



APP : LIMOGES Approche/Approach 118.075

VDF : 123.150

TWR : 123.150

AFIS : 123.150

Absence ATS A/A (123.150) FR seulement/only

ILS/DME RWY 28 AM 109.35



AMDT 03/13 C

Page laissée blanche

CONTENU

Première Partie : **MANUEL D'ORGANISATION**

1. PREAMBULE	8
2. FORME JURIDIQUE DE L'ATO de l'aeroclub d'angoulême	8
3. PLAN DES LOCAUX	8
3.1 Le club House.....	9
3.2 Le Hangar.....	9
3.3 Attestation sur l'honneur	9

Deuxième Partie : **MANUEL D'EXPLOITATION**

A. GENERALITES

4. DESCRIPTION ET CONTROLE DU MANUEL.....	12
4.1 Introduction.....	12
4.2 Système d'amendement et de révision.....	12
4.2.1 Identification du manuel	12
4.2.2 Système d'amendement et de révision.....	12
5. ORGANISATION.....	12
5.1 Structure de l'ATO	12
5.1 Activités de l'ATO.....	13
6. RESPONSABILITES - DIRIGEANTS	13
6.1 Dirigeants de l'ATO	13
6.2 Responsabilités et tâches de l'encadrement opérationnel.....	13
6.2.1 Le Président	13
6.2.2 Le responsable du système de gestion de la sécurité	13
6.2.3 Le responsable du contrôle de la conformité réglementaire	13
6.2.4 Le responsable pédagogique	13
7. DISCIPLINE	14
7.1 Obligations des membres.....	14
7.2 Traitement des écarts.....	14
8. CONTROLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION.....	14
8.1 Contrôle de l'exploitation.....	14
9. PREPARATION DU PROGRAMME DES VOLS	14
9.1 Planification	14
9.2 Visite de maintenance	14

10. AUTORITE – TACHES ET RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD.....	15
11. EMPORTS DE PASSAGERS.....	15
11.1 Définition du passager.....	15
11.2 Vols locaux à titre onéreux.....	15
11.3 Vols d’instruction.....	15
11.4 Emport de passagers par les pilotes.....	15
12. DOCUMENTS AVION	15
12.1 Définition	15
12.2 Organisation de la mise à jour.....	16
13. ARCHIVAGE DES DOCUMENTS	16
13.1 Dossiers de formation	16
13.2 Dossiers pilotes.....	16
14. ENREGISTREMENT DES LICENCES ET QUALIFICATION DES PILOTES.....	17
15. ECHEANCES MEDICALES ET QUALIFICATIONS	17
16. LIMITATION DU TEMPS DE VOL ET PERIODE D’ACTIVITE DES FI (A).....	17
16.1 Programme de vol	17
16.2 FI (A) salariés.....	17
16.3 Repos périodique des FI (A).....	17
17. LIMITATION DU TEMPS DE VOL ET PERIODE D’ACTIVITE DES ELEVES.....	17
18. PLANNING DES VOLS.....	18
19. SECURITE DES VOLS	18

B. TECHNIQUES D’UTILISATION

20. DESCRIPTION DES AVIONS	18
21. MANUEL D’UTILISATION DES AVIONS	18
21.1 Check-lists.....	19
21.2 Limitations	19
21.3 Maintenance et carnet de route	19
22. PROCEDURE D’URGENCE ET DE SECOURS.....	19
23. UTILISATION DES AIDES DE RADIONAVIGATION.....	19
24. TOLERANCES TECHNIQUES.....	20

C. NAVIGATION

25. PERFORMANCES EN ROUTE	20
25.1 Règlementation	20
25.2 Décollage	20

25.3	Croisière.....	20
25.4	Descente et atterrissage.....	20
26.	PLANIFICATION DU VOL	21
26.1	Emport de carburant	21
26.2	Altitudes de sécurité.....	21
26.3	Equipements de navigation.....	21
27.	MASSES ET CENTRAGE	22
28.	MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES FI.....	22
29.	MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES ELEVES-PILOTES (Vols solOs).....	22
30.	AERODROMES UTILISES POUR LA FORMATION.....	22

D. FORMATION

31.	RECRUTEMENT – EVALUATION ET SUIVI DES INSTRUCTEURS	23
32.	ENTRAINEMENT INITIAL DES FI	23
33.	ENTRAINEMENT PERIODIQUE DES FI	23
34.	STANDARDISATION DE LA FORMATION DISPENSEE PAR LES FI	24
35.	MAINTIEN DES COMPETENCES DES PILOTES.....	24
36.	CONTROLES DES COMPETENCES.....	24
37.	EVALUATION CONTINUE DU PERSONNEL DE L'ATO	24

Troisième Partie : **MANUEL DE FORMATION**

38.	Manuel de formation.....	26
-----	--------------------------	----

Quatrième Partie : **MANUEL DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE**

39.	PREAMBULE AU MANUEL SGS	28
39.1	Lexique.....	28
39.2	Mise à jour du document	28
39.2.1	Méthode d'archivage.....	28
39.2.2	Les amendements.....	28
39.2.3	Les éditions.....	28
39.2.4	Support numérique	29
40.	ORGANISATION GENERALE	29
40.1	Adhésion au système de gestion de la sécurité fédérale	29
40.1.1	Engagement de la FFA dans une démarche globale de sécurité :.....	29
40.1.2	Convention avec le Comité Régional Aéronautique Poitou-Charentes.....	30
40.2	Organisation au sein du club	30

