

# MANUEL D'OPERATIONS



**Aéroclub Vol Moteur de Bourges (A.V.M.B.)**

**Edition 2 de Septembre 2019**

## TABLE des MATIERES

<b>Partie A : GENERALITES</b>	<b>Pages</b>
<b>1 : DESCRIPTION ET CONTROLE DU MANUEL</b>	
1-1 : <i>introduction</i>	1
1-2 : <i>Système d'amendement et de révision :</i>	1
1-2-1 : identification du manuel :	1
1-2-2 : règlement applicable :	1
1-2-3 : dérogations :	1
1-2-4 : liste et description des différentes parties	1
1-2-5 : système d'amendement et de révision :	2
1-2-5a : amendements majeurs :	2
1-2-5b : amendements temporaires :	2
<b>2 : ORGANISATION</b>	<b>3</b>
2-1 : <i>Structure de l'aéroclub :</i>	3
2-2 : <i>Structure du DTO :</i>	3
<b>3 : RESPONSABILITES – DIRIGEANTS</b>	<b>4</b>
3-1 : <i>Responsables :</i>	4
3-1-1 : Personnel d'encadrement : cf. annexe n°	4
3-2 : <i>Responsabilités et tâches de l'encadrement opérationnel</i>	4
3-2-1 : Président (Dirigeant Responsable)	4
3-2-2 : Vice-président	4
3-2-3 : Responsable Formation (Responsable Pédagogique)	4
3-2-4 : Responsable du département technique (salarié)	5
3-2-5 : Instructeurs :	5
<b>4 : DISCIPLINE :</b>	<b>6</b>
4-1 : <i>Obligations des membres</i>	6
4-1-1 : installations au sol	6
4-1-2 : comportement général	6
4-1-3 : assurances	6
4-1-4 : transport de matières dangereuses	6
4-1-5 : Réservation	7
4-2 : <i>Traitement des écarts</i>	8
<b>5 : CONTROLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION</b>	<b>9</b>
5-1 : <i>Contrôle de l'exploitation</i>	9
5-1-1 : généralités	9
5-1-2 : Personnels habilités aux contrôles au sol et en vol	9
5-1-3 : Contrôles	9
<b>6 : PREPARATION DU PROGRAMME DES VOLS</b>	<b>10</b>
6-1 : <i>Planification</i>	10
6-1-1 : Généralités	10
6-1-2 : Conditions pour piloter les avions du club	10
6-1-3 : Familles d'avions et conditions d'expérience récente	10 & 11
6-2 : <i>Visites de maintenance</i>	12
6-3 : <i>Vol de contrôle sorti de maintenance</i>	12
<b>7 : AUTORITE, TACHES ET RESPONSABILITES DU CDB</b>	<b>13</b>
7-1 : <i>Rôle du CDB</i>	13
7-2 : <i>Autorité du CDB</i>	13
7-3 : <i>Élève-pilote</i>	13
7-4 : <i>Instructeur</i>	13
7-5 : Transfert de responsabilités	13 & 14
7-6 : Prise en compte des équipements particuliers	14
7-7 : Visite pré vol	14
7-7-1 : Définition réglementaire	14 & 15
7-8 : Chargement et centrage	15
7-9 : Préparation du poste de pilotage	15
7-10 : Rangement du poste de pilotage	15
7-11 : Utilisation des VHF	15
7-12 : Utilisation du transpondeur	16
7-12-1. Fonctionnement des transpondeurs	16
7-12-2. Affichage des codes du transpondeur en mode A	16
7-13 : Paramètres	16
7-14 : GPS	16
7-15 : Vol de nuit	16

## Partie A : GENERALITES (suite 1)


8 : EMPORT DE PASSAGERS	17
8-1 : <i>Définition du passager (membre et non-membre)</i>	17
8-1-1 : Passager	17
8-1-2 : Transport de passagers	17
8-2 : <i>Vols de découverte, vols d'initiation,</i>	17
8-2-1 : Vol de découverte	17
8-2-2 : Vol d'initiation	17
9 : DOCUMENTATION AVION	18
9-1 : <i>Définition</i>	18
9-1-1 : Généralités	18
9-1-2 : Utilisation des documents	18
9-2 : <i>Organisation de la mise à jour</i>	18
10 : ARCHIVAGE DES DOCUMENTS	19
10-1 : <i>Livrets de formation</i>	19
10-2 : <i>Dossier pilote</i>	19
11 : ENREGISTREMENT DES LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES	20
11-1 : <i>Généralités :</i>	20
11-2 : <i>Instructeurs :</i>	20
11-3 : <i>Examineurs</i>	20
11-4 : <i>Carnet de vol :</i>	20
12 : ECHEANCES : MEDICALES ET QUALIFICATIONS	21
12-1 : <i>Généralités :</i>	21
12-2 : <i>Consommations de boissons alcoolisées :</i>	21
12-3 : <i>Pratiques de la plongée :</i>	21
12-4 : <i>Anesthésies :</i>	21
12-5 : <i>Dons de sang :</i>	21
12-6 : <i>Médicaments :</i>	21
12-7 : <i>Grossesse :</i>	21
13 : LIMITATIONS TEMPS DE VOL POUR LES FI	22
13-1 : <i>Programmes de vol :</i>	22
13-2 : <i>Pour les FI salariés :</i>	22
13-3 : <i>Repos périodique des FI</i>	22
14 : LIMITATIONS TEMPS DE VOL POUR LES ÉLÈVE-PILOTES	23
14-1 : <i>Temps de vol</i>	23
14-2 : <i>Repos périodique des élève-pilotes</i>	23
15 : CARNETS DE VOL DES PILOTES	24
16 : PLANNING DES VOLS	25
17 : SECURITE	26
17-1 : <i>Sécurité vols</i>	26

<b>Partie B : TECHNIQUE D'UTILISATION</b>		<b>Pages</b>
1 : DESCRIPTION DES AVIONS :		<b>27</b>
2 : MANUELS D'UTILISATION DES AVIONS :		<b>28</b>
2-1 : <i>Check listes</i>		<b>28</b>
2-2 : <i>Limitations :</i>		<b>28</b>
2-3 : <i>Maintenance et carnet de route :</i>		<b>28</b>
3 : PROCEDURES D'URGENCE ET DE SECOURS		<b>29</b>
4 : UTILISATION DES AIDES DE RADIONAVIGATION		<b>30</b>
5 : TOLERANCES TECHNIQUES		<b>31</b>

## Partie C : NAVIGATION

	Pages
1 : PERFORMANCES EN ROUTE	32
1-1: <i>Réglementation</i>	32
1-1-1 : Documentation de vol :	32
1-1-1 a : documentation de navigation :	32
1-2 : <i>Décollage</i>	32
1-3 : <i>Croisière</i>	32
1-4 : <i>Descente et atterrissage</i>	32 & 33
1-5 : Panne radio	33
2 : CONDUITE DES VOLS :	33
2-1 : <i>Emport de carburant et huile</i>	33
2-2 : <i>Altitudes de sécurité</i>	33
2-3 : <i>Equipement de navigation</i>	33
a: VOR	33
b: NDB	33
c: GPS	33
d: Transpondeur	33
3 : MASSE ET CENTRAGE	34
4 : MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES FI	35
5 : MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES ELEVES	36
6 : AERODROMES UTILISES POUR LA FORMATION - ZONE DE TRAVAIL	37

<b>Partie D : FORMATION</b>		<b>Pages</b>
1 : RECRUTEMENT, EVALUATION ET SUIVI DES INSTRUCTEURS		<b>38</b>
1-1: <i>Généralités</i> :		<b>38</b>
1-2: <i>Recrutement et évaluation</i> :		<b>38</b>
2 : ENTRAINEMENT INITIAL DES FI		<b>39</b>
3 : ENTRAINEMENT PERIODIQUE DES FI POUR MAINTENIR LEURS COMPETENCES		<b>40</b>
4 : STANDARDISATION DE LA FORMATION DES FI		<b>41</b>
5 : MAINTIEN DES COMPETENCES DES PILOTES		<b>42</b>
5-1 : <i>Objectifs</i> :		<b>42</b>
5-2 : <i>Méthode</i> :		<b>42</b>
5-2-1 : Prorogation		<b>42</b>
5-2-2 : Renouvellement :		<b>42</b>
6 : CONTRÔLE DES COMPETENCES		<b>43</b>
7 : EVALUATION CONTINUE DU PERSONNEL DU DTO		<b>44</b>
8 : MANUEL DE FORMATION		<b>45</b>
 <u>Abréviations utilisées :</u>		
AVMB (Aéro-Club Vol Moteur de Bourges)		
CDB > Commandant de bord		
DSAC > Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile		
CA > Conseil d'Administration		
Responsable Pédagogique> Head of training (chef pilote)		
DTO – Declared Training Organisation		
DR > Dirigeant Responsable (le Président de l'Association)		
HDV > Heures de vol		
FI > Instructeur de Vol - Flight Instructor		
OSAC > Organisme de sécurité de l'aviation civile		
ATO > Organisme de Formation approuvé - Approved Training Organisation		
CRA > Comité Régional Aéronautique		
FFA > Fédération Française Aéronautique		
LAPL > Licence de pilote d'avion léger – Light Aircraft Pilot Licence –		
PPL > Licence de pilote privé - Private Pilot Licence –		
 ATS ou ATC > Air traffic service/service du contrôle		
QC > qualification de classe /CR class rating		
CRI > class rating instructor / instructeur de classe		
CRE > class rating examiner / examinateur de classe		
FIE > flight instructor examiner / examinateur d'instructeur		

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 1</b>
	A : GENERALITES	<b>Edition 2</b>
	1 : Description et contrôle du manuel	<b>Amendement 0</b>
		Date : 16/09/19

## A. GENERALITES

### 1. Description et contrôle du manuel

#### 1-1. Introduction

L'**Aéroclub Vol Moteur de Bourges** (dénommé ci-après AVMB) est un aéroclub basé sur l'aérodrome de BOURGES (LFLD), dont le siège social est : 10 rue Le Brix, 18000 BOURGES.

**L'AVMB est une association affiliée à l'UAC (Union Aéronautique du Centre ; même adresse).**

**Sont également associés (association fondatrices) :**

- **Bourges Planeurs** : activité de vol à voile (vol sur planeurs, moto-planeurs, et aéronefs de servitudes)
- **Aéromodélisme Bourges** : activité d'aéromodélisme.

Les généralités de ce manuel s'appliquent à l'AVMB pour la partie opérations aériennes, ainsi que pour les parties relatives à la discipline et aux obligations des membres.

