BOA 2026

Bienvenue pour ce nouveau briefing annuel.

Ce briefing a été élaboré par vos instructeurs sur des sujets qui on été jugés opportuns. Il s'agit souvent de rappels mais il peut être utile de redire certaines consignes.

BOA 2026

QCM

	J’effectue un vol local au nord de la CTR de LFBD et la fréquence du SIV est disponible.	
	A	Je contacte le SIV pour bénéficier de l’information de trafic
	B	Je ne contacte pas le SIV afin de pouvoir discuter avec mes passagers
	C	Je veille la fréquence du SIV pour qu’ils m’appellent si nécessaire
	D	Je contacte le SIV et demande l’activité des Zones

BOA 2026

QCM

	J’effectue un vol local au nord de la CTR de LFBD et la fréquence du SIV est disponible.	
	A	Je contacte le SIV pour bénéficier de l’information de trafic
	B	Je ne contacte pas le SIV afin de pouvoir discuter avec mes passagers
	C	Je veille la fréquence du SIV pour qu’ils m’appellent si nécessaire
	D	Je contacte le SIV et demande l’activité des Zones

BOA 2026

QCM

	Je projette un vol “Survol du Bassin d’Arcachon”. Comment vais-je le préparer ?	
	A	Je consulte MTO et NOTAM et pour le reste, je négocierai sur la fréquence.
	B	Je revois en détail le statut de l’espace aérien car il est assez complexe.
	C	Je ne fais aucune préparation particulière car je connais parfaitement la région.
	D	J’envisage plusieurs scénarios en fonction de l’activité des zones

BOA 2026

QCM

	Je projette un vol “Survol du Bassin d’Arcachon”. Comment vais-je le préparer ?	
	A	Je consulte MTO et NOTAM et pour le reste, je négocierai sur la fréquence.
	B	Je revois en détail le statut de l’espace aérien car il est assez complexe.
	C	Je ne fais aucune préparation particulière car je connais parfaitement la région.
	D	J’envisage plusieurs scénarios en fonction de l’activité des zones

BOA 2026

Notification et analyse d'évènements

Rappels et nouveautés

- **Culture juste**

Pour maintenir ou améliorer le niveau de sécurité dans l'aérien, il est essentiel de pouvoir apprendre des événements passés, de disposer d'informations sur les situations à risque et ainsi mettre en place des barrières de prévention et de récupération efficaces.

Définition de la « culture juste » figurant dans le règlement :

« Culture juste», une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.

BOA 2026

Notification et analyse d’évènements

Rappels et nouveautés

- **Culture juste**

s’applique dans le cas d’un report spontané d’un événement dans les 72h :

signalement via l’application REX-FFA

(ou à défaut, contact avec un membre du Groupe Analyse Prévention Sécurité)

BOA 2026

Notification et analyse d'évènements

Rappels et nouveautés

• Groupe d'Analyse, Prévention & Sécurité

- ➢ Pour faciliter le travail du CPS et permettre l'expression de plusieurs points de vue, le CAPAM a mis sur pied un Groupe de Travail pour l'Analyse des REX.
- ➢ Ce Groupe reste sous la responsabilité du CPS
- ➢ Composition 12/2025: David GOMEZ (CPS), Marc-Adrien GAGNÉ, Alexis THELLIER
- ➢ Chaque membre du Groupe a signé un engagement

BOA 2026

Notification et analyse d'évènements

Rappels et nouveautés

• Groupe d'Analyse, Prévention & Sécurité

Engagement du CPS et des membres du GAPS

Chaque membre du Groupe Prévention Sécurité amenés à dialoguer avec les déclarants dans le cadre de l'analyse de leurs notifications, s'engage à faire preuve de toute la confidentialité nécessaire en ne divulguant jamais l'identité des notifiants, y compris en cas de sollicitation de la part de l'Autorité.

De même, ils veillent lors de la publication des REX, à ce qu'ils soient entièrement désidentifiés (aucune identité sous quelque forme que ce soit ne doit apparaître) et que leurs éléments ne permettent pas de remonter au déclarant. C'est la raison pour laquelle l'immatriculation des aéronefs ne figure par exemple jamais de façon explicite dans les REX.

Lorsqu'il apparaît au CPS qu'un évènement de sécurité n'a pas fait l'objet d'une déclaration alors que les éléments recueillis montrent qu'il aurait pourtant été souhaitable qu'un REX soit établi, il ne part jamais du principe que l'acteur de l'évènement a sciemment cherché à le taire. La bonne foi est toujours présumée. Il se peut très bien en effet que l'absence de déclaration soit due à une absence de conscience, qu'un événement de sécurité soit survenu ou que le pilote pense que ce qui lui est arrivé n'a absolument pas engagé la sécurité.

Le CPS n'a ensuite pour mission que de communiquer ces éléments aux instances dirigeantes de son aéroclub, en informant toutefois le pilote qu'il peut, s'il le souhaite, saisir l'Observatoire de la "culture juste" en cas de désaccord.

L'article 16 du règlement UE no 376/2014 fixe le cadre qui permet la mise en
œuvre de la "culture juste". Il en ressort les obligations suivantes : absence d'utilisation et de divulgation des données personnelles liées au déclarant ou aux protagonistes d'un évènement, sauf si les enjeux de sécurité qui s'y rapportent rendent leur utilisation absolument nécessaire ;

- messages de sécurité non identifiés ;
- absence de sanction suite à une notification, sauf si un comportement inacceptable a été identifié ;
- absence de sanction en cas de recours à l'Observatoire de la "culture juste" par le déclarant.

BOA 2026

Notification et analyse d'évènements

Rappels et nouveautés

- **REX-FFA "ng"**

➢ Une appli pratique pour faire un "signalement" : on peut inclure des photos et un vocal ; également une notif (si autorisée) lors de la publication d'un REX CAPAM



BOA 2026

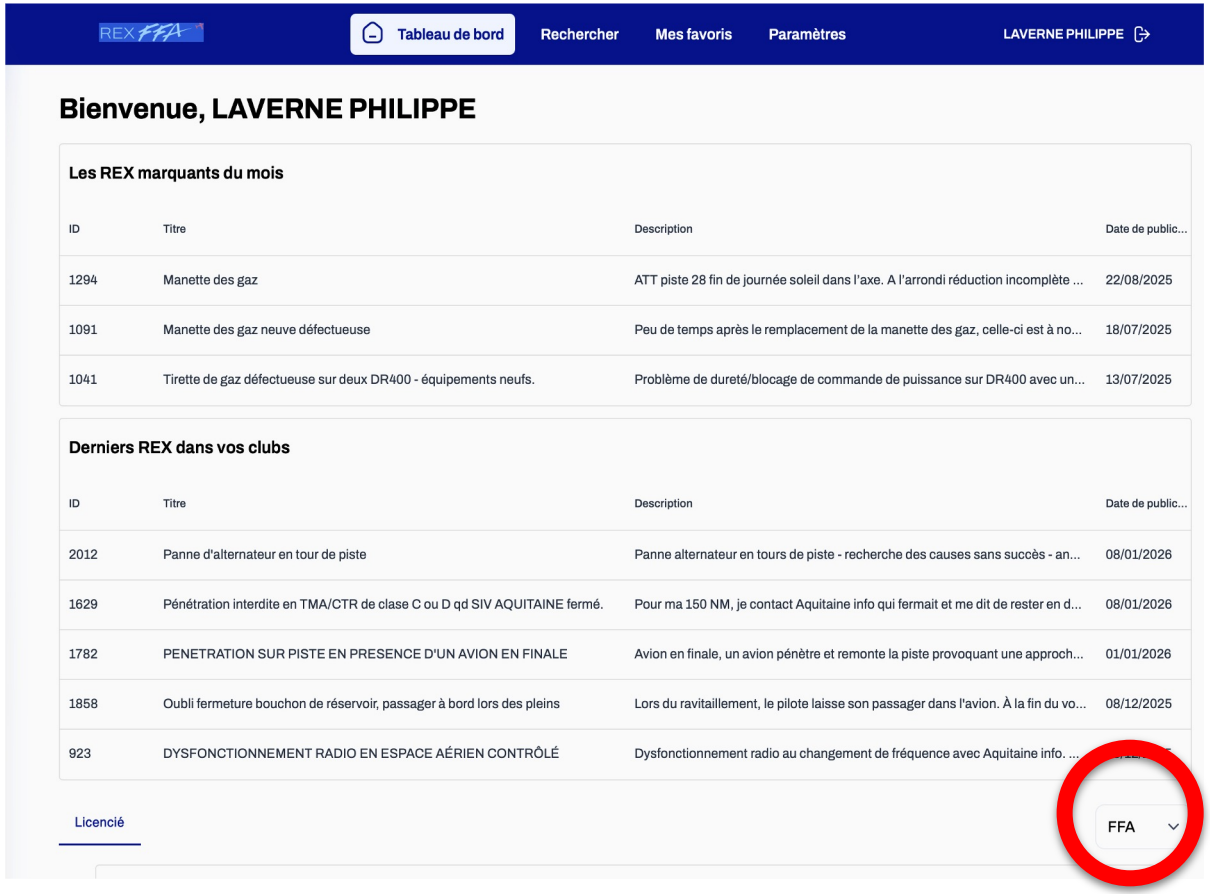
Notification et analyse d'évènements

Rappels et nouveautés

- **REX-FFA "ng"**

➢ Une appli pratique pour faire un "signalement" : on peut inclure des photos et un vocal ; également une notif (si autorisée) lors de la publication d'un REX CAPAM

➢ Mais surtout: un site internet complet pour accéder aux REX locaux et nationaux:
https://rex.ffa-aero.fr



BOA 2026

Notification et analyse d'évènements

A quoi ça sert ?

AVION AU PARKING DEPLACE PAR LE SOUFFLE D'UN HELICOPTERE

Lors de mon retour sur le terrain, je constate que l'avion n'est pas stationné comme je l'avais laissé. Un agent de piste m'informe qu'il a été soufflé par un hélico lors de mon absence. L'avion a bougé malgré le frein de parc et la présence de cales.

Informations générales

ID du REX	**768**
Club	**CAPAM**
Niveau de visibilité	**Club**
Statut du REX	**Publié**
Type de REX	**Anomalie**
Enquête au BEA	**Non**
Objet du rex	**Dans / Autour d'un avion**
Date de l'évènement	**01/01/1900**
Date de publication	**22/07/2025**
Phase de vol	**Au parking**
Lieu Géographique	**LExx** **GA APRON - STAND 17**
Nature du vol	**Navigation**
Type de vol	**Solo**
Type d'aéronef	**CESSNA - 172 Skyhawk**
Immatriculation aéronef	**F-ZZZZ**
Type d'évènement	**OTHR: Autre**
Classe de l'évènement	**Observation**
CRESAG	**Non**
Documents	GA APRON LE_AD_2_LEXJ_PDC_1_en.pdf echanges mails desident.pdf

BOA 2026

Notification et analyse d'évènements

A quoi ça sert ?

Analyse CPS

Résumé de l'évènement

L'avion est stationné sur un aérodrome étranger au parking Aviation Générale. Le poste qu'il occupe (poste 17) est situé à proximité d'un taxiway. Le blocage des commandes est en place, le frein de parking est serré et les cales sont en place. Alors que l'équipage est absent, l'avion subit le souffle d'un hélicoptère en translation sur le taxiway. Il reste sur son emplacement mais effectue une rotation de 90°. Pas de conséquences.

Causes

Titre	Type de cause	Nbr de REX associés
consigne publiée mais peu visible	Facteur contributif	1
avion non arrimé	Facteur contributif	1
proximité entre postes de stationnement et ...	Cause Principale	2

Actions

Description	Statut	Porteur	Nbr de REX assoc...
Publication REX	Fait	THELLIER	2
communication à l'ensemble des ...	En cours	CPS	1

Risque initial de l'évènement

Gravité	Probabilité
2	3

Risque atténué de l'évènement

Gravité	Probabilité
2	2

Enseignements de sécurité

Le pilote a pris soin de placer des cales, de serrer le frein de park et de bloquer les commandes. Malgré cela, étant donné la proximité entre le poste 17 et le taxiway, le souffle de l'hélicoptère en translation a déplacé l'avion. Dans les consignes particulières, l'exploitant de l'aérodrome a précisé que sur ces postes aviation générale, l'avion devait être calé mais aussi attaché aux points d'ancrage au sol. "Aircraft must be chocked and secured to the anchor points in each stand." (voir le plan du parking en PJ)
Lors de la préparation du vol, il est facile de passer à côté d'une information importante étant donné le grand nombre d'informations portées sur la carte.
Nous pouvons retenir néanmoins que toutes les précautions doivent être prises y compris en l'absence de consignes particulières.

Depuis cet évènement, l'aéroport a fermé les postes de stationnement à proximité de la voie de circulation dans l'attente d'une nouvelle analyse complète du risque concernant ces emplacements.

BOA 2026

Notification et analyse d'évènements

A quoi ça sert ?

CAPAM 2025 25 REX 11 CRESAG

INTRUSION

SEPARATION HORS NORMES EN TMA C

PENETRATION ZONE R SANS CLAIRANCE

PÉNÉTRATION INVOLONTAIRE ZONE R SANS CLAIRANCE

PENETRATION EN ZONE P

ERREUR

ERREUR D'AFFICHAGE DE FREQUENCE

ERREUR D'AFFICHAGE DE FRÉQUENCE

AD NON CONTRÔLE

INTÉGRATION AD NON CONTRÔLÉ SUR FRÉQUENCE ERRONÉE

PENETRATION SUR PISTE EN PRESENCE D'UN AVION EN FINALE

ALIGNEMENT DÉCOLLAGE DEVANT UN AVION EN COURTE FINALE

TOUCHÉ SUR PISTE ENGAGÉE PAR UN TRAFIC SUR LA PISTE PARALLÈLE

ÉVOLUTION D'AÉRONEFS RADIO-COMMANDÉS AU DESSUS DE LA PISTE AVION. (HORS VOLUME DÉDIÉ)

SOL

AVION AU PARKING DEPLACE PAR LE SOUFFLE D'UN HELICOPTERE

RAPPROCHEMENT, AU SOL, D'UN HÉLICOPTÈRE ROTOR TOURNANT

BLOCAGE DE LA ROULETTE DE NEZ LORS DE LA MANOEUVRE D'ARRIVÉE AU POSTE DE STATIONNEMENT.

HEURT D'UN AUTRE AVION LORS DU REMISAGE DANS LE HANGAR.

GÉNÉRATION D'UNE ALARME TCAS (TA) AU SOL

MECANIQUE

DÉTECTION DE CO

PORTE DROITE S'ENTROUVRE EN VOL

ALARME TEMPERATURE + PRESSION HUILE

JAUGE HUILE TORDUE

DYSFONCTIONNEMENT RADIO EN ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

DIVERS

FLIGHT ID ERRONÉ

ILLUMINATION LASER

EMBARDÉE À L'ATTERRISSAGE

DÉCOLLAGE VERRIÈRE AVION NON VERROUILLÉE

BOA 2026

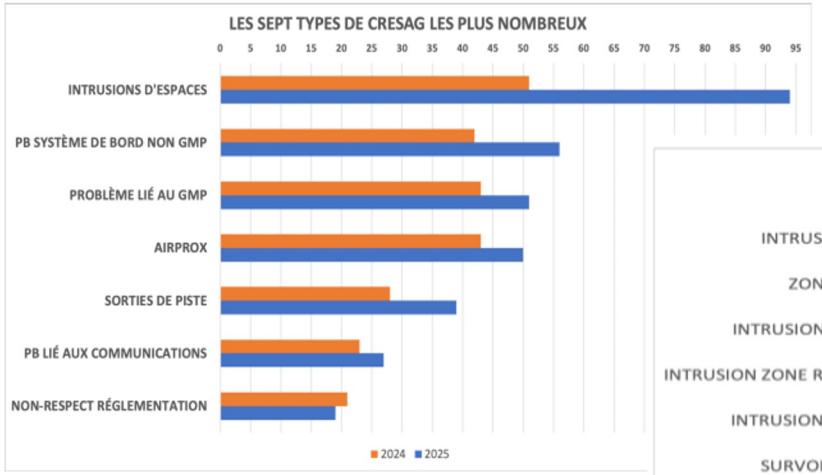
Pénétration zones militaires et EAC

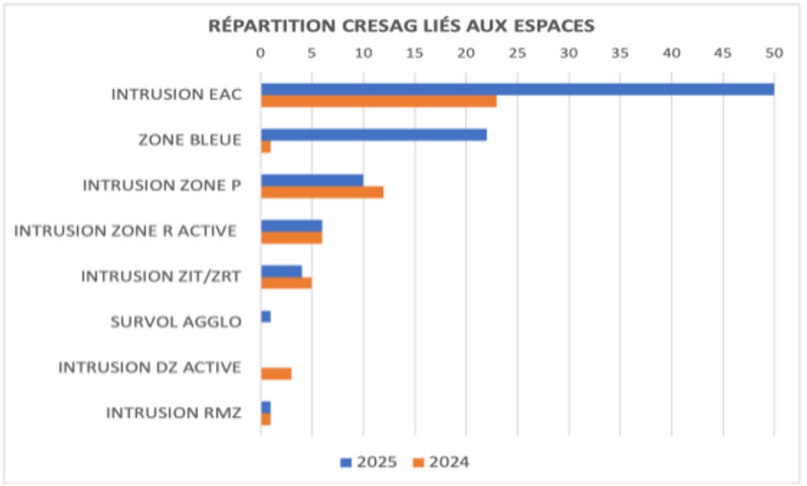
INFO SECURITE

CRESAG LIÉS AUX INTRUSIONS D'ESPACES

Octobre 2025

- Depuis le début de l'année 2025, les intrusions d'espaces constituent l'essentiel des événements donnant lieu au dépôt d'un CRESAG par nos structures affiliées (*cf.* figure ci-contre).
- Ces intrusions concernent dans leur immense majorité, des événements liés à des pénétrations dans des espaces aériens contrôlés (EAC) sans avoir sollicité et/ou obtenu de clairance (*cf.* figure ci-dessous).





- D'autres types d'intrusions apparaissent néanmoins : intrusions dans des zones interdites (P), intrusions dans des zones réglementées actives (dont RTBA), intrusions dans des ZIT/ZRT, des RMZ ou des DZ (*Drop Zones* = zones de parachutage).
- Les intrusions en « zone bleue » correspondent pour leur part au survol des zones sensibles au bruit répertoriées sur les VAC. Cette typologie spécifique ne concerne dans la pratique au niveau fédéral, qu'une seule et même plate-forme (AD de Paris-Saclay-Versailles).

Aucune conclusion ou généralisation ne doivent en conséquence être tirées, en particulier eu égard à la différence notable de nombre d'événements de ce type, visible entre 2024 et 2025. En effet, cette différence est uniquement due au processus de déclaration utilisé pour l'émission des CRESAG (REXFFA NG *vs* REXFFA) et non à une augmentation du nombre d'événements.

