



ACHS Maintien des Compétences. (Note Coatmeur Polacco)
Novembre 2024 V4

Rédaction Michel Polacco Chef Pilote Responsable Pédagogique
MAINTIEN DES COMPÉTENCES / RAFFRAICHISSEMENT 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 et par notre ATO.

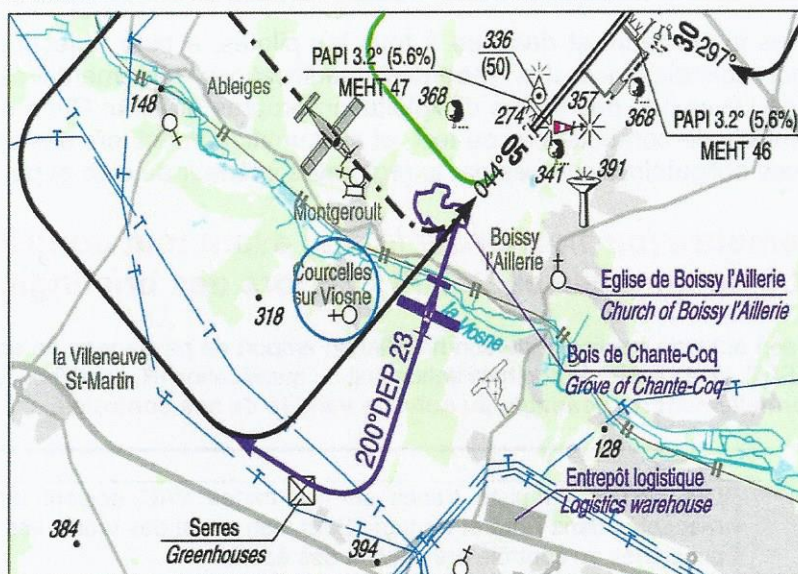
**A remettre (ou montrer sur le site) avant tout contrôle
et à commenter par les FI / FE lors des briefings.**

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.**

RESPECT Des Riverains de Pontoise : A Toussus aussi !	Les circuits de piste tracés sur les cartes 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. 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. A Pontoise, surveiller particulièrement les villages d'Us, Ableiges, Frémécourt et Corneilles, Courcelles sur Viosne et Boissy l'Aillerie. Voir ci-dessous les consignes expérimentales de décollage à LFPT piste 23. Nouveau Sup Aip 2024/06 avec précisions. La Carte Pédagogique affichée au club est téléchargeable sur le site club. 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 ! Encore un cas le 7 mai à 12h30 qui a fait interrompre un tournage pour France TV. Nous vous recommandons de charger le Guide LFPN : Mesures environnementales : https://www.ecologie.gouv.fr/aeroports-restrictions-environnementales et https://entrevoisins.groupeadp.fr/toussus-le-noble/
Procédure prolongée en 2025 Piste 23 à LFPT Décollage / remise des gaz. Expérimentale.	Suite à décision de la CCE (<i>Commission Consultative de l'Environnement</i>) publication du SUP AIP 206/24 : <i>Poursuite</i> de l'expérimentation d'altération de cap au décollage piste 23 à PONTOISE. En vigueur : Du 31 octobre 2024 au 30 octobre 2025. Cette expérimentation consiste en une altération de cap au décollage des vols à vue piste 23 à PONTOISE pour éviter le survol du village de Courcelles sur-Viosne. • Les pilotes VFR au décollage de la piste 23 doivent effectuer un virage de 24° à gauche au passage de la verticale du bosquet du « Bois de Chante-Coq » matérialisé par l'église de Boissy l'Aillerie sur le travers gauche. • Au bosquet, prendre une RM 200°. • Puis, au travers de l'entrepôt logistique (à gauche), virer à droite pour rejoindre le circuit publié vent traversier. En vol de nuit : • Au décollage piste 23, prendre une RM 200° à 0.5 NM après avoir franchi l'extrémité de la piste. • Au travers gauche de la route départementale D14, virer à droite pour rejoindre le circuit publié vent traversier. Voir carte jointe :



Rédaction Michel Polacco Chef Pilote Responsable Pédagogique



TMA Bourget

Approche à Pontoise par le Bourget.

La **TMA de Pontoise** est devenue **TMA le Bourget**. 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 **TMA Le Bourget** est active H24 et 7/7 (sauf exception !).

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.

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.