**Les Statuts et le Règlement Intérieur (RI) de l'AVMB, ainsi que le présent Manuel d'Opérations, sont à disposition de chaque membre qui se doit d'en prendre connaissance (secrétariat, tableau du club-house, site internet de l'AVMB).**

**Pour la gestion de son activité, l'AVMB utilise le logiciel NETAIR** permettant de gérer les pilotes et les élève-pilotes (autorisations, QC, validité licence & médical, etc.) - les appareils (carnet de route & mécanique) – la comptabilité – la planification des vols – les statistiques.

#### 1-2. Système d'amendement et de révision :

##### 1-2-1. Identification du manuel :

Le présent manuel constitue le manuel d'Opérations de l'AVMB.

Il regroupe, dans ces diverses parties et sections, l'ensemble des consignes applicables aux opérations aériennes de l'Aéro-club.

Ces consignes annulent et remplacent les consignes établies antérieurement.

Sont concernés les opérations sur les avions appartenant au club.

##### 1-2-2. Règlement applicable :

La partie PART-DTO du règlement européen AIRCREW constitue la base réglementaire applicable. Les références figurent en annexes du Guide pratique du DTO FFA (Commission Formation-FFA Edition 1-Mars 2018).

Compte tenu de ses objectifs de sécurité des vols et de qualité des formations dispensées, l'AVMB a choisi de compléter cette base réglementaire par des règles d'exploitation spécifiques.

##### 1-2-3. Dérogations :

Toute dérogation aux consignes figurant dans le présent manuel doit faire l'objet, au préalable, d'un document écrit et signé par le Président du club ou ses représentants dûment mandatés, et visant spécifiquement le contenu et les limites de la dérogation. De même, en escale, la dérogation devra être obtenue par tout moyen de communication disponible (tél, SMS)

Les dérogations ne sont accordées que pour une durée limitée et ne doivent pas impacter la réglementation basique. Elles ne peuvent concerner que les parties plus restrictives imposées par le club.

##### 1-2-4. Liste et description des différentes parties :


Le manuel d'exploitation comporte quatre parties :

Partie A : Généralités

Partie B : Technique d'utilisation. Cette partie fait l'objet, pour chaque type d'avion, de livret séparé

Partie C : Navigation

Partie D : Formation

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 2</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	1 : Description et contrôle du manuel	Date : 16/09/19

### **1-2-5. Système d'amendement et de révision :**

Le système d'amendement et de révision retenu a pour objet de structurer le système documentaire de l'aéro-club et de le mettre à jour dans des délais compatibles avec les contraintes pédagogiques et opérationnelles. Pour atteindre ces objectifs deux outils sont utilisés :

**les amendements majeurs**

**les amendements temporaires**

#### **1-2-5a. Amendements majeurs :**

En matière de formation ces amendements sont destinés à prendre en compte l'évolution réglementaire, développer de nouveaux concepts pédagogiques, améliorer les processus de formation et leurs moyens de suivi.

En matière d'exploitation ces amendements sont destinés à prendre en compte une évolution réglementaire à effet immédiat, les consignes de navigabilité, toute mesure ayant trait à la sécurité des vols.


#### **1-2-5b. Amendements temporaires :**

Tout ce qui n'est pas couvert par le paragraphe précédent. Leur validité peut être courte et peut être reprise dans un amendement majeur.

Les mises à jour seront sous format papier et sous format numérique.

Chaque membre du club aura accès à la dernière version informatique du manuel, en ligne sur le site de l'aéroclub. Une version papier à jour est également disponible dans les locaux.



	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 3</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	2 : Organisation	Date : 16/09/19

## 2. Organisation

### 2-1. Structure de l'AVMB :

L'AVMB fonctionne sous la loi des associations 1901.

Un conseil d'administration de **10** Membres au plus, élus par l'assemblée générale annuelle se réunit au moins une fois par trimestre, et sur demande du bureau.


Le bureau est constitué par le CA et comprend au minimum :

- Le Président de l'Association
- Le Vice-président de l'Association
- Le Trésorier de l'Association
- Le Secrétaire de l'Association

Le président représente l'autorité légale et prend l'avis du Responsable Pédagogique (Head of training), pour tout ce qui dépend des opérations aériennes.

### 2-2. Structure du DTO :

Le DTO est placé sous la responsabilité du Responsable pédagogique (Head of training,), par délégation du dirigeant responsable (le Président). Celui-ci est choisi par le Président.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 4</b>
	A : GENERALITES	<b>Edition 2</b>
	3 : Responsabilités – Dirigeants	<b>Amendement 0</b>
		Date : 16/09/19

### 3. Responsabilités – Dirigeants

#### 3-1. Responsables :

##### 3-1-1. Personnel d'encadrement :

Les instructeurs sont de statuts bénévoles ou salariés

#### 3-2. Responsabilités et tâches de l'encadrement opérationnel

##### 3-2-1. Président (Dirigeant Responsable):

Il est responsable de l'ensemble de l'exploitation de l'AVMB. A ce titre, et en conformité avec les différents agréments délivrés par l'autorité, il s'assure :

- que les moyens financiers, humains et matériels disponibles permettent à la structure d'accomplir l'ensemble de ses missions,
- que celles-ci s'effectuent dans les normes de sécurité en vigueur,
- il établit tout contrat nécessaire.

Il est chargé de :

- la mise en application de la politique économique de l'activité Vol à Moteur,
  - des relations contractuelles avec les prestataires du club,
  - de l'établissement et du suivi du plan de charge de l'activité Vol à Moteur,
  - de l'établissement des prix de ventes des prestations et de les soumettre au CA avant application,
  - de l'élaboration et du suivi du budget lorsque approuvé par le CA, ainsi que des achats et des relations fournisseurs dans le cadre de ce budget,
  - du suivi des HdV effectuées, en établissant un tableau de bord et un bilan annuel d'activité,
- Il a autorité sur l'ensemble du personnel salarié et des responsables bénévoles dédiés au Vol Moteur,

##### 3-2-2. Vice-président :

Il assiste le Président et peut recevoir délégation permanente sur certains dossiers et sur certaines parties de la structure. Il remplace le Président en cas d'absence.

##### 3-2-3. Responsable pédagogique (Head of training):


Il est responsable de l'animation et de la coordination de la fonction opérationnelle dans l'ensemble de ses composantes. (DTO et encadrement des pilotes brevetés).

A ce titre, il valide notamment les méthodes et procédures mises en œuvre dans le cadre des activités opérationnelles et d'instruction, ainsi que les évolutions documentaires.

Il assure la cohérence de l'ensemble des activités de formation.

Il est chargé de :

- coordonner la conception des programmes de formation,
- présenter ces programmes à l'autorité compétente, si nécessaire,
- contrôler l'exécution de ces programmes, tant au niveau de l'adéquation des moyens engagés que de la conformité réglementaire,
- s'assurer que le suivi de la progression des élève-pilotes est conforme au manuel.
- Vérifier et signer les formulaires d'examens.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 5</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	3 : Responsabilités – Dirigeants	Date : 16/09/19

**3-2-4. Responsable du département technique (Responsable de l'atelier, placé sous l'autorité de l'UAC):**

Voir manuel de maintenance si existant (MOM approuvé OSAC), sinon suivre la réglementation applicable.


**3-2-5. Instructeurs :**

Responsabilité technique : voir en Partie D, § 5 et 6,

Responsabilité pédagogique : les instructeurs sont responsables de la mission de formation qui leur est confiée et à ce titre, ils doivent :

- instruire en fonction du programme d'instruction
- établir l'avancement de l'instruction en fonction de la grille de progression,
- attester du niveau de compétence de leur élève-pilote.
- se conformer aux instructions du **Responsable pédagogique (Head of Training)** et du Président (ou de son représentant) de l'AVMB.

Responsabilité administrative : voir les chapitres concernés.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 6</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	4 : Discipline	Date : 16/09/19

#### 4. Discipline :

##### 4-1. Obligations des membres

Les adhérents devront se conformer au règlement en vigueur sur le terrain (Règlement Intérieur), mentionné dans le Manuel d'Opérations de l'AVMB au paragraphe A-1-1.

Ils doivent notamment respecter les consignes de l'aérodrome de BOURGES (NOTAM, cartes VAC consultables sur les moyens informatiques).

##### 4-1-1. Installations au sol :

- parking auto :

L'accès aux installations ne doit se faire que par la voie d'accès. Les véhicules doivent être correctement placés sur le parking. La circulation et le stationnement des véhicules autres que ceux de service sont strictement interdits dans les hangars, sur les aires d'évolution et de stationnement des avions ainsi que, d'une façon générale, sur toute la surface de l'aérodrome.

- bâtiment administratif et abords :

Les membres du club sont tenus de respecter les salles du bâtiment administratif, les abords et toutes les installations en général. Ils ne perturberont pas l'instruction et la préparation des vols.

- bar :

Le bar est réservé aux membres de l'UAC, à leur famille ou à leurs invités. Le règlement des prestations se fait au comptant.

Dans l'ensemble de ces locaux **il est interdit de fumer.**

- bâtiments techniques :

L'accès de l'atelier de maintenance est strictement réservé au personnel salarié, aux membres adhérents techniquement qualifiés et autorisés, aux responsables des Associations. L'utilisation en est interdite pour l'entretien d'aéronefs extérieurs aux associations non membres de l'UAC.

##### 4-1-2. Comportement général :


- les pilotes se doivent de lire les notes de service et les informations qui sont portées à leur connaissance sur le panneau d'affichage ; ces dernières sont considérées connues de tous les membres.
- Les pilotes sont tenus d'accompagner leurs passagers, amis ou membres de leur famille sur les aires de stationnement des avions. En particulier, ils surveilleront les jeunes enfants.
- les chiens doivent être tenus en laisse et ne pas circuler sur les aires d'évolution des avions et d'une façon générale, sur tout l'aérodrome,
  - Tout membre de l'AVMB se doit d'assurer l'accueil des visiteurs et des personnes désirant s'inscrire à l'AVMB, et de les diriger vers un membre compétent. Il a le devoir d'informer un des membres du CA de l'AVMB de tout comportement suspect de la part d'un visiteur ou d'un candidat.
  - Tout membre dont le comportement serait de nature à importuner les autres membres, à nuire au renom du club, à insulter les membres du CA, pourra faire l'objet des sanctions prévues aux statuts et au RI.

##### 4-1-3. Assurances :

L'AVMB (affilié à la FFA) peut être amené à souscrire, pour sa garantie et celle de ses membres, diverses polices d'assurances. Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire pour garantir leur responsabilité ou encore pour que soit réparé le dommage supporté par eux-mêmes ou leurs ayants droit.

