation</b> sur application mobile des derniers TAFS et METARS est recommandée <b>avant mise en route.</b></p> <p><b>HORS horaires ATS, demandes d'activation de plans de vols IFR uniquement du sol, avant départ, à Le Bourget APP : 01.48.62.65.48.</b></p> <p><b>Clôture plan de vols IFR obligatoirement au sol auprès du BTIV 01.56.301.301.</b></p>
<p><b>CIME :</b> Carte d'Identification de Membre d'Equipage</p>	<p>Cette carte sera obligatoire le 1<sup>er</sup> janvier pour pénétrer sur les emprises des quelques 40 aérodromes recevant des vols de transport public en France.</p> <p>D'ici là, il faudra avoir sur soi sa licence de pilote et une attestation de demande de carte CIME auprès d'un organisme agréé, par exemple la FFA ou l'AOPA.</p> <p>Il faut payer 80€, avec la demande pour traitement du dossier. Puis le montant perçu par le centre de formation/examen que vous choisirez. Possible en e-Learning / e-Test. Consultez le site de la FFA pour en connaître les détails.</p>
<p><b>Disparition des VOR et ILS de PON</b></p> <p><b>Prise en main GPS et tablettes.</b></p>	<p>Les VOR et ILS de <b>PON</b> disparaissent en cette fin d'année. Comme nombre de VOR et ILS en France. Ne subsistent donc que les aides navigation et approche GPS et GNSS en VFR comme en IFR.</p> <p>Commencez dès à présent à vous habituer à l'absence inéluctable de ces instruments si familiers. Selon les autres méthodes, la carte et l'estime, (à ne pas oublier) et/ou le GPS avec vigilance.</p> <p>Des séances de familiarisation à l'usage plus sûr et prudent des tablettes et autres EFB (!) sont organisées au club pour tous les pilotes, animés par Walter Henzel. Inscrivez-vous au secrétariat si intéressé.</p> <p><b>Les avions VFR du club sont progressivement équipés d'instruments de navigation numériques avec GPS et afficheurs PFD et MFD. (Déjà 3). Il faut se préparer.</b></p>
<p><b>NOUVEAUX COCKPITS NOUVEAUX INSTRUMENTS</b></p>	
<p><b>Nouvelles Checklists / DoLists pour tous les C150/152/172 VFR du club</b></p>	<p>Au fur et à mesure de la transformation des avions VFR du club, pour commencer les Cessna, nous refaisons <b>TOUTES les Check-Lists</b> de ces avions afin qu'elles soient complètes, cohérentes et efficaces pour un bon usage des nouveaux instruments. (Cela va avec la modification des <b>LEM</b> : Listes d'Emport Minimal, et des fiches de <b>pesée</b>).</p> <p>Ces « check » seront, comme pour les 6 avions IFR, des livrets.</p> <p>Les premières pages, modifiées, bien sûr, reprennent les anciennes Check-Lists, auxquelles vous êtes habitués, corrigées des éléments concernant l'arrivée des <b>GPS G175 et des afficheurs G5.</b></p> <p>L'usage de ces avions ne sera possible que selon des règles bien définies par le Responsable Pédagogique et Chef pilote, son Adjoint, et le Président. Approuvées collectivement par le cercle des Instructeurs FI/FE du club :</p> <p>Le rythme de sortie des avions prévu est de deux biplaces/un quadriplace. Au fil du retrofit <b>ils changeront de dénomination</b> dans le système informatique.</p> <p>Par exemple : F-GRDR (C150) devient <b>F-GRDR (C150-EFIS)</b> de façon à ce qu'un pilote non-lâché ou non-habilité variante EFIS G175/G5 ne puisse le réserver.</p>