BOA 2026

Pénétration zones militaires et EAC

- **R31A**



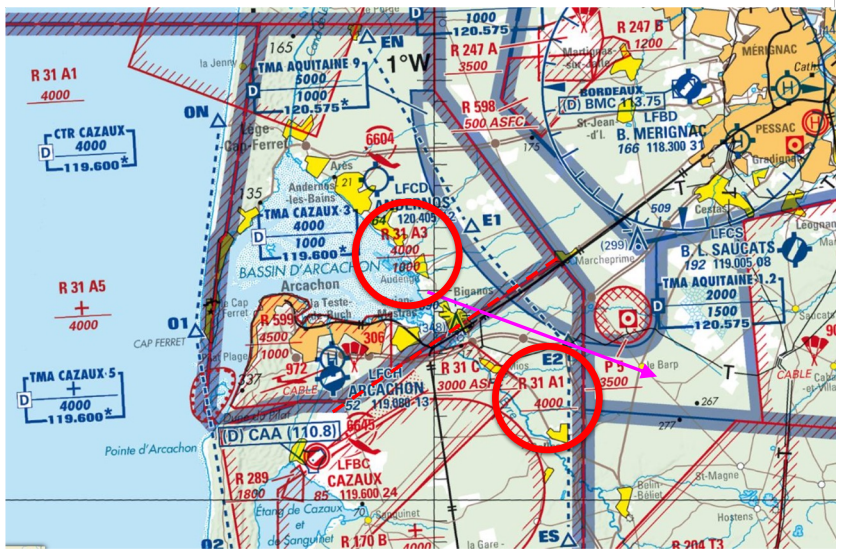
- Retour Bassin vers SW
- Souhait de passer assez loin donc au Sud de la P5
- Par le point E2 de Cazaux

BOA 2026

Pénétration zones militaires et EAC

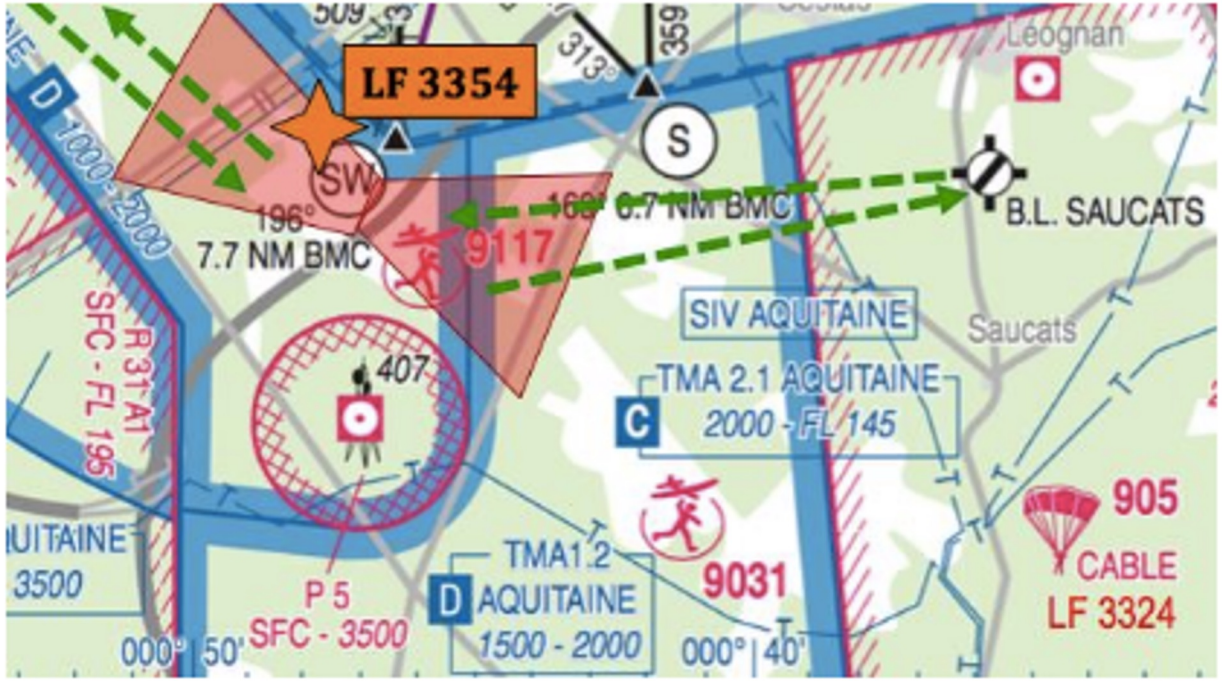
- **pour info : fiche ICARUS LFCS**

https://www.ffa-aero.fr/FR/Icarus.awp?P1=1 et SDVFR Next



Conflit potentiel de trajectoires

À l'ouest de l'AD, présence d'un goulot d'étranglement à double sens de circulation, entre la zone P 5 (Le Barp) et l'extrémité sud de la CTR LFBD (point SW). L'attention des pilotes est attirée sur le fait que la faible épaisseur/largeur d'espace utilisable hors EAC, associée à l'activité éventuelle des zones AEM 9117 et LF 3354 (base ULM de Cestas) nécessite une vigilance particulière.



BOA 2026

Pénétration zones militaires et EAC

- **P5**

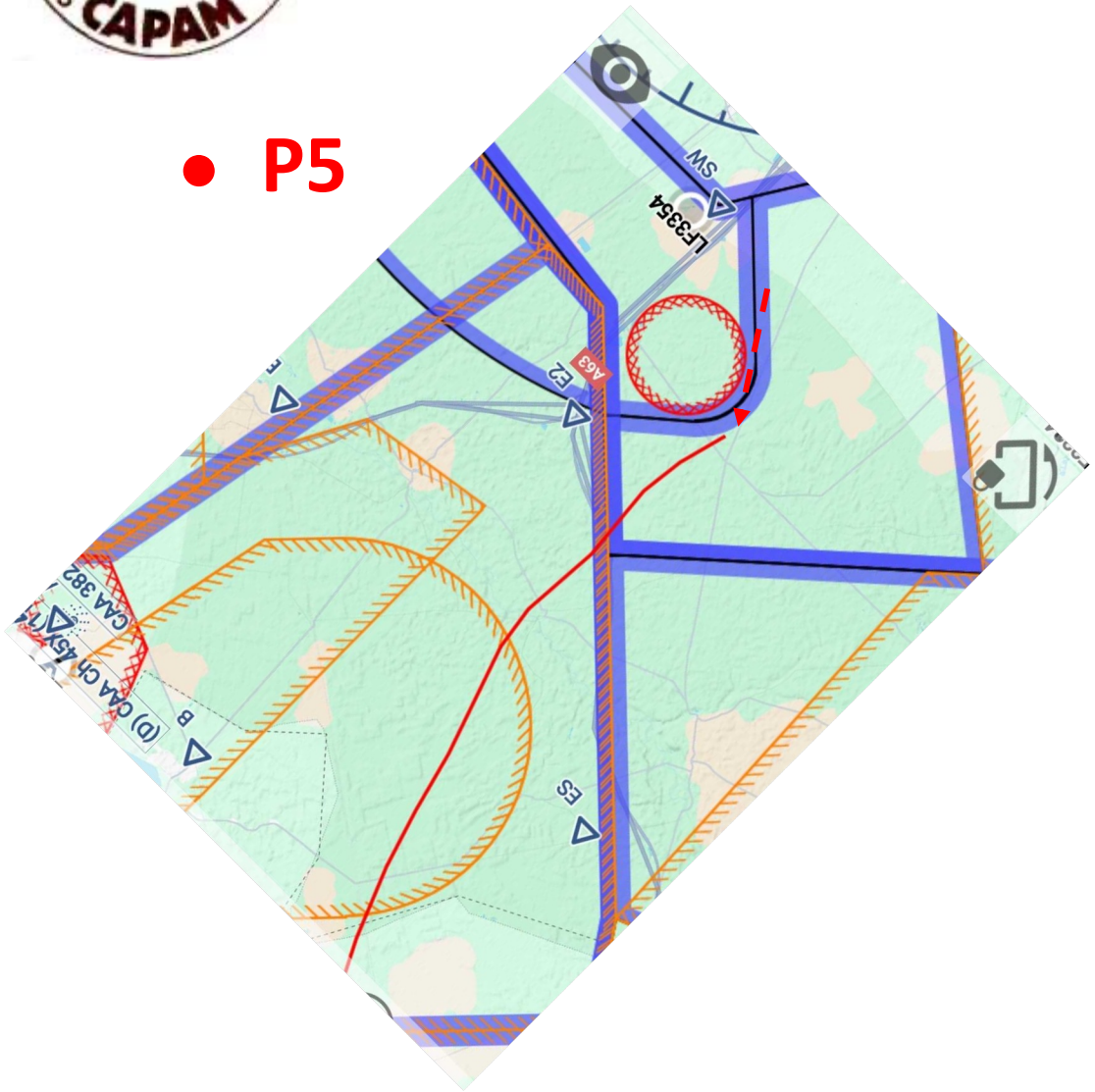
  - Vol LFBD-LFCZ

    “je sors de la CTR par le point SW a 1500ft, ma route passe à l'Est de la zone P5, je tarde à infléchir ma trajectoire à l'Est, suivant ma trajectoire au GPS avion, mais avec un zoom insuffisant”

BOA 2026

Pénétration zones militaires et EAC

- **P5**

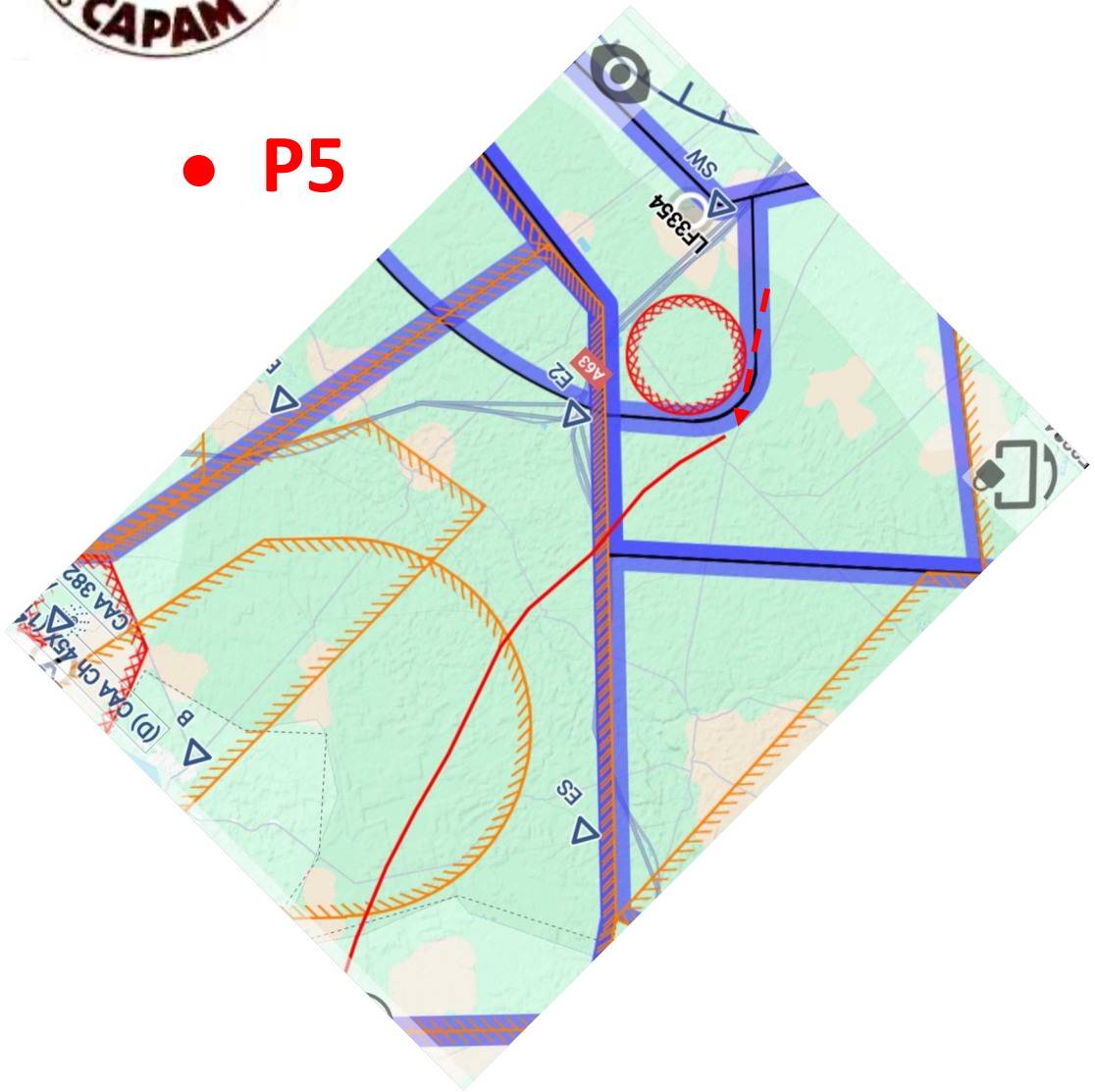


- ATS informe le pilote de l'incursion dans la P5 ; le pilote active alors son appli de suivi de vol
- Intervention de l'hélico de la MASA à destination
- Pas de suite disciplinaire ni pénale en application de la "culture juste"

BOA 2026

Pénétration zones militaires et EAC

- **P5**



« 4. Infractions
Conformément au code des transports, l'aéronef qui s'engage dans la zone interdite sans y être autorisé doit, dès qu'il s'en aperçoit, atterrir sur l'aérodrome le plus proche situé en dehors de cette zone. S'il est aperçu en vol, il doit se conformer à la première injonction, ralentir son allure, descendre à l'altitude imposée et atterrir sur l'aérodrome indiqué.
Les infractions aux dispositions prévues pour la zone interdite sont passibles d'une amende de 15 000 euros à 45 000 euros et/ou d'un emprisonnement de six mois à un an.
En outre, l'autorité publique peut retenir sur place l'aéronef avec lequel une quelconque infraction aux dispositions du code de l'aviation civile a été commise et le pilote est susceptible de poursuites judiciaires. »

BOA 2026

Pénétration zones militaires et EAC

- **INCURSION en TMA C AQUITAINE 2-1**



- un pilote choisit de voler à 2000ft, atmosphère turbulente, difficulté à maintenir précisément cette altitude; contact avec Aquitaine

- Séparation Hors Normes en TMA C
  (1,12 NM – 800 ft)

BOA 2026

Pénétration zones militaires et EAC

Après étude des évènements de l'année écoulée, notamment les pénétrations sans clairance en EAC ou Espace aérien règlementé, on peut considérer que la routine, l'inattention et l'excès de confiance, ont été des facteurs contributifs.

Recommandations

- Choisir une altitude cible avec une marge de 200 à 300 ft par rapport à la limite de la zone à éviter.
- Prévoir également une marge dans l'écart latéral.
- Nécessité de préparer chaque vol plus soigneusement y compris les vols locaux. Notre espace aérien proche est complexe et nous ne le connaissons pas suffisamment bien.
- Être en contact avec le contrôle permet d'anticiper ou d'être notifié rapidement d'une pénétration mais le suivi précis de la trajectoire reste de la responsabilité du pilote.

BOA 2026

Pénétration zones militaires et EAC

ENR 5.1 ZONES INTERDITES, RÉGLEMENTÉES ET DANGEREUSES

L’ENVIRONNEMENT DE LFBD

BOA 2026

Pénétration zones militaires et EAC

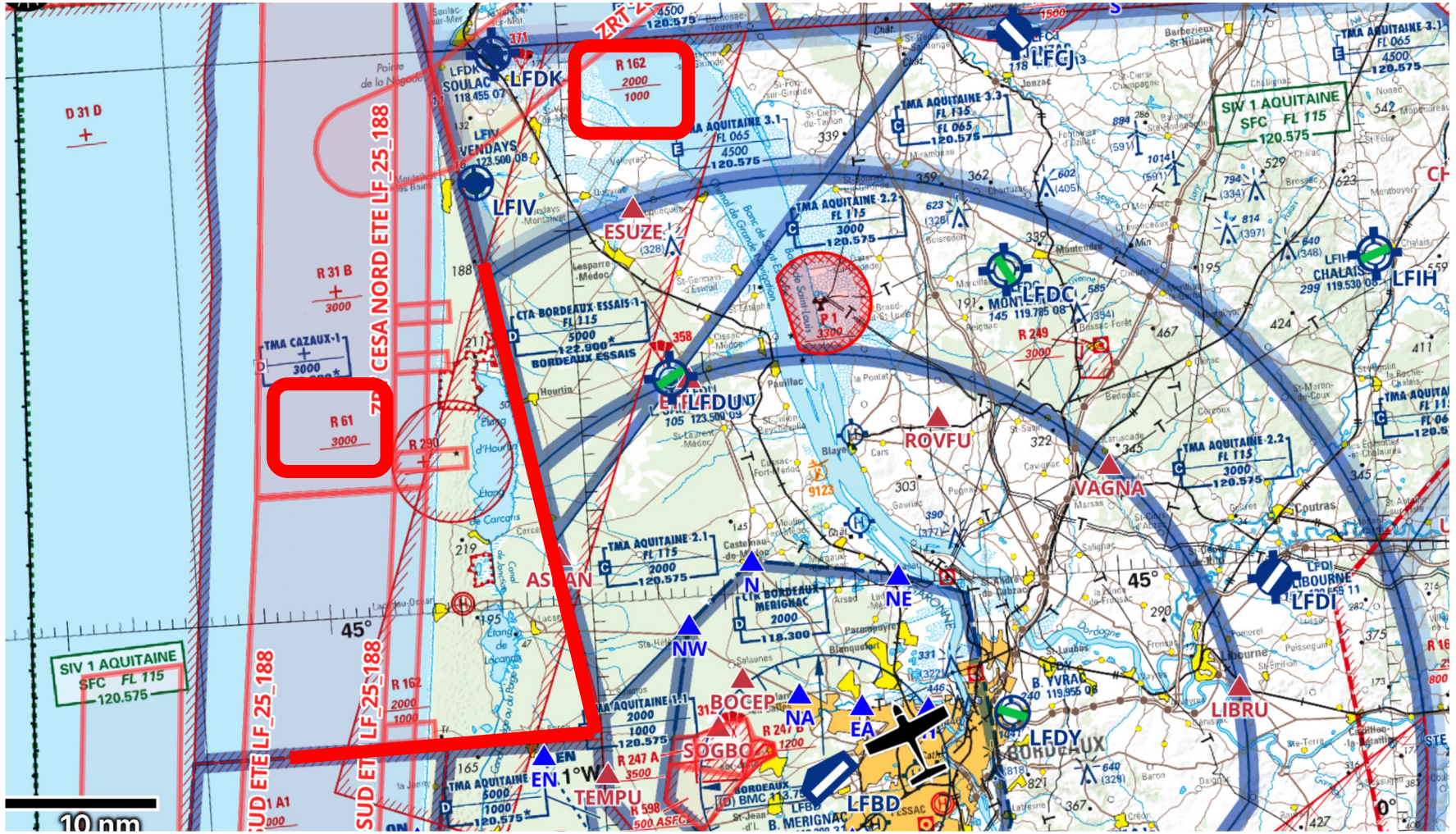
LF R 61 MEDOC

3000ft AMSL
SFC

Possible activation : MON-FRI except public HOL :
0800- 1700. SUM:-1HR.
Activités spécifiques Défense. Vol d'essais
Gestionnaire :
BORDEAUX ESSAIS.
À l'exclusion de la LF-R290 Carcans lorsqu'elle est active.
CAG/CAM : Sur autorisation BORDEAUX ESSAIS 122.9.
Activité connue de : BORDEAUX ESSAIS, AQUITAINE INFO.

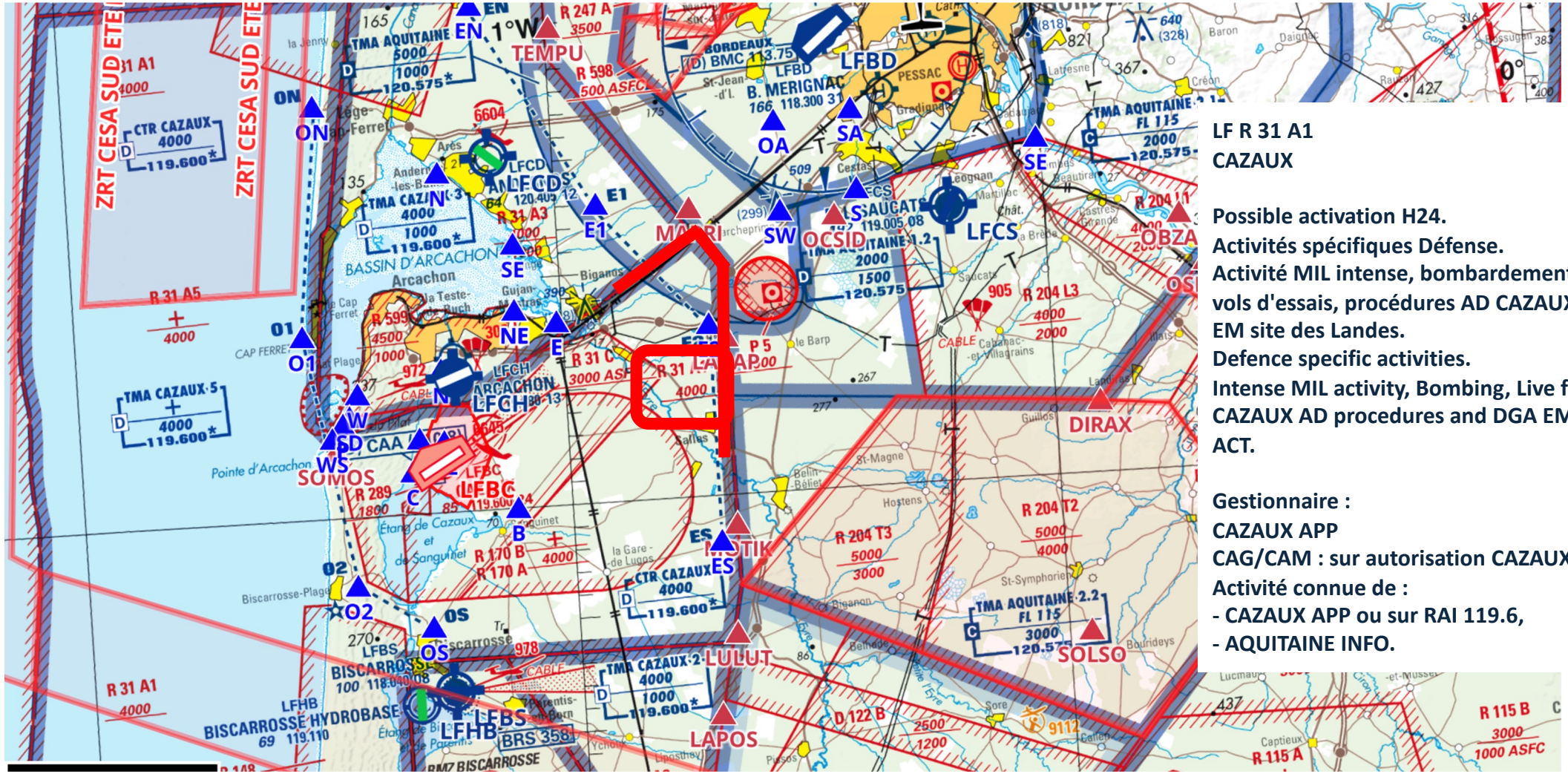
LF R 162 COZES LEGE

2000ft AMSL
1000ft AMSL
Possible activation MON-FRI except HOL:0800- 1700.
(SUM -1HR)
Activités spécifiques Défense. Vols d'essais et réception
Gestionnaire : CCER Bordeaux Espace défini à l'exclusion des LF-R 61 MEDOC et R 290 CARCANS lorsqu'elles sont actives.
CAG/CAM : sur autorisation de BORDEAUX ESSAIS 122.9
Activité connue de :
BORDEAUX ESSAIS 122.9, AQUITAINE APP/INFO



BOA 2026

Pénétration zones militaires et EAC



LF R 31 A1
CAZAUX

Possible activation H24.
Activités spécifiques Défense.
Activité MIL intense, bombardements, tirs d'engins, vols d'essais, procédures AD CAZAUX et ACT de DGA EM site des Landes.
Defence specific activities.
Intense MIL activity, Bombing, Live firing, Test flights, CAZAUX AD procedures and DGA EM site des Landes ACT.