##### 4-1-4. Transport de matières dangereuses :

Les membres de l'AVMB ne sont pas autorisés à transporter des marchandises dangereuses. La classification des marchandises dangereuses est régie par l'OACI et reprise par IATA. Il existe 9 classes.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 7</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	4 : Discipline	Date : 16/09/19

#### 4-1-5. Réserve

Tout aéronef de l'aéroclub peut être réservé pour une tranche horaire, minimale d'une demi-heure par Internet (logiciel NETAIR) ou par téléphone auprès du secrétariat.

Avant d'entreprendre un vol le compte du pilote doit être suffisamment provisionné. Le vol ne pourra pas être autorisé avant que le compte soit normalement complété (voir Règlement Intérieur). Pour les vols d'instruction, la réserve doit porter simultanément sur un avion et un instructeur. Les pilotes n'ayant pas effectué de réserve préalable peuvent disposer d'un aéronef resté libre en le réservant dès leur arrivée.

Toute réserve non annulée 24 heures à l'avance (sauf raisons météorologiques ou personnelles valables) pourra faire l'objet d'une facturation forfaitaire d'une demi-heure de vol sur le type d'avion réservé.

La réserve voyage sera accordée suivant l'ordre de priorité suivant :

- a) voyage inhérent aux besoins et engagements de l'aéroclub, dont les voyages en groupe organisés par ce dernier,
- b) rallye à caractère non compétitif au plan aérien ou manifestation ayant nécessité le paiement d'un droit d'engagement,
- c) distance prévue la plus importante dans le temps minimum de temps d'immobilisation de l'appareil (dans le cas de demandes formulées au même moment pour un même appareil), Le départ devra avoir lieu au plus tard une demi-heure après l'heure prévue (sauf impossibilité météorologique), faute de quoi, l'appareil sera considéré comme disponible. En cours de voyage, le pilote qui a réservé l'avion est considéré comme le CDB et portera donc toutes les responsabilités légales du CDB, vis-à-vis tant de la réglementation que de l'aéroclub, contenues dans ce manuel.


#### Voyage :

Un minimum de facturation correspondant à :

- **une heure et trente minutes de vol** est prévu par une journée d'utilisation en voyage en semaine,
- **deux heures et trente minutes de vol par journée** d'utilisation en week-end et jours fériés.

Tous voyages en dehors du territoire métropolitain ou sur un aéroport particulier (ex : altiports, etc.) doivent faire l'objet d'une autorisation écrite du Comité Directeur de l'AVMB, ainsi que pour l'accès aux aéroports privés pour lesquels le vol devra faire l'objet d'une information auprès du courtier de l'AVMB pour des raisons d'assurance ou autres restrictions.

- a) Le CDB devra s'assurer avant le départ de la présence à bord de l'appareil de la trousse contenant : barre de tractage, du kit d'amarrage contenant réserve d'huile, (vérifier grade et marque adapté à l'aéronef), piquets et cordages d'amarrage, chiffons et tout autre équipement réglementaire en fonction des surfaces de survol (ex : gilet et canot, etc..)
- b) En tout lieu, le pilote et ses passagers devront avoir une tenue et un comportement correct afin de ne pas attirer de critiques à l'encontre de l'aéroclub qu'ils représentent,
- c) Dans tous les cas, le pilote qui aura retenu un appareil demeurera, vis-à-vis de l'AVMB, pendant toute la durée du voyage, le seul responsable du bien confié,
- d) Le CDB préviendra l'AVMB dès son arrivée à destination,
- e) En cas d'atterrissage forcé, hors aéroport, le pilote devra, de toute urgence, avertir les autorités locales et prévenir, par téléphone, un responsable de l'AVMB. Il est rappelé que le décollage de l'avion, après atterrissage en campagne, ne peut être autorisé qu'après accord des autorités compétentes (en l'occurrence Préfecture du lieu, après avis technique de la DSAC territorialement compétente) et exécuté par un pilote autorisé par le CA,
- f) dans le cas où un pilote serait contraint de laisser l'appareil sur un terrain autre que sa base, les frais de rapatriement de l'avion, s'ils ne sont pas pris en compte par l'assurance fédérale, seront à sa charge si lui-même n'a pu procéder à ce rapatriement.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 8</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	4 : Discipline	Date : 16/09/19

**g)** si, pour certains vols à l'étranger, une assurance spéciale complémentaire est obligatoire, le montant de cette prime exceptionnelle sera à la charge du membre ayant réservé l'appareil,


**h)** les taxes d'atterrissage sont à la charge du CDB. Elles lui seront facturées dans le cas où elles n'auraient pas été réglées sur place.

**i)** en cas de voyage de longue durée, le pilote devra s'assurer auprès des mécaniciens que le potentiel restant le permet, (par exemple vidange de l'huile moteur, visite des 50 heures) ; respecter les alarmes émises par NetAir.

#### **4-2. Traitement des écarts :**

L'AVMB a également **un Conseil de Discipline**. Celui-ci est composé du bureau de l'aéroclub, d'experts techniques en fonction des sujets à traiter.

Les modalités de fonctionnement du Conseil de discipline sont précisées dans le RI de l'AVMB.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 9</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	5 : Contrôle et supervision de l'exploitation	Date : 16/09/19

## **5. Contrôle et supervision de l'exploitation**

### **5-1. Contrôle de l'exploitation**

#### **5-1-1. Généralités :**

L'AVMB est soumis sur le territoire national aux contrôles de la DGAC, de la Gendarmerie des Transports Aériens, de la Police de l'Air et des Frontières et de la Douane.

#### **5-1-2. Personnels habilités aux contrôles au sol et en vol :**

Les contrôles au sol peuvent être effectués par :


- tout fonctionnaire de Police, de Gendarmerie, ou de Douane,
- tout fonctionnaire de la DGAC commis à cet effet.

Les contrôles en vols peuvent être effectués par :

- les pilotes inspecteurs de l'Organisme du Contrôle en Vol (OCV) ou tout autre navigant professionnel muni d'un ordre justifiant sa mission, dont les Pilotes inspecteurs des DSAC.

#### **5-1-3. Contrôles:**

Les contrôles au sol portent sur la présence de tous les documents prévus aux paragraphes A-9 et A-10.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 10</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	6 : Préparation du programme des vols	Date : 16/09/19

## 6. Préparation du programme des vols

### 6-1. Planification

#### 6-1-1. Généralités :

Pour pouvoir entreprendre un vol sur un appareil du club, des conditions relatives aux qualifications et à l'expérience des membres sont en outre exigées. Ces conditions sont fonctions du type de vol, de l'appareil utilisé, des conditions de vol (météorologiques notamment).

#### 6-1-2. Conditions pour piloter les avions du club :

Pour piloter les avions du club il faut :

- a) être membre de l'AVMB,
  - b) être à jour de sa cotisation et de l'assurance fédérale. Le CA fixe le montant de la cotisation exigible le jour de l'inscription,
  - c) avoir pris connaissance du présent manuel,
  - d) être titulaire des titres individuels réglementaires autorisant le pilotage des aéronefs, du carnet de vol visé par l'instructeur, dans le cas de vols supervisés. Tout pilote est responsable de la validité de ses titres pour le type d'aéronef ou le type de vol effectué. Une autorisation de vol ne pourra être accordée qu'après vols de contrôle (maniabilité et navigation) avec un instructeur.
- À tout moment, et systématiquement pour tout nouveau membre, un tel vol sera exigé par un responsable du club, ou un instructeur et effectué accompagné par un instructeur,
- e) être médicalement apte,
  - f) satisfaire aux règlements en vigueur,
  - g) être autorisé par le dirigeant responsable (cf. D 510-7 du Code l'Aviation Civile) pour effectuer les Vols de Découverte ; les instructeurs sont autorisés de fait
  - h) être instructeur et être autorisé par le dirigeant responsable (cf. D 510-7 du Code l'Aviation Civile) pour effectuer les vols d'initiation,
  - h) être titulaire d'une compétence linguistique en anglais d'un niveau 4 minimum pour entreprendre un vol à l'étranger.

Tout vol d'instruction, de contrôle ou de test ne peut être fait que par un instructeur ou un examinateur membre du club, agréé par le CA, excepté lorsque l'examineur est nommé par l'Autorité.

#### 6-1-3. Familles d'avions et conditions d'expérience récente

Les avions du club sont classés par famille, en tenant compte de leur spécificité, conduite moteur ou caractéristiques de vol.

Les familles sont définies comme suit :


- Famille Robin : DR400 (120 CV)
- Famille Robin DR400 (160 CV et 180 CV)
- Famille AQUILA : A210

Pour être autorisé à utiliser un avion du club en tant que CDB, il est exigé :

- d'avoir été lâché initialement sur l'avion considéré **ET**
- d'avoir effectué au sein du club un vol sur un avion de même type en tant que CDB au cours des trois derniers mois, **OU**
- d'avoir été lâché initialement sur l'avion considéré **ET**
- d'avoir effectué au sein de club en tant que CDB au cours des trois derniers mois, un vol sur un avion permettant de valider les conditions d'expérience récente nécessaire à la conduite de l'appareil considéré selon le tableau présenté ci-dessus,


Si l'un de ces deux groupes de conditions n'est pas rempli, il est nécessaire :



	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 11</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	6 : Préparation du programme des vols	Date : 16/09/19

- d'avoir subi au sein du club, dans les trois-derniers mois, un vol de contrôle sur l'avion considéré avec un instructeur **OU**
- d'obtenir une dérogation de la part de l'instructeur présent, qui jugera de sa pertinence en fonction de l'expérience du pilote, laquelle dérogation sera portée sur le carnet de vol avant le vol.

En cas de doute ou de besoin, au-delà des possibilités offertes, il est de la responsabilité du pilote de faire appel à un instructeur, même si les conditions d'expérience récentes sont remplies.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 12</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	6 : Préparation du programme des vols	Date : 16/09/19

### **6-2. Visites de maintenance**

Ces visites sont exécutées en suivant le MOM (Manuel des Opérations de Maintenance) approuvé par l'OSAC, et applicable dans notre atelier, partie intégrante de l'UAC.

### **6-3. Vols de contrôle sortie de maintenance**

Lorsqu'un vol de contrôle est nécessaire suite à une opération de maintenance, ce vol est catégorisé :

- catégorie 1


Changeement de moteur, toutes opérations demandant un vol aux limites du domaine de vol

- catégorie 2

Autres essais sans impacter le domaine de vol

Le responsable pédagogique, en concertation avec le responsable mécanique, décide de la catégorisation et désigne l'instructeur qui sera amené à conduire le vol.