40.2.1	Conseil d'administration de l'aéro-club d'Angoulême	30
40.2.2	Mise en œuvre de la démarche	30
40.3	Organisation de la structure opérationnelle du SGS	30
40.3.1	Commission Prévention / Sécurité	30
40.3.2	Le Correspondant Prévention-Sécurité	30
40.3.3	Le Responsable de la conformité réglementaire	31
41.	ACTIONS ET MANAGEMENT	32
41.1	Acte d'engagement du président	32
41.2	Définition d'une politique générale / Programme d'actions	32
41.2.1	Validation et diffusion du présent engagement :	32
41.2.2	Affectation d'un membre compétent de l'aéro-club à la mission de promo de la prévention. ...	32
41.2.3	Définition de la mission de cette personne et des moyens mis à sa disposition.	32
41.2.4	Mise en œuvre d'Aérodagnostic SGS	32
41.2.5	Mise en œuvre des actions hiérarchisées de ce plan de prévention :	32
41.3	Bilan initial	32
41.4	Plan d'actions	33
41.5	Mesure de performances et indicateurs	33
41.6	Recueil et exploitation des dysfonctionnements	33
41.6.1	Recueil et exploitation des dysfonctionnements	33
41.6.2	Dysfonctionnement terrestre	34
41.6.3	Dysfonctionnement aérien	34
41.7	Promotion de la prévention et du système	34
42.	MOYENS RETENUS	35
42.1	Moyens humains	35
42.1.1	Commission Prévention-Sécurité de la FFA	35
42.1.2	Veille réglementaire	35
42.1.3	Utilisation du système REX	35
42.2	Moyens humains de l'aéroclub Angoulême	35
42.3	Moyens techniques	36
43.	CONTRÔLES DE CONFORMITE	36
43.1	Revue de conformité	36
43.2	Audits de l'autorité de l'Etat français	36

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	I - MANUEL D'ORGANISATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

Première partie

MANUEL D'ORGANISATION

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	I - MANUEL D'ORGANISATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

I. MANUEL D'ORGANISATION

1. PREAMBULE

L'Aéroclub d'Angoulême, dans le cadre du développement de son école de pilotage et dans le cadre du respect des règlements Européens PART-FCL et PART-ORA, a décidé de demander une approbation auprès de l'Autorité compétente afin de dispenser des formations aéronautiques de type LAPL(A) et PPL(A) et toutes ses composantes liées à la délivrance, au renouvellement ou prorogation des qualifications SEP(T).

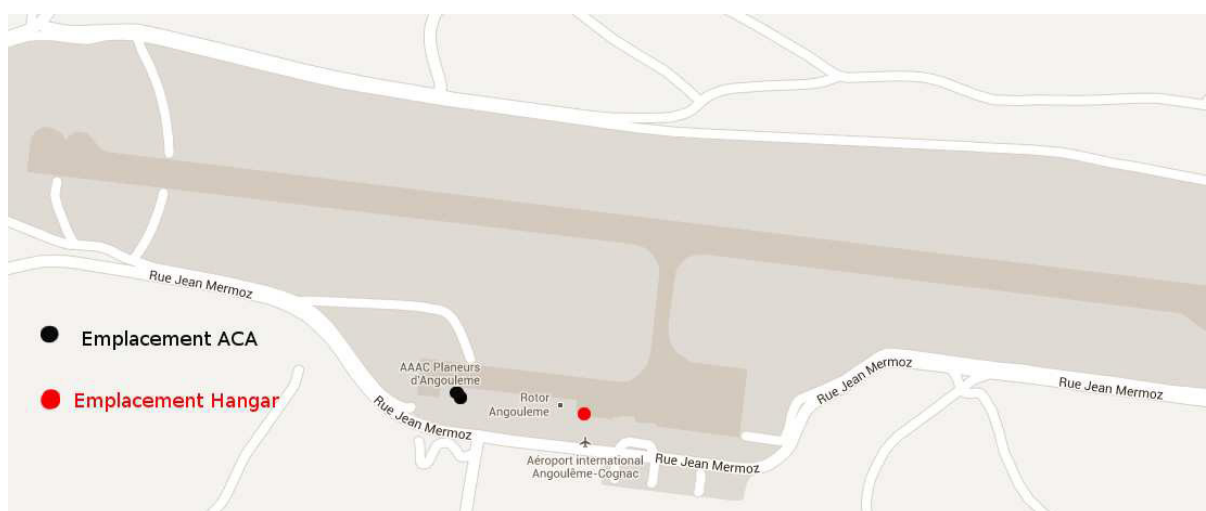
2. FORME JURIDIQUE DE L'ATO DE L'AERoclub d'ANGOULEME

L'Aéroclub d'Angoulême est une association régie par la Loi de 1901 basée sur le bénévolat. Une copie du récépissé de déclaration en Préfecture, est jointe en Annexe 1, pour attester de la forme juridique.

Les statuts sont joints en Annexe 2. Il pourra être fait référence aux statuts dans un autre manuel sans les reproduire à nouveau. De plus, cette présentation en annexe vaudra remise aux membres de l'ATO qui disposeront des manuels.

3. PLAN DES LOCAUX

Les locaux de l'Aéro-club d'Angoulême sont situés sur la plateforme de l'aérodrome d'Angoulême-Cognac et se composent d'un club-house et d'un hangar décrits ci-dessous.



ACA	Manuel ATO	Edition	1
	I - MANUEL D'ORGANISATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

3.1 Le club House

Un plan format A4 est présenté en Annexe 3.

L'Aéro-club d'Angoulême est composé de 3 pièces de travail :

- Le bureau des instructeurs et secrétariat
- La salle principale du club
- La salle de réunion

La salle de réunion est équipée d'un ordinateur en libre-service relié à un rétroprojecteur et de deux tableaux blancs. Elle est également équipée d'une grande table de réunion.

Chaque briefing avant et après le vol s'effectue dans cette salle.

Le bureau des instructeurs est également équipé d'un tableau blanc, il peut accueillir l'élève et son instructeur dans le cas où la salle de réunion est déjà utilisée.

La salle principale du club permet l'accueil de tous les visiteurs externes au club et sert également de salle de rassemblement pour les membres du club. Elle est équipée d'un bar, de fauteuils et de tables. Des briefings avant le départ en vol et au retour du vol peuvent également y être effectués dans le cas où les deux autres pièces sont occupées.

Des équipements informatiques reliés à internet et une imprimante sont à disposition des pilotes afin de préparer leur vol (météo, Notams, VAC, Plan de vol....).