**ACHS** Maintien des Compétences. (Note Coatmeur)  
**Novembre 2023 V2**

Rédaction Michel Polacco Responsable Pédagogique

	<p><b>Concernés :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Les pilotes de 182, non utilisateurs des FR172 Rocket et 172 RG, devront faire le lâcher standard GV/ G175.</li> <li>2) Les pilotes FR172 et 172RG <b>feront</b> un refreshing course. Selon le FI.</li> <li>3) Les pilotes <b>qui n'utilisent ces avions qu'en analogique</b> feront le cycle standard.</li> <li>4) Les autres pilotes de FR172 et C172RG : formation aux conditions de panne électrique totale (sensibilisation sur le Check batteries secours des instruments).</li> </ol> <p><b>Enfin pour les pilotes de C152/152/172 :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Cours théorique en salle, (système, LEM, Pesée).</li> <li>2) Puis premier cours en cabine suivi d'un premier vol en double commande.</li> <li>3) <b>A une seconde date</b>, deuxième cours/contrôle en vol du bon usage des instruments. A priori plus court.</li> <li>4) Si le résultat est jugé probant de part et d'autre, lâcher confirmé par apposition sur le carnet de vol d'une « <b>Variante EFIS G175/G5</b> » par l'instructeur.</li> <li>5) Sinon, poursuite du training jusqu'à résultat satisfaisant.</li> </ol> <p>Dans la suite de la partie Check/Do List, se trouvent des résumés condensés et pédagogiques pour l'usage des instruments qui équipent l'avion :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nouvelles Radios Com/Nav,</li> <li>• Indicateurs Vor/Ils,</li> <li>• Transpondeurs,</li> <li>• Afficheurs <b>G5</b>,</li> <li>• <b>GPS G175</b>.</li> </ul> <p>Ces documents sont donc relativement longs ou copieux. A bien lire pour s'en imprégner.</p> <p><b>Les Check-Lists seront consultables dans un premier temps au club.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibles gratuitement dans chaque avion équipé et rendu disponible.</li> <li>• Également et gratuitement rendues disponibles sur le site des membres de l'ACHS.</li> <li>• Puis disponible à la vente au club. Au prix des copies/livrets. Dès que finalisées.</li> </ul>
<p><b>POINT W</b></p>	<p><i>Le nouveau point de report créé à Pontoise, W est situé au Sud de NW. Du sol à 2 500 pieds plafond de la TMA Pontoise-Le Bourget. Repère : Cheminée de la distillerie de Frémainville. 6 NM dans le 254° de PON. Protège la longue finale 05 pour les vols IR. Permet de limiter la verticale LFPT des avions en transit.</i></p>
<p><b>SOFIA BRIEFING et OLIVIA</b></p>	<p><i>Le système <b>SOFIA BRIEFING</b> remplace OLIVIA pour nos habituels services de préparation de vol en fournissant notamment les VAC, les SUP AIP, les NOTAMS, etc. <b>SOFIA BRIEFING</b> assure également le dépôt des Plans de vols, la METEO, et l'INFO de type SUP AIP et AIC. Téléchargeable pour IOS et Android.</i></p>
<p><b>V-TOL à Pontoise</b></p>	<p><i>Sur le parking Nord l'aire FATO de manœuvre des aéronefs V-TOL (Volocoptère et M3) est prête. Dans certains cas, 1 jour max sur 7, il y a gel du trafic sur 30 minutes. Avec préavis de plusieurs jours ou heures. Ils utilisent le circuit hélicoptères 05/23 et un nouveau circuit publié (!) du même genre en 12/30 droite ou gauche. <b>Ça a du plomb dans le rotor !</b></i></p>
<p><b>Etrépagny A/A A/A Petits terrains Fréquence ULM</b></p>	<p>Changement de fréquence 120.110 (Voir nouvelle fiche VAC publiée). Attention la suppression de la plupart des fréquences <b>123.500</b> est en cours. De même il existe désormais une fréquence « terrains ULM » : <b>125.335</b>. Soyez vigilants.</p>



