

L'Air du Beauvaisis



Aéroclub

du Beauvaisis

03 44 06 22 73

acbeauvaisis@live.fr



Adieu 2013, bonjour 2014.

Il faut bien avouer que l'année écoulée a été fortement marquée par la grisaille météorologique et un pessimisme ambiant que nos dirigeants politiques relayés par les médias habituels n'ont guère contribué à dissiper.

Alors, espérons que 2014 nous ramènera une bonne grosse dose d'optimisme capable de nous faire oublier nos préoccupations et soucis du quotidien. En ce qui nous concerne, nous autres pilotes, nous ne pouvons que souhaiter une météo parfaite, ce qui ne semble malheureusement pas encore être le cas. Sachons alors profiter de ces journées pluvieuses pour préparer nos premiers vols de l'année et les navigations qui s'en suivront avec les beaux jours enfin revenus.

Je vous souhaite une année aéronautique belle, heureuse et intense,.

Bonne année à tous et bons vols.

Didier Lagouche

ATO

Quésako ?



à lire en page 2

CARTES 2014 : bon de commande en dernière page

ATO : un point tournant pour les aéro-clubs

En 2002, les états membres de l'Union Européenne ont, comme ils ont si bien su le faire dans de nombreux domaines, créé une nouvelle entité ayant pour objectif de réglementer la circulation aérienne sur le territoire européen, de délivrer des certificats de type, des agréments de production et de maintenance des aéronefs mais aussi de réglementer la formation des pilotes. Cela a donné naissance à l'EASA, Agence Européenne de la Sécurité Aérienne. La volonté première de cette dernière était de développer la pratique aéronautique et de donner un cadre commun en Europe à l'aviation générale, en mettant sur le même plan les structures qui forment des pilotes dans tous les états, et plus particulièrement les aéro-clubs.

Dix ans plus tard, l'EASA a fini par accoucher d'une nouvelle réglementation appelée « AIRCREW » et imposer le passage à l'agrément ATO (Approved Training Organisation ou organisme de formation approuvé), au plus tard le 8 avril 2015 à tous les aéro-clubs formant des pilotes privés, ceci étant censé être un gage de sécurité accrue, d'une uniformisation de la formation et de progressions mieux suivies et d'une meilleure organisation des clubs.

En résumé et pour faire court (tellement cette nouvelle réglementation semble complexe), c'est une procédure obligatoire à laquelle les clubs devront désormais répondre s'ils veulent continuer à former des pilotes privés, au VFR, au vol de nuit, à la voltige, au remorquage, au vol montagne et s'ils veulent également continuer à délivrer prorogations et renouvellements de qualifications associés aux différentes licences. Si Le PPL existera encore et donnera le droit de voler hors Europe, le Brevet de Base (BB), spécificité française, dispa-

raîtra définitivement le 8 avril 2015. Le BB pourra être converti à cette date en LAPL (Light Aircraft Pilot Licence), soit à privilèges restreints, par une simple conversion administrative, soit en LAPL complet, avec une formation complémentaire et un test en vol.

En pratique, le passage à l'ATO implique que le club constitue un dossier à déposer auprès des Directions de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) régionales qui approuveront ou non la qualification d'ATO. Le dossier comprendra trois manuels qui reflèteront les pratiques propres à chaque aéro-club, leur gestion et leur mode de fonctionnement : un manuel de formation, un manuel de gestion de la sécurité et un manuel d'exploitation.

Le manuel de formation fera l'état des formations dispensées dans l'aéro-club : PPL et/ou LAPL et éventuellement vol de nuit, voltige etc. En cas de formations au PPL et au LAPL, ce n'est pas un mais deux manuels qu'il faudra monter. Le manuel du système de gestion de la sécurité présentera quant à lui un bilan du niveau de sécurité dans le club puis un plan d'actions, de mesures à prendre. Le cœur de ce manuel reposera sur la mise à disposition dans le club d'un recueil des dysfonctionnements, équivalent des actuels "Retour d'expérience", communément appelés REX par la Fédération Française Aéronautique (FFA). Ce recueil donnera la possibilité aux membres du club de faire part de leur expérience, de manière anonyme, pour en faire profiter l'ensemble de la communauté. Enfin, le manuel d'exploitation exposera les dispositions prévues par l'aéro-club pour "dispenser une formation complète et structurée."

Parallèlement, une nouvelle méthode de suivi de l'élève sera mise en place, basée sur le concept de "compétences acquises" .

Concrètement qu'est-ce que cela va changer ?