NOTAMS PONTOISE (hors services ATS)

L'écoute de l'ATIS est obligatoire juste avant d'entreprendre le message radio de contact, c'est-à-dire à bord avant roulage ou demande de Mise en route (IR), soit en vol avant pénétration dans la zone du terrain de destination possédant un ATIS.

Mais désormais recommandation :

En **absence d'ATS à Pontoise**, il n'y a pas d'ATIS. Donc pas d'infos. Nous recommandons de **téléphoner** depuis l'avion, avant mise en route, à **l'ATIS du Bourget (01.48.62.43.92)**, pour savoir s'il y a des consignes TMA qui nous concernent. Et de consulter les Metars et Tafs de Pontoise ET du Bourget **avant mise en route**.

Nous avons sollicité l'autorité pour que les mesures **majeures** concernant l'aérodrome de Pontoise soient enregistrées sur l'ATIS Bourget. Sans effet jusqu'ici. Risque pénétration de pistes fermées par NOTAM à Pontoise, que nos pilotes n'ont pas consultés à temps !

Donc Attention : Hors ATC, départ de Pontoise, même pour tours de piste : consultez les NOTAMS au départ.

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.

Clôture plan de vols IFR obligatoirement au sol auprès du BTIV 01.56.301.301.



Rédaction Michel Polacco Chef Pilote Responsable Pédagogique

Disparition des VOR et ILS de PON Prise en main GPS et tablettes.	L'ILS de PON est arrêté définitivement. Le VOR va suivre le 1^{er} octobre 2026. Presque demain ! Comme la plupart des aides radio en Europe ! Ne subsistent donc que les aides navigation et approche GPS et GNSS en VFR comme en IFR. Il faut dès à présent s'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. 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. Soyez intéressés. Les avions VFR du club sont progressivement équipés d'instruments de navigation numériques avec GPS et afficheurs PFD/ADI et MFD/HSI. (Déjà 7 + les IFR). Il faut effectuer une FORMATION de familiarisation obligatoire.
NOUVEAUX COCKPITS NOUVEAUX INSTRUMENTS	
Nouvelles Checklists / DoLists pour tous les C150/152/172 VFR du club	Au fur et à mesure de la transformation des avions VFR du club, pour commencer les Cessna, nous refaisons TOUTES les Check-Lists de ces avions selon un nouveau standard. Plus complètes, cohérentes et adaptées à un bon usage des nouveaux instruments. (Cela s'accompagne de la modification des LEM : Listes d'Emport Minimal, et des fiches de pesée). Ces « check » sont désormais des LIVRETS, comme pour les 6 avions IFR. Les Check-Lists reprennent l'essentiel de celles auxquelles vous êtes habitués, complétées des éléments concernant les GPS G175 (sans com/nav) et les afficheurs PFD/ADI et MFD/HSI - G5. (Voir aussi Diaporama fait par Corté sur les G5/G175 qui est remarquablement bien fait (sur les ordis du club). A la demande de la DSAC nous y ajoutons les pages « URGENCES » du manuel de vol. Le rythme de sortie des avions prévu est de deux biplaces pour un quadriplace. Au fil du rétrofit ils changent de dénomination dans le système informatique. Par exemple : « F-GRDR (C150) » devient « F-GRDR (C150-EFIS) » de façon à ce qu'un pilote non-lâché ou non-habilité variante EFIS G175/G5 ne puisse le réserver. L'usage de ces avions implique réglementairement une « formation aux différences » -Pour les pilotes exclusivement de C152/152/172 : lâcher standard • Cours théorique en salle, (système, LEM, Pesée). • Puis premier cours en cabine suivi d'un premier vol en double commande. • A une seconde date, deuxième cours, puis contrôle en vol du bon usage des instruments. • Si le résultat est jugé probant de part et d'autre, lâcher confirmé par apposition sur le carnet de vol d'une « Variante EFIS G175/G5 » par l'instructeur. • Sinon, poursuite du training jusqu'à résultat satisfaisant. -Les pilotes de C182, non utilisateurs des FR172 Rocket et 172 RG, (Equipés de G630 et de G5) doivent effectuer le lâcher standard G5/ G175. -Les pilotes FR172 et 172RG effectuent une refreshing course adaptée selon le FI : en particulier formation aux conditions de panne électrique partielle ou totale sensibilisation sur le Check batteries secours des instruments, etc.