3.2 Le Hangar

Le hangar est constitué de deux parties aux fonctions distinctes. La première partie permet d'abriter tous les aéronefs de l'Aéro-club d'Angoulême. La seconde partie permet l'entretien, la réparation et la fabrication d'avions par un mécanicien agréé et salarié de l'Aéro-club d'Angoulême. Cette seconde partie est accréditée.

3.3 Attestation sur l'honneur

Une attestation sur l'honneur précise d'une part que la gestion de l'association à but non lucratif est assurée selon les modalités définies dans les statuts, ainsi que le contrôle de conformité (vérificateurs aux comptes) et, d'autre part, que les moyens requis pour garantir un bon niveau de sécurité pourront être dégagés (Annexe 4)

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	I - MANUEL D'ORGANISATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

Page laissée blanche

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

Deuxième partie

MANUEL D'EXPLOITATION

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

II. MANUEL D'EXPLOITATION

A. GÉNÉRALITÉS

4. DESCRIPTION ET CONTROLE DU MANUEL

4.1 Introduction

L'Aéro-club d'Angoulême (ACA) a réalisé le présent manuel d'exploitation dans le respect des règlements européens PART-FCL et PART-ORA pour l'agrément de son activité "école de pilotage" en tant que "Approved Training Organisation [ATO]" – Entité de formation approuvée.

4.2 Système d'amendement et de révision

4.2.1 Identification du manuel

Le présent manuel est le manuel d'exploitation de l'Aéro-club d'Angoulême [ACA], il regroupe les consignes applicables aux opérations aériennes sur les avions appartenant à l'association.

Ce manuel est référencé par un numéro d'édition et une date, en haut et à droite de chaque page.

4.2.2 Système d'amendement et de révision

Les évolutions de ce manuel sont classées en :

- amendement majeur.
- amendement mineur.

Les amendements majeurs concernent les évolutions réglementaires, en particulier les consignes de navigabilité et de sécurité des vols. Ces évolutions sont soumises à l'autorité administrative après approbation du Conseil d'Administration (CA).

Les amendements mineurs sont les autres évolutions, elles sont soumises à l'approbation du bureau de l'association et transmises pour information à l'autorité administrative.

5. ORGANISATION

5.1 Structure de l'ATO

L'Aéro-club d'Angoulême [ACA] est une association régie par la loi 1901.

L'ATO de l'Aéro-club d'Angoulême fait partie de l'association Aéro-club d'Angoulême.

Les statuts et le règlement intérieur de l'association sont annexés à ce manuel (respectivement en Annexe 2 et 5).

L'association est organisée autour d'un Conseil d'administration [CA] de 27 membres maximum élus. Ces derniers élisent chaque année un bureau directeur composé d'au moins d'un président, un trésorier et un secrétaire qui a délégation pour traiter les affaires courantes.

Le président est le responsable légal de l'association et il prend l'avis des autres responsables de l'ATO pour les actions relevant des opérations aériennes.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

5.1 Activités de l'ATO

L'ATO est sous la responsabilité du « Head of Training » [HT], il est le responsable pédagogique par délégation du dirigeant légal (le président).

Il est proposé par le président au Conseil d'Administration [CA] qui doit donner son accord.

Les activités de l'ATO sont :

- la formation de pilotes en vue de l'obtention des licences LAPL (A) et PPL (A) ;
- la formation de pilotes à l'obtention d'habilitations et de variantes ;
- la formation de pilotes à la qualification vol de nuit ;
- la réalisation de prorogations ou du renouvellement des qualifications associées à ces licences.

6. RESPONSABILITES - DIRIGEANTS

6.1 Dirigeants de l'ATO

Les dirigeants de l'ATO sont :

- le président, qui est le dirigeant responsable ;
- le responsable du Système de Gestion de la Sécurité [SGS] ;
- le responsable pédagogique. Il doit répondre aux critères d'exigences requis par l'ORA.ATO.110 ;
- le responsable du contrôle de conformité réglementaire.

6.2 Responsabilités et tâches de l'encadrement opérationnel

6.2.1 Le Président

C'est le dirigeant responsable, dont les attributions sont définies dans le règlement intérieur de l'Aéro-club d'Angoulême (Annexe 5), qui est chargé de veiller au maintien en conformité de la structure ATO.

6.2.2 Le responsable du système de gestion de la sécurité

Il est chargé de la mise en œuvre des actions de prévention/sécurité auprès des membres de l'ATO selon le manuel SGS.

6.2.3 Le responsable du contrôle de la conformité réglementaire

Il est chargé de s'assurer de la bonne application des dispositions écrites dans les manuels régissant l'ATO. Il doit réaliser un audit annuel et adresser un exemplaire de cet audit à l'autorité administrative ainsi qu'au dirigeant responsable (Président).

6.2.4 Le responsable pédagogique

Il coordonne, veille et supervise (mise en œuvre et application) toutes les actions liées à la formation effectuée par l'ATO.

Il est le représentant du dirigeant responsable auprès de l'autorité administrative pour toutes les questions liées à la formation pratique et théorique.

Il avertira le dirigeant responsable en cas de difficultés identifiées ou pressenties.

Il est chargé de la rédaction des amendements nécessaires au maintien de la conformité, qu'il transmet à l'autorité administrative après avoir pris l'avis du dirigeant responsable.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

7. DISCIPLINE

7.1 Obligations des membres

Les membres de l'ATO doivent se conformer au règlement intérieur de l'Aéro-club d'Angoulême. Ce règlement intérieur est annexé à ce manuel en Annexe 5.

7.2 Traitement des écarts

Le traitement des écarts par rapport au règlement intérieur est indiqué dans le règlement intérieur.

8. CONTROLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

8.1 Contrôle et supervision de l'exploitation

Les contrôles de l'exploitation et de la conformité aux règles de l'ATO sont organisés au sein de l'Aéro-club d'Angoulême. Ils sont effectués par le responsable du contrôle de conformité, au moins une fois par année.

La veille réglementaire sera assurée via la clé FI (mise à jour via une newsletter régulièrement transmise par mail par le Fédération Française Aéronautique – FFA). Le dirigeant responsable transmettra les éléments aux membres du Conseil d'Administration de l'ATO.