Rédaction Michel Polacco Responsable Pédagogique

<p><b>SGS</b></p> <p><b>INCIDENTS</b></p> <p><b>NOTIFICATION</b></p> <p><b>ANALYSE ET SUIVI.</b></p> <p><b>RÈGLEMENT</b></p> <p><b>(UE) 376/2014.</b></p>	<p>Le règlement SGS oblige à analyser l'ensemble des événements observés ou vécus et à les rapporter pour en évaluer le risque associé dans l'intérêt de tous.  <b>C'est la « culture juste ».</b></p> <p>La notification est volontaire, basée sur le rôle individuel de chacun dans la construction d'un secteur aérien de plus en plus sûr. Elle peut être anonyme. Elle protège son auteur de sanctions éventuelles sauf faute grave et délibérée.</p> <p>Une simple « accélération-arrêt » par exemple doit être signalée au retour sur notre cahier SGS « Système Gestion Sécurité » Accidents et incidents Retour Expérience. Certains événements plus graves doivent être obligatoirement signalés sous 72 heures par le club à la DSAC (Athis Mons et Lille). En conséquence <b>tout évènement doit nous être signalé dans les meilleurs délais, et doit faire d'une manière générale l'objet d'un Compte Rendu d'Évènement de Sécurité Aviation Générale (CRESAG - ECCAIRS) formulaire à disposition au club mais REMPLISSAGE finalisé par le responsable SGS. Donc votre compte rendu doit être Complet et circonstancié.</b></p> <p>Le responsable Sécurité SGS du club fera une première analyse et transmettra s'il y a lieu et après corrections si nécessaire.</p> <p style="text-align: center;"><b>LE PARTAGE DE L'EXPÉRIENCE EST ESSENTIEL  POUR LA SÉCURITÉ DES VOL.</b></p>
<p><b>Sorties SUD</b></p> <p><b>Pontoise :</b></p>	<p>Évitez de passer à l'EST ou à la verticale des Mureaux. On frôle d'un côté la Classe A à 1500 pieds. Et sinon on est dans la TMA de Pontoise. Et il y a de nombreuses agglomérations dont le survol est interdit (1700/3300/5000 pieds). De plus c'est assez complexe à gérer pour les contrôleurs.</p>
<p><b>VFR Nuit</b></p> <p><b>Vols VFR et IFR si pas ATC à Pontoise.</b></p>	<p>Attention certains Cessna 150 (<b>non transformés GPS/G5</b>) ne sont plus équipés de Turn Coordinator. Faute de pouvoir s'en procurer ! Aussi ces avions ne sont plus habilités vol de nuit. Regardez bien les plaques à bord et vérifiez bien lors de votre pré-vol la présence de deux instruments (horizon et Turn Coordinator). Au demeurant le Turn Coordinator est un instrument d'aide ET de secours même de jour par mauvaises conditions météorologiques. N'oubliez pas ! <i>Ceci ne concerne pas les avions transformés.</i></p> <p><i>Suite modifications horaires ATC : VFR de nuit (et IFR) : <b>une fois posé, il ne faut pas oublier de clôturer les plans de vol par téléphone</b> après 20 heures ou hors ATC : Numéro : 01 56 301 301).</i></p> <p><b><i>Ne pas oublier de noter un numéro de téléphone joignable sur les plans de vols.</i></b></p>
<p><b>RETOURS VFR</b></p> <p><b>TARDIFS :</b></p>	<p><b><i>Ne pas anticiper des retards est une faute.</i></b> Un retour de vol ne doit pas être calculé sur la base de CS +30, soit la nuit aéronautique, mais sur CS, l'heure légale de coucher du soleil. Un retard vous amène facilement à arriver de nuit à votre destination. La météo se dégrade souvent beaucoup dans la dernière demi-heure. Une panne de Beacon (voir LME) interdit le vol dans cette tranche horaire, le matin comme le soir. Donc soyez vigilants.</p>