Gestionnaire :
CAZAUX APP
CAG/CAM : sur autorisation CAZAUX APP
Activité connue de :
- CAZAUX APP ou sur RAI 119.6,
- AQUITAINE INFO.

BOA 2026

QCM



Au retour de vol, lorsque je gare l'avion dans le hangar, je dois placer les roues sur les marques au sol	
A	Toutes les roues à moins de 10 cm à gauche ou à droite des marques au sol
B	Toutes les roues sur les marques au sol, reculées jusqu'au trait de butée
C	Toutes les roues sur les marques au sol, reculées quelque part entre le début et la fin du trait de guidage
D	Les marques au sol ne sont qu'un guide, on n'est pas forcé de les suivre, si une roue est sur une marque, ça suffit

BOA 2026

QCM



Au retour de vol, lorsque je gare l'avion dans le hangar, je dois placer les roues sur les marques au sol	
A	Toutes les roues à moins de 10cm à gauche ou à droite des marques au sol
B	Toutes les roues sur les marques au sol, reculées jusqu'au trait de butée
C	Toutes les roues sur les marques au sol, reculées quelque part entre le début et la fin du trait de guidage
D	Les marques au sol ne sont qu'un guide, on n'est pas forcé de les suivre, si une roue est sur une marque, ça suffit

BOA 2026

Rangement des avions dans le hangar

Attention, les images qui vont suivre sont réelles.

Elles peuvent heurter la sensibilité d’un public non averti.

BOA 2026

Rangement des avions dans le hangar











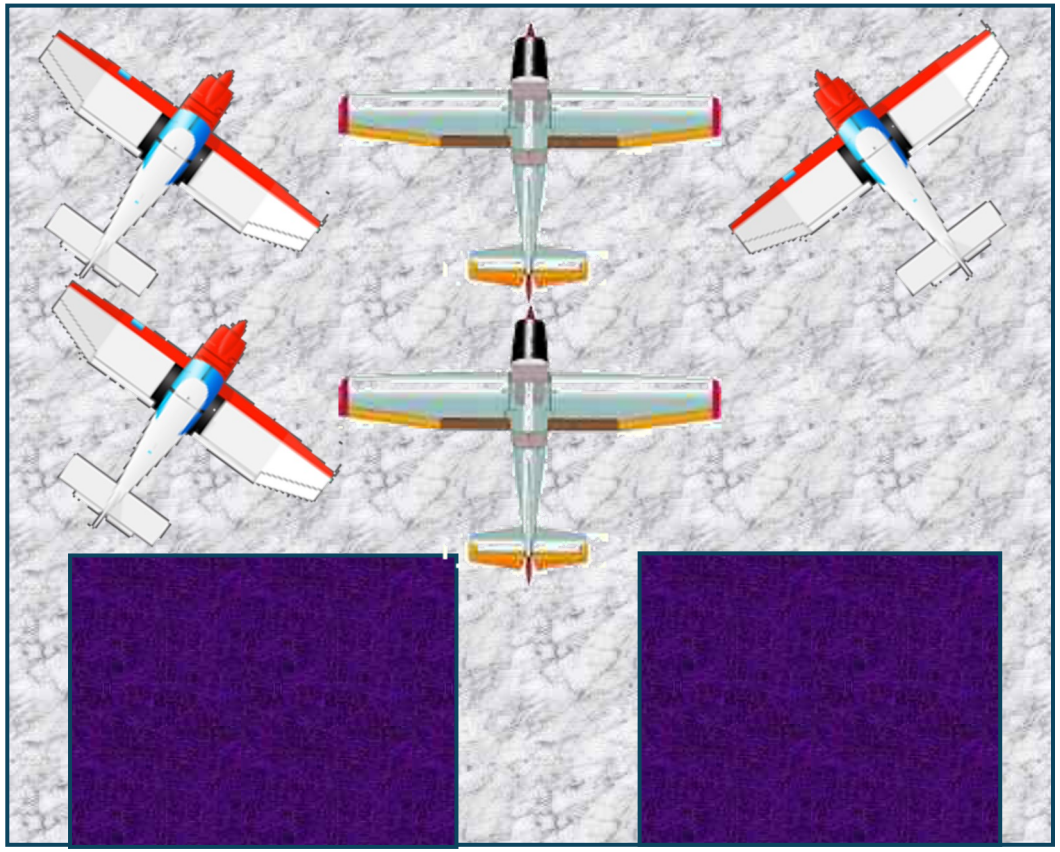
BOA 2026

Rangement des avions dans le hangar

Objectif : réduire les risques de choc entre les avions lors de la manipulation des avions dans le hangar

Chaque avion doit être placé sur sa marque au sol, selon le schéma ci-contre

Compte tenu de la marge entre les avions, les marques au sol sont prévues pour permettre de garer les avions sans les heurter.



BOA 2026

Rangement des avions dans le hangar

Les 3 roues doivent être sur les 3 marques.
Le pneu doit couvrir la ligne







Reculer l'avion jusqu'à la barre du « T », mais pas plus loin.
Le trait de butée doit être entre le moyeu de la roue et le bord arrière du pneu



Limite arrière



Limite avant



BOA 2026

Nettoyage des avions

A chaque retour de vol, il est de la responsabilité du pilote de nettoyer les verrières, bords d'attaque et carénages.









BOA 2026

Nettoyage des avions





BOA 2026

Manipulation des portes du hangar

Lors de la fermeture des portes du hangar, il faut d'abord positionner l'ensemble des portes avant de verrouiller les portes avec les crochets, en particulier sur les portes du milieu qui sont côte à côte.
Dans le cas contraire, le choc entre les portes risque de tordre le crochet.





BOA 2026

Minimum Equipment List

Que dois-je faire quand je découvre un dysfonctionnement sur l'avion avec lequel je dois voler lors de la visite prévol?
Lesquelles de ces actions sont vraies et je procède dans quel ordre ?

1. Je le noterai à mon retour de vol
2. Je le note sur le carnet de route avant mon vol
3. Je consulte la MEL pour savoir si le vol est possible
4. Je le note sur le tableau
5. Je le note sur la fiche « Etat des LME et Travaux différés »
6. Je note sur le carnet de route : Vol sous MEL ATA xx
7. Je le note dans la case Maintenance d'OpenFlyers à mon retour de vol
8. Si possible j'en informe un responsable du club : message, mail, sms…

BOA 2026

Minimum Equipment List

Que dois-je faire quand je découvre un dysfonctionnement sur l'avion avec lequel je dois voler lors de la prévol?
Lesquelles de ces actions sont vraies et je procède dans quel ordre ?

3 - Je consulte la MEL pour savoir si le vol est possible

5 - Je le note sur la fiche « Etat des LME et Travaux différés »

6 - Je note sur le carnet de route : Vol sous MEL ATA xx

7 - Je le note dans la case Maintenance d'Open Flyer à mon retour de vol

4 - Je le note sur le tableau

8 - Si possible j'en informe un responsable du club : message, mail, sms…

BOA 2026

Minimum Equipment List

Où est ce que je trouve les renseignements pour noter une anomalie sur le Carnet de Route avant ou après mon vol ?

1. Sur le Manuel d'Exploitation du CAPAM
2. Sur le Règlement Intérieur du CAPAM
3. Sur le site de la DGAC à MEL
4. Sur les préambules de la MEL
5. Sur les Fiches Pratiques

BOA 2026

Minimum Equipment List

Où est ce que je trouve les renseignements pour noter une anomalie sur le Carnet de Route avant ou après mon vol ?

1. Sur le Manuel d'Exploitation du CAPAM
2. Sur le Règlement Intérieur du CAPAM
3. Sur le site de la DGAC à MEL
4. Sur les préambules de la MEL
5. Sur les Fiches Pratiques

BOA 2026

Minimum Equipment List

Avant mon vol je consulte le Carnet de Route et en case remarque il est noté :
Vol sous MEL ATA 23 ?

Que dois-je noter sur le carnet de route, dans la case remarque, avant mon vol après avoir consulté la fiche « Etat des LME et Travaux différés » ?

1. Idem
2. Vol sous MEL ATA 23
3. Vol sous MEL
4. Je le noterai à mon retour de vol

BOA 2026

Minimum Equipment List

Avant mon vol je consulte le Carnet de Route et en case remarque il est noté :
Vol sous MEL ATA 23 ?

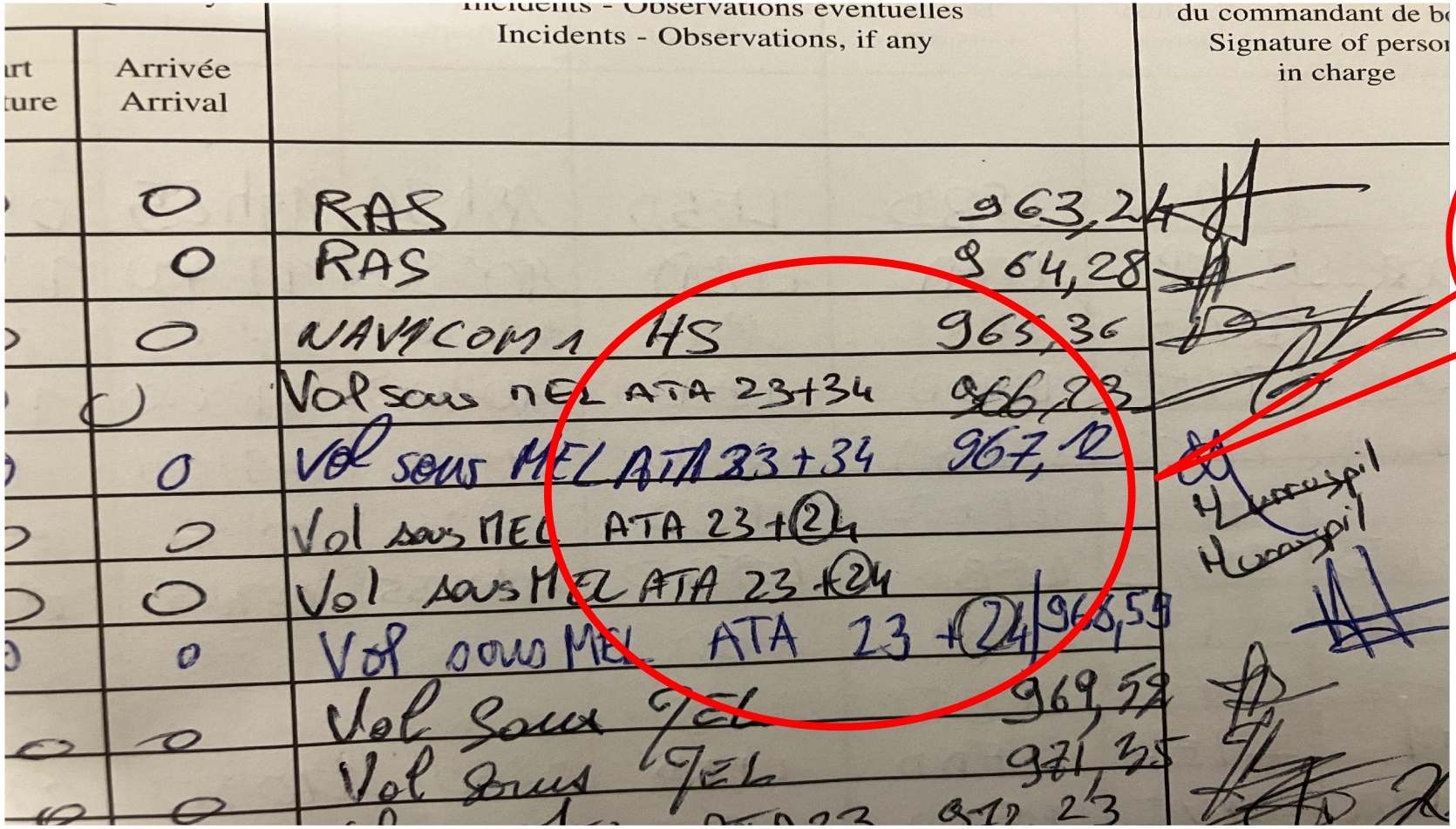
Que dois-je noter sur le carnet de route, dans la case remarque, avant mon vol après avoir consulté la fiche « Etat des LME et Travaux différés » ?

1. Idem
2. Vol sous MEL ATA 23
3. Vol sous MEL
4. Je le noterai à mon retour de vol

BOA 2026

Minimum Equipment List

Voilà pourquoi la méthode est demandée!

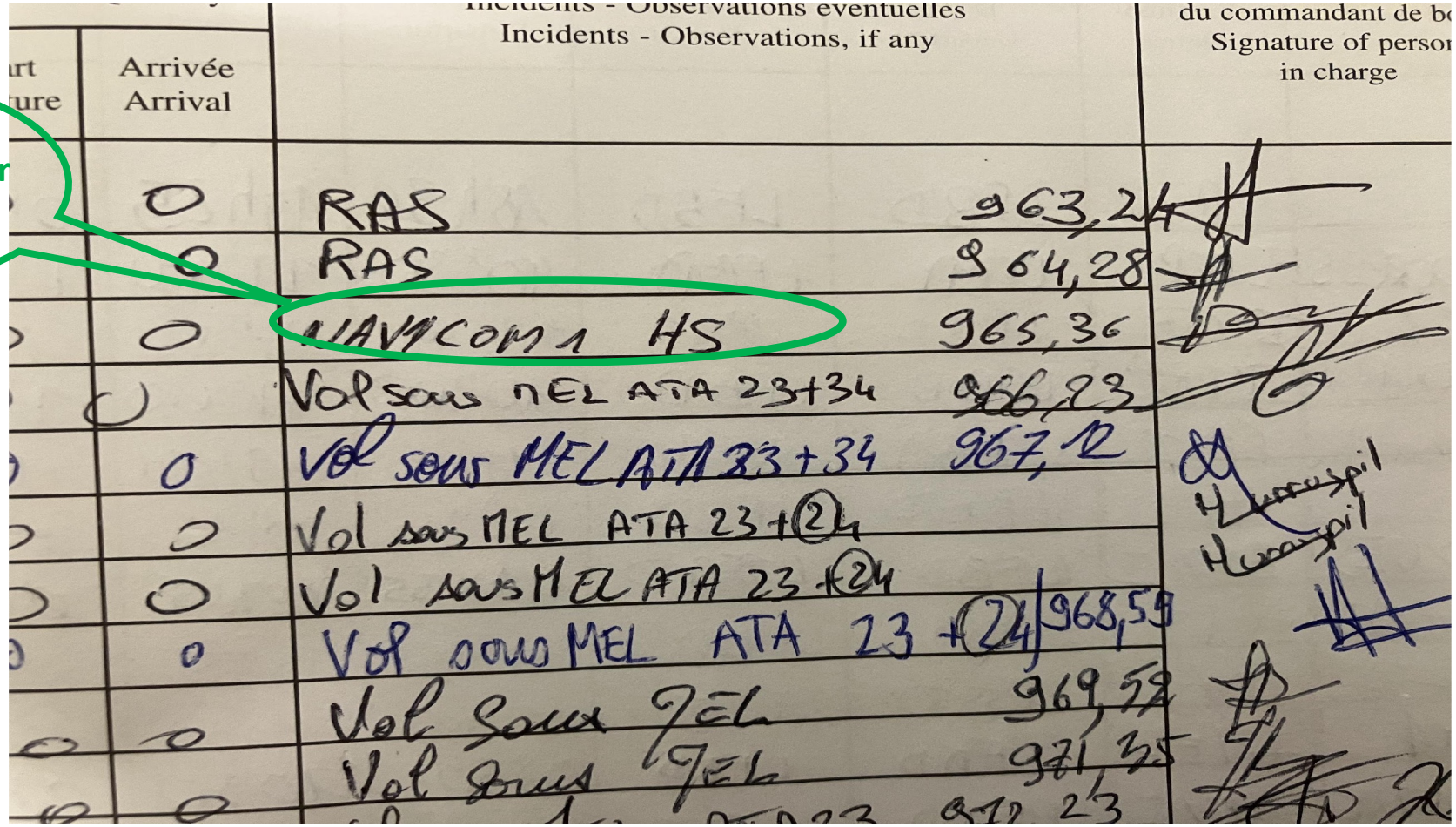


Quelles sont les erreurs ?

BOA 2026

Minimum Equipment List

1- Notation au retour du vol



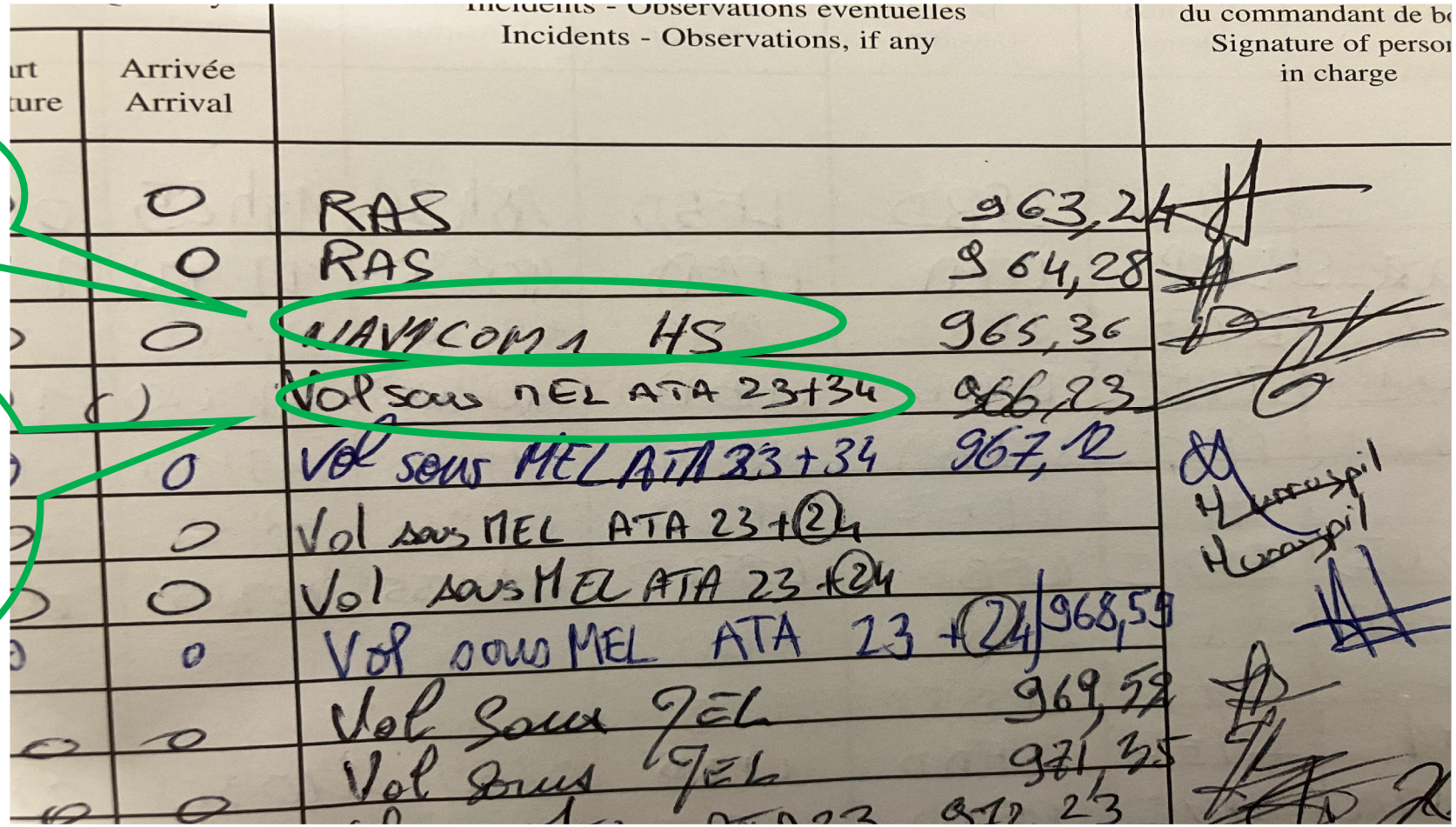
Arrivée Arrival	Incidents - Observations, if any		du commandant de bo Signature of perso in charge
0	RAS	963,24	
0	RAS	964,28	
0	NAV COM 1 HS	965,36	
0	Vol sous MEL ATA 23+34	966,23	
0	Vol sous MEL ATA 23+34	967,12	
0	Vol sous MEL ATA 23+24		
0	Vol sous MEL ATA 23+24		
0	Vol sous MEL ATA 23+24	968,59	
0	Vol sous MEL	969,59	
0	Vol sous MEL	971,35	