ACHS Maintien des Compétences. (Note Coatmeur Polacco)
Novembre 2024 V4

Rédaction Michel Polacco Chef Pilote Responsable Pédagogique

	-Les pilotes qui n'utilisent les FR172 Rocket et 172 RG, qu'en analogique (sans variante EFIS) effectuent la formation standard. 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 : - Nouvelles Radios Com/Nav, les Indicateurs VOR/ILS, les Transpondeurs, les Afficheurs G5, les GPS G175. Ces documents sont donc relativement longs ou copieux. A bien lire pour s'en imprégner. Les Check-Lists sont consultables au club et sur le site. (Attention fréquentes modifications en cours. Utiliser pour voler celles qui sont DANS les avions. - Disponibles dans chaque avion équipé. - Également et gratuitement rendues disponibles en PDF sur le site des membres de l'ACHS. - Puis disponible à la vente au club. Au prix des copies/livrets. Dès que finalisées.
SOFIA BRIEFING	Le système SOFIA BRIEFING de préparation de vol en fournissant notamment les VAC, les SUP AIP, les NOTAMS, etc. SOFIA BRIEFING assure également le dépôt des Plans de vols, la METEO, et l'INFO de type SUP AIP et AIC. Téléchargeable pour IOS et Android.
	Guide Météo Aviation 2024 Une nouvelle édition est publiée par météo France. Accessible en téléchargement gratuit sur : https://aviation.meteo.fr/accueil.php#debut_page puis colonne de gauche GUIDE.
Mécanique surchargée. Mécaniciens en sous-effectifs. Soucis pour maintenir toute la flotte envol.	Attention de respecter les potentiels ! Ne pas oublier de vérifier les potentiels avant de partir en vol. Les pilotes doivent consulter les étiquettes collées sur les carnets de route. Peu le font. D'où des dépassements de butées, rares, mais déplorables. Les tolérances ... ont des limites qui doivent être respectées. Consulter impérativement les potentiels disponibles en s'inscrivant ou en consultant le carnet de route avant TOUT VOL. (Car le système actuel ne bloque ni la réservation ni l'ouverture du vol. On peut aussi consulter les prévisionnels (disponibles en cliquant sur chaque avion, dans l'espace membre).
A/A Petits terrains Fréquence ULM	Il existe désormais une fréquence « terrains ULM » : 125.335. Soyez vigilants.
SGS	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. C'est la « culture juste ».



Rédaction Michel Polacco Chef Pilote Responsable Pédagogique

INCIDENTS NOTIFICATION ANALYSE ET SUIVI. RÈGLEMENT (UE) 376/2014.	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. 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 aux responsables du club, puis transmis sous 72 heures par le club à la DSAC (Athis Mons et Lille). En conséquence tout événement doit nous être signalé dans les meilleurs délais, et doit faire l'objet d'un Compte Rendu au Responsable Pédagogique, avec copie à Eric Trochain, adjoint, Aurélie Attard et Françoise Adnet afin de rédiger et transmettre des Compte Rendus d'Évènement de Sécurité Aviation Générale (CRESAG – ECCAIRS 2). Fournir vos comptes rendus par mail. La saisie, complexe, est finalisée, après analyse, voire corrections, par le responsable SGS et Françoise. Vos comptes rendus doivent être Complets et Circonstanciés. LE PARTAGE DE L'EXPÉRIENCE EST ESSENTIEL POUR LA SÉCURITÉ DES VOLS.
VFR Nuit Vols VFR et IFR si pas ATC à Pontoise.	Attention certains Cessna 150/152 (non transformés GPS/G5) 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). 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 ! Suite modifications horaires ATC : VFR de nuit (et IFR) : une fois posé, il ne faut pas oublier de clôturer les plans de vol par téléphone si nécessaire Numéro : 01 56 301 301). Ne pas oublier de noter un numéro de téléphone où vous êtes joignable sur les plans de vols.
CESSNA 150 Long Range ou Short Range /	Attention au départ de bien choisir un avion avec réservoirs Long Range ou Standard Question pour vous de centrage et poids. ET ... Au retour le pilote suivant peut être pénalisé si l'avion est encore fortement chargé en carburant. ➤ C 150 standard : Contenance 85 litres utilisables réserves minimum 18 litres. (Avitaillement 67 litres au retour maxi). ➤ C 150 Long Range (AY, XG, XT, QP) countenance : 132 litres utilisables (avitaillement 114 litres au retour maxi). Les Cessna C152 sont tous Long Range.
RETOURS VFR TARDIFS :	Ne pas anticiper des retards est une faute. 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. Plusieurs incidents cette année. Une panne de Beacon (voir LME) interdit le vol dans cette tranche horaire, le matin comme le soir. Donc soyez vigilants.