**ACHS** Maintien des Compétences. (Note Coatmeur)  
**Novembre 2023 V2**

Rédaction Michel Polacco Responsable Pédagogique

<b>HUILE ENTONNOIRS CHIFFONS</b>	<p>Rappel de l'utilisation des entonnoirs, des bidons d'huile, de la mallette et de l'armoire à ingrédients : Le matériel à bord des avions ne doit servir que sur les terrains extérieurs, <b>à l'exception des lingettes et du produit lave vitres.</b></p> <p>A Pontoise c'est le matériel disponible dans l'armoire en question qui doit être utilisé. Les papiers saumon, qui ont un léger pouvoir <b>abrasif</b>, ne doivent servir qu'à nettoyer l'huile et non le pare-brise. Dans ce dernier cas, utiliser les lingettes blanches.</p>
<b>Intentions en approche</b>	Au premier contact ou en vent arrière penser à préciser le cas échéant qu'il s'agit d'un « toucher » ou d'un complet (voir, au plus tôt, une remise de gaz). Cela permet au contrôleur ou aux autres pilotes d'adapter les trajectoires et les vitesses.
<b>Approche / Remise de gaz</b>	<b>Approche stabilisée et prise de décision</b> : la C/L avant atterrissage est impérative (de mémoire). Finaliser la C/L avant atterrissage par : « <b>Décision : je poursuis l'atterrissage</b> » ou bien « <b>Décision : je remets les gaz</b> ».
<b>Clairance Atterrissage</b>	Il est rigoureusement rappelé que faute de clairance atterrissage incluant l'annonce du vent, le pilote doit remettre les gaz, procéder en sécurité, l'annoncer dès la fréquence disponible, et en aucun cas se poser <b>même si la piste est dégagée</b> , et même s'il estime la longueur de piste disponible suffisante !
<b>Recommandations tirées des Retours d'expérience de la FFA / BEA suite incidents / Accidents dont (récent à l'ACHS).</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>S'assurer au point d'attente avant décollage que le ou les réservoirs d'essence sont sur OUVERT / ON et sur BOTH pour tous les Cessna C172 et C182. !</b></li> <li>• <b>Givrage au roulage provoquant une perte de puissance en montée : Danger.</b></li> <li>• Décollage en IR ou de NUIT avec une batterie déchargée : Danger !</li> </ul> <p>Je vous recommande la lecture des Rapports REX de la FFA (et ceux du BEA), issus d'accidents ou incidents graves et des REX de l'ACHS visibles dans notre cahier.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="http://rexffa.fr/publicreport/index">http://rexffa.fr/publicreport/index</a></li> <li>• <a href="https://www.bea.aero/no_cache/les-etudes-de-securite/acces-aux-etudes/">https://www.bea.aero/no_cache/les-etudes-de-securite/acces-aux-etudes/</a></li> </ul>
<p><b>Pour mémoire SERA 2014</b></p> <p><b>Mise en vigueur de SERA Depuis Décembre 2014</b></p>	<p><b>Conséquences pour le VFR JOUR :</b>          Sous la surface 3000 ft AMSL, les conditions VMC sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Visibilité 1500 m si VI ≤ à 140 kts,</b></li> <li>- En vue du sol et hors des nuages</li> </ul> <p><b>VFR Spécial :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les conditions météo minimales sont celles mentionnées ci-dessus</li> <li>- <b>Pas de VFR spécial si plafond &lt; 600 ft</b> : par conséquent pas de « tours de piste basse hauteur » même avec instructeur à bord si cette condition n'est pas remplie.</li> </ul> <p><b>Conséquences pour le VFR de NUIT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plus de distinction entre vol local et vol de voyage.</li> <li>- <b>Conditions météo</b> : les mêmes conditions <b>VMC que de jour</b> ;</li> <li>- Hauteur : 1500 FT au-dessus de l'obstacle le + élevé dans un rayon de 8 km,</li> <li>- PLN 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. Il doit être déposé au moins 30 minutes avant le départ.</li> <li>- Notion de « <b>abords</b> » : on entend par là : les limites latérales d'un CTR 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.</li> </ul>