Une fiche d'essai sera remplie et un compte-rendu du vol sera établi avec émargement de l'exécutant.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 13</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	7 : Autorité, tâches et responsabilités du CDB	Date : 16/09/19

## 7. Autorité, tâches et responsabilités du CDB

Les CDB sont responsables de l'exécution du vol, conformément aux dispositions, consignes et procédures figurant dans le présent manuel, ainsi qu'aux règlements. Ils sont responsables des décisions relatives à cette exécution ainsi que du chargement de l'appareil.

De façon plus générale les CDB reprennent à leur compte l'objectif général de l'AVMB axé sur la sécurité des vols. Les CDB doivent être conscients qu'ils véhiculent à l'extérieur l'image de l'AVMB. En cas de faute délibérée, le CDB pourra être responsable financièrement des dégâts causés.

Lorsqu'un membre réserve un avion, il est réputé en être le CDB. Dans le cas où plusieurs membres du club sont à bord, celui qui est assis en place gauche est le seul CDB de l'étape considérée, hors vol avec un instructeur agréé par la structure.

Dans les cas des vols d'instruction et tests, l'instructeur est le CDB du vol ; il est généralement assis en place droite.

### 7-1. Rôle du CDB :

Le CDB est responsable de l'exécution du vol conformément aux dispositions, consignes et procédures figurant dans le présent manuel. Il est responsable des décisions relatives à cette exécution ainsi que du chargement de l'appareil.

En cas d'accident ou d'incident, il prend les mesures nécessaires conformément aux directives du présent manuel.

### 7-2. Autorité du CDB :

Le CDB a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne ou toute partie du chargement qui peuvent présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre de l'avion.

En application des articles adéquats de l'Air Regulation (EU-FCL), le CDB doit :

- s'assurer avant le vol que l'avion est apte à l'exécution du vol projeté, contrôler la validité des documents de l'avion.
- apprécier si le vol doit être poursuivi lorsque surviennent des déficiences humaines ou mécaniques de nature à compromettre la sécurité du vol.

Le CDB peut déroger aux règles générales de l'Air Regulation ou aux textes réglementaires applicables chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité. Dans ce cas il doit en rendre compte sans retard à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il est en contact ou, à défaut, au responsable de l'aérodrome le plus proche.

### 7-3. Élève-pilote :

L'élève-pilote est un pilote à l'entraînement, sous la responsabilité d'un instructeur.


### 7-4. Instructeur :

Un instructeur est un pilote détenteur de la qualification instructeur FI ou CRI en état de validité, chargé de la formation dans la limite de ses qualifications.

Instructeur habilité : c'est un instructeur désigné par le Responsable Pédagogique pour délivrer une instruction particulière ou effectuer des contrôles de progression ou de compétence.

### 7-5. Transfert de responsabilités :

L'exécution d'un vol débute avec la prise en compte de l'avion par le pilote CDB. Cette prise en compte représente un transfert de responsabilité entre le club et le pilote. Ce transfert de responsabilité se traduit par la connaissance de l'état technique de l'avion, en vérifiant le carnet de route et l'ensemble des documents, l'affichage journalier des avions disponibles et du cahier officiel des déficiences rencontrées par les pilotes ayant utilisé l'avion précédemment. Le pilote CDB doit s'assurer qu'il connaît parfaitement l'utilisation de l'avion pris en compte et de ses équipements.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 14</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	7 : Autorité, tâches et responsabilités du CDB	Date : 16/09/19

**Rappels :**

Les obligations de la structure à l'égard des membres sont de simples obligations de moyen et de diligence.

Dès lors, les membres de l'AVMB ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports statutaires avec ce dernier, que des conséquences de leur faute prouvée.

Par exception aux dispositions ci-dessus, les membres de l'AVMB ne seront responsables des avaries et dommages supportés par les avions qui leur auront été confiés par l'AVMB et ne seront ainsi tenus à la réparation du préjudice de ce fait que, par exemple, dans les cas suivants, cette liste n'étant pas limitative :

- a)- dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation,
- b)- dommage subi du fait de la présence à bord de l'aéronef d'une matière explosive, incendiaire et, d'une manière générale, dangereuse, en infraction à une réglementation nationale ou internationale, sauf si cette infraction a été commise à l'insu du membre de l'AVMB concerné,
- c)- dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage, l'atterrissage ou l'amerrissage, d'un terrain ou d'un plan d'eau qui ne serait ni ouvert à la circulation aérienne publique, ni autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation en vigueur, sauf cas de force majeure,
- d)- dommage subi du fait de l'utilisation anormale ou abusive de l'aéronef au-dessous des limites d'altitude de sécurité prévues par la réglementation en vigueur et, en particulier, du fait de vol dit « en rase-mottes », sauf cas de force majeure,
- e)- dommage subi lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément à la mention d'emploi prévue au Certificat de Navigabilité ou sur le laissez-passer et spécialement dans le cas où l'aéronef ne reste pas dans les limites de poids et de centrage exigés,
- f)- dommage subi lorsque le personnel prenant part à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des licences et qualifications en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord,
- g)- dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le CDB pilotait l'appareil en état d'ivresse, sous l'emprise d'un état alcoolique ou sous l'influence d'une drogue, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

**7-6. Prise en compte des équipements particuliers**

Au cours de la préparation du vol et de son actualisation, le pilote vérifie en fonction du parcours et des conditions dans lesquelles le vol est entrepris les équipements imposés par la réglementation opérationnelle :

- gilets de sauvetage
- canots de sauvetage,
- équipement de survie,
- éventuellement lot de bord particulier.

**7-7. Visite pré-vol :**

- obligations du CDB :


Pour chaque vol le CDB :

- doit s'assurer du fonctionnement satisfaisant de son appareil et des équipements nécessaires à la bonne exécution de son vol. » (RCA 1 § 3.2.1)
- doit s'assurer avant le vol que l'aéronef est apte à l'exécution du vol projeté, » (RTA 1 AG §2.4).

**7-7-1. Définition réglementaire :**

Toute personne effectuant l'inspection d'un aéronef doit procéder de façon à détecter les défauts et prévoir celles qui auraient des conséquences catastrophiques, une inspection de routine consiste en un examen global visuel ou en un essai de fonctionnement,

Toute personne procédant à une inspection doit utiliser une liste de vérifications indiquant par le détail les éléments à contrôler et l'objectif de l'inspection.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 15</b>
	A : GENERALITES	<b>Edition 2</b>
	7 : Autorité, tâches et responsabilités du CDB	<b>Amendement 0</b>
		Date : 16/09/19

- réalisation :

Les types de visite pré vol sont décrits dans la Partie Utilisation du manuel de l'appareil concerné.

Le pilote doit, bien sûr, faire preuve de bon sens et de discernement dans ces observations :

- l'observation doit partir d'une vue d'ensemble pour aboutir à une analyse détaillée lorsque cela est nécessaire,
- les éventuelles traces de liquide au sol, sous l'avion, peuvent permettre de détecter des fuites,
- l'environnement de l'avion doit être dégagé et permettre au moment du roulage de disposer d'un espace de manœuvre suffisant,
- la qualité de l'environnement et du sol au lieu de stationnement doit conduire le pilote à adapter la conduite de l'avion et la puissance au moment de quitter le parking.

#### **7-8. Chargement et centrage :**

En fonction de sa charge le CDB doit compléter la fiche de pesée de l'aéronef et l'avoir à disposition (copie papier ou en mémoire sur une tablette ou téléphone portable) ; il doit vérifier que la charge totale et sa répartition (centrage) ne conduise pas à un tracé graphique qui serait situé en dehors du centrogramme de l'avion.

Le centrogramme fait partie du manuel d'utilisation de l'avion concerné. La répartition du chargement (centrage) doit être effectuée en respectant ce manuel.

Attention à ne pas dépasser la masse maximale admissible de l'avion, carburant compris !!!

#### **7-9. Préparation du poste de pilotage :**

La préparation du poste de pilotage va permettre au pilote de préparer l'avion et ses systèmes au vol qu'il entreprend, en conciliant plusieurs exigences.

Il s'agit pour le CDB :

- d'anticiper sur les phases à venir, de préparer au mieux son installation pour qu'une fois en vol il dispose du recul nécessaire à une bonne gestion du vol.
- de « balayer » mentalement l'ensemble du vol pour imaginer et mettre en place l'organisation à bord.

Les actions techniques nécessaires à cette phase sont décrites en Partie B (Utilisation) du présent manuel relative à l'appareil concerné.

#### **7-10. Rangement du poste de pilotage :**

La première action d'installation dans le poste de pilotage doit consister à ranger l'ensemble des documents nécessaires en vol. Les documents souvent utilisés ou les documents nécessaires rapidement dans un moment critique doivent être facilement accessibles, notamment le Manuel de Vol, ou la partie B.

Aucun objet du poste de pilotage ne doit être susceptible de venir heurter le pilote, ou se vider dans le poste, en cas de turbulence ou tout simplement lors des exercices de maniabilité :

- les sacoches de vol doivent être fermées lorsqu'elles ne sont plus utilisées,
- les ceintures de sécurité, qui ne sont pas à enrouleur, et qui ne sont pas utilisées, doivent être bouclées.


Le pilote doit savoir avec certitude où se trouvent les équipements dont il peut avoir un besoin urgent, en particulier dans les phases de décollage et d'approche :

- gilets de sauvetage en cas de décollage au-dessus de l'eau,
- lampes torches en cas de vol de nuit.

#### **7-11. Utilisation des VHF :**

L'objectif est de pouvoir se mettre en contact avec les organismes au sol (ATIS, etc.) en consommant le minimum d'énergie de la batterie. Consulter le Manuel d'Utilisation, partie B, pour les particularités d'alimentation du réseau électrique de chaque avion.

Certains appareils sont équipés d'un interrupteur connectant directement la partie « avionique » à la batterie pour éviter de mettre d'autres systèmes sous tension. Ses caractéristiques et ses limites d'utilisation sont décrites en Partie B « Utilisation ».

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 16</b>
	A : GENERALITES	<b>Edition 2</b>
	7 : Autorité, tâches et responsabilités du CDB	<b>Amendement 0</b>
		Date : 16/09/19

## 7-12. Utilisation du transpondeur :

### 7-12-1. Fonctionnement des transpondeurs

Lorsqu'un aéronef est équipé d'un transpondeur en état de marche, le pilote le fait fonctionner pendant toute la durée du vol, que l'aéronef se trouve ou non à l'intérieur d'un espace aérien où le transpondeur est utilisé à des fins d'ATS.