BOA 2026

Minimum Equipment List

1- Notation au retour du vol

2- Vol après la panne constatée ou signalée et vérifiée sur MEL et Etat des LME



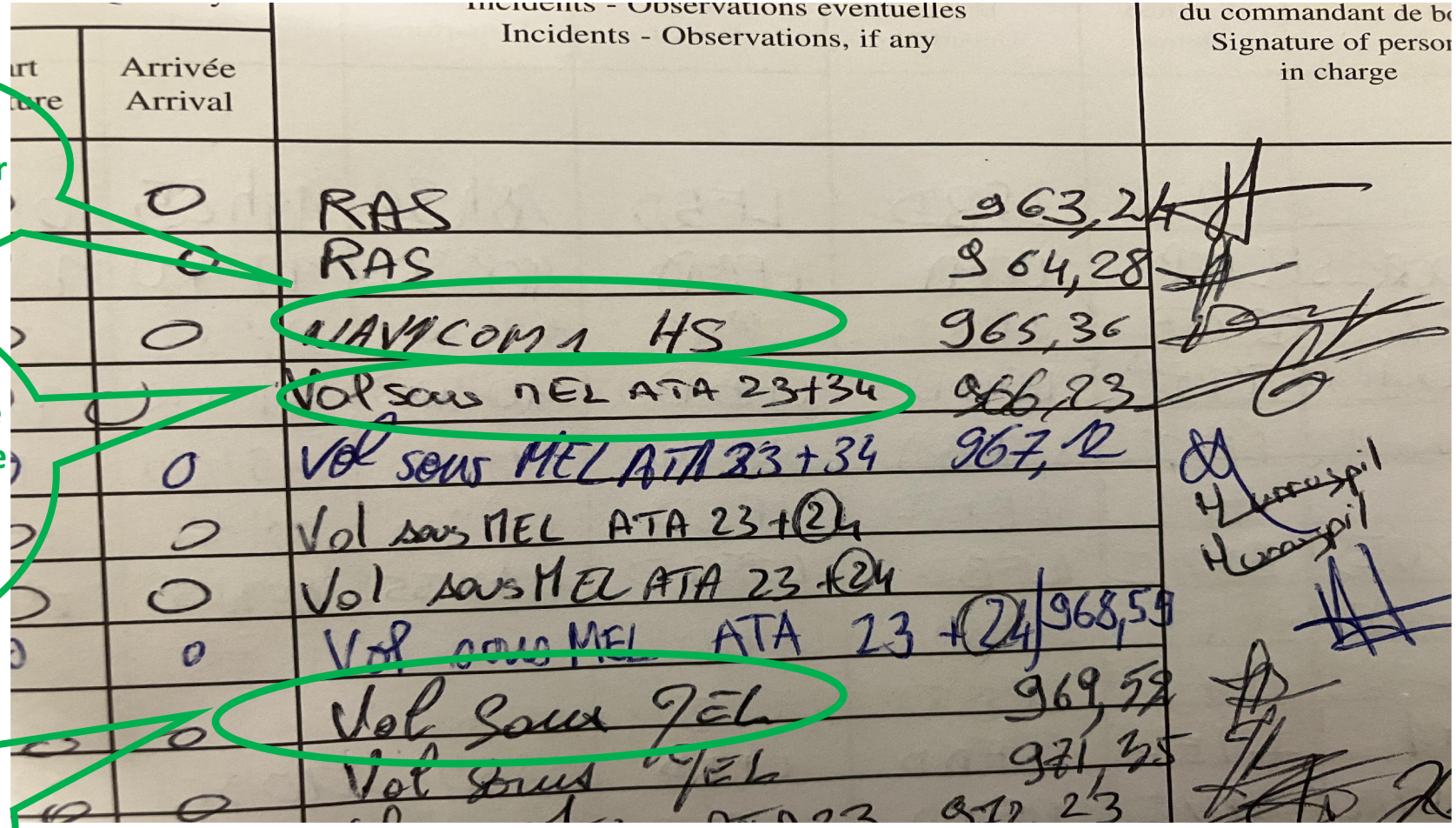
BOA 2026

Minimum Equipment List

1- Notation au retour du vol

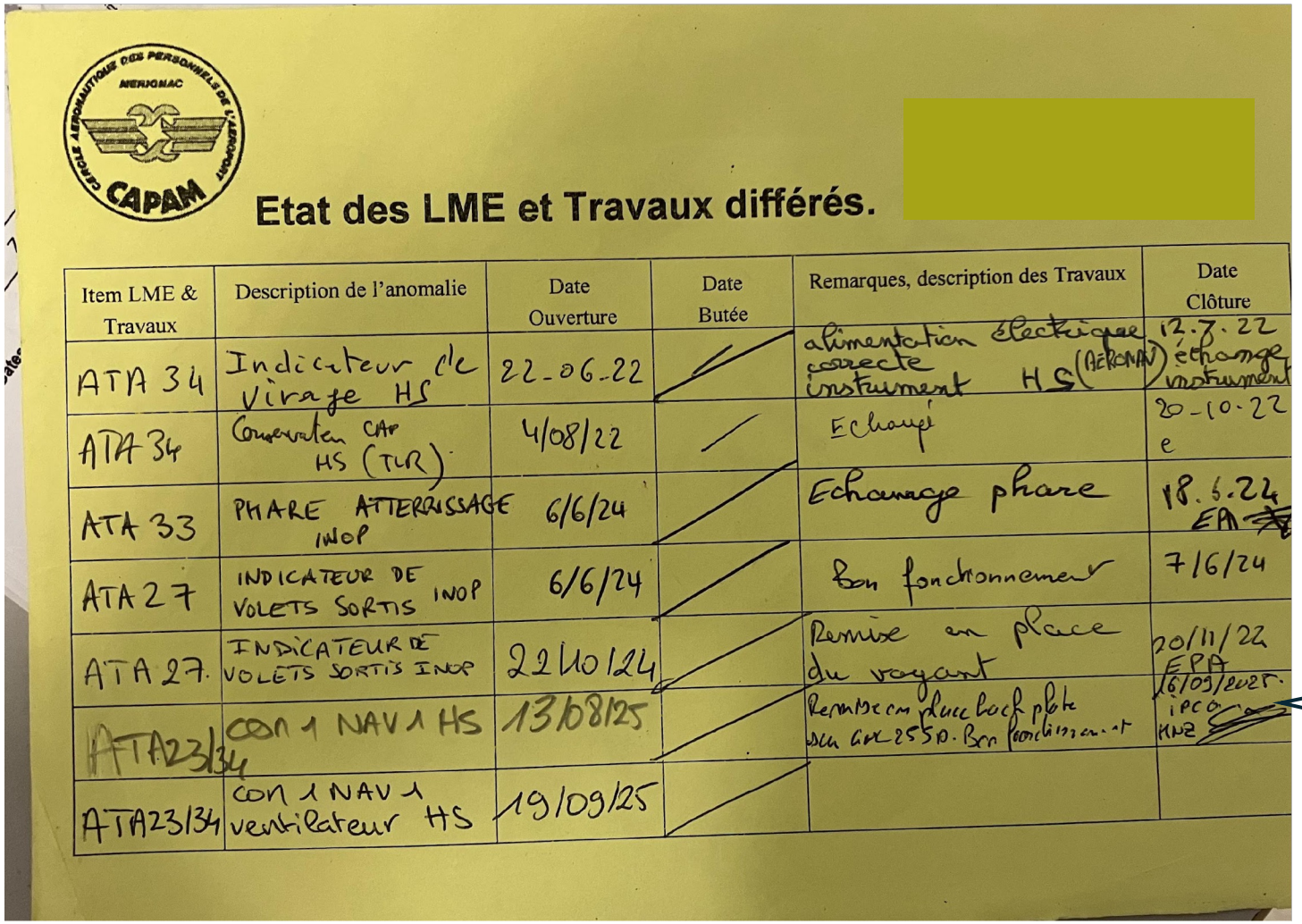
2- Vol après la panne constatée ou signalée et vérifiée sur MEL et Etat des LME

3- Ce qu'il faut écrire <u>avant</u> les vols suivants après avoir lu MEL et Etat des LME



BOA 2026

Minimum Equipment List



Etat des LME et Travaux différés.

Item LME & Travaux	Description de l'anomalie	Date Ouverture	Date Butée	Remarques, description des Travaux	Date Clôture
ATA 34	Indicateur de Virage HS	22-06-22		alimentation électrique correcte instrument HS (AERONAV)	12.7.22 échange instrument
ATA 34	Convertisseur CAP HS (TLR)	4/08/22		Echangé	20-10-22 e
ATA 33	PHARE ATTERRISSAGE INOP	6/6/24		Echange phare	18.6.24 EPA
ATA 27	INDICATEUR DE VOLETS SORTIS INOP	6/6/24		Bon fonctionnement	7/6/24
ATA 27	INDICATEUR DE VOLETS SORTIS INOP	22/10/24		Remise en place du voyant	20/11/24 EPA
ATA23/34	CON 1 NAV 1 HS	13/08/25		Remise en place back plate sur GNC 255D. Bon fonctionnement	16/09/2025. iPCO HNZ
ATA23/34	CON 1 NAV 1 ventilateur HS	19/09/25			

Item
MEL clôturé

Préambule de la MEL

Mention sur le carnet de route

Pour mémoire, la réglementation exige que toute anomalie, incident ou accident soit inscrit sur le carnet de route par le CDB.
Par conséquent, tout item de la MEL qui est en défaut doit être mentionné sur le carnet de route au même titre que les réparations effectuées ou reportées.

Les consignes suivantes s'appliquent alors :

- Pour la première occurrence d'un item en défaut ou manquant :
  - Indiquer dans la colonne « Observations » du carnet de route la panne rencontrée ;
  - Remplir la fiche des items MEL en défaut (dans le carnet de route) avec le chapitre ATA concerné et la date d'ouverture.
- Si l'avion, conformément à la MEL, n'est pas immobilisé, indiquer dans la colonne « Observations » du carnet de route, avant le départ du vol suivant, la mention « Vol sous MEL ATA xx », xx représentant le chapitre dans lequel figure l'item susmentionné ;
- Pour toutes les occurrences suivantes, dans l'intervalle de réparation, indiquer « Vol sous MEL » (sans préciser le chapitre ATA) dans la colonne « Observations » du carnet de route, avant le départ en vol. Le CDB atteste qu'il a conscience de l'état des systèmes de l'avion et considère que ce dernier est exploitable en appliquant les conditions spécifiées en colonne (4) de la MEL.

QCM

	En cas d'importante fuite d'essence d'un avion sur le parking CAPAM, quelles actions effectuez-vous ?	
	A	J'appelle les pompiers de l'aéroport et me sers de la pelle et du bac à sable devant les portes pour déposer du sable sur la flaque, et ainsi absorber l'essence.
	B	Je diffuse le contenu d'un extincteur du hangar au hasard sur la flaque pour éviter une future inflammation.
	C	Je quitte les locaux du CAPAM conformément au plan d'évacuation affiché à l'entrée.

QCM

	En cas d'importante fuite d'essence d'un avion sur le parking CAPAM, quelles actions effectuez-vous ?	
	A	J'appelle les pompiers de l'aéroport et me sers de la pelle et du bac à sable devant les portes pour déposer du sable sur la flaque, et ainsi absorber l'essence.
	B	Je diffuse le contenu d'un extincteur du hangar au hasard sur la flaque pour éviter une future inflammation.
	C	Je quitte les locaux du CAPAM conformément au plan d'évacuation affiché à l'entrée.

QCM

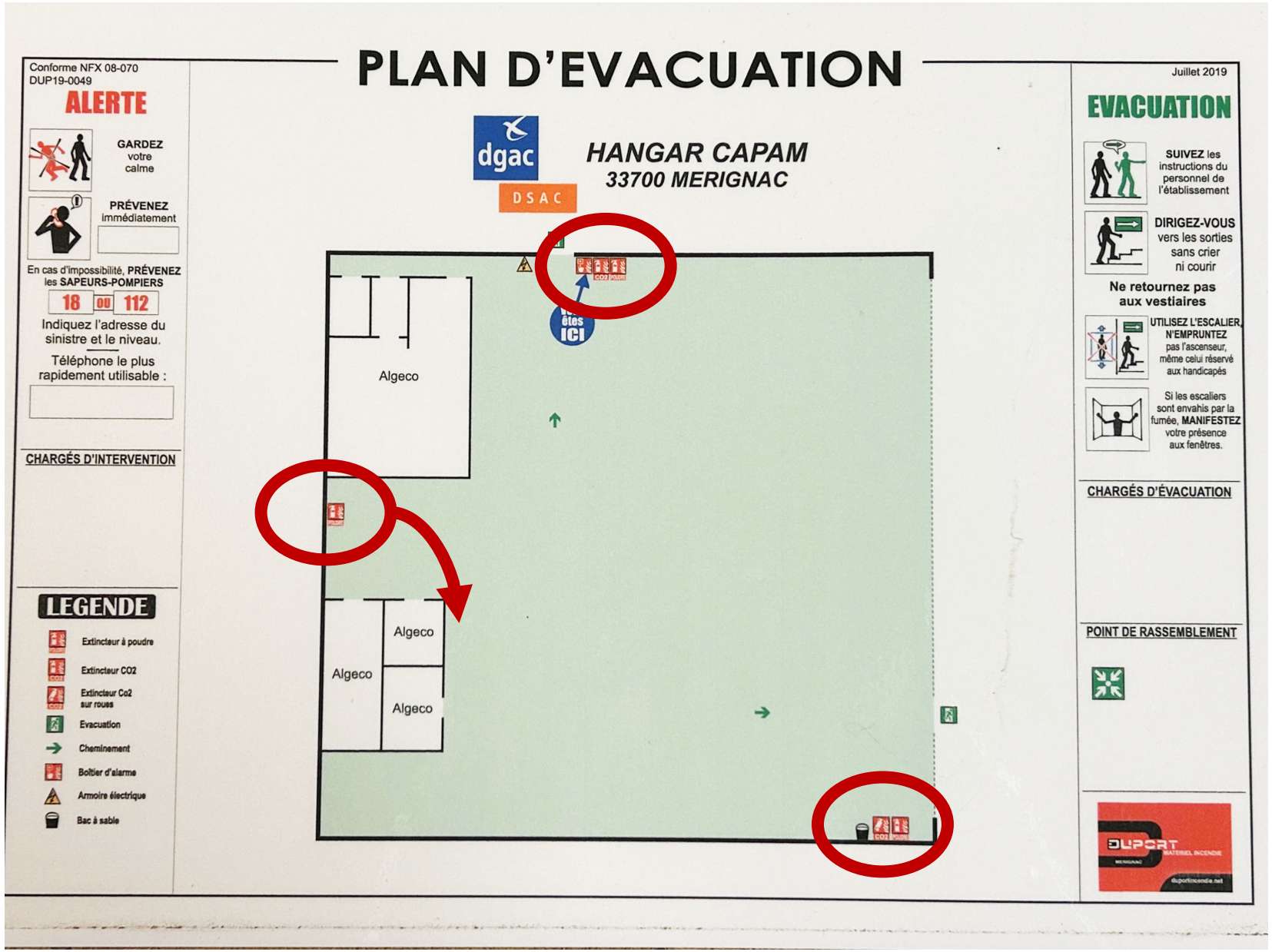
	Quel type d'extincteur utilisez-vous sur un feu d'origine électrique ?	
	A	Un extincteur à poudre.
	B	Un extincteur à CO2.
	C	Pas d'extincteur nécessaire, il est plus efficace d'y projeter de l'eau.

QCM

	Quel type d'extincteur utilisez-vous sur un feu d'origine électrique ?	
	A	Un extincteur à poudre.
	B	Un extincteur à CO2.
	C	Pas d'extincteur nécessaire, il est plus efficace d'y projeter de l'eau.

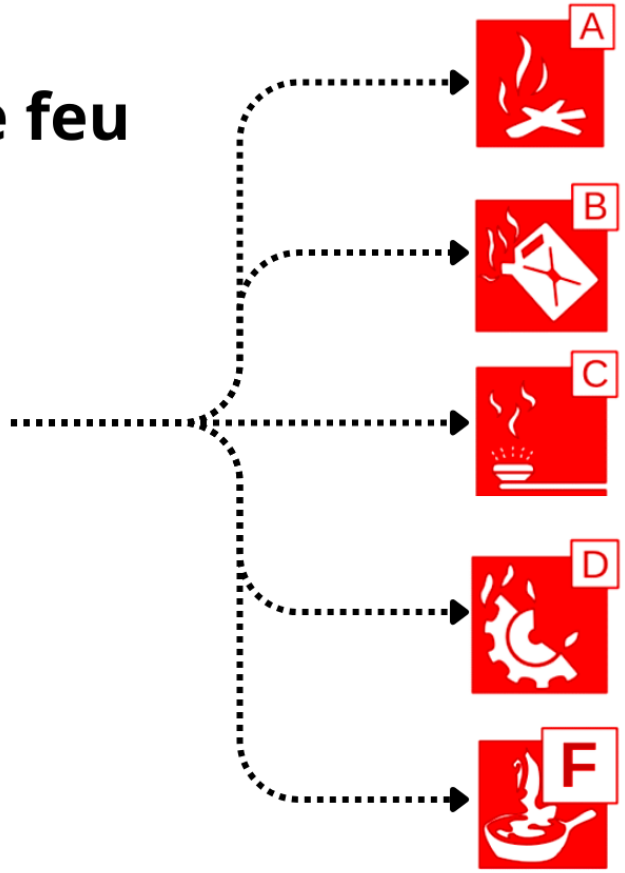
BOA 2026

Sécurité incendie



Les classes de feu





Feux de solides

Bois, tissus, papiers, cartons…

Feux de liquides ou solides liquéfiables

Essence, fuel, pétrole, gasoil…

Feux de gaz

Butane, propane, gaz naturel…

Feux de métaux

Magnesium, Sodium…

Feux d’auxiliaires de cuisson

Huiles, et graisses animales ou végétales…

BOA 2026

Sécurité incendie



2 types d’extincteurs au CAPAM



A poudre

Au CO2



Feux de solides

Bois, tissus, papiers, cartons…



Feux de liquides ou solides liquéfiables

Essence, fuel, pétrole, gasoil…



Feux de gaz

Butane, propane, gaz naturel…



Feux de liquides ou solides liquéfiables

Essence, fuel, pétrole, gasoil…



Feux d’origine électrique

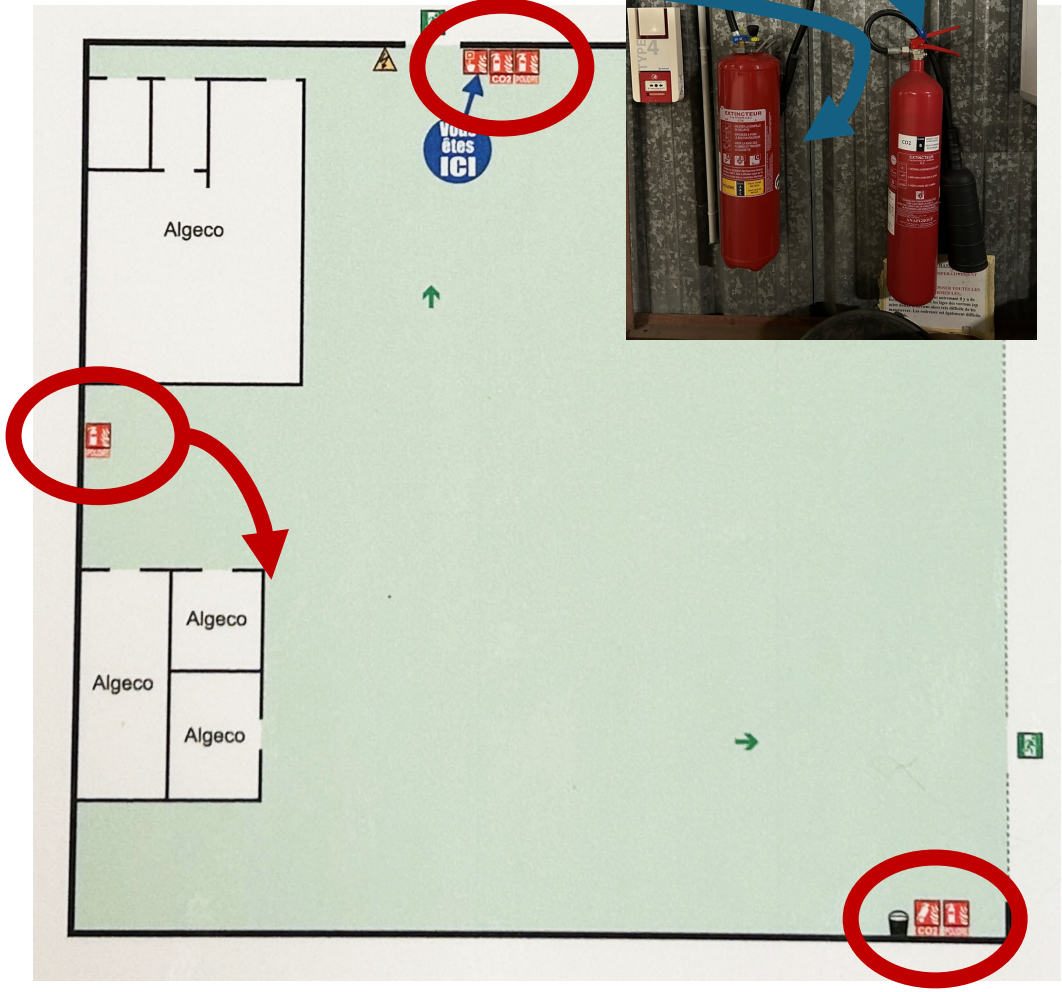
Transformateur, tableau…

BOA 2026

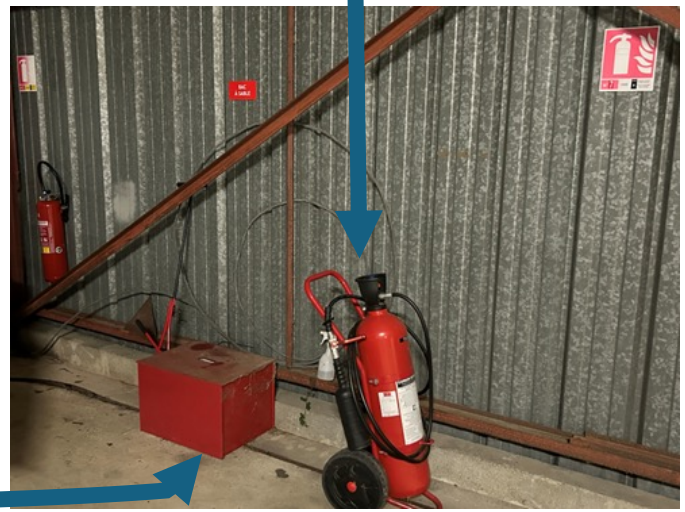
Sécurité incendie

Poudre





CO2



Bac à sable

BOA 2026



Rappels règles expérience récente

Règlement Intérieur CAPAM

De jour, pour pouvoir voler en solo il faut :