ACHS Maintien des Compétences. (Note Coatmeur Polacco)
Novembre 2024 V4

Rédaction Michel Polacco Chef Pilote Responsable Pédagogique

HUILE ENTONNOIRS CHIFFONS	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, à l'exception des lingettes et du produit lave vitres. Après usage papiers et lingettes doivent être placés dans les poubelles à proximité des avions sur le parking ou le hangar. A Pontoise c'est le matériel disponible dans l'armoire en question qui doit être utilisé. Les papiers saumon, qui ont un léger pouvoir abrasif, ne doivent servir qu'à nettoyer l'huile et non le pare-brise. Dans ce dernier cas, utiliser les lingettes blanches.
Intentions en approche	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 leurs trajectoires et vitesses.
Phraséologie Décollage / Atterrissage	Le manuel de phraséologie à l'usage de la Circulation Aérienne Générale du 15 avril 2023 CONFIRME certaines obligations : Décollage : Le pilote ne répète pas « autorisé au décollage » mais collationne « je décolle piste XXX ». Atterrissage : Le pilote ne répète pas « autorisé à l'atterrissage » mais collationne « j'atterris, ou je touche, piste XXX ». <i>Bien perdre les anciennes habitudes !</i>
Recommandations tirées des Retours d'expérience de la FFA / BEA Suite incidents / Accidents dont (à l'ACHS).	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. ! Givrage au roulage provoquant une perte de puissance en montée : Danger. (Usage parcimonieux avec réchauffage carbu au sol, attention taxiways sales !) Décollage en IR ou de NUIT avec une batterie peu chargée : Danger ! 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. • http://rexffa.fr/publicreport/index • https://www.bea.aero/no_cache/les-etudes-de-securite/acces-aux-etudes/
Pilotes Montagne : Nouvelle validité des qualifications	Pilotes titulaires d'une qualification Montagne Roue ou Ski, elle est depuis quelques années indiquée avec sa limite de validité sur votre licence. Désormais vous aurez toujours à justifier d'une expérience mais en user, mais la qualification redevient, sous cette condition une QT permanente. Il faut donc pendant la période transitoire demander au bureau des licences de vous émettre une nouvelle licence conforme avec vos QT sans limite.
	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 « Minimum fuel » ; S'il n'est pas certain que vous arriverez sur un site



ACHS Maintien des Compétences. (Note Coatmeur Polacco)
Novembre 2024 V4

Rédaction Michel Polacco Chef Pilote Responsable Pédagogique

Carburant minimal et urgence carburant	propice à l'atterrissage sans entamer la réserve finale. Ce message ne vous donne pas de priorité ! 2) Lorsque que votre carburant restant « ne permet plus de respecter la Réserve Finale » pour atterrir signalez « Mayday fuel » : vous avez alors la priorité. Seule la Réserve Finale telle que définie au NCO.OP.125 ci-dessus est prise en compte pour l'application de cette disposition. <i>(Pas les 20' de réserve club).</i> <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>
Terrains non ouverts à la CAP : (Usage restreint ou privés. Pistes ULM, Alti-surfaces ou Altiports). NOTAMS	Les pilotes du club ne sont pas autorisés d'office à utiliser les terrains non ouverts à la CAP. (Ni Usage restreint, Privés, ULM, Altiports et Alti-surfaces). Les autorisations accordées ne sont pas systématiquement renouvelables ou définitives. Pensez bien à joindre le Chef Pilote ou son adjoint, voire le Président, en cas de besoin. De préférence par mail. Téléphone si urgent. Pensez également aux NOTAMS très récents. Certains terrains sont interdits d'accès depuis quelques heures et pour quelques heures (Pontoise, Lille) et du coup, infractions si pas au courant !
Changement du NR AZUR Destiné à l'activation et la clôture des Plans de Vols (Ex 0810 IFR VFR)	Le Numéro est désormais le 01 56 301 301 ou 01.56.30.13.01. Ce numéro permet de : - Déposer, modifier, clôturer (hors horaires ATS) ou obtenir toute information sur un plan de vol. - Obtenir des informations aéronautiques. - Obtenir des informations concernant l'activité du Réseau Très Basse Altitude Défense (RTBA) Ce numéro achemine automatiquement l'appel vers le correspondant adéquat.
Numéro de téléphone dédié aux urgences aéronautiques : Alerte du RCC LYON.	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 : Si activation par erreur de la balise de détresse (600 alertes / an !), Appelez-le : 191 Ce numéro aboutit au RCC LYON Mont Verdun (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 !) 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.