Afin de connaître le niveau global de sécurité de l'ATO, le responsable de la conformité réglementaire utilisera l'outil logiciel « Aerodiagnostic SGS ».

L'ATO est soumise, sur le territoire français, aux contrôles des agents civils et militaires habilités de l'état français.

9. PREPARATION DU PROGRAMME DES VOLS

9.1 Planification

Les vols d'instruction sont planifiés (date et durée de la prise en charge de l'avion) par l'instructeur, en accord avec les élèves placés sous sa responsabilité pour :

- les vols en double commande ;
- les vols en solo supervisé.

Le planning est accessible à tous les adhérents par l'outil « OPEN FLYERS ».

9.2 Visite de maintenance

Les visites de maintenance sont réalisées par l'atelier agréé de l'Aéro-club d'Angoulême, en charge de la maintenance. Ces visites sont exécutées en suivant le Manuel des Opérations de Maintenance [MOM] approuvé par l'OSAC.

Il est rappelé qu'avant tout vol, le Commandant de Bord doit s'assurer de l'aptitude au vol de l'avion par la consultation de la bonne validité des documents de l'avion.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

10. AUTORITE – TACHES ET RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD

Les commandants de bord [CDB] sont responsables de l'exécution du vol, conformément à la réglementation en vigueur et aux dispositions, consignes et procédures figurant dans ce manuel. Ils sont responsables des décisions relatives à l'exécution du vol, ainsi que du chargement de l'appareil.

Dans le cadre des vols d'instruction, de prorogation et de renouvellement de licence, l'instructeur « Flight Instructor » [FI] ou « Flight Examiner » [FE] qui se trouve en place avant est commandant de bord de l'avion.

11. EMBORTS DE PASSAGERS

11.1 Définition du passager

Un passager est une personne emmenée en vol, et ne prenant aucunement part aux opérations du vol. Cette personne peut être, soit un membre de l'Aéro-club d'Angoulême, soit extérieur à l'Aéro-club d'Angoulême.

11.2 Vols locaux à titre onéreux

Les vols locaux à titre onéreux (baptêmes de l'air, vols d'initiation) sont réalisés au sein de l'Aéro-club d'Angoulême en respectant les dispositions de l'article D 510-7 du code de l'aviation civile de l'état français.

Les vols d'initiation consistent en la réalisation d'une première leçon d'instruction au pilotage pour une personne qui n'est pas membre de l'Aéro-club d'Angoulême. Ces vols sont toujours effectués par un instructeur qui réunit les dispositions de l'article D 510-7 du code de l'aviation civile de l'état français et leur durée maximale sera conforme à la réglementation des vols locaux à titre onéreux.

11.3 Vols d'instruction

Pour chaque vol d'instruction, seuls les membres (élèves-pilotes) de l'Aéro-club d'Angoulême ayant un rapport avec le vol, pourront être emmenés en vol.

11.4 Emport de passagers par les pilotes

Les pilotes peuvent emporter les passagers dans le respect des prérogatives liées à leur licence respective (LAPL ou PPL) et en accord avec la réglementation en vigueur.

12. DOCUMENTS AVION

12.1 Définition

Dans un meuble prévu pour présenter des cases individuelles affectées à chaque avion, le commandant de bord trouvera à sa disposition l'ensemble des documents réglementaires pour l'avion, placés dans le carnet de route, c'est-à-dire :

- le certificat d'immatriculation
- le certificat de navigabilité
- le certificat d'examen de navigabilité
- la licence de station d'aéronef et son annexe
- le document de limitation de nuisance (s'il est obligatoire)
- la fiche de pesée et de centrage
- l'attestation d'assurance

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

Dans chacune des cases, pour chaque avion, un classeur présente des feuilles prévues pour indiquer les relevés des compteurs horaires de début et de fin de mise en route du moteur de l'avion.

Dans ce classeur, le commandant de bord trouvera les clés de l'avion, la carte d'essence et une copie de la « check- list ».

Le commandant de bord vérifiera, avant la mise en route du moteur de l'avion, que le manuel de vol est placé et accessible dans l'avion.

Il incombe au commandant de bord de vérifier la tenue à jour et la date de validité des documents.

12.2 Organisation de la mise à jour

La mise à jour est assurée :

- par l'atelier agréé de l'Aéro-club d'Angoulême pour la maintenance ;
- par le responsable pédagogique pour la partie administrative, ou par délégation la secrétaire administrative.

13. ARCHIVAGE DES DOCUMENTS

13.1 Dossiers de formation

Un dossier de formation, sous forme papier, est constitué pour chaque élève-pilote qui suit une formation en vue de la délivrance d'une licence LAPL(A) ou PPL(A) et d'une qualification associée. Ce dossier est complété par le FI après chaque action de formation, il comprend un « livret de progression »

Ce livret reste à l'Aéro-club d'Angoulême et il est disponible pour le responsable pédagogique. Ce livret est archivé pour 3 ans à compter du dernier vol réalisé au sein de l'ATO.

Ce livret est la propriété de l'ATO. En cas de départ d'un élève-pilote, une copie lui est remise s'il en fait la demande.

13.2 Dossiers pilotes

Lors de l'inscription d'un membre au sein de l'Aéro-club d'Angoulême il est constitué par le secrétariat un dossier pilote qui comprend :

- Une fiche d'inscription et de renseignements (Annexe 6) ;
- Une copie des licences et qualifications valides ;
- Une copie du certificat médical valide ;
- Une copie de l'attestation d'assurance à la Fédération Française Aéronautique (FFA) valide ;
- Une copie de la déclaration de début de formation (Annexe 7), signée par le FI qui prend en charge l'élève-pilote après proposition du responsable pédagogique ;
- Une autorisation de formation au vol signée par les personnes qui exercent l'autorité parentale légale pour les élèves-pilotes mineurs.

Au cours de la formation de l'élève-pilote, le FI rédige :

- L'attestation de formation théorique ;
- L'attestation de formation pratique.