- Soit avoir fait au moins un vol sur même type d'avion dans les 3 derniers mois (solo ou avec FI).
- Soit avoir reçu l'autorisation du chef pilote ou de son adjoint.

Vol de nuit :

- En plus de la règle ci-dessus, si le pilote n'a pas volé de nuit depuis plus de 6 mois, il doit avoir l'autorisation du chef pilote ou de son adjoint, ou faire un vol de nuit avec un FI qualifié FI Nuit.

Rappels règles expérience récente

Règles EASA

Emport de passagers.

De jour, pour pouvoir emmener un ou des passagers il faut :

•Avoir effectué **trois atterrissages et trois décollages dans les 90 derniers jours**. (Il n'est pas précisé en solo, vous pouvez donc les avoir faits avec un instructeur).

De nuit, pour pouvoir emmener un ou des passagers, il faut :

•En plus des conditions ci-dessus, parmi les trois atterrissages et décollages **au moins un atterrissage et un décollage devront avoir été faits de nuit**. (sauf pour les pilotes IFR)

Rappels règles expérience récente

Différence CAPAM / EASA :

- Si l'EASA n'impose pas d'expérience récente pour voler en solo sans passager, le règlement du club, comme vu sur une diapo précédente, impose, lui, un vol avec instructeur si pas de vol dans les 3 derniers mois, ou bien avoir reçu une autorisation du Chef Pilote ou de son adjoint.
- Mais attention, cette autorisation n'est absolument pas valable pour pouvoir emmener des passagers ! (Règle EASA > règlement CAPAM).
- Pour cela il vous faudra donc bien avoir vos 3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 derniers jours.
- De plus si vous faites avec un FI vos 3 décollages et 3 atterrissages vous ne pouvez pas emmener de passagers sur ce vol.

BOA 2026



BOA 2026

Plein Carburant

QCM

	Avec F-GNNR je pars en navigation avec trois passagers de 70Kg et 40 Kg de bagages. Je pèse 65Kg et j'ai prévu un temps de vol avec les conditions du jour d'une heure.	
	A	Je peux faire le plein complet, le devis de masse et centrage m'indique un décollage à 1096 Kg.
	B	Je dois faire un plein partiel pour respecter la masse maxi à l'atterrissage. Pour simplifier je peux ne remplir que le réservoir principal, en laissant les ailes quasiment vides.
	C	Je dois faire un plein partiel pour respecter la masse maxi à l'atterrissage. Pour simplifier je peux ne remplir que les ailes, en laissant le réservoir principal quasiment vide.
	D	Je peux emporter jusqu'à 85 kg d'essence que je réparti comme je veux.

BOA 2026

Plein Carburant

QCM

	Avec F-GNNR je pars en navigation avec trois passagers de 70Kg et 40 Kg de bagages. Je pèse 65Kg et j'ai prévu un temps de vol avec les conditions du jour d'une heure.	
	A	Je peux faire le plein complet, le devis de masse et centrage m'indique un décollage à 1096 Kg.
	B	Je dois faire un plein partiel pour respecter la masse maxi à l'atterrissage. Pour simplifier je peux ne remplir que le réservoir principal, en laissant les ailes quasiment vides.
	C	Je dois faire un plein partiel pour respecter la masse maxi à l'atterrissage. Pour simplifier je peux ne remplir que les ailes, en laissant le réservoir principal quasiment vide.
	D	Je peux emporter jusqu'à 85 kg d'essence que je réparti comme je veux.

BOA 2026

Plein Carburant

Devis de centrage du F-GNNR

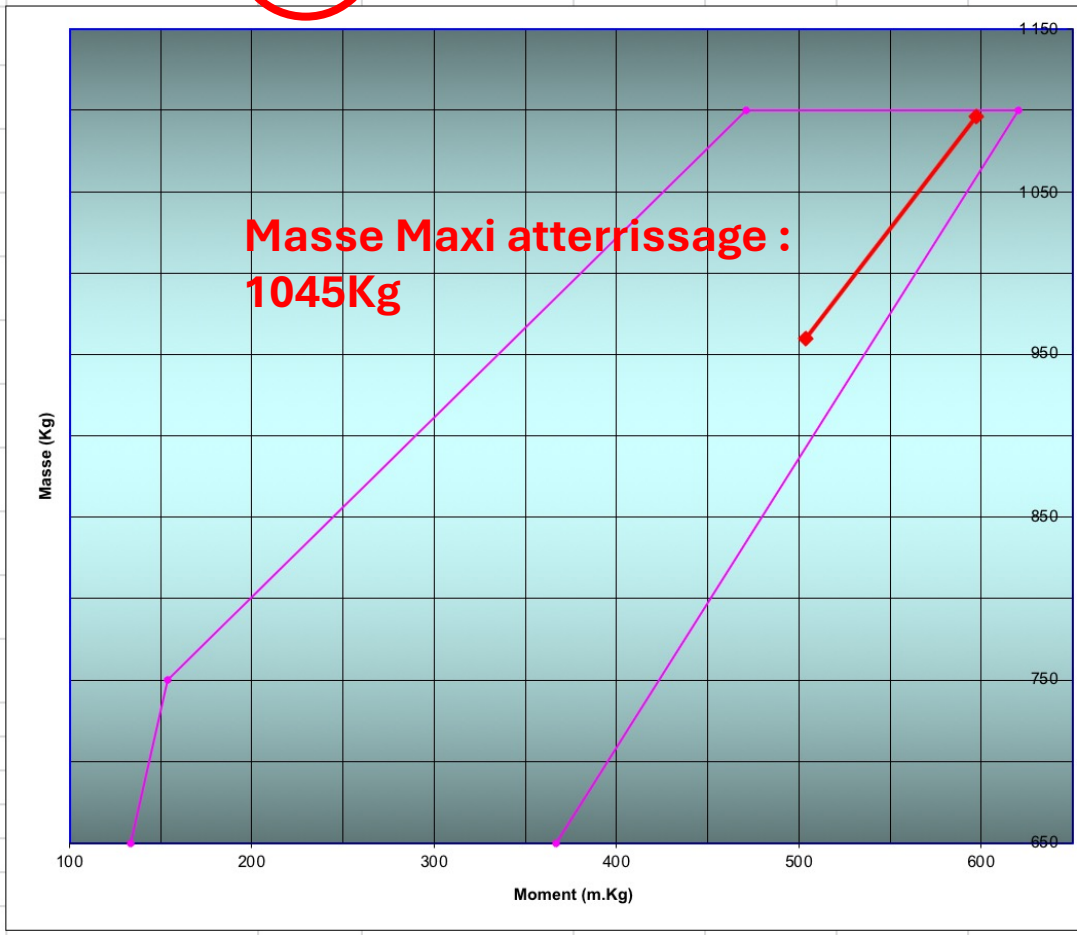
Masse maxi	1100 Kg	Bagages maxi	60 Kg

Réservoir principal (109	109L	78Kg
Réservoirs d'ailes (2x40	80L	58Kg

DENSITE ESSENCE : 0,720

	MASSE (Kg)	Bras de levier (m)	Moment (m,Kg)
MASSE A VIDE	645	0,319	205,76
PILOTE	65	0,41	26,6500
COPILOTE	70	0,41	28,7000
PAX 1	70	1,19	83,3000
PAX 2	70	1,19	83,3000
BAGAGES (maxi 60 kg)	40	1,9	76,0000
Masse sans Carburant	**960**	0,52	**503,71**
ESSENCE PRINCIPAL	78,48	1,12	87,8976
ESSENCE AILES	57,6	0,1	5,7600
Masse au Décollage (maxi 1100 Kg)	**1096**	0,54	**597,36**

Cliquer ici pour VALIDER LE RESULTAT



Pesée du 12 02 2024

Pour un temps de vol d'une heure j'aurai consommé environ 36L. Je me serai donc allégé d'environ 25Kg. Je ne peux donc pas décoller à une masse supérieure à 1070Kg. Je ne peux donc pas faire le plein complet.

BOA 2026

Plein Carburant

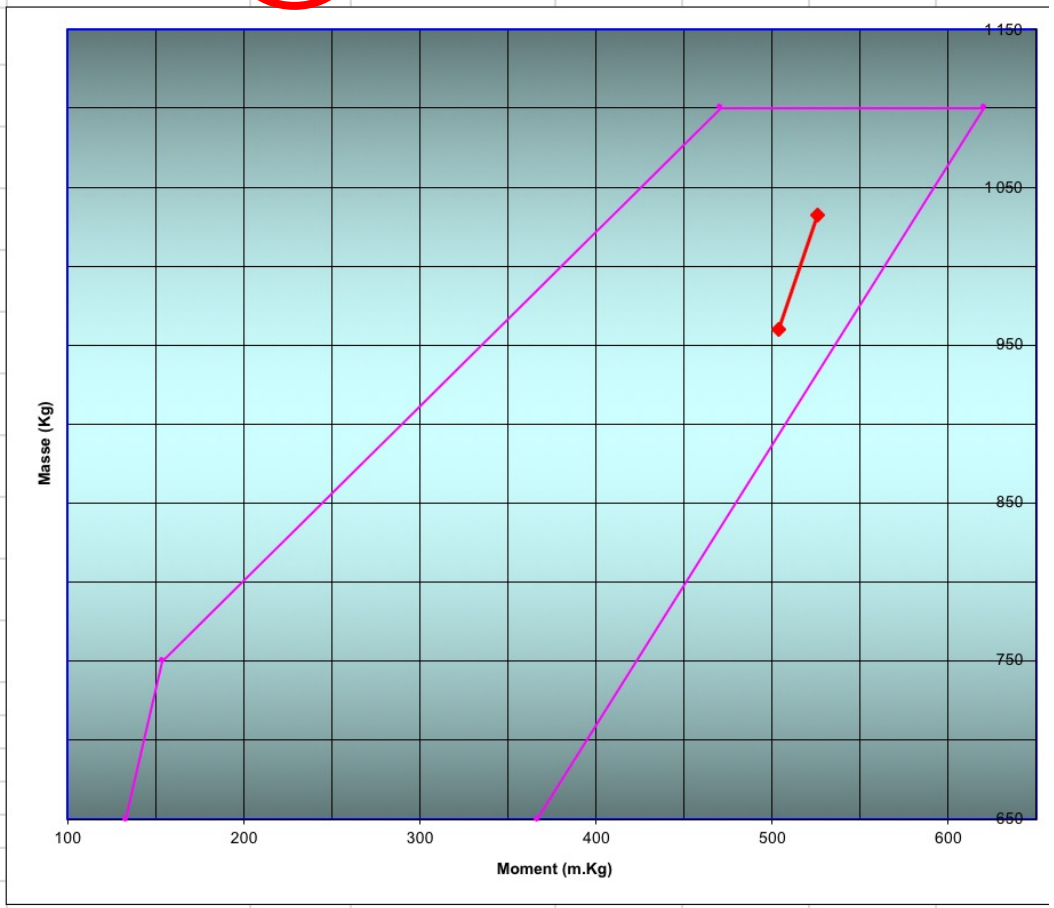
Devis de centrage du F-GNNR

Masse maxi	1100 Kg	Bagages maxi	60 Kg

Réservoir principal (109l)	20L	14Kg	DENSITE ESSENCE : 0,720
Réservoirs d'ailes (2x40l)	80L	58Kg	

	MASSE (Kg)	Bras de levier (m)	Moment (m,Kg)
MASSE A VIDE	645	0,319	205,76
PILOTE	65	0,41	26,6500
COPILOTE	70	0,41	28,7000
PAX 1	70	1,19	83,3000
PAX 2	70	1,19	83,3000
BAGAGES (maxi 60 kg)	40	1,9	76,0000
Masse sans Carburant	**960**	0,52	**503,71**
ESSENCE PRINCIPAL	14,4	1,12	16,1280
ESSENCE AILES	57,6	0,1	5,7600
Masse au Décollage (maxi 1100 Kg)	**1032**	0,51	**525,59**

Cliquer ici pour VALIDER LE RESULTAT



Pesée du 12 02 2024

On commence toujours un plein partiel par les ailes.
Cela évite les problèmes de centrage et soulage les contraintes au niveau de l'emplanture des ailes.

BOA 2026

Plein Carburant

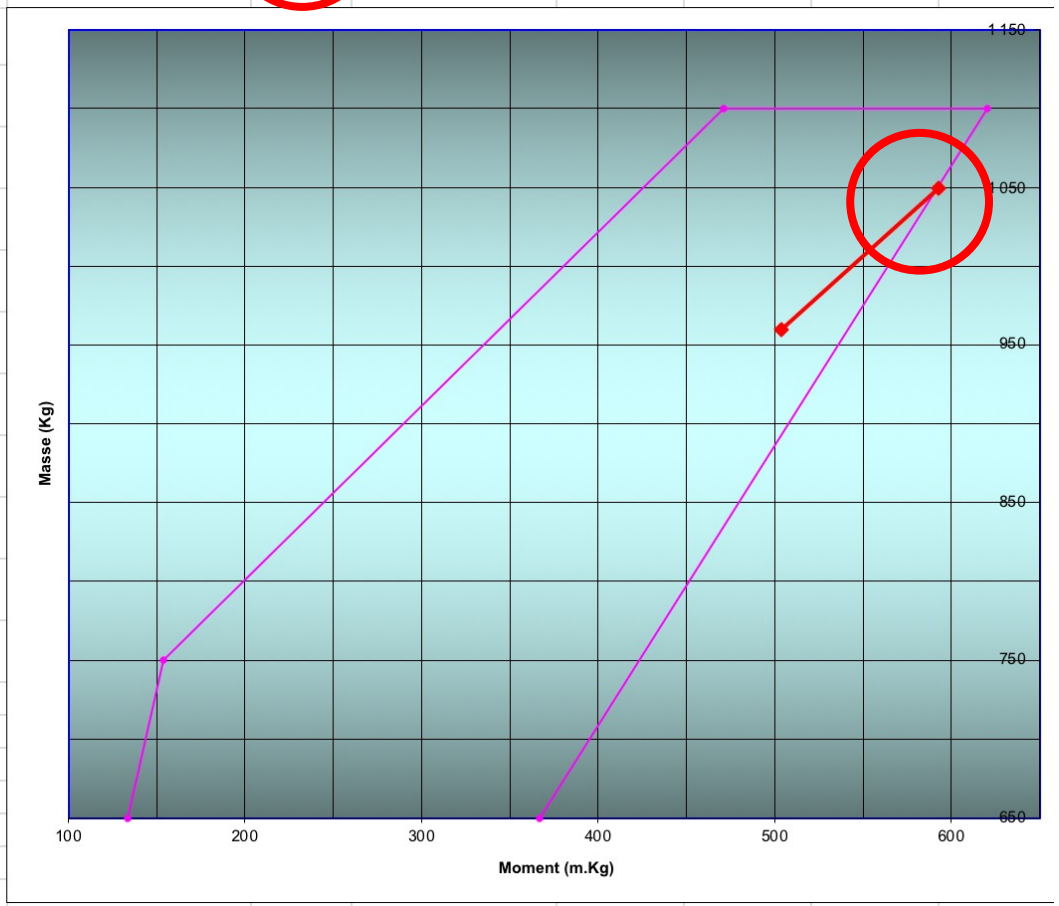
Devis de centrage du F-GNNR

Masse maxi	1100 Kg	Bagages maxi	60 Kg

Réservoir principal (109L)	109L	78Kg	DENSITE ESSENCE : 0,720
Réservoirs d'ailes (2x40L)	15L	11Kg	

	MASSE (Kg)	Bras de levier (m)	Moment (m,Kg)
MASSE A VIDE	645	0,319	205,76
PILOTE	65	0,41	26,6500
COPILOTE	70	0,41	28,7000
PAX 1	70	1,19	83,3000
PAX 2	70	1,19	83,3000
BAGAGES (maxi 60 kg)	40	1,9	76,0000
Masse sans Carburant	**960**	0,52	**503,71**
ESSENCE PRINCIPAL	78,48	1,12	87,8976
ESSENCE AILES	10,8	0,1	1,0800
Masse au Décollage (maxi 1100 Kg)	**1049**	0,56	**592,68**

Cliquer ici pour VALIDER LE RESULTAT



Pesée du 12 02 2024

En faisant d'abord le plein du réservoir principal on se retrouve en limite de centrage arrière.

BOA 2026

Utilisation de la fonction FPL (Plan de Vol) des GPS Garmin

BOA 2026

Je souhaite utiliser le GNS 530 pour une navigation de Bordeaux à Auch avec une sortie par SE.
J'utilise le catalogue de plan de vol (FPL) disponible dans le GNS530 car c'est bien pratique. J'arrive sur la page ci-contre ;
Que me reste-t-il à faire avant de partir en navigation ?



A. Rajouter LFDH à la fin du plan de vol et basta !

B. Rajouter LFDH, enregistrer le FPL (***MENU – Record Flight Plan***) puis ***DIRECT TO*** BDSA - ça fait quelques manips mais quand on a l'habitude ça passe.

C. Activer le plan de vol (***MENU – Activate Flight Plan***), puis rajouter LFDH et faire DIRECT TO sur BDSA - c'est un peu long, il doit y avoir un moyen plus rapide.

Réponse C.

1. J'active le plan de vol (***MENU – Activate Flight Plan***)
2. Après avoir vérifié que je suis sur la page du plan de vol **ACTIF**, j'ajoute LFDH sur la dernière ligne
3. Je vérifie que le segment actif correspond bien à ma navigation. Sinon je sélectionne le premier point (BDSA) et effectue un ***DIRECT TO***.

Il est possible d'activer directement le FPL souhaité depuis le catalogue de FPL : Depuis le catalogue, faire directement ***MENU – Activate Flight Plan*** (au lieu de ENTER).

Cela évite de modifier involontairement un FPL du catalogue.