Avec l'ATO, il faudra formaliser davantage, mieux écrire ce que l'on fait au sein des Aéro-clubs en matière de formation et de sécurité. On va exiger des dirigeants (notamment des présidents) et des instructeurs, pourtant pour la plupart bénévoles, un travail assez lourd et un comportement quasi professionnel, ce qui permettra de mettre systématiquement en cause leur responsabilité administrative et pénale. On ne s'étonnera pas que les volontaires désertent rapidement les comités d'administration des structures, la finalité étant quand même de voler et de faire partager une passion, pas de passer des heures et des heures à faire de la paperasserie.

Pour les élèves et les brevetés rien ne changera vraiment dans les faits, si ce n'est quelques contraintes administratives supplémentaires.

Si donc votre passion est toujours aussi grande et forte il est plus que jamais nécessaire de défendre le caractère associatif de nos aéro-clubs qui vous permettent encore de voler à moindre coût et de profiter d'une ambiance que l'on ne retrouve que rarement dans des milieux plus commerciaux.

La réglementation de la circulation aérienne (RCA) française a été modifiée le 12 décembre 2013. Les modifications concernent notamment le vocabulaire OACI lié à la navigation, l'utilisation des signaux lumineux pour la circulation au sol l'aménagement de règles concernant le vol de nuit ou encore l'emport de carburant, le plan de vol, ... Pour les textes en version intégrale, consulter le site:

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Modification-de-la-reglementation.html>

Calendrier des examens théoriques de la Délégation Picardie pour l'année 2014

Adresse pour envoi des dossiers d'inscription

au plus tard 15 jours avant la date d'inscription

DGAC - Délégation Picardie
Bureau des licences
Aéroport de Beauvais-Tillé
60000 Beauvais
03 44 11 49 04
03 44 11 49 32

Adresse du lieu de l'examen

SIFOR
Maison des Entreprises
et de la formation

240 Avenue Marcel DASSAULT
60000 BEAUVAIS

Examen BB

Les mercredis

19 février
23 avril
25 juin
17 septembre

(de 10 h 00 à 11 h 30)

Examen PPL/A

Les mercredis

19 février
23 avril
25 juin
17 septembre

(à partir de 14 h 15)



L'équipe des instructeurs de l'Aéroclub du Beauvaisis s'étoffe avec l'arrivée en son sein de Quentin Rouillon. Il est jeune, il sera disponible essentiellement les lundis et mardis, il suppléera aux (rares) absences d'Eric et comme il a besoin de faire des heures pour réaliser son projet de devenir pilote de lignes, alors réservez lui un bon accueil.

Pendant plus d'un an, le réalisateur de ce documentaire a suivi le quotidien de pilotes d'exception, « des as de l'aviation » que sont les membres des équipes de présentation de l'armée de l'air. Au coeur de la célèbre Patrouille de France et de la spectaculaire équipe de voltige, nous pourrions découvrir le métier renversant de ces acrobates volants. Nous pourrions suivre leurs longs mois d'entraînements où ces pilotes fleurissent chaque jour avec le danger pour offrir au public l'été venu, notamment lors du défilé du 14 juillet, des démonstrations aériennes époustouflantes.



sur France 4, le mardi 28 janvier de 20 h 45 à 0 h 50

Les «nouvelles» cartes aéronautiques de la saison 2014 seront disponibles à partir du 6 mars prochain. Pour harmoniser l'information aéronautique au niveau européen, les cartes ne sont plus diffusées «courant avril» comme c'était le cas auparavant, alors que la saison avait déjà bien débuté, mais désormais début mars, ce qui constitue - enfin ! - une bonne décision... Comme chaque année, il faut s'attendre à des évolutions de l'espace aérien. Ce sera le cas pour la TMA parisienne avec entre autres une amélioration du transit au nord-ouest de la capitale, permettant de rejoindre le nord par un couloir élargi dans le secteur de Pontoise et Conflans Ste-Honorine afin d'éviter des zones fortement urbanisées. Le «transit» entre Meaux et Le Plessis-Belleville sera également facilité avec plus de marges par rapport à la TMA et la zone de Roissy, les limites de cette dernière ayant été repoussées vers l'ouest...

Soirée crêpes

Samedi 08 février

à partir de 19 h 00



SECURITE DES VOLS

De la sacro-sainte visite prévol



S'il y a un fondamental du pilotage à ne pas oublier, c'est bien la visite pré-vol. Il incombe au commandant de bord de prendre en compte la machine sur laquelle il va voler et de vérifier que l'appareil est en état. Même si vous prenez la machine après un ou plusieurs vols effectués par d'autres pilotes le jour même, un tour de l'avion s'impose toujours ! (gare aux atterrissages durs non signalés !)