ACHS Maintien des Compétences. (Note Coatmeur Polacco)
Novembre 2024 V4

Rédaction Michel Polacco Chef Pilote Responsable Pédagogique

Pénétration involontaire dans une zone interdite : RAPPEL	Si vous vous rendez compte que vous avez pénétré involontairement dans une zone interdite, dès que possible appelez-le : 0 800 397 375 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 ! En 2023 puis 2024 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 ! 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. La préparation des vols est une tâche MAJEURE. De plus en plus, car l'Espace Aérien est de plus en plus complexe. Préparation des vols, utilisation des cartes et des outils d'aide à la navigation sont donc impératifs.
LFPN Toussus-le-Noble : Attention vols avions classés CALYPSO D. Ref : 3D84SV1U7PV.	Consultez le REX FFA : Tours de Piste effectués un samedi avec avion classé CALIPSO D. Cette infraction aux consignes environnementales de la carte VAC est passible de 1500€ d'amende (ACNUSA) et d'une suspension de licence (DSAC). Pilotes. Soyez vigilants. Attention. Une étude CALYPSO est en cours pour Pontoise. Avec des contraintes à la clé....
Réchauffage Carburateur :	Ne pas oublier le réchauffage carburateur 20 secondes avant réduction (et 1 minute l'hiver par temps humide et froid ou givrant). Mais, si T° supérieure à 25° C° à la belle saison, avec temps sec, ne pas l'utiliser, au risque d'étouffer le moteur.
PERTE PUISSANCE AU DECOLLAGE	Attention : perte puissance au décollage, parfois transitoire, ou partiellement transitoire = RESPECTEZ les règles enseignées : Faire demi-tour en vol, c'est risquer de perdre le contrôle... Il est préférable d'assimiler la perte de puissance partielle à une perte de puissance totale. Donc assiette à piquer et zone secteur avant en évitant les obstacles majeurs. 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.
PONTOISE LFPT : Appel des secours en dehors des HOR ATC de Pontoise	• En cas d'accident, que vous soyez témoin ou vous-même à bord d'un aéronef en difficulté, appelez prioritairement les secours par message sur la fréquence TWR de Pontoise en auto-information (121.200) Les pompiers de LFPT écoutent la fréquence même hors horaires ATS. • Et doublez immédiatement sur la fréquence APPROCHE Bourget soit 118.800. • Vous pouvez ensuite, en utilisant votre téléphone portable, appeler les services des pompiers 118, police, 112, etc. ou le 191, et appeler le club