BOA 2026

Utilisation du catalogue de plan de Vol GNS 530

- Les itinéraires de la CTR de Bordeaux sont enregistrés dans les catalogues de FPL des GPS des avions du CAPAM. Cela comprend également les itinéraires VFR de Nuit.
- Ces FPL ont été rentrés manuellement.
- Ils ne font pas partie de la base de données aéro du GPS. Ils sont donc modifiables comme toutes les données d'origine utilisateur.
- **Ils doivent être conservés en l'état.**





BOA 2026

Utilisation du catalogue de Plans de Vol GNS 530

Consignes pour l’utilisation du catalogue de FPL

- Avant modification d'un plan de vol pré-enregistré, vérifier que l'on se trouve bien sur la page du **plan de vol ACTIF** - 3 indications pour ça :
  - ACTIVE FLIGHT PLAN
  - FPL **00**
  - 1ère page du menu FPL



BOA 2026

Page FLIGHT PLAN : pas de modification ! *

En résumé :

Je n’altère pas les plans de vol du catalogue que d’autres ont patiemment renseignés !!

* Je peux toutefois créer / enregistrer mes propres FPL aux emplacements libres, en pensant à les supprimer après mon vol



BOA 2026

QCM

	J’ai un REX FFA à faire et je suis adhérent de plusieurs aéroclubs	
	A	Je ne peux faire un REX que sur mon aéroclub principal
	B	Je peux faire un REX sur internet quelque soit mon aéroclub
	C	Il faut que le responsable de chaque aéroclub me valide sur Smile Aéroclub pour que je puisse utiliser l’Application REX FFA sur chaque aéroclub

BOA 2026

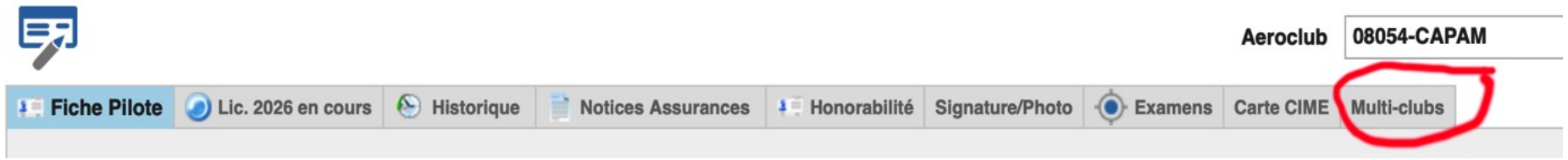
QCM

	J’ai un REX FFA à faire et je suis adhérent de plusieurs aéroclubs	
	A	Je ne peux faire un REX que sur mon aéroclub principal
	B	Je peux faire un REX sur internet quelque soit mon aéroclub
	C	Il faut que le responsable de chaque aéroclub me valide sur Smile Aéroclub pour que je puisse utiliser l’Application REX FFA sur chaque aéroclub

BOA 2026

FFA Multi-Clubs

Cette partie s'adresse aux quelques uns d'entre vous qui sont adhérents à plusieurs clubs.
Dans l'espace licencié FFA vous trouvez un onglet tout à droite qui s'appelle « Multi-Clubs »



BOA 2026

FFA Multi-Clubs

Vous trouvez votre aéroclub de référence, ici CAPAM, et la possibilité d'ajouter les autres aéroclubs dans lesquels vous volez.



Il faut qu'un administrateur du club valide sur Smile Aéroclub votre appartenance pour voir le statut VERIF.



Ce sont les conditions nécessaires pour que vous puissiez utiliser l'application **REX FFA**

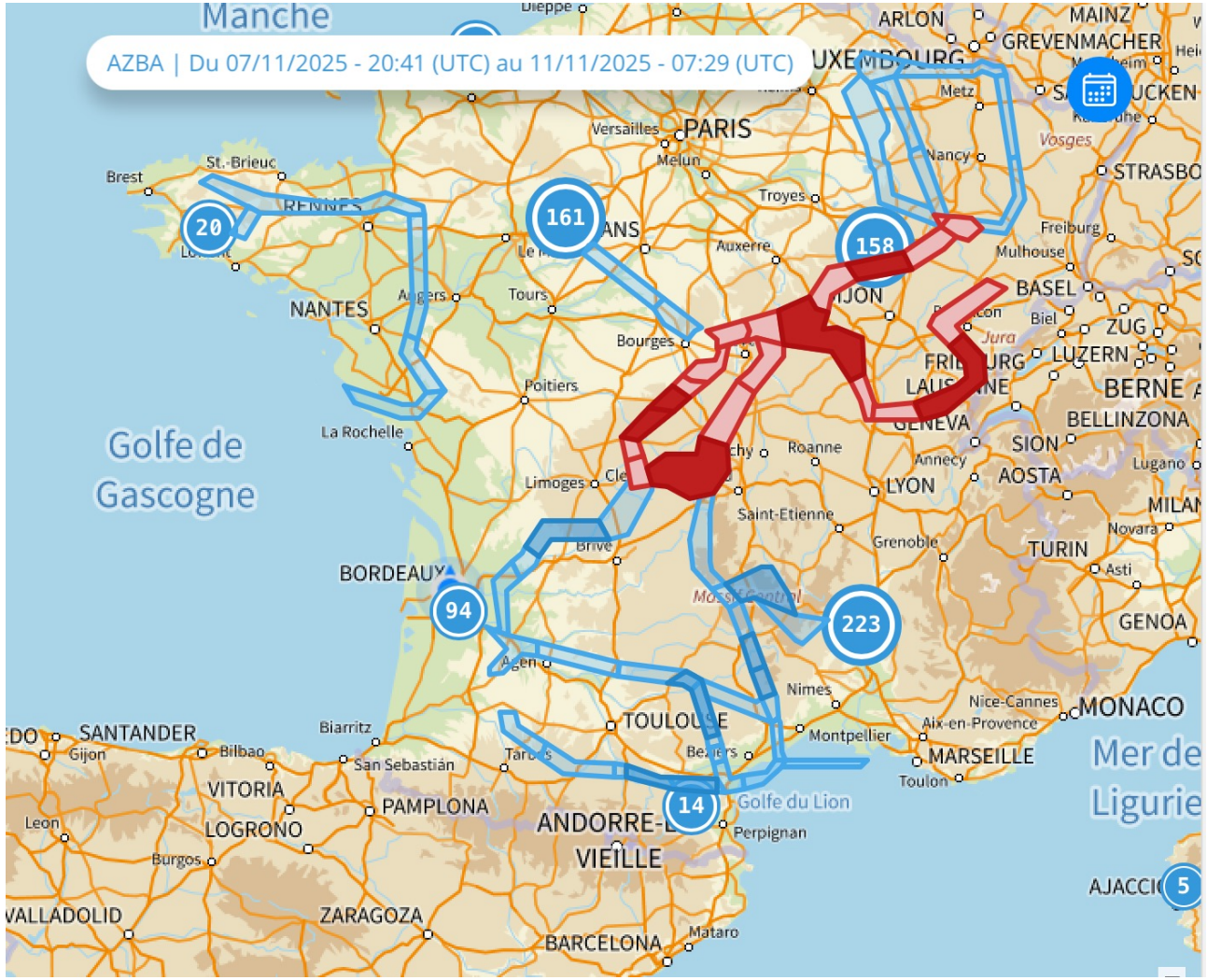
BOA 2026

RTBA

Les cartes du réseau RTBA sont mises à jour avec précision.

En cas de SIV indisponible, vous devez éviter de passer sur la fréquence Approche pour monter dans les TMA sauf urgence et considérer les zones réglementées comme actives.

Vous pouvez néanmoins compter sur la fiabilité des informations RTBA que vous avez consultées avant le vol.



BOA 2026

QCM

	Pourquoi est-il intéressant d'utiliser SDVFR Next ?	
	A	Parce que c'est un logiciel gratuit
	B	Parce que c'est un bon outil de préparation des vols
	C	Parce qu'il répond à toutes nos attentes pour un vol VFR
	D	Parce que je n'utilise que lui en vol

BOA 2026

QCM

	Pourquoi est-il intéressant d'utiliser SDVFR Next ?	
	A	Parce que c'est un logiciel gratuit
	B	Parce que c'est un bon outil de préparation des vols
	C	Parce qu'il répond à toutes nos attentes pour un vol VFR
	D	Parce que je n'utilise que lui en vol

BOA 2026

SDVFR Next

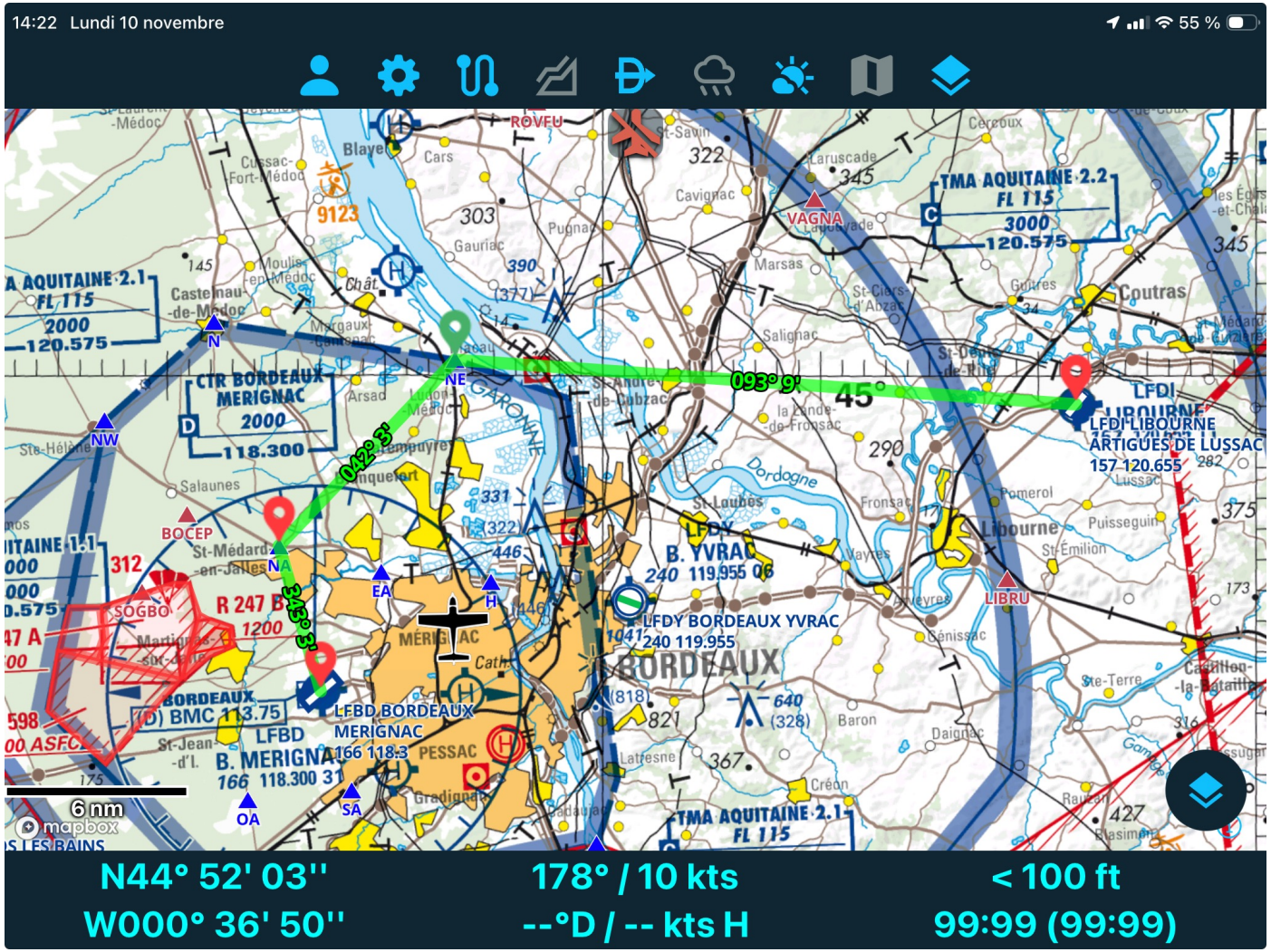
L’application SDVFR cesse d’être mise à jour fin janvier 2026 et sa remplaçante SDVFR Next est déjà active depuis septembre 2025. Elle est payante: 64€ par an.

Elle est beaucoup plus complète et son interface est très différente de la précédente, il faut donc s’entrainer

Heureusement il existe de nombreux tutoriels sur leur site internet.
https://skydreamsoft.fr/fr_FR/

BOA 2026

SDVFR Next

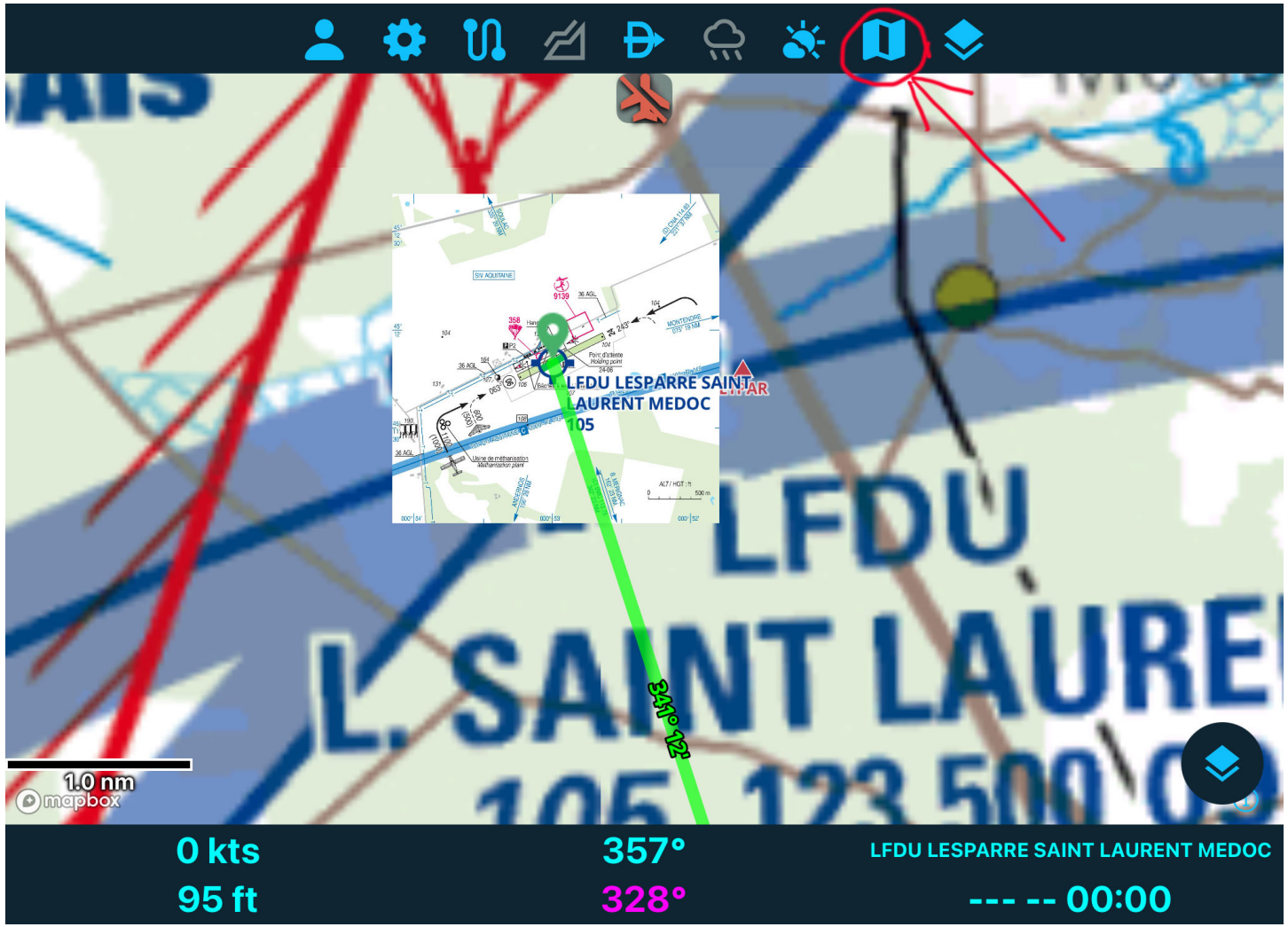


Les boutons de la barre supérieure sont paramétrables.
Par exemple:
On peut afficher ou retirer facilement la fonction autoVAC
On peut afficher l'image radar
On peut afficher ou retirer facilement le profil vertical
On peut changer de carte automatiquement en zoomant et c'est paramétrable