Les pilotes n'activent la fonction IDENT qu'à la demande de l'ATS.

### 7-12-2. Affichage des codes du transpondeur

a) Pour signaler qu'il se trouve dans une situation d'urgence particulière, le pilote d'un aéronef équipé du transpondeur:

1-sélectionne le code 7700 pour signaler une situation d'urgence sauf si l'ATC l'a préalablement invité à régler le transpondeur sur un code particulier. Dans ce dernier cas, un pilote peut néanmoins sélectionner le code 7700 s'il existe une raison précise de penser que ce serait la meilleure façon de procéder;

2-sélectionne le code 7600 pour signaler une situation de panne de communication radio;

3- s'efforce de sélectionner le code 7500 pour signaler une situation d'intervention illicite. Si les circonstances le justifient, il convient d'utiliser plutôt le code 7700.

b) Sauf dans les cas décrits au point a) ci-dessus, le pilote:

1-sélectionne les codes sur instruction de l'organisme ATS; ou

2-en l'absence de services de la circulation aérienne, sélectionne le code 7000 afin d'améliorer la détection des aéronefs dotés de l'équipement nécessaire, sauf instruction contraire de l'autorité

### 7-13. Paramètres:

Prendre connaissance des paramètres :

- vent, force et direction, température, pression (QNH), piste en service,
- plafond et visibilité.

Sur les aérodromes non contrôlés, le pilote évalue lui-même ces paramètres, par tous les moyens mis à sa disposition : consultation du site AEROWEB, appel à la station météo locale, etc.

### 7-14. GPS :

S'il s'agit d'élément rapporté (ou personnel) ne faisant pas partie de l'instrumentation de l'aéronef, ce dernier est considéré comme un moyen **non primaire** de navigation ; son utilisation, outre le fait que le GPS demande une certaine préparation, ne relève que de l'entière responsabilité du CDB.

S'il s'agit d'un élément monté définitivement, faisant partie intégrante des instruments, pensez à l'initialisation de l'appareil, juste après la mise en route, en attendant la montée en température du moteur, par exemple, ceci afin d'éviter toute distraction pendant la phase délicate de montée initiale et prise de cap.


### 7-15. Vol de nuit :

En cas de vol de nuit, le pilote doit disposer d'une lampe autonome accessible rapidement (la passer autour du cou par un cordon) ; il est vivement recommandé de disposer d'une lampe frontale ; ne pas oublier les piles (ou d'accumulateurs) de rechanges.

Ce dispositif d'éclairage permet :

- d'effectuer la visite extérieure de l'avion,
- de vérifier l'environnement de l'habitacle (scanning du poste, rangement du poste, vérification du verrouillage des portes, etc....)
- de limiter la consommation de l'énergie de la batterie avant la mise en route,
- en cas de secours, de conserver une source d'éclairage.

Le pilote doit également disposer d'une VHF portable si l'avion n'est pas équipé de deux VHF.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 17</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	8 : Emport de passagers	Date : 16/09/19

## **8. Emport de passagers**

### **8-1. Définition du passager (membre et non-membre)**

#### **8-1-1. Passager :**

Pour l'AVMB, un passager est toute personne ne prenant aucunement part aux opérations du vol qu'il soit extérieur ou membre du club.

Les responsabilités du CDB sont définies par le présent document.

#### **8-1-2. Transport de passagers :**

Il ne peut y avoir de transport de passagers contre rémunération. Seul le partage des frais est admis dans le cadre de la réglementation en vigueur.

Rappel de l'expérience récente pour emporter des passagers : 3 atterrissages et 3 décollages au minimum dans les 3 derniers mois sur un aérodyne de même type ou classe (cf. § 4.3 et 4.4 de l'arrêté du 24.07.1991).

Pour les titulaires du LAPL, l'emport de passager ne peut se faire qu'avec un minimum de 10 heures de vol en qualité de CDB.

### **8-2. Vols d'initiation, vols de découverte**

#### **8-2-1. Vols de découverte (Baptêmes) :**

Est considéré comme un vol de découverte tout vol pour lequel le demandeur n'a aucune intention de s'inscrire à l'aéroclub afin d'y suivre une formation. Ils concernent également les candidats au Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA).


Ces vols sont exécutés en suivant strictement la réglementation actuelle (D 510-7 et ...., du 26 août 2016)

Dans notre aéroclub seuls les instructeurs (FI) et les pilotes autorisés sont habilités pour effectuer ces vols.

#### **8-2-2. Vol d'initiation :**

Ce vol est la leçon zéro du cursus de formation et a pour but de dévoiler la cinématique des trois axes en aéronautique. Le demandeur est assis en place élève (à gauche, aux commandes).

Ce vol est strictement encadré suivant la réglementation en vigueur et est exécuté seulement par les instructeurs (FI) du club.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 18</b>
	A : GENERALITES	<b>Edition 2</b>
	9 : Documentation avion	<b>Amendement 0</b>
		Date : 16/09/19

## 9. Documentation avion

### 9-1. Définition

#### 9-1-1. Généralités :

Il appartient au CDB de vérifier la présence et la validité des documents ci-après

##### Les documents avion :

- résumé des consignes en cas d'incident ou d'accident
- le carnet de route et les papiers officiels (CEN, licence de station d'aéronef, fiche de pesée, CI, CERT, limitation de nuisance si exigé)
- la partie Manuel de vol (par type d'avion)
- check-lists (normales et d'urgence)
- attestation d'assurance avion,

##### Les documents concernant le pilote :

- licences, carnet de vol (élève-pilote), certificat médical,
- passeport ou carte d'identité
- cartes de navigation à jour et fiches de terrains
- fiche de pesée complétée correspondant à la navigation en cours (poids des passagers, emport de carburant, bagages, etc)
- fiche de gestion du carburant
- document météo regroupant les informations de TAF, Métar, Tamsi, Wintem

##### Les documents concernant l'aéroclub :

- manuel d'exploitation
- état mécanique des avions.

#### 9-1-2. Utilisation des documents

Le carnet de route doit être rempli à la fin de chaque vol, avec les heures de vol et la prise de carburant et huile, et signé par le CDB, et en cas de défaut, porter le défaut sur le carnet de route et sur le cahier de dysfonctionnements des vols


Pour les prises de carburant, indiquez les quantités avitaillées : plein partiel (PP), ou plein complet (PC) y compris **ceux faits à l'extérieur** (sur Net'Air).

L'enregistrement du vol électronique (NETAIR) doit être impérativement complété après le vol avec toutes les rubriques renseignées. **Pour les vols d'instruction, l'instructeur en vérifiera la bonne exécution.**

#### 9-2. Organisation de la mise à jour

Les documents afférents à l'état technique de l'avion sont mis à jour par le responsable mécanique.



	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 19</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	10 : Archivage des documents	Date : 16/09/19

## 10. Archivage des documents

### 10-1. Dossier de formation

Les livrets de progression et les carnets de vol sont à disposition des élèves tout au long de leur cursus. Ces livrets et carnets sont gardés au sein du club, renseignés par les FI effectuant la formation.


Lorsque la formation est terminée, les livrets de progression sont archivés par l'aéro-club pendant une période minimum de 3 ans.

Les carnets de vol sont remis à l'élève, ainsi qu'une copie du livret de progression, à sa demande.

### 10-2. Dossier pilote

Un dossier est constitué pour chaque élève au début de sa formation au moyen du logiciel NETAIR.

Le dossier pilote est complété lors des formations complémentaires ou des remises à niveau, **sous la responsabilité du Responsable Pédagogique.**

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 20</b>
	A : GENERALITES	<b>Edition 2</b>
	11 : Enregistrement des licences et qualifications des pilotes	<b>Amendement 0</b>
		Date : 16/09/19

## **11. Enregistrement des licences et qualifications des pilotes**

### **11-1. Généralités :**

Quelles que soient les mesures administratives mises en place, les instructeurs et les pilotes doivent être en possession, pour tous les vols, de leur licence et de leur aptitude médicale et restent dans tous les cas responsables de leurs validités.

Les adhérents sont tenus de remplir leur fiche informatique (profil) sur le site de réservation (NETAIR). Ils sont tenus de communiquer toute information relative à la licence ou la visite médicale aux instructeurs qui renseignent leur profil (ou fiche individuelle). Cette fiche, tenue à jour, permet d'avoir les alertes sur les échéances réglementaires (licence, médical).

### **11-2. Instructeurs :**

Les licences, qualifications et visites médicales sont photocopiées et intégrées dans un dossier individuel technique.

La réactualisation est faite par l'intéressé qui fournit les photocopies adéquates.

Les dossiers sont gérés par le secrétariat.

### **11-3. Examineurs :**

Les autorisations d'examineurs sont photocopiées et intégrées dans un dossier individuel.

La réactualisation est faite par l'intéressé qui fournit les photocopies adéquates.


Les dossiers sont gérés par le secrétariat.

### **11-4. Carnet de vol :**

Pilotes : les carnets de vol sont tenus à jour par les titulaires.

Elèves : tous les vols faisant partie d'un programme homologué ou d'une formation de base, doivent être reportés sur le carnet et le livret de progression, sur le carnet de vol de l'élève avec la signature de l'instructeur, qui doit s'assurer de la bonne tenue de ces documents.

De même les vols de contrôle ou de prorogation doivent être identifiés sur le carnet de vol du pilote, l'instructeur ou l'examineur signera leur carnet de vol.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 21</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	12 : Echéances : médicales et qualifications	Date : 16/09/19

## 12. Echéances : médicales et qualifications

### 12-1. Généralités:

Tout pilote doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses tâches ou qu'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques ou de stupéfiants, ou certains médicaments.

### 12-2. Consommation de boissons alcoolisées :

Aucune boisson alcoolisée ne devra être consommée dans les huit heures précédant le vol, et au cours du vol.

### 12-3. Pratique de la plongée :

Si une plongée a été effectuée il convient de s'abstenir de voler pendant un délai qui est fonction d'une part du type de plongée, d'autre part de l'altitude maximale atteint lors du vol projeté suivant le tableau :

- plongée avec palier de décompression : - délai 24 heures,
- plongée sans palier de décompression : - altitude prévue < 8 000 ft : délai : 12 heures  
- altitude prévue > 8 000 ft : délai : 24 heures

### 12-4. Anesthésies :

Toute anesthésie générale, anesthésie rachidienne, ou acte de chirurgie majeure doit donner lieu à un accord du médecin avant de piloter un avion.