**ACHS** Maintien des Compétences. (Note Coatmeur)  
**Novembre 2023 V2**

Rédaction Michel Polacco Responsable Pédagogique

	<p><b>*le vol de nuit « aux abords de l'aérodrome » est autorisé dans la TMA du Bourget « avec un FPL Pontoise – Pontoise ». Cf. Carte VAC AD2 LFPT TXT 02 Maxi 2400 pieds. Se donner une marge !</b></p> <p><b>Itinéraires :</b> sont obligatoires si l'altitude prescrite est inférieure au niveau minimum fixé par la réglementation. Dans le cas contraire, les itinéraires ne sont que recommandés et un pilote peut alors demander une clairance pour voler hors itinéraire sous réserve qu'il respecte l'altitude minimale prescrite. <b>Important : plus de séparation entre VFR de nuit et IFR</b></p> <p><b>Plan de vol : préavis de 30 minutes. Sauf</b> pour les vols avec franchissement de frontière, (préavis 1 heure avant le départ).</p>
<p><b>Réglementation :</b></p> <p><b>NCO.OP.125</b></p> <p><b>Carburant</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Vol VFR de jour avec</b> décollage et atterrissage du même aérodrome et restant en vue de cet aérodrome : quantité suffisante pour le vol plus une Réserve Finale d'au moins 10 minutes de vol à puissance de croisière max à 1500 pieds au-dessus de la destination.</li><li>- <b>Autres vols de jour VFR :</b> quantité suffisante pour rejoindre sa destination plus une réserve d'au moins 30 minutes à vitesse d'attente à 1 500 ft au-dessus de la destination (en VFR de jour).</li><li>- <b>VFR de nuit :</b> quantité suffisante pour rejoindre sa destination plus une réserve d'au moins 45 minutes à vitesse d'attente à 1 500 ft au-dessus de la destination ou de l'aérodrome de dégagement de destination.</li></ul> <p>La quantité suffisante doit prendre en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- -les conditions météo,</li><li>- -les routes ATC prévues et les retards dans le trafic,</li><li>- -toute autre situation susceptible de retarder l'atterrissage ou augmenter la consommation de carburant/lubrifiant (<b>procédures, expérience perso, etc.</b>)</li></ul> <p style="text-align: center;"><b>Mais : Règle ACHS plus protectrice :</b></p> <p><b>Carburant :</b> selon règlement intérieur du club adopté lors de l'assemblée générale du 28/11/2015 :</p> <p><b>Pour tout vol</b> (restant en vue ou pas, tours de piste compris), prévoir à l'arrivée, la réserve finale minimum réglementaire (VFR et IFR) <b>plus</b> une <b>réserve « exploitant » ACHS de 20 minutes au régime de croisière normal.</b></p> <p>Exceptions possibles pour certains voyages en Piper J3. Se renseigner auprès d'un instructeur.</p>
<p><b>Carburant minimal et urgence carburant</b></p>	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Lorsque que votre carburant restant est devenu tel que vous ne pouvez plus atterrir sur un AD autre que votre destination, sans utiliser la Réserve Finale, signalez « <b>Minimum fuel</b> » ; S'il n'est pas certain que vous arriverez sur un site propice à l'atterrissage sans entamer la réserve finale. Ce message ne vous donne pas de priorité !</li><li>2) Lorsque que votre carburant restant « <b>ne permet plus de respecter la Réserve Finale</b> » pour atterrir signalez « <b>Mayday fuel</b> » : vous avez alors la priorité.</li></ol> <p>Seule la Réserve Finale telle que définie au NCO.OP.125 ci-dessus est prise en compte pour l'application de cette disposition. (<b>Pas les 20' de réserve club</b>).</p> <p><i>Compte tenu de la règle ACHS qui prévoit une majoration de 20 minutes en plus de la réserve finale, vous ne devriez pas vous trouver dans ces situations lors des arrivées sur Pontoise du fait, le jour, de la présence de terrains de secours à moins de 20 minutes de vol.</i></p>



Rédaction Michel Polacco Responsable Pédagogique

<p><b>Carnet de route :</b></p> <p><b>Fuel / Huile avitaillement et carnet de route</b></p> <p><b>VOIR MODELE FFA, validé par DGAC et GTA, (en version ACHS) en fin de note.</b></p>	<p>Notez les compléments <b>d'huile</b> avec la précision du « litrage » ajouté.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Après la pré-vol, noter l'évaluation au départ du niveau selon jauge.</li></ul> <p>Remplir la case <b>essence</b> sur la ligne de départ du vol (après avitaillement éventuel) :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Mettre le signe <b>+</b> et le « litrage » ajouté.</li><li>Et <b>Partiel</b> si réservoirs non pleins.</li><li>Mais <b>Full</b> si les réservoirs <b>principaux</b> sont tous réellement pleins et <b>Vérfié</b>.<ul style="list-style-type: none"><li>Sinon. <b>Barrer</b> la case essence si pas de rajout.</li></ul></li></ul> <p><b>Le compteur à ce moment-là est le compteur départ.</b></p> <table border="1" data-bbox="735 705 1177 902"><tr><td colspan="2">Complément</td><td colspan="2">Compteur</td></tr><tr><td colspan="2">Quantité</td><td colspan="2"></td></tr><tr><td>Essence</td><td>Huile</td><td>Départ</td><td>Arrivée</td></tr></table> <p>Pour mémoire, pas d'avitaillement des avions au retour des vols. Chaque pilote au départ effectue ses purges au parking, puis charge le carburant qui lui est nécessaire en fonction de son devis poids/centrage.</p>	Complément		Compteur		Quantité				Essence	Huile	Départ	Arrivée
Complément		Compteur											
Quantité													
Essence	Huile	Départ	Arrivée										
<p><b>Carnet De Route :</b></p> <p><b>VOIR MODELE FFA, validé par DGAC et GTA, (en version ACHS) en fin de note.</b></p>	<p>Colonne « <b>Nature du vol</b> » : Inscrire « <b>Privé</b> » ou « <b>instruction</b> » pour nos activités en club. En conséquence ne plus indiquer par exemple TDP, local, Nav, etc.</p> <p>Colonne « <b>Remarques</b> »</p> <ul style="list-style-type: none"><li>La mention « <b>RAS</b> » peut ne plus être inscrite en l'absence d'observations ou incidents à signaler.</li><li>Si vous devez par contre en faire, alors porter la mention : « <b>Attention Voir Cahier mécanique et avionique</b> » sur le carnet de route et détailler l'anomalie constatée sur ce cahier.</li><li>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.</li><li>Penser au cahier <b>REX</b> retour expérience et au <b>CRESAG</b> (ECCAIRS) si cela a donné lieu à un souci potentiel de sécurité.</li></ul> <p><b>Enregistrement des heures</b> sur le carnet de route.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>A l'ACHS, les heures sont enregistrées en <b>heure locale</b> sur le carnet de route.</li><li>Notez les heures de départ et arrivée.</li></ul>												
<p><b>Terrains non ouverts à la CAP :</b></p> <p>(Usage restreint ou privés. Pistes ULM, Alti-surfaces ou Altiports).</p>	<p>Les pilotes du club <b>ne sont pas autorisés d'office</b> à utiliser les terrains non ouverts à la CAP. (Usage restreint, Privés, ULM, Altiports et Alti-surfaces).</p> <p>Il faut obtenir l'accord des dirigeants du club, qui s'assurent d'une part de la conformité des <b>assurances souscrites</b>, des <b>autorisations</b> et des <b>qualifications</b>, et d'autre part évaluent les <b>risques</b> éventuels pour l'état de nos avions.</p> <p>Les conditions <b>météorologiques</b> comptent parmi les facteurs de décision.</p> <p>Les autorisations accordées ne sont pas systématiquement renouvelables ou définitives.</p>												