BOA 2026

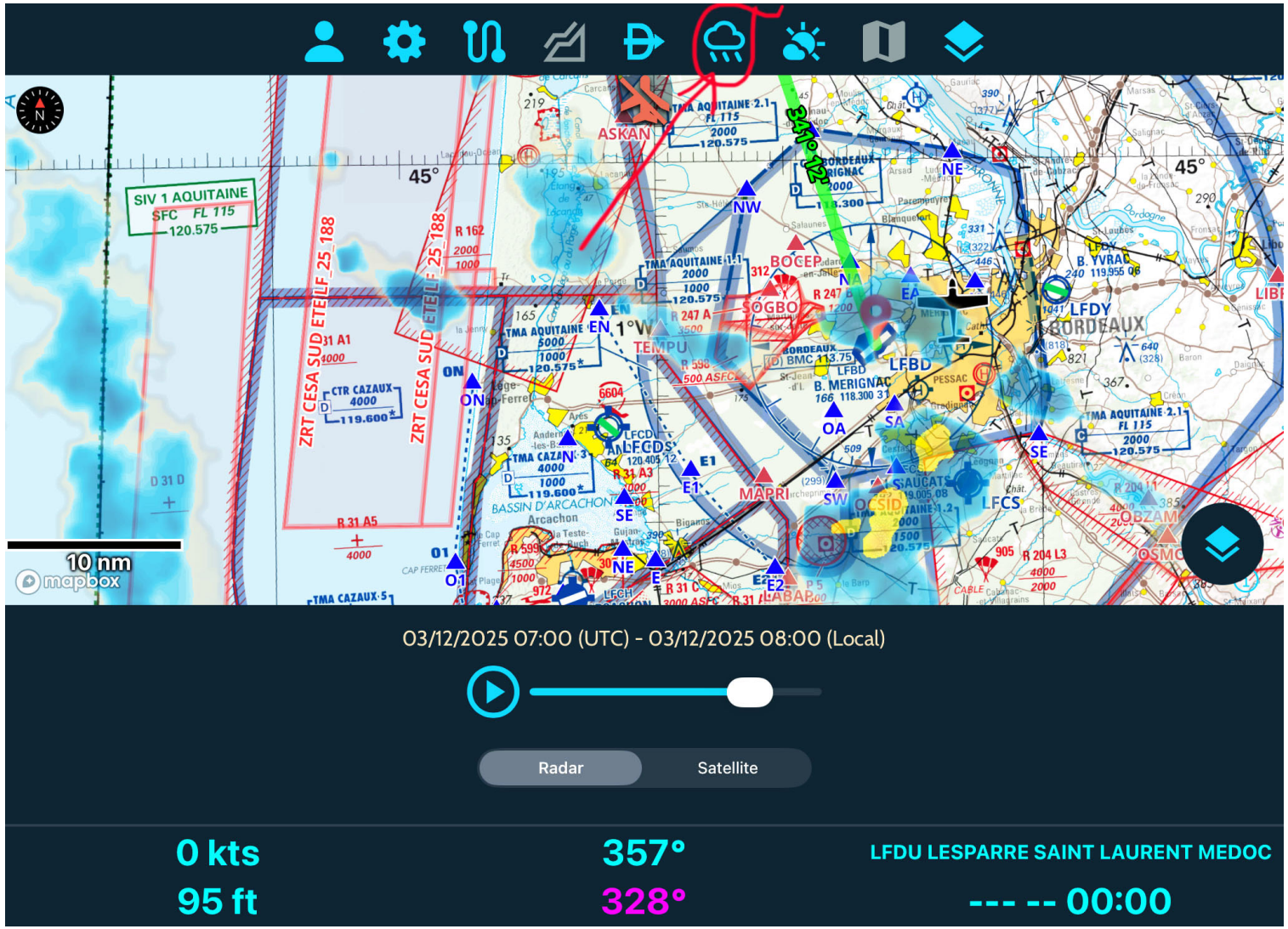
SDVFR Next



On peut afficher ou retirer facilement la fonction autoVAC

BOA 2026

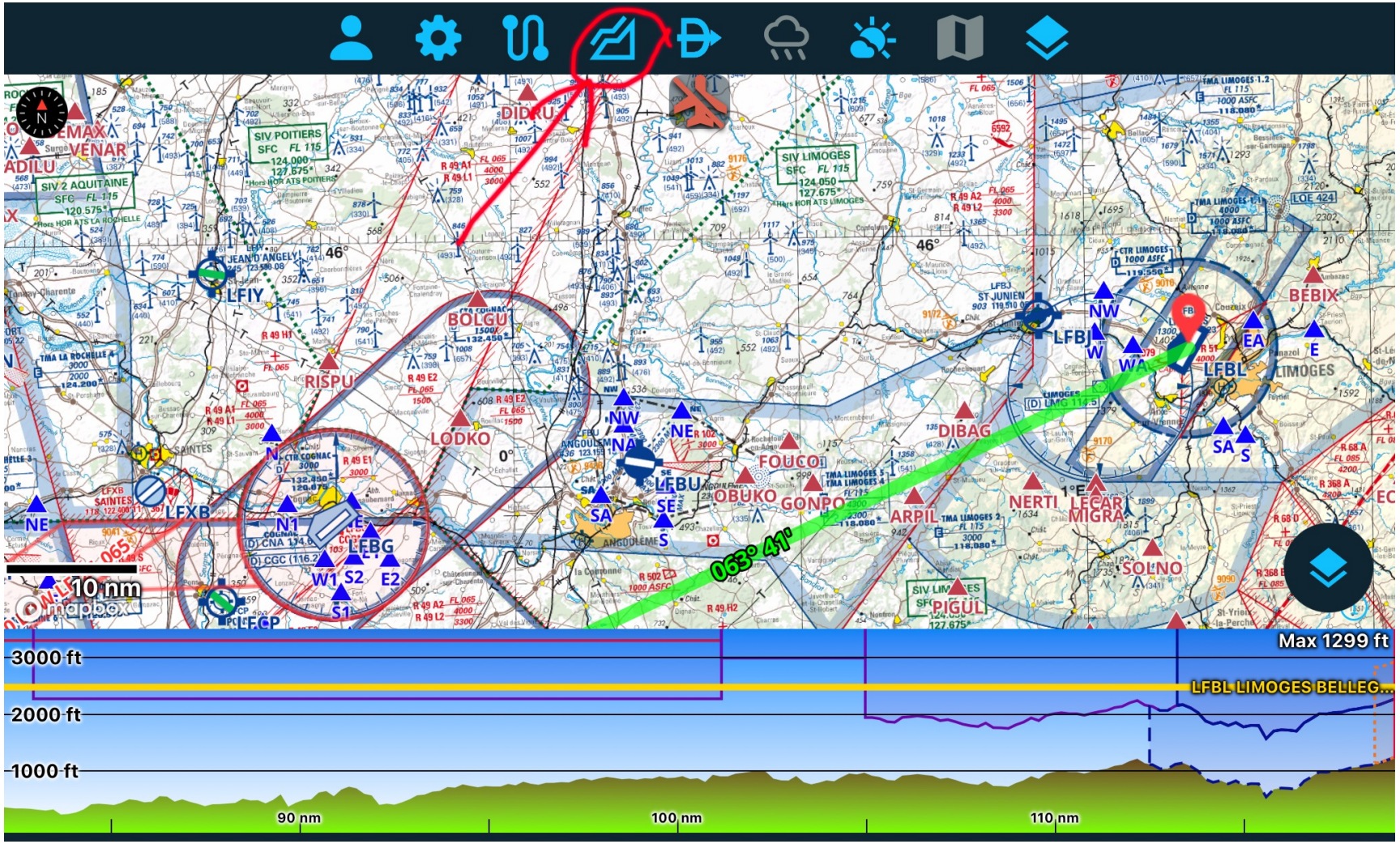
SDVFR Next



On peut afficher l’image qui donne les zones de précipitations

BOA 2026

SDVFR Next

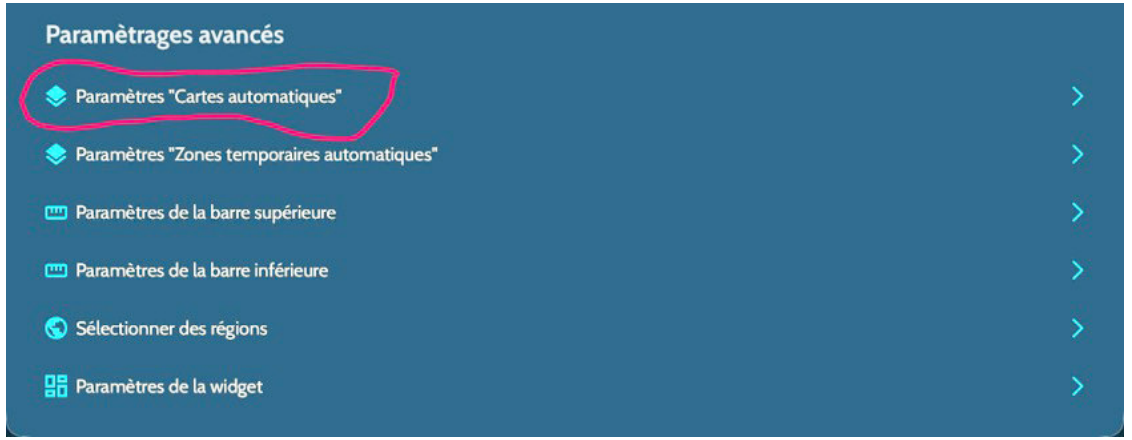


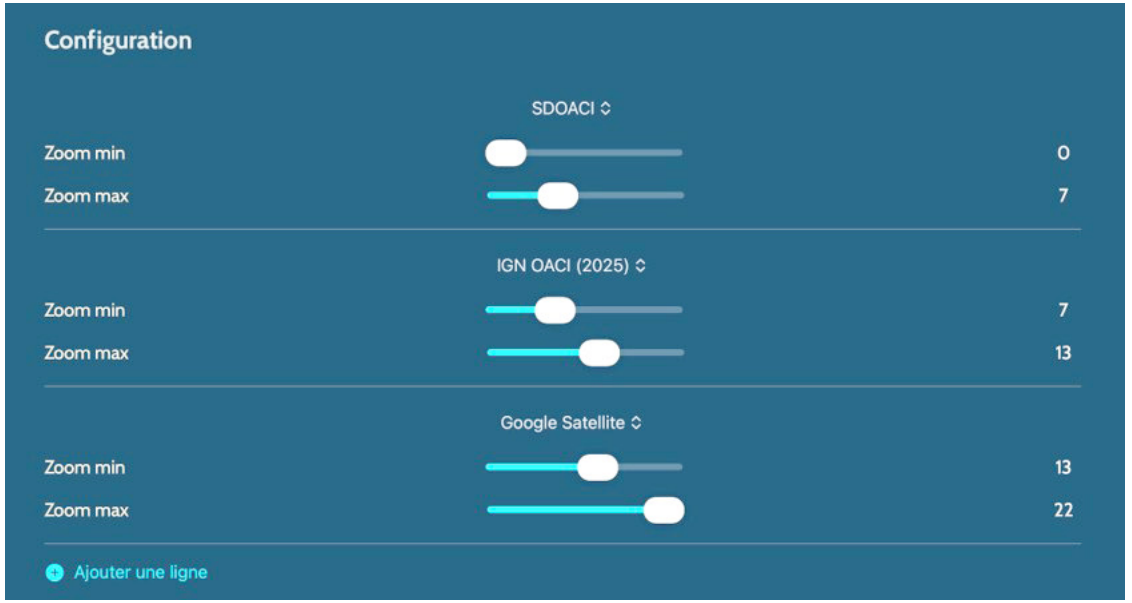
On peut afficher ou retirer facilement le profil vertical

BOA 2026

SDVFR Next





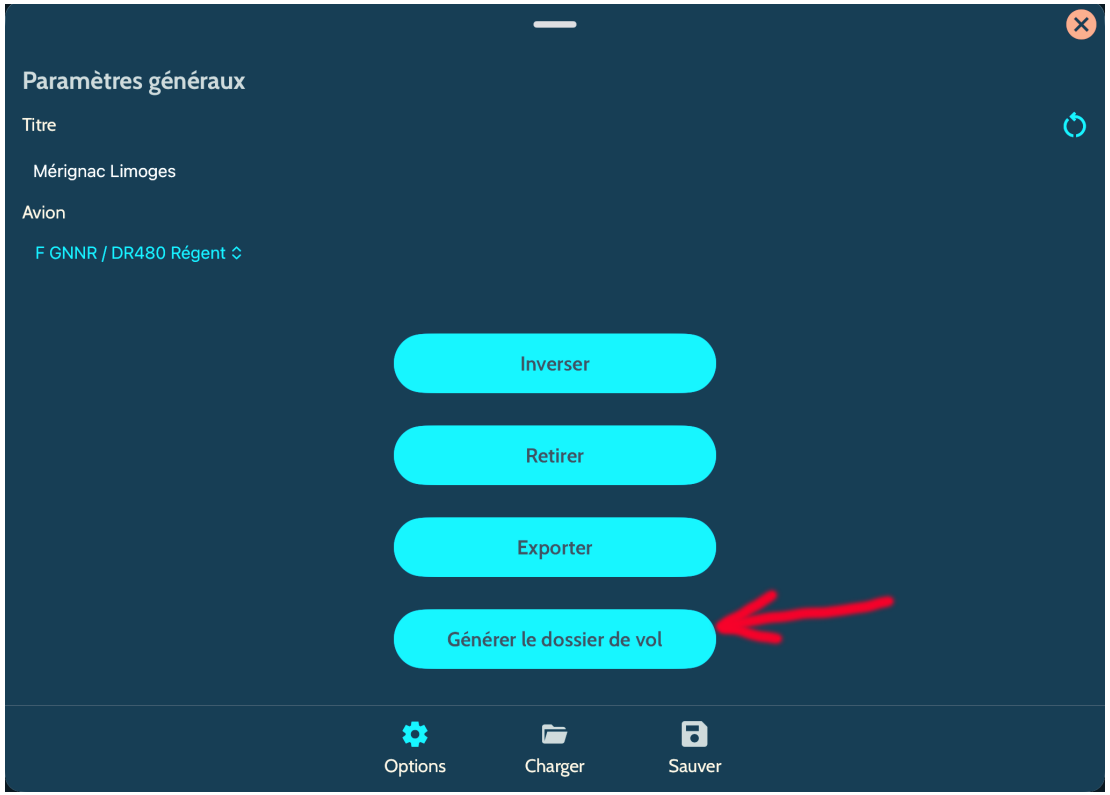


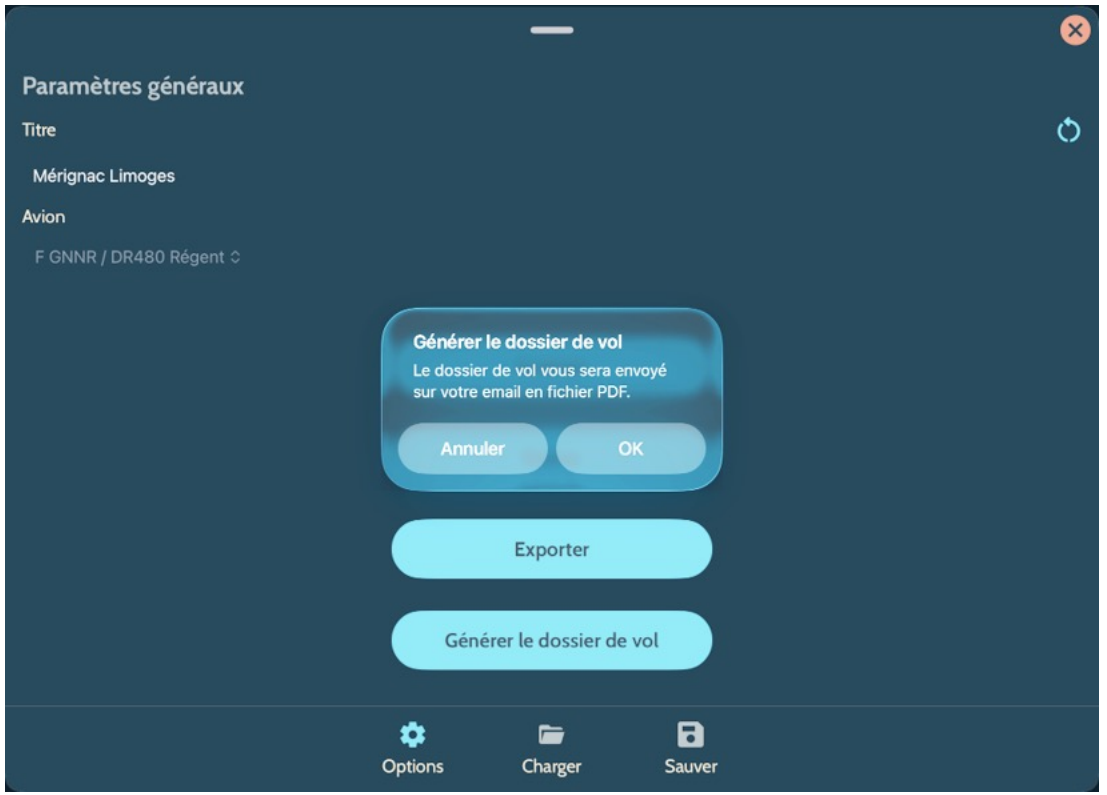
On peut paramétrer l'utilisation du zoom avec plusieurs cartes

BOA 2026

SDVFR Next

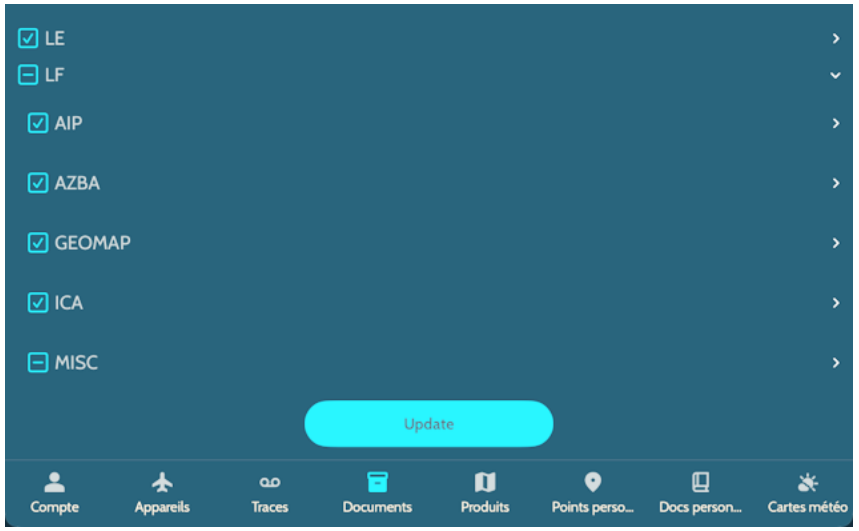
SDVFR Next est intéressant pour générer un dossier de vol complet qui est envoyé sur votre messagerie: météo, NOTAM, devis de masse et centrage, log de navigation. Il ne vous reste plus qu'à calculer les limitations.
A noter que nous préférons l'emploi du log de nav CAPAM.

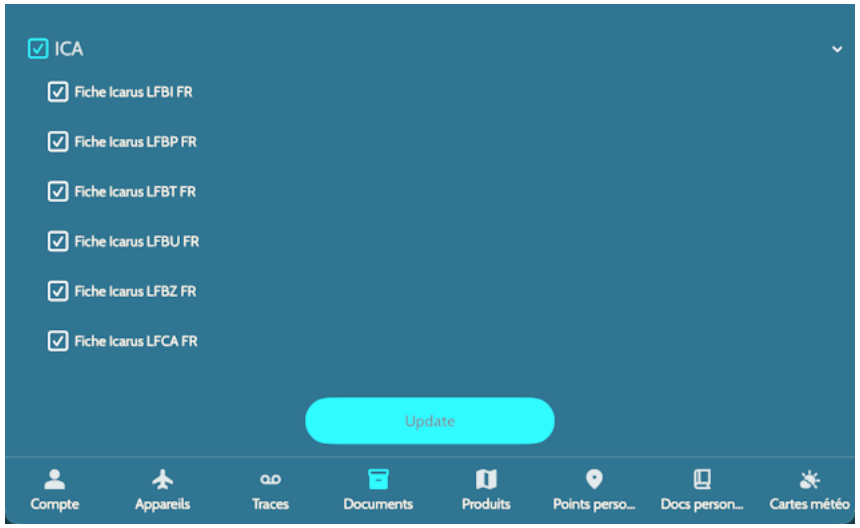




BOA 2026

SDVFR Next





Dans les documents consultables via SDVFR Next on trouve les fiches ICARUS, souvent très intéressantes pour préparer un vol.

ICARUS AD BORDEAUX LÉOGNAN **SAUCATS** (LFCS)

1°/ GÉNÉRALITÉS – ENVIRONNEMENT

Possibilité de pénétration involontaire en EAC

AD situé à proximité immédiate des espaces contrôlés de l'AD de Bordeaux Mérignac (LFBD).

Conflit potentiel entre activités

Importante activité de vol à voile dans les secteurs situés au Sud et à l'Est de l'AD, en particulier l'après-midi et les week-ends. Les zones vélivoles R 204 L1 à L4 (locales) et T1 à T5 (transit) qui se substituent aux espaces de la TMA Aquitaine avec lesquels elles interfèrent, sont susceptibles d'être activées sur demande par et pour utilisation par les planeurs. Les pilotes VFR sont informés :

- que les zones R 204 L1 et L2 d'un côté (local Nord) et les zones R 204 L3 et L4 de l'autre (local Sud) sont activables de manière indissociable ;
- que les aéronefs évoluant dans les zones R 204 L ou T sont dispensés de l'utilisation du transpondeur et de l'établissement d'un contact radio avec les services de contrôle ;
- de la présence d'un axe de transit spécifique « Arcachon-Saucats » (①), de plancher 3000 ft AMSL et de plafond 5000 ft AMSL.



Conflit potentiel de trajectoires

À l'ouest de l'AD, présence d'un goulot d'étranglement à double sens de circulation, entre la zone P 5 (Le Barp) et l'extrémité sud de la CTR LFBD (point SW). L'attention des pilotes est attirée sur le fait que la faible épaisseur/largeur d'espace utilisable hors EAC, associée à



2°/ ARRIVÉES

Conflit potentiel entre activités

- Les week-ends et pendant les vacances, forte activité (répertoriée 905) de vol libre treuillé jusqu'à 1800 ft AMSL, sur l'AD privé de Cabanac (LF 3324) situé à 5 NM au Sud ;
- Dans la zone d'aérodrome, forte hétérogénéité des vitesses des aéronefs en circulation, suite à la grande variété des opérations s'y déroulant (vols privés, TA, école, remorquage planeur, voltige, AEM) ainsi qu'à la multiplicité des trajectoires associées aux différents circuits de piste (avions, planeurs, hélicoptères, autogires, ULM et aéro modèles) ;
- Présence de planeurs en perte d'altitude avant atterrissage, côté Est des installations ;
- Lors des périodes à risque, circulation occasionnelle d'aéronefs de lutte contre l'incendie.

Éblouissement possible

À certaines périodes de l'année, risque d'éblouissement en cas de soleil rasant et d'atmosphère brumeuse, pour des caps de ralliement orientés Ouest.

3°/ ATTERRISSAGE

Spécificité aérologique

Aux QFU 033° et 213° piste en dur et par vent soutenu, risque de turbulences en courte finale lors du franchissement de la lisière des arbres en amont du seuil de piste.

Menace liée aux écarts de trajectoire

Présence possible de planeurs à l'atterrissage ou au décollage sur la piste en herbe parallèle à la piste en dur.

4°/ ROULAGE

Précaution au roulage

Largage de bannière et entraînement d'hélicoptères au stationnaire possibles entre la piste en dur et le TWY (côté Nord).

5°/ DÉPART

Éblouissement possible

À certaines périodes de l'année, risque d'éblouissement en cas de soleil rasant et d'atmosphère brumeuse, pour des caps de départ orientés Ouest.

Menace liée aux écarts de trajectoire

Le maintien de l'axe après décollage est essentiel en cas d'activité vélivole, pour ne pas interférer avec les opérations se déroulant sur la piste en herbe. Une vigilance accrue est nécessaire en cas de vent de secteur Ouest à Nord-Ouest.