En ce qui concerne les anesthésies locales, les potentielles réactions allergiques se manifestent rapidement, et lorsque les effets de l'anesthésie se sont dissipés, le risque d'éprouver des effets indésirables est passé. Toutefois, après un acte tel qu'une chirurgie dentaire majeure (extraction de dents de sagesse...), l'aéroclub préconise d'attendre au moins 24 heures avant de piloter un avion.

### 12-5. Dons de sang :


Les dons de sang entraînent une incapacité de voler d'une durée d'au moins 24 heures.

### 12-6. Médicaments :

Les pilotes n'hésiteront pas à prendre l'avis de leur médecin sur la possibilité de voler lorsqu'ils sont sous l'influence d'un médicament prescrit ou en vente libre. L'aéroclub interdit tout vol après la prise de médicaments ayant une influence sur la vigilance.

### 12-7. Grossesse :

Toute pilote en état de grossesse prendra l'avis d'un médecin agréé aéronautique avant d'exercer sur un avion de l'aéroclub.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 22</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	13 : Limitations temps de vol pour les FI	Date : 16/09/19

### 13. Limitations temps de vol pour les FI

#### 13-1. Programmes de vol :

Les pilotes choisissent leur horaire en passant par la réservation internet (NETAIR). En cas de conflit sur un avion le Président arbitrera, les examens pratiques (test PPL, LAPL ou QC) étant prioritaires.

#### 13-2. Pour les FI salariés :

Réglementation applicable pour les navigants inscrits au registre de l'air : TA (travail aérien)


Les règles opérationnelles applicables au sein de l'aéroclub sont celles communément admises pour les professionnels de l'aviation, à savoir : maximum annuel 900 HdV.

#### 13-3. Repos périodique des FI

Les FI bénévoles, liés à leur disponibilité extra professionnelle, en assurent la gestion.

Les FI salariés : réglementation suivant la convention applicable et le contrat de travail les liant au club (voir en annexe n°8).

RAPPEL : un FI n'entreprendra pas un vol d'instruction s'il ne se sent pas en état physique et mental de l'effectuer.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 23</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	14 : Limitations temps de vol pour les élèves	Date : 16/09/19

## **14. Limitations temps de vol pour les élèves**


### **14-1. Temps de vol**

Il n'existe pas de limitation des temps de vol pour les élèves. En revanche, les FI restent juges de définir les limites à ne pas dépasser : nombre de vols dans la journée, en fonction de l'attitude cognitive de l'élève, éléments extérieurs tels que, à titre d'exemple, température et/ou météo, etc.

### **14-2. Repos périodique des élève-pilotes**

L'AVMB n'est pas concerné du fait des opérations existantes au sein du club.

Toutefois, le FI responsable de l'élève veillera à ce que celui-ci n'entreprenne pas un vol, notamment en solo supervisé, s'il ne le trouve pas en état physique de l'effectuer.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 24</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	15 : Carnets de vol des pilotes	Date : 16/09/19

## 15. Carnets de vol des pilotes


Le premier carnet de vol est ouvert par le Responsable Pédagogique, ou le FI chargé de la formation du élève-pilote. Le carnet de vol de l'élève est conservé à l'AVMB pendant la durée de sa formation.

Les pilotes sont responsables de la tenue à jour de leur carnet de vol.

L'enregistrement du temps de vol sur le carnet de vol doit être conforme au carnet de route de l'avion et respecter le FCL.050.

Les instructeurs surveillent ces mises à jour et signent à la fin de chaque vol le carnet de l'élève ou du pilote en prorogation de SEP.

*NOTA : les anciens carnets de vol « bleus » ne sont plus conformes. Toutefois, il ne sera pas nécessaire de les remplacer tant qu'ils ne seront pas complets.*

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 25</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	16 : Planning des vols	Date : 16/09/19


## 16. Planning des vols

Le planning général des vols se fait par le système de réservation actuellement en vigueur à l'AVMB (logiciel NETAIR).

Les élèves choisissent leur période de vol en fonction de la disponibilité de leur instructeur et de l'avion de formation.

Les conflits potentiels sont gérés par le Président et/ou le Responsable Pédagogique.

Ce dernier règle au mieux les problèmes de maintenance non prévus par l'échéancier des visites obligatoires.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 26</b>
		<b>Edition 2</b>
	A : GENERALITES	<b>Amendement 0</b>
	17 : Sécurité	Date : 16/09/19

## 17. Sécurité :


### 17-1. Sécurité vols

L'AVMB place l'exercice de ses activités dans le cadre d'une politique sécurité qui répond à trois objectifs :

- assurer la sécurité des vols,
- se conformer aux exigences réglementaires,
- faciliter et accompagner l'adaptation de ses membres aux évolutions des secteurs d'activité.

**Se reporter à la politique sécurité.**




	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 27</b>
		<b>Edition 2</b>
	<b>B : TECHNIQUE D'UTILISATION</b>	<b>Amendement 0</b>
	1 : Description des avions	Date : 16/09/19

## B. TECHNIQUE D'UTILISATION

### 1. Description des avions :

La flotte de l'AVMB comprend les avions suivants :

AVIONS	Immatriculation	utilisation	équipement
DR400/120	F-GMKP	Formation de base & navigation	Instrument pilotage, horizon, directionnel, VHF, un VOR, un ADF.
DR400/120	F-GKQZ	Formation de base & navigation	Instrument pilotage, horizon, directionnel, VHF, un VOR.
DR400/140-B	F-GJQP	Perfectionnement & navigation	Instrument pilotage, horizon, directionnel, 2 VHF, un VOR, un ADF, GPS
DR400/180	F-GTPH	Perfectionnement & navigation	Instrument pilotage, horizon, directionnel, VHF, un VOR, GPS.
AQUILA A210	F-GLPX	Perfectionnement & navigation	Instrument pilotage, horizon, directionnel, VHF, un VOR, GPS

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 28</b>
		<b>Edition 2</b>
	B : TECHNIQUE D'UTILISATION	<b>Amendement 0</b>
	2 : Manuels d'utilisation des avions	Date : 16/09/19

## 2. Manuels d'utilisation des avions :

Les appareils du club munis d'un manuel de vol sont :

- ROBIN D 400/120 F-GMKP : édition 6 révision 8 février 1989 du 15 janvier 1993 en Français
- ROBIN D 400/120 F-GKQZ : édition 6 révision 8 Février 1989, du 15 janvier 1993 en Français
- ROBIN D 400/140 B F-GJQP: édition 5 révision 2 juillet 1996 du 28 juin 1990 en Français
- ROBIN D 400/180 F-GTPH : édition 20 révision 11 juillet 2007 du 12 juillet 1999 en français
- AQUILA A210 F-GLPX : édition FM AT01 1010-100E révision B02 21/11/2012 du 9 aout 2007 en Français

Ces manuels sont disponibles dans la sacoche de bord de chacun des appareils ci-dessus mentionnés, et contiennent section par section tout ce qui est nécessaire à la conduite des avions.

Les manuels d'utilisation des GPS installés sont disponibles sous forme papier dans la sacoche de bord ainsi que sous forme électronique accessible sur le site internet de l'AVMB

Les pilotes devront se conformer strictement au contenu de ces manuels.

### 2-1. Check listes

Chaque avion est muni d'une check liste, normale, avec une date de validité.

Les check listes urgence et secours sont celles du manuel de vol de chaque type d'avion.

Les pilotes sont formés à l'utilisation des check listes pendant leur formation pratique et théorique.

### 2-2. Limitations :

Voir les chapitres des différents manuels d'utilisation.

Les avions sont utilisés dans les limites prévues par le constructeur. A cet effet, les pilotes détermineront les limitations en utilisant la partie « Limitations » des manuels de vol des avions qu'ils utiliseront.


Les pilotes seront formés à l'utilisation du manuel de vol pendant leur formation pratique et théorique.

### 2-3. Maintenance et carnet de route :

Parallèlement au carnet de route, il existe un cahier de dysfonctionnement où le CDB porte toutes les remarques mécaniques qui seront examinées par le mécanicien. Si nécessaire, les remarques conséquentes seront portées sur le carnet de route.


Le pilote pourra connaître l'état technique de l'avion grâce à la lecture du carnet de route. Celui-ci précise notamment les approbations pour remise en service (APRS) en cas d'intervention technique sur l'appareil. D'autre part, le potentiel restant sera disponible et automatiquement consulté lors de la réservation sur le logiciel NETAIR.

Les pilotes sont formés à la lecture des données techniques d'aptitude au vol pendant leur formation théorique et pratique.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 29</b>
		<b>Edition 2</b>
	B : TECHNIQUE D'UTILISATION	<b>Amendement 0</b>
	3 : Procédures d'urgence et de secours	Date : 16/09/19

### 3. Procédures d'urgence et de secours

Les procédures d'urgence et secours contenues dans les livrets d'utilisation sont à appliquer dans leur totalité suivant le mode « read and do ». Sauf dans le cas d'incendie moteur à la mise en route et de panne moteur à basse altitude, aucune procédure n'est à apprendre par cœur.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 30</b>
		<b>Edition 2</b>
	<b>B : TECHNIQUE D'UTILISATION</b>	<b>Amendement 0</b>
	<b>4 : Utilisation des aides de radionavigation</b>	<b>Date : 16/09/19</b>

#### 4. Utilisation des aides de radionavigation

Les aides de radionavigation doivent être utilisées au maximum par les pilotes afin de contribuer à la sécurité des vols.

Les instructeurs, conformément aux objectifs de formation, initieront les élèves pilotes à l'utilisation de ces systèmes.

Les aides installées dans les aéronefs de l'AVMB sont :


ROBIN DR 400-120 F-GMKP: 1 VOR – 1 ADF – Radio 8,33 Khz

ROBIN DR 400-120 F-GKQZ: 1 VOR – 1 ADF – Radio 8,33 Khz

ROBIN DR 400-140B F-GJQP : 1 VOR – 1 ADF - 1 GPS fixe – Radio 8,33 Khz


ROBIN DR 400-180 F-GTPH : 2 VOR –1 GPS fixe – Radio 8,33 Khz.