**ACHS** Maintien des Compétences. (Note Coatmeur)  
**Novembre 2023 V2**

Rédaction Michel Polacco Responsable Pédagogique

<b>NOTAMS</b>	<p>Donc, pensez bien à joindre le Président, le Chef Pilote ou son adjoint en cas de besoin. De préférence par mail.</p> <p><b>Pensez également aux NOTAMS très récents.</b> Certains terrains sont interdits d'accès depuis quelques heures et pour quelques heures (Pontoise, Lille) et du coup, infractions si pas au courant !</p>
<b>VOL en Montagne.</b>	<p>La réglementation concernant la formation au vol en montagne et particulièrement à l'atterrissage sur les altiports évolue.</p> <p>Nous envisageons au club de qualifier (s'ils ne sont pas déjà FI Montagne) certains de nos instructeurs FI à la formation (<i>pas la délivrance d'autorisations</i>) pour faciliter l'accès de nos membres à la montagne.</p> <p>Merci de nous faire connaître votre intérêt sur ce sujet. Notre ATO n'est pas encore à ce jour habilité pour ces formations.</p>
<b>Avitaillement avec passagers à bord.</b>	<p>Pas de passer à bord durant l'avitaillement en essence AVGAS ou autre carburant volatile.</p> <p><b>Règlement intérieur ACHS : Interdiction de fumer à bord des aéronefs ainsi que sur les aires de trafic.</b></p>
<b>Information des passagers.</b> <b>Objets non attachés</b>	<p>Lors de transport de passagers vous devez au préalable leur faire un briefing sur les équipements et procédures d'urgence :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Rappeler les consignes de sécurité,</li><li>• Vous prévenir s'ils aperçoivent un autre aéronef à proximité.</li><li>• Ne pas gêner les échanges radios.</li><li>• Pour le passager occupant une place avant, replier les jambes de façon à <b>ne pas toucher le palonnier</b> et <b>ne jamais se saisir des commandes de vol.</b></li><li>• Attention aux objets non attachés susceptibles de bloquer le palonnier en tombant sur le plancher de l'avion.</li></ul>
<b>Changement du NR AZUR</b>  Destiné à l'activation et la clôture des <b>Plans de Vols</b> (Ex 0810 IFR VFR)	<p>Le Numéro est désormais le <b>01 56 301 301</b></p> <p>Ce numéro permet de :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Déposer, modifier, clôturer ou obtenir toute information sur un plan de vol.</li><li>- Obtenir des informations aéronautiques.</li><li>- <b>Obtenir des informations concernant l'activité du Réseau Très Basse Altitude Défense (RTBA)</b></li></ul> <p>Ce numéro achemine automatiquement l'appel vers le correspondant adéquat.</p>
<b>Numéro de téléphone dédié aux urgences aéronautiques :</b>  <b>Alerte du RCC LYON.</b>	<p>Si vous êtes victime ou témoin d'un accident aérien, Si vous avez des doutes sur un danger pour vous ou d'autres personnes ou avions :</p> <p><b>Si activation par erreur de la balise de détresse,</b> <b>Appelez-le : 191</b></p> <p>Ce numéro aboutit au <b>RCC LYON Mont Verdun</b> (militaire) qui recueille toutes les informations, déclenche si nécessaire le service d'alerte et met en œuvre les moyens de recherches et sauvetage. Ou de sûreté s'il y a lieu !</p> <p>Attention, il y a entre 500 à 600 déclenchements intempestifs de balises de détresse par an qui perturbent fortement les services de secours. Soyez très vigilants.</p>