Il est important que le pilote s'assure de la validité de l'intégralité de ses documents avant chaque vol.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

14. ENREGISTREMENT DES LICENCES ET QUALIFICATION DES PILOTES

Les licences, les qualifications et les certificats médicaux des pilotes sont enregistrés lors de l'inscription à l'Aéro-club d'Angoulême. Les pilotes sont tenus de remettre au responsable pédagogique ou au secrétariat une actualisation de leurs documents lorsque des données évoluent.

15. ECHEANCES MEDICALES ET QUALIFICATIONS

Les pilotes sont responsables du respect des échéances de leurs aptitudes médicales, licences et qualifications.

L'aéro-club d'Angoulême a mis en place l'outil logiciel « OPEN FLYERS » qui permet d'enregistrer les dates de fin de validité des certificats médicaux et licences des pilotes. Cet outil est simplement une aide au pilote afin d'attirer son attention lors de la planification d'un vol. Le pilote reste le seul responsable de la validité de ses certificats médicaux et licences.

16. LIMITATION DU TEMPS DE VOL ET PERIODE D'ACTIVITE DES FI (A)

16.1 Programme de vol

Les pilotes choisissent leur horaire en utilisant l'outil logiciel « OPEN FLYERS ». En cas de conflit sur un avion, le pilote demande au responsable pédagogique de prendre une décision.

Les vols en instruction sont prioritaires et plus particulièrement les épreuves pratiques de délivrance, renouvellement et prorogation de LAPL(A) et PPL (A).

16.2 FI (A) salariés

L'ATO de l'Aéro-club d'Angoulême ne fait pas appel à des FI salariés.

16.3 Repos périodique des FI (A)

Il n'est pas défini de repos périodique pour les FI (A). Cependant, un FI (A), comme tout commandant de bord, ne doit pas entreprendre un vol s'il ne se sent pas en état physique ou mental de le faire.

17. LIMITATION DU TEMPS DE VOL ET PERIODE D'ACTIVITE DES ELEVES

Il n'existe pas de limitation de temps de vol des élèves. Cependant, les élèves étant placés sous la responsabilité d'un FI (A), il appartient à ce dernier de définir avec l'élève les limites à ne pas dépasser en particulier :

- le nombre de vols dans la journée ;
- les éléments extérieurs en liaison avec les capacités et les appréhensions de l'élève.

CARNET DE VOL DES PILOTES

Chaque pilote ou élève-pilote possède un carnet de vol qui est conforme aux exigences réglementaires (conforme au Part FCL), ce carnet de vol est sous forme papier à l'ATO de l'Aéro-club d'Angoulême. Pour l'aider à la tenue de son carnet de vol, chaque pilote peut disposer d'un relevé de vols à partir de l'outil 'OpenFlyers' utilisé pour l'enregistrement des vols.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

Les pilotes sont responsables de la tenue à jour de leur carnet de vol. Les vols avec FI (A) et FE (A), en place avant, sont signés par les FI(A) et FE (A) et ils portent leur numéro d'habilitation au moins une fois par page. Les FI (A) et FE (A) mentionnent sur les carnets de vol les seules autorisations, qualifications, variantes qu'ils sont habilités à délivrer.

Les carnets de vol des élèves-pilotes sont tenus à jour par les FI (A) qui assurent la prise en charge des élèves-pilotes sous l'autorité du responsable pédagogique. Chaque vol de formation est signé par le FI (A) qui porte son numéro d'habilitation au moins une fois par page. Les carnets de vol des élèves-pilotes sont archivés dans la case spécifique, avec leur livret de progression, dans les locaux de l'Aéro-club d'Angoulême.

Il est convenu, avec l'autorité administrative, que les carnets de vol déjà ouverts (« carnets bleus ») bien que non conformes, pourront être utilisés jusqu'à ce qu'ils soient complets.

18. PLANNING DES VOLS

Le planning des vols est tenu à jour avec l'outil logiciel « OPEN FLYERS ».

En cas d'indisponibilité d'un avion (notamment pour maintenance ou souci mécanique), la secrétaire de l'Aéro-club d'Angoulême informe, dans la mesure du possible, les pilotes ayant réservé cet avion.

Les vols de formation sont prioritaires et peuvent conduire au déplacement d'un rendez-vous pris pour les autres vols. Dans ce cas, le FI (A) concerné et / ou la secrétaire recherche une décision du responsable pédagogique. La secrétaire informe le ou les pilotes concernés.

19. SECURITE DES VOLS

La partie sécurité des vols est traitée dans la quatrième partie à ce manuel (Manuel du Système de Gestion de la Sécurité).

B. TECHNIQUES D'UTILISATION

20. DESCRIPTION DES AVIONS

Voir Annexe 8

21. MANUEL D'UTILISATION DES AVIONS

Comme défini par la réglementation en vigueur, le manuel de vol de chaque avion est à bord de celui-ci de façon permanente et accessible par le commandant de bord. Il reste le seul document de référence officielle.

Les manuels de vol sont également disponibles sous forme papier à l'Aéro-club d'Angoulême.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

21.1 Check-lists

Les check-lists sont établies pour chaque avion, sur la base de celles définies par le constructeur. Elles sont établies sous la responsabilité du responsable pédagogique qui prend l'avis du responsable de la mécanique.

Les check-lists sont disponibles sur le site de l'Aéro-club d'Angoulême.

Dans le classeur qui contient les clés de l'avion, le commandant de bord dispose d'une check-list. De plus, une check-list est à bord de chaque avion.

Les commandants de bord doivent s'assurer qu'ils laissent bien à bord des avions qu'ils utilisent, la check-list correspondante. S'ils notent l'absence de la check-list à bord, ils doivent en informer le responsable pédagogique.

21.2 Limitations

Les limitations propres à chaque avion sont celles définies par le constructeur et présentées dans les manuels de vol.

Les élèves-pilotes et les pilotes sont formés à l'utilisation des manuels de vol lors de leurs formations théorique et pratique.

21.3 Maintenance et carnet de route

Les dispositions relatives à la maintenance sont précisées dans le carnet de route par le responsable de la mécanique, qui mentionne la ou les prochaines échéances de maintenance.