Il faut toujours prendre son temps pour faire correctement la visite pré-vol au risque, par exemple, de s'apercevoir ensuite, alors que l'on est aligné,

prêt au décollage, que ... le cache-pitot est toujours en place.

Pour être réalisée sans oubli et sereinement, la visite prévol doit être effectuée par le pilote sans que ce dernier soit perturbé par un appel téléphonique ou l'intervention d'une autre personne. Au quel cas il est bon de revenir de quelques pas en arrière pour reprendre le tour de l'appareil.

Toute visite pré-vol doit débuter par l'habitacle notamment pour vérifier que les clés sont bien enlevées et que les magnétos sont bien coupées: sage précaution si vous devez manipuler l'hélice par la suite. C'est aussi l'occasion de contrôler que les commandes sont libres pour pouvoir actionner les gouvernes sans efforts. Si les volets ne sont pas sortis, il faut les braquer afin de les contrôler en débattement, de vérifier le jeu et qu'aucun objet (chiffon oublié) ne les gêneront dans leur mouvement.

Lors de la pré-vol, il faut tout regarder, toucher des doigts les différents éléments de la cellule pour s'assurer qu'aucun équipement n'est endommagé ou mal fixé, voire desserré, pour s'assurer de la bonne tension des câbles...

Les feux anti-collisions et les strobes participent à la sécurité passive en permettant aux autres pilotes de vous voir. Autant de raisons de bien vérifier leur bon fonctionnement.

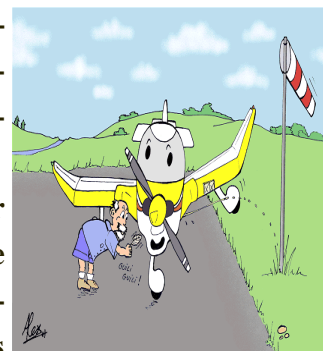
L'hélice sera inspectée avec sérieux à la recherche d'impacts aux bords d'attaque et à l'extrémité des pales pouvant occasionner la perte d'un élément et avoir des conséquences désastreuses en vol.

En faisant le tour de la machine, il ne faut pas se contenter de rester debout car si l'extrados est important, il ne faut pas négliger l'intrados. Vérifier l'état des pneus et des amortisseurs du train, contrôler le dessous du fuselage, la fermeture des trappes de visite est indispensable dans une bonne visite pré-vol.

Le contrôle des réservoirs de carburant est absolument nécessaire en vérifiant visuellement les niveaux, tout en croisant ces données avec les valeurs indiquées dans le carnet de route et avec ce qu'indiqueront les jauges de bord.

Bref, un bon vol c'est un vol qui commence par une bonne visite pré-vol !!!

dans le prochain numéro: la check-list



Nom Prénom:

Commandes cartes 2014

Désignation	Prix TTC unitaire	quantité	Prix total
cartes OACI 1 /500 000 papier	France nord-est		19,95 €
	France nord-ouest		19,95 €
	France sud-est		19,95 €
	France sud-ouest		19,95 €
	France nord-est		25,65 €
cartes OACI 1 /500 000 plastifiées	France nord-ouest		25,65 €
	France sud-est		25,65 €
	France sud-ouest		25,65 €
Carte SIA 1/250 000	Région Parisienne		9,27 €
Pochette VFR 1/1 000 000	complète avec guide et mise à jour		31,35 €
	complète avec guide sans mise à jour		24,23 €
TOTAL:			

LA POCLETTE " DOCUMENTS VFR " contient

- la carte aéronautique de la France, du sol au FL 195 au 1/1.000.000, en 2 coupures : Nord-Sud,

- la carte RTBA (Réseau Très Basse Altitude)

- le "complément aux cartes aéronautiques"

- la règle aéronautique, à différentes échelles,

- le guide VFR (pour la pochette vendue avec guide)

La pochette fait l'objet de 2 éditions par an : printemps et automne

tous ces produits seront disponibles le 06 mars 2014

Joindre un chèque correspondant au montant de la commande à l'ordre de M. Lagouche Didier, AC Beauvaisis, à déposer au Club-house ou à expédier au 616 Rue de Froissy 60600 AGNETZ avant le 28 février 2014. Merci à l'avance.

Si vous êtes intéressés par d'autres articles, merci de bien vouloir le mentionner ici :