AVERTISSEMENTS

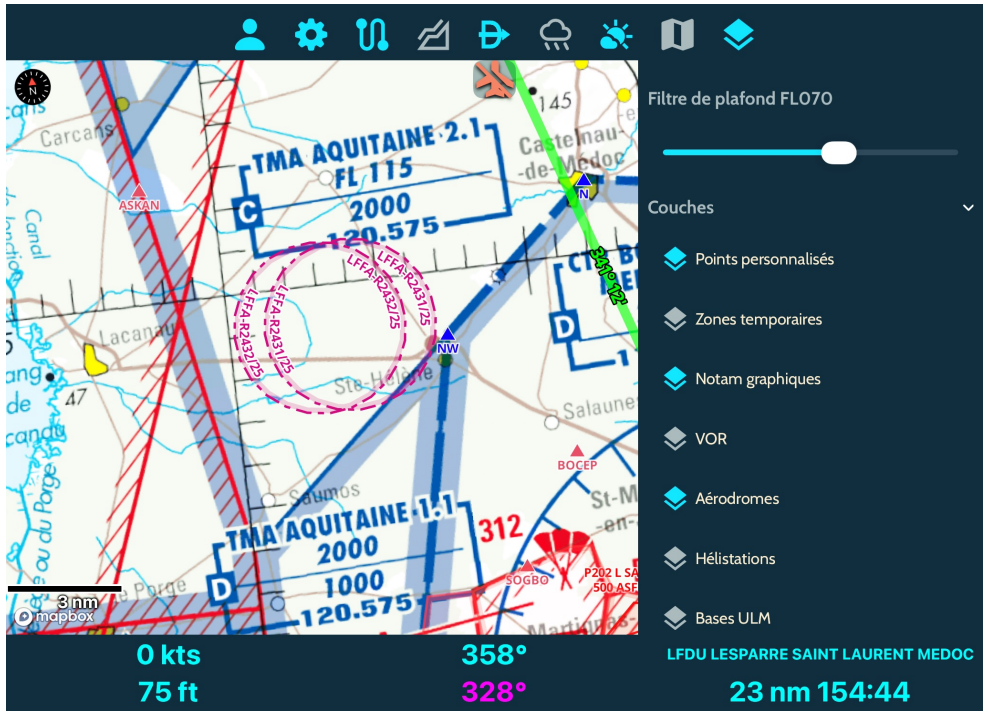
ICARUS (**I**nformations **C**omplémentaires d'**A**é**R**odrome **U**tiles à la **S**écurité) est une initiative de la Commission Prévention Sécurité de la FFA, pilotée par le Comité Régional Aéronautique Nouvelle Aquitaine (CRA 10 FFA).

Les informations précédentes sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Dans la mesure du possible, elles seront maintenues à jour. Elles ne constituent

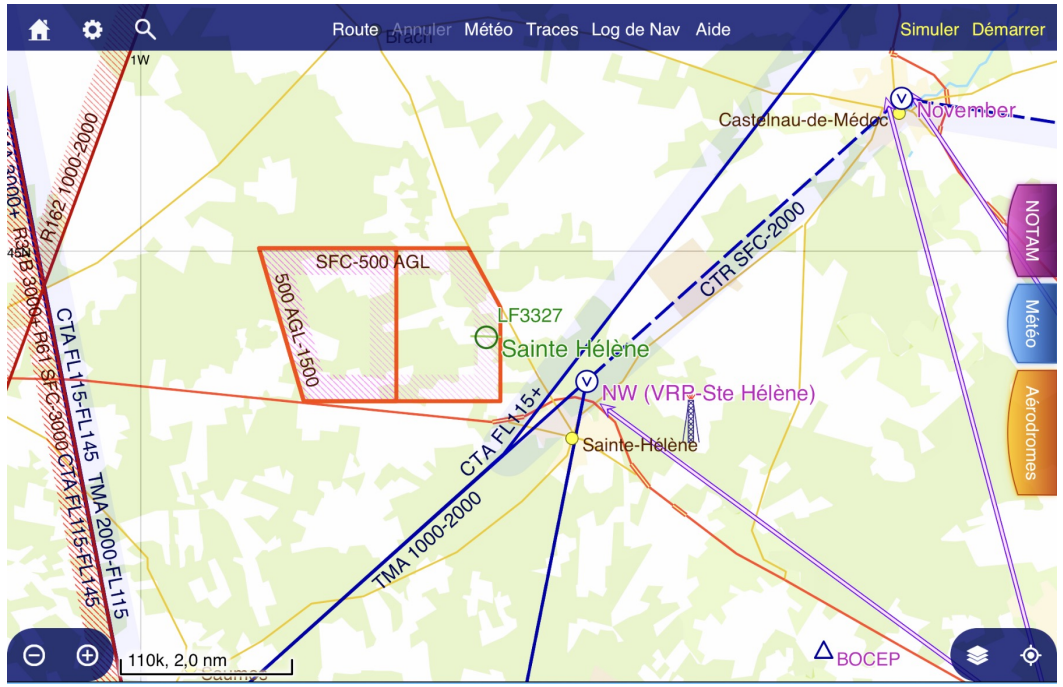
BOA 2026

SDVFR Next

Il reste un défaut qu'il faut avoir présent à l'esprit: les NOTAM graphiques ne sont pas tracés.
L'affichage des NOTAM graphiques est représenté simplement par un rond et ne reprend pas les coordonnées géographiques du NOTAM (contrairement à SkyDemon ou ForeFlight)
Il faut donc être vigilant à la lecture des NOTAM (pas de changement de ce point de vue)



SDVFR Next



SkyDemon

BOA 2026

SafeSky

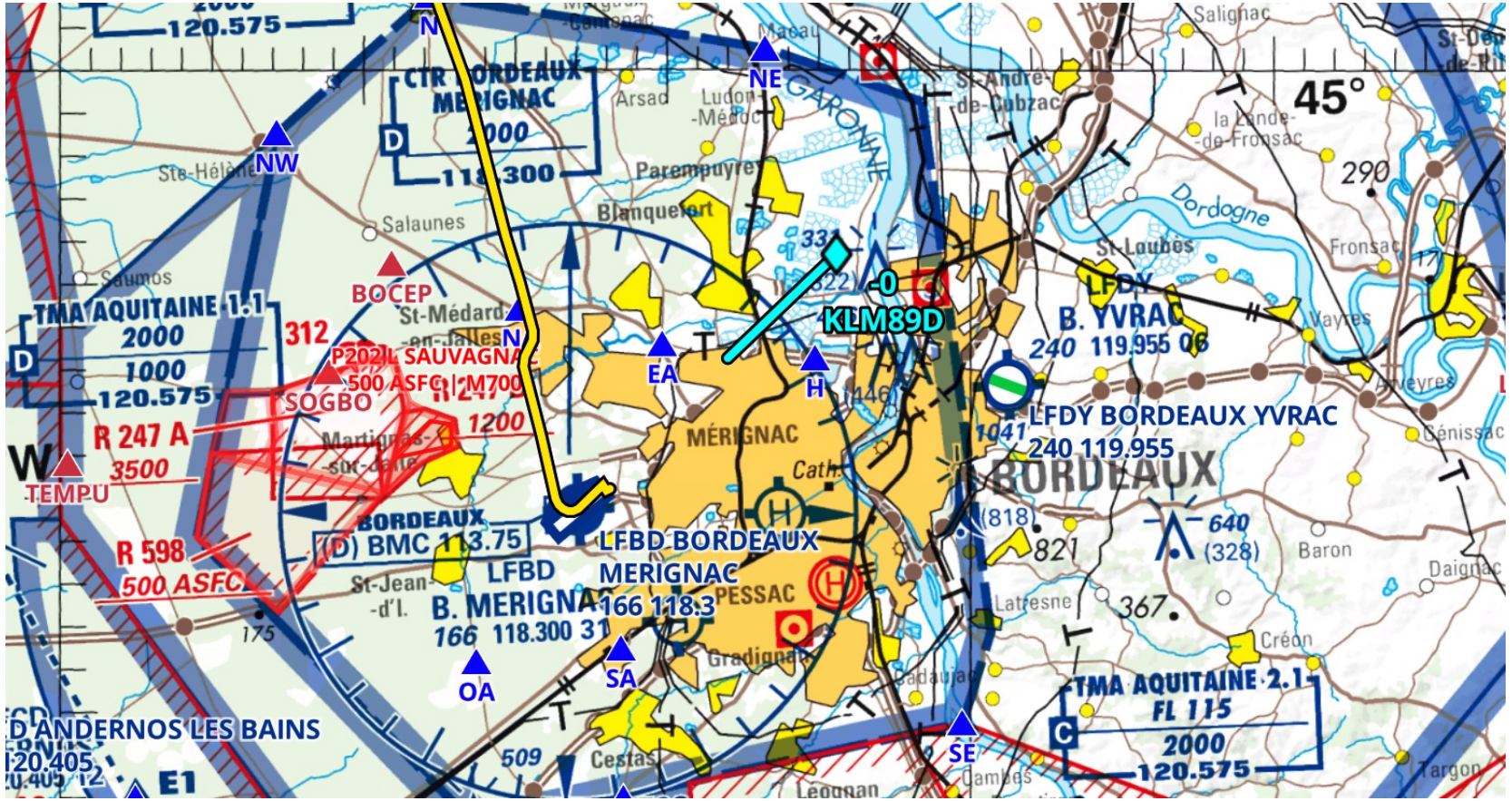
SafeSky est une application payante (environ 35 euros par an) sur votre tablette qui vous permet de voir les trafics qui émettent en Flarm et ADS B ou qui ont l'appli SafeSky.

Vous ne voyez pas tout le monde mais vous n'êtes pas aveugle. En particulier le Flarm est utilisé par les planeurs et de nombreux utilisateurs légers.

Les informations peuvent être envoyées sur SDVFR Next ou SkyDemon.

Il faut être à portée des relais de téléphone et en dessous de 5000 ft, donc c'est utilisable presque partout.

Pour améliorer la sécurité anti-collision



BOA 2026

Transpondeur



Au programme:

- Pourquoi on a un transpondeur ?
- Les 4 codes d'urgence (à connaître PAR CŒUR)
- Les 5 positions du bouton
- Quand et comment l'utiliser en vol
- Les erreurs fréquentes des élèves PPL

BOA 2026

Transpondeur

À QUOI ÇA SERT VRAIMENT ?

Le problème du contrôle aérien :

- Le radar voit ton avion (écho)
- MAIS il ne sait PAS qui tu es
- MAIS il ne sait PAS à quelle altitude tu es

Le transpondeur = la solution :

- Il "répond" au radar : "C'est moi F-GXXX ! "
- Il dit ton altitude pression exacte : "Je suis à 2 500 ft" (1013)
- Il te rend VISIBLE et IDENTIFIABLE

BOA 2026

Transpondeur

LES 3 CODES D'URGENCE

CODE	SITUATION	EXEMPLE
7700	URGENCE GRAVE, DETRESSE	Moteur en feu, malaise pilote
7600	PERTE RADIO	Plus de communication VHF
7500	DÉTOURNEMENT	Prise d'otage (très rare)

BOA 2026

Transpondeur

LES 5 POSITIONS DU BOUTON

POSITION	QUAND ?	CE QUE ÇA FAIT
OFF	JAMAIS en vol	Transpondeur éteint
SBY ou GND	Au roulage	Prêt
ON	Vol sans report d'altitude	Envoie code seulement
ALT	Vol normal, le passer avant le décollage	Envoie code + altitude
TEST	Contrôle au sol	Test automatique

BOA 2026

Transpondeur

LE BOUTON IDENT

*"F-GABC, ident ?" - Que faire ?**

1. Réponse radio : "Ident, F-GABC"
2. Action : Appuie 1 seconde sur le bouton IDENT
3. Résultat : Ton blip CLIGNOTE sur l'écran du contrôleur

Pourquoi c'est magique :

- Le contrôleur te repère IMMÉDIATEMENT parmi 50 autres
- Utilisé pour te "dé-garbler" (séparer de 2 avions proches)

BOA 2026

Transpondeur

RÈGLES SIMPLES EN FRANCE 2026

Ce que tu dois retenir :

- TOUJOURS en position ALT en vol (sauf instruction contraire)
- Code 7000 si personne ne t'en donne un
- Code 2000 si tu rentres d'un pays étranger (visible tous secteurs)
- SBY ou GND au roulage au sol

BOA 2026

Transpondeur

LES 5 ERREURS CLASSIQUES

Ce qu'on fait tous et qu'il faut éviter :

1. Oublier ALT au décollage → invisible pour le contrôle
2. Rester en SBY ou GND en vol → "où est passé cet avion ?"
3. Mettre 7700 pour rire → la gendarmerie arrive
4. Changer le code en virage → regarde ta trajectoire !
5. Éteindre avant SBY → test automatique raté

Leçon : Check-list = STBY → ALT → CODE

BOA 2026

Transpondeur

Depuis 2020, ton transpondeur Mode S fait aussi :

- Envoie des informations complémentaires au contrôle (selon équipement avion)

Pour toi = transparence totale :

- Les contrôleurs te voient partout
- Tu vois éventuellement le trafic sur ton iPad (avec app dédiée)
- Rien à faire : c'est automatique !

BOA 2026

Transpondeur

Le changement c’est maintenant

- Au roulage on garde le transpondeur sur SBY ou GND



- A l’alignement on met le transpondeur sur ALT
- Après l’atterrissage on le remet sur SBY ou GND



BOA 2026

QCM

	Chacun est responsable de ses validités de SEP et d'aptitude médicale, dans les propositions suivantes laquelle est bonne ?	
	A	Ces validités ne regardent pas le CAPAM
	B	Quand je mets mes échéances sur FFA Licence les informations sont automatiquement copiées sur OpenFlyers
	C	Les responsables de l'aéroclub doivent pouvoir vérifier facilement les validités et l'expérience récente de chaque pilote

BOA 2026

QCM

	Chacun est responsable de ses validités de SEP et d'aptitude médicale, dans les propositions suivantes laquelle est bonne ?	
	A	Ces validités ne regardent pas le CAPAM
	B	Quand je mets mes échéances sur FFA Licence les informations sont automatiquement copiées sur OpenFlyers
	C	Les responsables de l'aéroclub doivent pouvoir vérifier facilement les validités et l'expérience récente de chaque pilote

BOA 2026

Mise à jour des validités sur OpenFlyers



Le fonctionnement de l'aéroclub est beaucoup basé sur la confiance envers chaque pilote. C'est donc à chaque pilote de mettre à jour ses validités de SEP et du médical sur OpenFlyers

BOA 2026

Mise à jour des validités sur OpenFlyers

Pour que cette validité soit prise en compte il est demandé de joindre un scan de la licence et du médical.

Les responsables de l'aéroclub doivent pouvoir vérifier que tout pilote qui vole est à jour de sa licence et de son médical. Pourtant , comme dans l'exemple ci dessous, des pilotes volent avec des échéances dépassées sur OpenFlyers. Ils sont très probablement en règle, mais comment le vérifier?

SEP			⚠ 31/10/2024	⚠
VEA		21/10/2022	⚠ 31/12/2024	
Visite Médicale			⚠ 05/05/2025	⚠

BOA 2026

Mise à jour des validités sur OpenFlyers

Nous ne souhaitons pas en arriver à des interdictions de vol. Pariez avec nous sur la confiance et mettez à jour vos échéances.

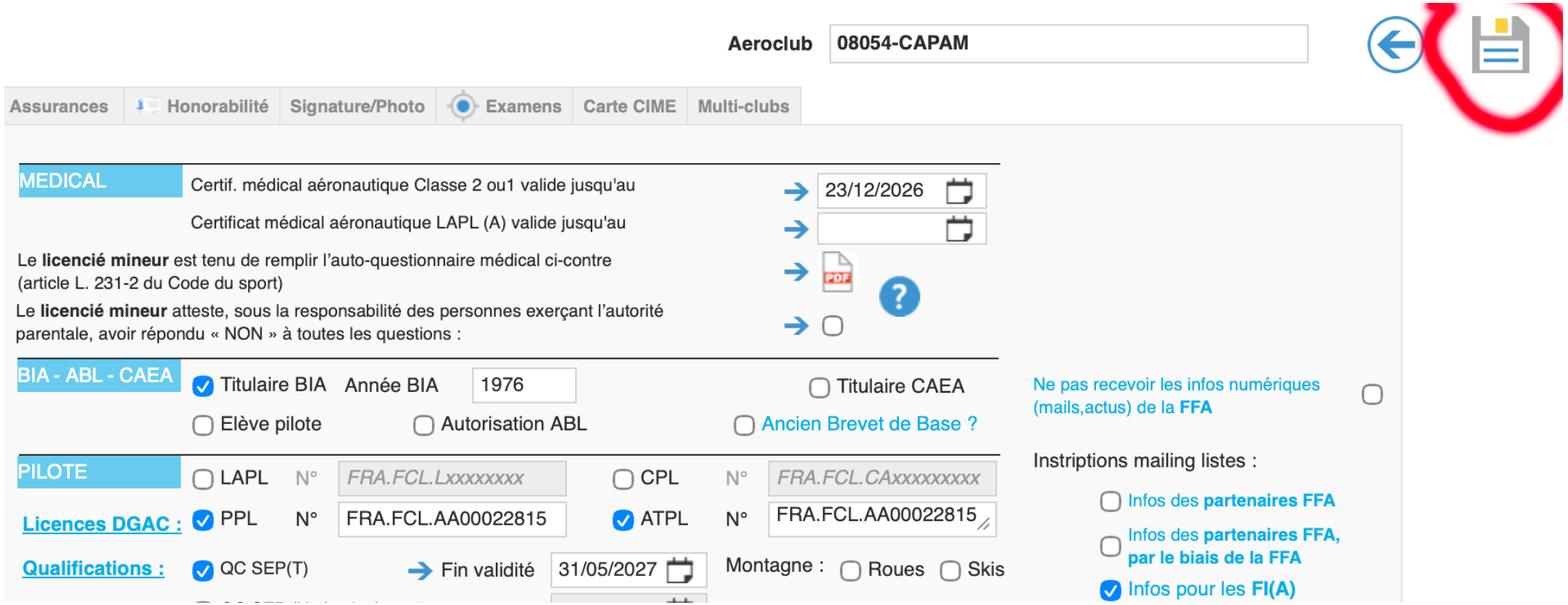
SEP			31/01/2027		Cette validité a été modifiée le v
Visite Médicale			31/03/2026		Cette validité a été modifiée le v

Reportez l'échéance et joignez le scan du document pour que l'échéance soit prise en compte.

BOA 2026

Mise à jour des validités sur FFA Licence

De la même façon, les responsables de l'aéroclub utilisent des outils FFA. Merci de mettre à jour vos validités sur la page licencié FFA pour simplifier notre travail.



BOA 2026

Rappels Sûreté

Utilisation du parking voiture :



Laisser une bande de 1 mètre minimum



BOA 2026

Rappels Sûreté

Code de la porte :

- Changement au moins une fois par an
- A ne jamais communiquer à une personne qui n’est pas membre de l’aéroclub.

Le code devra être modifié à chaque événement de sûreté constaté

BOA 2026

Rappels Sûreté

Titre de circulation :

Evolution des règles suite à un audit sûreté de la plateforme :

- Hangar considéré coté piste (ZDZSAR) si les portes sont ouvertes
- Tout membre non titulaire de la carte CIME doit être accompagné ou être titulaire d'un TCA (même dans le hangar)
- Les élèves ne peuvent accéder au hangar seuls et doivent être munis d'un formulaire d'accompagnement
- Les avions sans surveillance doivent être fermés à clé. (sur le parking ou dans le hangar)



➔ **Article 21 de notre règlement intérieur mis à jour**

BOA 2026

Rappels Sûreté

Titre de circulation :

Règlement intérieur : Article 21 : Sûreté

Le CAPAM est situé en totalité à l'intérieur de la Zone Délimitée Zone de Sûreté à Accès Réglementé (ZD ZSAR) de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. A ce titre les membres du CAPAM doivent appliquer l'ensemble des règles en vigueur au sein de cet espace.

Les règles de Sûreté du CAPAM sont détaillées dans le Programme de Sûreté du CAPAM.

La porte d'accès est protégée par un digicode dont seuls les membres du CAPAM ont connaissance. Il leur est interdit de divulguer ce code à qui que ce soit.

Quiconque se trouve à l'intérieur du hangar ou sur le parking doit être titulaire d'une carte CIME ou accompagné d'un titulaire de carte CIME. Ainsi les passagers de nos avions doivent rester à proximité de leur pilote pendant la totalité de leur séjour au CAPAM. De même les élèves pilotes ne peuvent séjourner au CAPAM qu'en compagnie de leur instructeur.

Avant la réalisation d'un vol d'instruction l'instructeur et son élève doivent remplir un Formulaire d'Accompagnement d'un Elève Pilote. Un exemplaire de ce formulaire est en annexe du Programme de Sûreté du CAPAM.

Les titulaires de carte CIME et leurs accompagnants ne peuvent se trouver côté piste (dans le hangar ouvert ou sur le parking avions) que dans le cadre d'un vol.

BOA 2026

Rappels Sûreté

Titre de circulation :

Règlement intérieur : Article 21 : Sûreté Suite

Les membres du CAPAM ayant un besoin opérationnel de se trouver dans le hangar hors du cadre d'un vol doivent être munies d'un TCA.

Lorsqu'un avion est sans surveillance directe d'un pilote, sur le parking ou dans le hangar, il doit être fermé à clé. Les clés des avions sont disposées dans un coffre à code. Seuls les pilotes du CAPAM ont connaissance du code.

Les manquements aux règles de sûreté peuvent être saisies par une Commission Enquête et Analyse, conformément à l'article 18 du Règlement Intérieur. La sanction proposée peut aller jusqu'à l'exclusion du CAPAM.

BOA 2026

Rappels Sûreté

Titre de circulation :

En conclusion, on doit être :

- Muni d’une licence pilote
- Muni d’une Carte CIME ou TCA
- Muni d’une Pièce d’Identité
- Accompagné d’un pilote muni de la carte CIME pour les passagers
- Accompagnés d’un instructeur et muni d’un formulaire d’accompagnement pour les élèves

+

Avions fermés à clé