ACHS Maintien des Compétences. (Note Coatmeur Polacco)
Novembre 2024 V4

Rédaction Michel Polacco Chef Pilote Responsable Pédagogique

	au 01 34 41 77 00 qui, si du personnel ou des membres sont présents, transmettra aux organismes compétents. • Noter l'évènement sur le cahier accidents incidents REC du club au secrétariat. Un ECCAIRS 2 (<i>European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems - ex-CRESAG</i>) est probablement nécessaire.
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.
RAPPEL : REGLES D'INTEGRATION DANS LE CIRCUIT D'AERODROME HORS SERVICE ATS à LFPT	<i>La période critique est passée, toutefois il arrive encore que Pontoise soit en auto-information, notamment à l'heure du repas le WE. Donc pour rappel : (Arrêté de juillet 2019 : https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038864224)</i> « ...le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol évalue les paramètres : - à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation 'd'aérodrome, en procédant à l'examen de l'aérodrome. Cet examen doit notamment porter sur l'aire à signaux, la manche à air, l'état de la surface de l'aire de manœuvre afin de déterminer la piste ou l'aire d'atterrissage à utiliser (...). L'examen à l'arrivée est effectué, sauf impossibilité, à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome. Note : Un pilote commandant de bord en VFR peut se dispenser de l'examen de l'aérodrome à l'arrivée : - lorsqu'il a pris connaissance de la piste en service en exploitant les messages d'auto-information transmis par les aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome - lorsqu'il a déjà connaissance du vent et des signaux pouvant être disposés sur l'aire à signaux et sur l'aire de manœuvre. Il s'intègre dans le circuit d'aérodrome en fonction des autres aéronefs qui évoluent dans ce circuit (...) en début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité de passage. ». Compte-tenu de la complexité des circuits à Pontoise (villages environnant et densité de trafic), qu'il soit initialement passé par la verticale-terrain ou pas, le pilote doit manœuvrer de façon à se ménager un tronçon rectiligne suffisamment long en étant stabilisé au cap et à l'altitude de la branche vent-arrière avant de l'intégrer. Les intégrations par virage plus ou moins serrés en début voire en milieu ou en fin de vent-arrière (trop souvent observés) sont à proscrire car elles ne permettent pas d'observer une séparation visuelle optimum avec les autres aéronefs déjà engagés dans le circuit. Les intégrations en base (semi-directe) ou en longue finale (directe) sont interdites. De plus, bien que non prévu par la réglementation, il est recommandé aux pilotes en tour de piste de faire un message radio en vent traversier afin d'alerter les éventuels trafics sur le point de s'intégrer en vent-arrière.
En Vrac : C'est arrivé chez nous ces derniers mois !	
✂ Plusieurs cas de retour à destinations avec des réserves de carburant insuffisantes ou inexistantes.... ✂ Attentions aux robinets de carburant sur les avions, C172 en particulier : s'assurer que le robinet est BIEN positionné. Ça évite des atterrissages en campagne avec essence à bord !	



Rédaction Michel Polacco Chef Pilote Responsable Pédagogique

- ✖ Plusieurs pénétrations dans des zones P par des avions du club. De Classe A en région parisienne. De survols de villes ou villages interdits ou à basse altitude. Les conséquences peuvent être douloureuses ! La réputation du club en souffre.
- ✖ Plusieurs cas de « panne radio » suite à des casques ou micros mal branchés Un pilote agit et vérifie son action... Cela évite bien des soucis.
- ✖ Un cas de panne électrique totale très pénalisant sur les avions EFIS exclusivement. (Perte du GPS, de la centrale de Cap, des radios, etc... La présence d'une tablette à bord est un facteur supplémentaire de sécurité.
- ✖ Roulez bien sur les axes des pistes et des taxiways. De braves gens les ont peints pour votre service. Passer sur l'herbe dans un virage peut causer des dégâts, et même en ligne droite !
- ✖ Un câble de réchauffage carbu qui se rompt, cela peut arriver. Tiré, cela diminue la puissance du moteur. Agir avec sagesse et sans inquiétude. Poussé, se méfier du givrage et adapter sa puissance, donc sa vitesse....
- ✖ Vol de nuit : s'assurer que le ou les terrains de déroutement sont bien ouverts la nuit !



Rédaction Michel Polacco Chef Pilote Responsable Pédagogique

FFA + **BIEN CONNAITRE ET COMPRENDRE L'ENVIRONNEMENT RÉGLEMENTAIRE DE L'AÉRODROME AVANT DE VOLER**
Fédération Française Aéronautique

CHECK-LIST
Environnement de l'aérodrome

- ✓ Consulter la règle pratique FFA «**Préparer son vol**» qui est régulièrement mise à jour et diffusée sur les canaux d'information fédéraux.
- ✓ Prendre connaissance des consignes d'aérodrome :
 - **Cartes VAC**
 - **Fiches ICARUS*** (Commission sécurité de la FFA)
 - **Chartes de respect mutuel**
- ✓ **Bien intégrer l'environnement** réglementaire de l'aérodrome lors de la préparation du vol, et rester attentifs aux mises à jour régulières de ces informations.
- ✓ Consulter et comprendre toutes les :
 - **Informations,**
 - **Instructions,**
 - **Restrictions,**
 - **Procédures locales spécifiques,**
 - en particulier celles relatives aux nuisances sonores**

J'ai bien vérifié les NOTAM et les Sup AIP et j'ai bien intégré les consignes locales de la carte VAC : prêt pour un vol respectueux de la sécurité et de l'environnement.

*ICARUS : Informations Complémentaires d'Aérodrome Utiles à la Sécurité
Documents à retrouver et télécharger dans l'espace SMILE Documents sur www.ffa-aero.fr

N'enfreignez pas les règles de limitation des nuisances sonores par négligence !
Consultez bien vos documents aéronautiques avant tout vol.

Affiche réalisée en partenariat avec  