AQUILA A210 F-GLPX : 1 VOR –1 GPS fixe – Radio 8,33 Khz.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 31</b>
		<b>Edition 2</b>
	B : TECHNIQUE D'UTILISATION	<b>Amendement 0</b>
	5 – Déficiences Techniques : MEL	Date : 16/09/19

## 5. Tolérances techniques

La liste minimale d'équipement pour effectuer un vol correspond à la liste définie dans l'arrêté de 26 août 2016.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 32</b>
		<b>Edition 2</b>
	C : NAVIGATION	<b>Amendement 0</b>
	1 : Performances en route	Date : 16/09/19

## C. NAVIGATION

### 1. Performances en route

#### 1-1. Réglementation

Le CDB est chargé de l'obtention des informations nécessaires pour la préparation du vol, notamment, en fonction du type de vol prévu :

- Données relatives aux espaces aériens
- Plan de vol (vol de nuit ou traversée maritime)
- Fiche de pesée, masse et centrage
- Dossier météorologique
- NOTAM et SUP AIP - AZBA
- Cartes de navigation et d'approches à jour pour le vol
- Cartes VAC pour les aérodromes de destination et de déroutement

Pour les vols de navigation, tenir un P.V. de navigation appelé communément « *log de nav* » est indispensable. Les instructeurs tiennent à la disposition des pilotes et élève-pilotes les modèles exploitables.

#### 1-1-1. Documentation de vol :

##### 1-1-1 a. Documentation de navigation :

Obligation d'emport :

RTA 1 AG § 6.1.1.1 « les documents dont la liste suit doivent se trouver à bord de l'aéronef, tenus à jour et en état de validité sauf pour les vols restant dans la circulation d'aérodrome »

**a) les cartes de vol à vue aux normes OACI publiées par l'IGN :** ces cartes à l'échelle 1/500 000 sont particulièrement adaptées car elles décrivent précisément les repères et obstacles susceptibles d'être retenus et utilisés lors du vol, à une altitude inférieure ou égale à 5000 ft. De plus, elles indiquent le statut des agglomérations pour les règles relatives aux hauteurs de survol.

Quatre cartes (NW, NE, SW, SE) couvrent la totalité du territoire français.

**b) les cartes de radionavigation publiées par le SIA :** ces cartes à l'échelle 1/1 000 000 sont la référence en matière de description des zones de type P, R et D, ainsi que les espaces aériens de classes A, C, D, E, et G. Ces cartes sont utilisées pour les vols au-dessus de 5 000 ft. Elles sont accompagnées d'un livret de référence.

**c) les fiches de terrain VAC éditées par le SIA :** ces cartes décrivent les procédures d'approche à vue et de circulation d'aérodrome.

#### 1.2. Décollage

Le décollage sera réalisé conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion, notamment en prenant en compte les spécificités de l'aérodrome, la masse et la configuration de l'avion, et les conditions météorologiques.

#### 1.3. Croisière


La croisière sera réalisée conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion. Pour certains aéronefs, **AQUILA** notamment, l'AVMB impose **l'utilisation du moteur à 65%** de sa puissance pour des spécifications de longévité du potentiel moteur.

#### 1.4. Descente et atterrissage

La descente et l'atterrissage seront réalisés conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion ; pour l'AQUILA, l'AVMB recommande l'utilisation de pistes en dur ; les pistes en herbe ne seront utilisées qu'en cas de force majeure. Dans tous les cas, le pilote doit privilégier les manœuvres qui fatigueront le moins la cellule et le moteur de l'aéronef.

- **aérodrome contrôlé, AFIS :**

- obtenir une clairance de l'organisme de la CA avant toute intégration dans le circuit d'aérodrome

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 33</b>
		<b>Edition 2</b>
	C : NAVIGATION	<b>Amendement 0</b>
	2 : Conduite des vols	Date : 16/09/19

**- aérodrome non contrôlé, non AFIS :**

Le pilote doit procéder à une reconnaissance de l'aérodrome sauf si cet aérodrome a été utilisé comme aérodrome de départ et que les conditions météo ou autres n'ont pas subi de changement(s) significatif(s).

**1-5. Panne radio :**

En cas de panne radio le règlement de la circulation aérienne s'applique (RDA /SCA.). Voir Guide VFR du SIA (mis à jour annuellement).

**2. Conduite des vols :**

**2-1. Emport de carburant et huile**

En Aviation Générale la seule règle existante est la suivante :

« Nul ne peut poursuivre un vol si ne subsistent à bord les quantités de carburant à bord nécessaires pour voler 30 minutes en VFR de jour, 10 minutes en vol à vue du terrain (tour de piste) et 45 minutes en VFR de nuit ».

Le calcul de l'emport minimum réglementaire du carburant est à faire avant chaque vol suivant la méthode enseignée en tenant compte de la charge offerte.

Lors d'un vol d'instruction, le pilote instructeur doit s'assurer du respect des règles d'emport de carburant.

Le niveau d'huile doit être vérifié avant chaque vol et le complément, si nécessaire, doit être effectué (visite pré-vol).

**2.2. Altitudes de Sécurité**

Les pilotes devront respecter les altitudes de sécurité définies réglementairement, et dans la mesure du possible, veiller à choisir celles qui permettront de minimiser les nuisances environnementales et d'optimiser la consommation.

Le Mémo du Pilote VFR de la FFA rappelle les altitudes de sécurité.

**2.3. Equipement de Navigation**

Tous les avions de l'aéroclub possèdent des équipements de navigation qui sont en adéquation avec les types de vol projetés dans le cadre des activités de l'aéroclub.

**RAPPELS**

**a. VOR :**

La portée théorique d'un VOR est celle de l'horizon optique. Ce qui veut dire qu'elle est variable avec votre altitude.

**b. NDB :**

Il est réglé sur la balise la plus proche, ou celle des terrains de destination ou de déroutement. La portée d'un NDB est de 60 NM en France, celle des balises L (approche) est de 20 NM.

**c. GPS :**

Ce système de positionnement par satellite permet aux avions de naviguer avec une précision et une fiabilité comparable à celles fournies par les infrastructures d'aide à la navigation de surface.

Ce système permet aux avions équipés de voler en espace B-RNAV. Pour l'instant nos avions ne sont pas concernés (FL > 115).

**d. Transpondeur :**

Le transpondeur est placé sur ON/ALT après la mise en route, avec le code 70 00. Les codes autres sont affichés à la demande des services de la CA.


Rappel :

Code A 76 00 : panne radio

Code A 75 00 : intervention illicite à bord

Code A 77 00 : signal de détresse.

En cas de panne du transpondeur, reportez-vous à la réglementation française (RCA) et/ou au guide VFR du SIA.


	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 34</b>
		<b>Edition 2</b>
	C : NAVIGATION	<b>Amendement 0</b>
	3 : Masse et centrage	Date : 16/09/19

### 3. MASSE ET CENTRAGE

Le respect du domaine de vol est primordial, et notamment le respect des masses admissibles et du centrage de l'avion. Chaque pilote devra impérativement s'assurer qu'il respecte les données du manuel de vol pendant toutes les phases de vol. S'il n'est pas possible de respecter ces dispositions, le vol ne doit pas être entrepris ou poursuivi.

La fiche de pesée, masse et centrage ainsi que l'utilisation du centrogramme, seront abordées pendant la formation théorique et pratique de l'élève pilote.




	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 35</b>
		<b>Edition 2</b>
	C : NAVIGATION	<b>Amendement 0</b>
	4 : Minima météorologiques opérationnels pour les FI	Date : 16/09/19

#### **4. MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES FI**

Les minima retenus par l'AVMB sont les minima réglementaires. Toutefois, les FI veilleront à ce que les conditions de visibilité et de plafond soient compatibles avec la leçon prévue.

Rappel : Les CDB seront responsables du respect des minima météorologiques avant de débiter toute forme de vol.


	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 36</b>
		<b>Edition 2</b>
	C : NAVIGATION	<b>Amendement 0</b>
	5 : Minima météorologiques opérationnels pour les élèves	Date : 16/09/19

### 5. Minima météorologiques opérationnels pour les élèves

Les instructeurs devront développer la notion de marges en fonction des conditions météorologiques pour les élèves. Ces marges seront appliquées lors des vols solos supervisés.

Les instructeurs veilleront aussi à ce que les élèves prennent en compte l'évolution de la météo pour décider de la faisabilité d'effectuer un vol en toute sécurité. Les instructeurs sensibiliseront également les élèves aux risques liés au vol avec des visibilités réduites.

Ceci dit, en cas d'évolution météorologique non prévue, il sera possible de déroger aux minima météorologiques définis, en accord avec le FI superviseur, afin de permettre la poursuite du vol vers le terrain le plus proche prévu ou de déroutement.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 37</b>
	<b>C : NAVIGATION</b>	<b>Edition 2</b>
	<b>6 : Aérodromes utilisés pour la formation – Zone de travail</b>	<b>Amendement 0</b>
		Date : 16/09/19

## 6. Aérodromes utilisés pour la formation – Zone de travail

La zone de travail au pourtour de l'aérodrome de Bourges est située sous la TMA de la base d'Avord, classé D. Son accessibilité est soumise à autorisation préalable.

L'intégralité des terrains ouverts à la Circulation Aérienne Publique (CAP) aux aéronefs de l'Aéroclub de Bourges (AVMB), pourront être utilisés pour la formation. Lors de la formation, les instructeurs veilleront à utiliser les différents types d'aérodromes existants dans la région (liste ci-après). Compte tenu de l'état de surface de l'aire d'atterrissage, l'utilisation de l'aérodrome de Vierzon sera évitée. Pour les vols en solo supervisé, l'instructeur veillera à ce que les aérodromes choisis soient compatibles avec les compétences acquises par les élèves et les performances de l'aéronef selon les conditions du jour.


Sont également autorisés, pour la formation, les terrains à usage restreint ; pour ces derniers, il est rappelé qu'avant d'envisager le vol, le FI doit :

- Obtenir l'autorisation du président de l'AVMB
- Obtenir l'autorisation du propriétaire de l'aérodrome restreint
- Déclarer le vol au courtier GRITCHEN par e-mail : [ncoquerel@gritchen.fr](mailto:ncoquerel@gritchen.fr)

Les instructeurs veilleront à se concerter avant les vols d'instruction afin de déterminer les zones de travail dans lesquelles ils évolueront afin de minimiser le risque de collision en vol.