Il appartient au commandant de bord de vérifier que l'avion pris en charge possède au moins le potentiel nécessaire pour réaliser le vol projeté.

22. PROCEDURE D'URGENCE ET DE SECOURS

Les procédures d'urgence et de secours à respecter sont celles définies dans les manuels de vol des avions.

Les procédures, pouvant être mises en œuvre au sol, dans les locaux de l'Aéro-club d'Angoulême, ou sur les aires de manœuvre attenantes, sont rappelées par les FI (A) lors des vols de formation.

23. 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 FI (A), conformément aux objectifs de formation, instruiront les élèves-pilotes et pilotes à l'utilisation des aides de radionavigation.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

24. TOLERANCES TECHNIQUES

La liste minimale d'équipement pour effectuer un vol correspond à la liste fixée dans l'arrêté de 1991 de l'état français.

C. NAVIGATION

25. PERFORMANCES EN ROUTE

25.1 Règlements

Les avions de l'Aéro-club d'Angoulême sont vérifiés, suivis et entretenus par l'atelier agréé de l'Aéro-club d'Angoulême ; le mécanicien s'assure (avec l'aide éventuelle de pilotes) que leurs performances sont conformes aux données du manuel de vol.

Dans le cas des avions réalisés par l'Aéro-club d'Angoulême (constructions amateurs), les performances et les données (vitesses, puissance,) à respecter sont indiquées dans la check-list qui se trouve dans le classeur qui contient les clés de l'avion, elle est également consultable sur le site de l'Aéro-club d'Angoulême.

Le pilote commandant de bord est chargé de l'obtention des informations nécessaires pour la préparation du vol, en fonction du type de vol prévu. Il doit s'assurer que la source à laquelle il puise ces informations diffuse bien les toutes dernières informations en vigueur.

Ces dispositions sont rappelées dans le Mémo du pilote VFR FFA et disponible sur le site FFA.

25.2 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.

Les facteurs de correction liés à l'état des pistes doivent être pris en compte par le pilote, ils sont précisés dans les manuels de vol. Il est rappelé que ces facteurs sont à majorer si le commandant de bord l'estime nécessaire.

25.3 Croisière

La croisière sera réalisée conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion. Les éléments liés aux altitudes (niveaux, fréquences spécifiques, volmet,) sont rappelés dans le Mémo du pilote VFR FFA, et disponible sur le site FFA.

25.4 Descente et atterrissage

La descente et l'atterrissage seront réalisés conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion.

Les facteurs de correction liés à l'état des pistes doivent être pris en compte par le pilote, et sont précisés dans les manuels de vol.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

Il est interdit d'utiliser les pistes dont la longueur est inférieure à 550 mètres et dont la longueur serait incompatible avec les caractéristiques de l'aéronef utilisé. Il est de la responsabilité du commandant de bord de s'assurer de l'adéquation des longueurs disponibles avec les caractéristiques de l'aéronef utilisé et des conditions météorologiques du jour. Il est également interdit aux pilotes de faire des « toucher-décollers » si la piste a une longueur inférieure à 600 mètres. Si le pilote désire s'entraîner sur une telle piste (inférieure à 600 mètres), il devra atterrir, puis obligatoirement remonter la piste afin de retourner au seuil de piste pour le décollage (distance accélération-arrêt à respecter).

Seuls les terrains ouverts à la CAP ou terrains restreints dont LFBU est un terrain voisin mentionné sur la carte VAC dudit terrain sont autorisés. L'utilisation de terrains restreints ou privés doit faire l'objet d'une autorisation du propriétaire, du gestionnaire ou de l'autorité ainsi que du président ou du responsable pédagogique. Dans l'idéal le pilote devra avoir démontré ses capacités à utiliser pareil terrain auprès d'un instructeur.

26. PLANIFICATION DU VOL

26.1 Emport de carburant

Il incombe au pilote de définir la quantité de carburant nécessaire au vol, compte tenu des valeurs définies dans le manuel de vol, et des conditions météorologiques prévues.

Le commandant de bord ajoutera ensuite à ces quantités, les réserves réglementairement définies.

L'Aéro-club d'Angoulême attire l'attention des pilotes sur le fait que les réserves réglementaires sont faibles, et que les temps de vol prévus sont souvent majorés par des retardements de tous ordres (navigation différente de celle prévue, mauvais temps, ...), et les invite à majorer sensiblement les quantités déterminées précédemment lorsque cela est possible.

Pour tous les vols d'instruction, l'instructeur doit s'assurer du respect des règles d'emport de carburant.

26.2 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.

Les éléments liés aux altitudes sont rappelés dans le Mémo du pilote VFR FFA, et disponible sur le site FFA.

26.3 Equipements de navigation

Les équipements de navigation installés dans les avions sont maintenus en conformité et en bon état de marche par l'atelier.

Selon l'avion de la flotte de l'Aéro-club d'Angoulême, on peut disposer à bord de tout ou partie de ces instruments :

- un compas magnétique
- un conservateur de cap
- un ADF
- un VOR
- un GPS.

En fonction des vols envisagés et selon les affinités (préférences) des pilotes, le choix de l'avion pourra être préférentiel suivant que tel ou tel instrument de navigation se verra privilégié.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

Les instruments sont adaptés à tous les vols qui peuvent être entrepris avec les avions de l'Aéro-club d'Angoulême.

27. MASSES 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 du vol. S'il n'est pas possible de respecter ces dispositions, le vol ne doit pas être entrepris ou poursuivi.

Les pilotes sont formés à la réalisation et l'utilisation d'un devis de masse et centrage lors de leur formation théorique et pratique.

Chaque avion possède dans son carnet de route une fiche de pesée de l'avion, sur laquelle se trouvent un tableau (masses, bras de leviers et moments) et un graphique permettant de s'assurer que le vol peut (ou non) être entrepris.

Il appartient à chaque pilote commandant de bord de faire appel à un instructeur pour vérifier ses calculs en cas de doute.

28. MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES FI

Les minima retenus par l'Aéro-club d'Angoulême sont les minima réglementaires, soit :

- visibilité et plafond : réglementaires et identiques pour tous,
- vent : maxima différents selon les avions, définis par le constructeur.

Toutefois, pour les cours en vol les FI veilleront à ce que les conditions de visibilité et les plafonds du moment soient compatibles avec la leçon prévue.

29. MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES ELEVES-PILOTES (VOLS SOLOS)

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

Les instructeurs veilleront aussi à ce que les élèves-pilotes prennent en compte l'évolution des conditions météorologiques pour décider de la faisabilité d'un vol. Ils sensibiliseront également leurs élèves-pilotes aux risques liés au vol dans des conditions de visibilité réduite et à la prise de décision « d'interrompre le vol prévu » en cas d'évolution météorologique défavorable.

30. AERODROMES UTILISES POUR LA FORMATION

Lors de la formation, les instructeurs veilleront à utiliser les différents types d'aérodromes existant dans la région Poitou-Charentes et les régions limitrophes ; ils pourront tous être utilisés pour l'instruction, à l'exception des aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique (CAP). Cependant, les aérodromes à

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

piste en herbe feront l'objet d'une attention particulière avant le vol de la part des instructeurs (état de la piste en fonction des conditions météorologiques présentes ou récentes).

Pour les vols en solo supervisé, l'instructeur veillera à ce que les aérodromes choisis soient compatibles avec les compétences acquises par les élèves.

Pour la formation au VFR de nuit, l'aérodrome d'Angoulême (LFBU) sera utilisé pour la formation de base, jusqu'au lâché.

Pour la navigation, les cheminements associés à l'espace de LFBU seront parcourus. Les aérodromes de Poitiers, La Rochelle, Limoges, seront utilisés pour la navigation contrôlée, et ceux de Fontenay le Comte, Jonzac, Rochefort et Royan, seront utilisés pour la mise en œuvre du PCL.

D. FORMATION

31. RECRUTEMENT – EVALUATION ET SUIVI DES INSTRUCTEURS

L'aéro-club d'Angoulême a opté pour la solution qui consiste à avoir recours à une instruction 100% bénévole.

Les instructeurs bénévoles sont en majorité issus de pilotes du club qui expriment le désir de devenir instructeur. Le conseil d'administration décide alors de l'opportunité de présenter ou non ce candidat. En cas d'accord, le candidat est entraîné par un ou plusieurs instructeurs de l'Aéro-club d'Angoulême, puis présenté à l'autorité administrative de l'état français et en cas d'aptitude, est formé par une école de formation des instructeurs agréée.

A l'issue du stage, il sera supervisé par un FI non restreint nommé parmi les FI de l'ACA par le responsable pédagogique.

Lors de l'intégration d'un instructeur au sein de l'Aéro-club d'Angoulême, un dossier spécifique est ouvert pour l'instructeur. Il comprendra les licences et qualifications attestant que l'instructeur est apte à piloter les avions de l'Aéro-club d'Angoulême sur lesquels il pourra dispenser des formations, et les documents attestant des qualifications d'instructeur requises ainsi que leur validité.

32. ENTRAÎNEMENT INITIAL DES FI

Tout FI non issu de l'Aéro-club d'Angoulême sera lâché (ou effectuera un ou des vols de contrôle) par un FI de l'Aéro-club d'Angoulême sur chacun des types (ou au moins un s'il est lâché sur les autres types) d'appareils qu'il sera amené à utiliser en instruction. Ces vols de prise en main seront l'occasion de préciser les spécificités liées à l'environnement (zones de travail, hauteur de survol,).

33. ENTRAÎNEMENT PERIODIQUE DES FI

Le principe de l'entraînement périodique des FI pour maintenir les compétences est nécessaire et retenu par l'ATO.

La demande peut être formulée par le FI au responsable pédagogique ou être proposée par ce dernier en fonction de besoins identifiés, par exemple évolution des exercices liés à la délivrance des licences, achat par

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	II - MANUEL D'EXPLOITATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

l'Aéro-club d'Angoulême d'un nouveau type d'avion, modification d'un avion de la flotte, trop longue période sans avoir volé sur ce type d'avion,

34. STANDARDISATION DE LA FORMATION DISPENSEE PAR LES FI

Au moins deux réunions avec tous les instructeurs seront organisées chaque année. Elles seront animées par le responsable pédagogique et le dirigeant responsable y sera invité. Il y sera évoqué tous les problèmes rencontrés par chacun, relatifs à la formation des élèves-pilotes.

35. MAINTIEN DES COMPETENCES DES PILOTES

Les conditions d'entraînement liées au maintien des compétences sont définies réglementairement. Sinon, un réentraînement avec instructeur sera réalisé à la demande du pilote.

L'instructeur validera par écrit sur le carnet de vol, la reconnaissance de cette aptitude.

Les vols réalisés avec instructeur, conformément aux dispositions permettant le maintien des qualifications, concourent aussi au maintien des compétences, ils permettent aux instructeurs de vérifier périodiquement les compétences des pilotes et de prescrire les réentraînements qui s'avèreraient nécessaires.

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).

36. CONTROLES DES COMPETENCES

Le suivi des formations est réalisé sur la base du Manuel de Formation. Si le suivi n'a pu être conforme à ce plan, le responsable pédagogique et l'instructeur définiront les leçons nécessaires à la reprise de ce cursus. Lorsqu'un cursus de formation a été réalisé de façon complète et satisfaisante, un vol de pré-test sera réalisé par un autre FI de l'ATO, avant la réalisation de la demande de test par l'instructeur testeur.

37. EVALUATION CONTINUE DU PERSONNEL DE L'ATO

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 non restreints, la préparation des prorogations de qualification sera l'occasion d'une évaluation par le responsable pédagogique.