**ACHS** Maintien des Compétences. (Note Coatmeur)  
**Novembre 2023 V2**

Rédaction Michel Polacco Responsable Pédagogique

<p><b>Pénétration involontaire dans une zone interdite :</b> <b>RAPPEL</b></p>	<p>Si vous vous rendez compte que vous avez pénétré involontairement dans une zone interdite, dès que possible appelez-le : <b>0 800 397 375</b> Pour expliquer les circonstances qui vous ont amené à commettre cette erreur ou infraction. Ce geste peut limiter les conséquences de l'alerte. Et éventuellement arrêter la procédure !</p> <p><b>En 2023 nous avons eu à faire face à plus d'une dizaine d'infractions commises par des pilotes de notre ATO, avec des avions du club. En VFR comme en IFR !</b> Hors le fait que c'est dangereux pour tous, c'est déplorable pour notre réputation. Cela représente également une énorme charge de travail de débriefing, d'évaluations, de notes diverses et de documents à établir et à diffuser aux autorités et à la FFA. <b>La préparation des vols est une tâche MAJEURE.</b> De plus en plus, car l'Espace Aérien est de plus en plus complexe. <b>Préparation des vols, utilisation des cartes et des outils d'aide à la navigation sont donc impératifs.</b></p>
<p><b>Réchauffage Carburateur :</b></p>	<p><b>Ne pas oublier le réchauffage carburateur 20 secondes avant réduction (et 1 minute l'hiver par temps humide et froid ou givrant).</b> <b>Mais, si T° supérieure à 25° C°</b> à la belle saison, avec temps sec, ne pas l'utiliser, au risque d'étouffer le moteur.</p>
<p><b>PERTE PUISSANCE AU DECOLLAGE</b></p>	<p>Attention : perte puissance au décollage, parfois transitoire, ou partiellement transitoire = RESPECTEZ les règles enseignées :</p> <p><b>Car faire demi-tour en tour en vol, c'est risquer de perdre le contrôle...</b></p> <p><b>Statistiquement : beaucoup plus dangereux que la panne réelle et fait bien plus de victimes. Voir avec votre instructeur le doc DSAC présenté à l'AG du club.</b></p>
<p><b>PONTOISE LFPT :</b></p> <p><b>Appel des secours en dehors des HOR ATC de Pontoise</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• En cas d'accident, que vous soyez témoin ou vous-même à bord d'un aéronef en difficulté, <b>appelez prioritairement</b> les secours par message sur la fréquence <b>TWR de Pontoise en auto-information (121.200)</b> Les pompiers de LFPT écoutent la fréquence même hors horaires ATS.</li><li>• Et doublez immédiatement sur la fréquence <b>APPROCHE Bourget soit 118.800.</b></li><li>• Vous pouvez ensuite, en utilisant votre téléphone portable, appeler les services des pompiers 118, police, <b>112</b>, etc. ou le <b>191</b>, et appeler le club au <b>01 34 41 77 00</b> qui, si du personnel ou des membres sont présents, transmettra aux organismes compétents.</li><li>• <b>Noter l'évènement</b> sur le cahier accidents incidents REC du club au secrétariat. Un <b>CRESAG (ECCAIRS)</b> est probablement nécessaire.</li></ul>
<p><b>LFPT Piste 30</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Atterrissages piste 30</b> : Envisager de dégager à la première bretelle disponible après le croisement de piste pour faciliter le trafic.</li><li>• Le demi-tour n'est possible que sur <b>instruction</b> du contrôle.</li></ul>



**ACHS Maintien des Compétences. (Note Coatmeur)**  
**Novembre 2023 V2**

Rédaction Michel Polacco Responsable Pédagogique

**CARTES BP**

Nos avions disposent désormais de cartes BP. Elles sont destinées à permettre l'avitaillement sur les terrains ne possédant pas de pompes TOTAL, qui est notre fournisseur prioritaire.  
 N'hésitez pas à les utiliser sur les terrains dont le service avitaillement est assuré par BP.