Aérodromes couramment utilisés :

AMBOISE DIERRE	LFEF
ARGENTON SUR CREUSE	LFEG
AUBIGNY SUR NERE	LFEH
AUXERRE BRANCHES	LFLA
BLOIS LE BREUIL	LFOQ
BRIARE CHATILLON	LFEI
CHATEAUNEUF SUR CHER	LFFU
CHATEAUROUX DEOLS	LFLX
CHATEAUROUX VILLERS	LFEJ
CLAMECY	LFJC
COSNE SUR LOIRE	LFGH
GUERET SAINT LAURENT	LFCE
ISSOUDUN LE FAY	LFEK
LE BLANC	LFEL
LURCY LEVIS	LFJU
MONTARGIS VIMORY	LFEM
MONTLUCON GUERET	LFBK
MOULINS MONTBEUGNY	LFHY
NEVERS FOURCHAMBAULT	LFQG
ORLEANS SAINTDENISDEL'HOTEL	LFOZ
ROMORANTIN PRUNIERS	LFYR
SAINT YAN	LFLN
TOURS VAL DE LOIRE	LFOT
VICHY CHARMEIL	LFLV
LIMOGES	LFBL
POITIERS	LFBI
(liste non exhaustive)	

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 38</b>
		<b>Edition 2</b>
	D : FORMATION	<b>Amendement 0</b>
	Recrutement, évaluation et suivi des instructeurs	Date : 16/09/19

## D. FORMATION

### 1 Recrutement, évaluation et suivi des instructeurs

#### 1-1 Généralités :

L'aéroclub a pour politique, en matière d'instructeur, de faire appel aux instructeurs bénévoles. Parmi ces derniers, un des instructeurs a été nommé Responsable Pédagogique (en remplacement de la dénomination de « Chef-pilote ») ; il encadre tous les instructeurs et s'assure que le niveau de formation agréé par le CA est bien celui du club. Il s'assure aussi que les élèves pilotes soient répartis harmonieusement entre l'ensemble des instructeurs. Au cours de la formation, il n'est pas exclu que l'élève ait d'autres instructeurs que son instructeur principal ; il est même conseillé aux élèves, en accord avec les instructeurs, d'effectuer quelques vols de formation avec d'autres instructeurs ayant une approche pédagogique différente. A cet effet des réunions régulières d'instruction se tiennent, au cours desquelles les instructeurs font part de leurs expériences, de leurs besoins au Responsable Pédagogique. Un compte-rendu de réunion est rédigé et diffusé auprès de tous les FIs.


Les instructeurs s'organiseront pour être présents ou joignables par téléphone.

Par délégation, l'instructeur présent, outre ses tâches d'instruction, a la responsabilité, en l'absence du président, du vice-président ou du responsable pédagogique, de l'ensemble de l'aéroclub.

#### 1-2 Recrutement et évaluation :


Critères de recrutement et évaluation :

Le recrutement des instructeurs est assuré par le président, le vice-président et le Responsable Pédagogique après évaluation pédagogique et technique et aptitude à s'intégrer à l'équipe dirigeante de l'aéroclub.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 39</b>
		<b>Edition 2</b>
	D : FORMATION	<b>Amendement 0</b>
	2 : Entraînement initial des FI	Date : 16/09/19

## 2. Entraînement initial des FI

Tout FI non issu de l'Aéroclub de Bourges (AVMB) sera lâché par le Responsable Pédagogique ou un FI expérimenté sur chacun des appareils qu'il sera amené à utiliser en instruction. Ces vols de prise en mains seront l'occasion de préciser les spécificités liées à l'environnement (zones de travail, hauteurs de survol, spécificités locales...).


	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 40</b>
	D : FORMATION	<b>Edition 2</b>
	3 : Entraînement périodique des FI pour maintenir leurs compétences	<b>Amendement 0</b> Date : 16/09/19

### **3. Entraînement périodique des FI pour maintenir leurs compétences**

Par année calendaire le FI se doit de maintenir ses compétences aéronautiques.

Le principe de l'entraînement périodique des FI est retenu. La demande peut être formulée par le FI au Responsable Pédagogique, ou être proposée par celui-ci en fonction de besoins identifiés, par exemple évolution des exercices liés à la délivrance des licences, modification d'un avion de la flotte.

Afin de leur permettre de maintenir leurs compétences, l'AVMB leur octroie un crédit de 5 heures par an à utiliser à leur convenance ; en cas de nécessité un complément du crédit d'heures pourra être accordé après validation par le CA de l'AVMB.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 41</b>
		<b>Edition 2</b>
	D : FORMATION	<b>Amendement 0</b>
	4 : Standardisation de la formation des FI	Date : 16/09/19


#### 4. Standardisation de la formation des FI

Une seule méthode est enseignée au sein du DTO.

C'est celle décrite dans le manuel de formation, (voir pages suivantes). Le Responsable Pédagogique mènera des réunions « instructeurs », au moins trois par an, le Président de l'Aéroclub y sera invité. L'objectif étant de mettre en commun les expériences de chacun et au besoin les corrections à apporter aussi bien sur le contenu des leçons que sur la pédagogie à adopter en fonction de nos élève-pilotes.

Les instructeurs sont tenus de faire remonter auprès du Responsable Pédagogique les difficultés rencontrées sans attendre la réunion suivante.

La structure est assez restreinte pour permettre une circulation optimale des événements rencontrés.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 42</b>
	<b>D : FORMATION</b>	<b>Edition 2</b>
	<b>5 : Maintien des compétences des pilotes</b>	<b>Amendement 0</b>
		Date : 16/09/19

## 5. Maintien des compétences des pilotes

### 5-1. Objectifs :

L'Aéroclub de Bourges (AVMB) a deux objectifs d'instruction :

- l'école de pilotage
- le perfectionnement des pilotes brevetés
- Ecole de pilotage : prendre les élèves au début et les mener jusqu'au LAPL et PPL, en les faisant passer par le BB éventuellement pour les plus jeunes, ou pour un élève-pilote ne souhaitant pas aller jusqu'au PPL ou LAPL.
- Perfectionnement : accompagner nos adhérents tout au long de leur activité aéronautique au sein de notre club en leur proposant des modules spécifiques dédiés, tout en maintenant un niveau de sécurité des vols.

### 5-2. Méthode :

Conformément au Règlement Intérieur, il est rappelé que chaque pilote qui n'a pas volé sur un avion de l'aéroclub dans les quatre-vingt-dix derniers jours doit effectuer un vol de contrôle avec un FI qui consistera en un minimum de trois tours de piste, à discrétion du FI.

Des vols de « reprise en main » avec FI peuvent être effectués pour un pilote breveté après constatation de lacunes dans la méthode de pilotage. Ils seront à la discrétion du FI, sous contrôle du Responsable Pédagogique.

#### **RAPPEL des conditions de prorogation ou de renouvellement des licences.**

##### **5-2-1. PROROGATION de la qualification monomoteur SEP(t)**

lorsque la qualification est encore valide

Si **dans les 12 mois qui précèdent la fin de validité de la qualification**, le pilote a accompli sur la classe concernée :

- \_ 12 h de vol comprenant :
- \_ 6 h en qualité de commandant de bord
- \_ 12 décollages et 12 atterrissages [touch and go pris en compte)
- \_ 1 vol d'au moins 1h avec un instructeur de vol (FI ou CRI) ou un contrôle de compétence effectué pour une autre qualification par un examinateur (FE, CRE ou TRE).

Si les conditions ci-dessus ne sont pas réunies : il faudra un contrôle de compétence par un examinateur (FE ou CRE) datant de **moins de 3 mois**.

##### **5-2-2. RENOUELEMENT de la qualification monomoteur SEP(t)**

Lorsque la qualification n'est plus valide :

1-Evaluation par le RP. (ATTESTATION DE FORMATION EN VUE D'UN RENOUELEMENT (VERSION 7 DU 2 AVRIL 2015)

**2-Un réentrainement suffisant pourra être demandé par le RP au pilote avant le vol de contrôle par le FE ou le CRE.**


3-Contrôle de compétence par un examinateur (FE ou CRE) datant de **moins de 3 mois**.

Des modules spécifiques peuvent être également conçus, à la demande du pilote, ou à l'initiative du Responsable Pédagogique pour répondre à des besoins spécifiques (suite à un long arrêt des vols par exemple).

Les vols réalisés avec instructeur conformément aux dispositions permettant le maintien des qualifications concourent aussi au maintien des compétences.

Dans tous les cas, les programmes de vol seront définis par l'instructeur en fonction de l'expérience récente de chaque pilote.




	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 43</b>
		<b>Edition 2</b>
	D : FORMATION	<b>Amendement 0</b>
	6 : Contrôle des compétences	Date : 16/09/19

## 6. Contrôle des compétences

À tout moment, le Responsable Pédagogique peut décider d'un contrôle de compétence d'un pilote du DTO. Dans ce cas, il fait appel à un FE ou CRE du club, ou d'un club voisin.

Si, au cours du vol, un complément de formation s'avère nécessaire, un programme sera défini par le Responsable Pédagogique.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 44</b>
		<b>Edition 2</b>
	D : FORMATION	<b>Amendement 0</b>
	7 : Evaluation continue du personnel du DTO	Date : 16/09/19

## 7. Evaluation continue du personnel du DTO

Cette évaluation se fera de concert avec le personnel considéré.


Pour les instructeurs en phase de supervision (FI restreints), le superviseur assistera à quelques formations théoriques de son choix, et pourra assister à quelques formations en vol lorsque l'avion le permet.

Pour les instructeurs « complets », la préparation des renouvellements de qualification des pilotes pourra être l'occasion d'une évaluation par le Responsable Pédagogique.

Le suivi des résultats d'examens en vue de délivrance de licences pourra également être l'occasion d'une évaluation indirecte des instructeurs par le Responsable Pédagogique.

Renouvellement de la qualification FI :

L'instructeur qui a besoin de faire un vol avec un FIE pour proroger sa qualification FI pourra faire appel à un FIE membre du club, se mettre en relation avec un FIE du secteur ou demander un inspecteur à la DGAC.

	<b>MANUEL D'OPERATIONS</b>	<b>Page 45</b>
		<b>Edition 2</b>
	D : FORMATION	<b>Amendement 0</b>
	8 : Manuel de formation	Date : 16/09/19

## 8. Manuel de formation

Les Manuels de formation pratique utilisés pour les formations PPL(A) et LAPL(A) sont ceux proposés par la FFA et validés par la DGAC.

Les Instructeurs doivent utiliser ces documents pour toute formation effectuée au sein du DTO.

Si un élève-pilote provient d'un ATO ou d'un autre DTO, le Responsable Pédagogique prendra contact avec l'ATO ou l'autre DTO afin d'obtenir une copie des livrets de formation et dossiers de progression de l'élève-pilote.

Concernant la formation théorique, l'élève-pilote utilisera le logiciel e-learning AEROGIIGLI choisi par l'AVMB.

Toutefois les élèves -pilotes ayant déjà commencé leur formation théorique avec un livre de formation pourront continuer avec ce livre (Cepadues, Maxima,...).

Trois documents vont constituer le manuel de formation :

- Le guide d'Evaluation
- Le dossier de Progression
- Les procédures pédagogiques après une adaptation aux spécificités de l'aéro-club.