**ALERTE JO 2024 Paris**

Nous avons reçu un document de la DGAC/DSAC qui annonce d'importantes mesures de sûreté à l'occasion des Jeux Olympiques (et paralympiques) de Paris (JOP). Cet été.  
 Plusieurs SUP AIP seront publiés dès le printemps.  
**A certaines heures une zone de 80 NM autour de Paris (Cérémonie d'ouverture des JOP) sera interdite ou réglementée.**

L'activité aérienne sera planifiée quotidiennement ! L'évaluation des menaces sera la base des mesures imposées.  
 Les aéronefs ne disposant pas de radio et de transpondeur seront exclus des ZIT et ZRT.

Toussus-le-Noble et Saint-Cyr l'école seront particulièrement affectés.

**Préparez-vous à vous informer ; Ce sera rigoureux. Nous vous tiendrons au courant.**

**BIEN REMPLIR LE CARNET DE ROUTE**

FFA dgac

Le nom de famille en toutes lettres du pilote et celui de l'instructeur si ce dernier est présent dans l'appareil en qualité de FI ou FE. Ne rien ajouter (pas d'abréviation « CDB » par exemple).

P : Pilote  
 EP/FI : Elève pilote + Instructeur  
 EP/FE : Test en vol d'un élève  
 P/FI : Pilote breveté + Instructeur  
 P/FE : Pilote breveté + Examineur

Date du vol sous forme numérique.

Indiquer le code OACI de l'aérodrome de départ et celui de l'aérodrome d'arrivée.

Indiquer le temps de vol : l'enregistrement en Mac/bloc sans mention contraire explicite du constructeur. L'indiquer en heures - minutes.

Piloté par Instructeur

Remplir les compléments nominaux

Le vol s'est déroulé sans problème :  
 - Si avion EASA : on inscrit un trait.  
 - Si avion sous régime de l'autorité nationale (CNRA, CNRAC, CNSK, etc.) : on inscrit « RAS ».  
 Un événement est constaté : décrire l'événement. A l'issue, cette case devra également contenir des informations qui indiquent les actions prises pour traiter l'événement (maintenance, utilisation de la LME\* rattachée à l'avion).  
 En fonction des anomalies constatées, le LME peut éventuellement permettre un nouveau vol (rejoindre sa base pour y être réparé ou rallier l'aérodrome sur lequel est installé l'atelier de maintenance). La LME est structurée en chapitres ATA (21 - Avion 22 - Communications, 25 - Equipements et accessoires, 28 - Protection des etc.).  
 Si elle existe, la LME est obligatoire à bord de l'avion (NCO GEN 139).  
 Par exemple, si dans le cas présent, une LME qui couvre l'anticoollision existe pour l'aéronef considéré, alors il conviendra d'ajouter dans la case, avant le prochain vol, « Couvert par LME Rom 33-40-1, voir LME pour limitations associées (le cas échéant) ».  
 En l'absence d'ajout, mettre un trait.

La signature est obligatoire et abasée que toutes les informations précisées sur le carnet de route sont vérifiées.

Réserver aux devoirs et autres aéronautiques.

DATE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	COMPLÉMENT QUANTITÉ	COMPTEUR	INCIDENTS - OBSERVATIONS EVENTUELLES	REMARQUES
DATE	DEPART	ARRIVEE	DEPART	ARRIVEE	HEURE DE VOL	HEURE DU VOL	TYPE	QUANTITÉ	COMPTEUR	INCIDENTS - OBSERVATIONS EVENTUELLES	REMARQUES	REMARQUES	
12/01/2023	Dapest	P	LFOX	LFOX	10h45	11h38	0h52	Privé	25L PC + L	00000	00000	Anticoollision corollaire défaittant à l'issue du vol	

\*LME - Liste Minimum d'Equipement  
 L'omission de la tenue du carnet de route expose à une contravention de 5ème catégorie pouvant aller jusqu'à 1500€ d'amende et 3 000€ en cas de récidive