Le suivi des résultats d'examens en vue de la délivrance de licences sera également l'occasion d'une évaluation indirecte des instructeurs.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	III - MANUEL DE FORMATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

Troisième partie

MANUEL DE FORMATION

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	III - MANUEL DE FORMATION	Amendement	0
		Date	1-7-2014

III. MANUEL DE FORMATION

38. MANUEL DE FORMATION

Le Manuel de Formation Théorique (MFT) et le Manuel de Formation Pratique (MFP) sont remis en cause chaque année lors de la première réunion des instructeurs.

L'ATO s'assure, par l'intermédiaire du Responsable de la Conformité Règlementaire, que les manuels de formation et les livrets de progression des élèves sont conformes à la Part FCL et qu'ils ont été validés par la DGAC.

Les Manuels pour les formations LAPL(A) et PPL(A) sont joints respectivement en Annexes 9 et 10.

Le support pédagogique est constitué du guide de l'instructeur élaboré par l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC).

Les Manuels de Formation sont séparés du Manuel ATO et joints en annexe pour des raisons pratiques.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	IV – SYSTEME ET GESTION DE LA SECURITE	Amendement	0
		Date	1-7-2014

Quatrième partie

MANUEL DU SYSTEME ET GESTION DE LA SECURITE

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	IV – SYSTEME ET GESTION DE LA SECURITE	Amendement	0
		Date	1-7-2014

IV. MANUEL DU SYSTEME ET GESTION DE LA SECURITE

39. PREAMBULE AU MANUEL SGS

L'Aéro-club d'Angoulême (ACA) met en œuvre son Système de Gestion de la Sécurité (SGS) à partir de l'organisation générale proposée par la Fédération Française Aéronautique (FFA).

Le manuel SGS de l'Aéro-club d'Angoulême présente les dispositions pratiques retenues afin d'en garantir l'efficacité.

39.1 Lexique

ATO : Approved Training Organisation – Organisme de Formation approuvé

CRA : Comité Régional Aéronautique

FFA : Fédération Française Aéronautique

FI : Flight Instructor – Instructeur de vol

REX : Retour d'Expérience

RP ou HT : Responsable Pédagogique - Head of training

SGS : Système de Gestion de la Sécurité

LAPL : Light Aircraft Pilot License

PPL : Private Pilot License

CA : Conseil d'Administration

39.2 Mise à jour du document

39.2.1 Méthode d'archivage

Historique des amendements.

L'évolution du système et de la gestion des chapitres et des pages du manuel sont gérées par un tableau récapitulatif (Annexe 11).

Deux types d'évolution sont prévus :

- les amendements
- les éditions

39.2.2 Les amendements

Les évolutions d'ordre mineur, classées par la commission « système de sécurité et prévention », feront l'objet d'une note d'information destinée à tous les membres du club par un affichage sur le panneau à l'entrée de l'Aéro-club d'Angoulême.

39.2.3 Les éditions

Ces évolutions feront l'objet d'une approbation par le CA, sous l'autorité du président et seront validées avec la commission « système de sécurité et prévention ».

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	IV – SYSTEME ET GESTION DE LA SECURITE	Amendement	0
		Date	1-7-2014

39.2.4 Support numérique

Le support numérique sera à disposition sur le site de l'Aéro-club d'Angoulême, dans la rubrique « le club ». Un chapitre spécifique sera nommé « ATO ». Un encart dédié à la sécurité et à la prévention sera inséré avec les informations relatives au fonctionnement de l'ATO.

Les amendements et éditions antérieures seront archivés par l'ACA pendant une période de 2 ans après leur remplacement.

40. ORGANISATION GENERALE

40.1 Adhésion au système de gestion de la sécurité fédérale

Pour la mise en place de son SGS et répondre avec la meilleure efficacité, l'aéro-club d'Angoulême a décidé d'adhérer au programme SGS élaboré par la FFA.

L'Aéro-club d'Angoulême s'inscrit dans la démarche présentée dans l'engagement ci-dessous.

40.1.1 Engagement de la FFA dans une démarche globale de sécurité :

La Fédération Française Aéronautique attache une attention majeure à la prévention des accidents et incidents qui peuvent affecter les aéro-clubs et leurs pilotes.

Les aéro-clubs doivent définir et mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité dans le cadre de l'obtention de leur approbation ATO.

Considérant que la portée et l'efficacité de ces actions seraient largement accrues si elles s'inscrivaient dans un système global, et afin d'améliorer au mieux la prévention, la FFA a décidé d'organiser et structurer au niveau national le système de gestion de la sécurité.

De nombreuses actions sont déjà réalisées, et de nombreux moyens et outils sont actuellement utilisés. Une stratégie générale va permettre d'utiliser les dispositions existantes en les complétant en tant que de besoin, afin d'obtenir un niveau d'efficacité plus performant que celui résultant d'actions dispersées.

Les principales orientations sont :

- La poursuite de l'engagement de la FFA à privilégier constamment l'amélioration de la sécurité ;
- L'accompagnement de l'engagement des Comités Régionaux Aéronautiques (CRA), via une convention avec la FFA, à aider les aéro-clubs à améliorer leur niveau de sécurité ;
- L'engagement de chaque aéro-club, via une convention avec le CRA de rattachement, à mettre en œuvre les dispositions permettant de veiller constamment à leur niveau de sécurité ;
- Les travaux de la Commission Sécurité de la FFA, à destination des aéro-clubs ;
- La veille réglementaire, assurée via la newsletter FFA ;
- Le développement des actions des correspondants Sécurité des CRA, en lien direct avec les aéro-clubs ;
- Le développement des actions de prévention au sein de chaque aéro-club autour d'un correspondant spécifique ;
- Des moyens complémentaires, notamment des actions de formation des divers correspondants, et la mise à disposition d'outils d'analyse actualisés.

La FFA, considérant que cette approche nouvelle est une avancée majeure en prévention pour ses licenciés et associations affiliées, et pour l'aviation légère en général, a décidé de s'engager au plus haut niveau afin de poursuivre la réalisation des vols au meilleur niveau de sécurité.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	IV – SYSTEME ET GESTION DE LA SECURITE	Amendement	0
		Date	1-7-2014

40.1.2 Convention avec le Comité Régional Aéronautique Poitou-Charentes

La déclaration émise par le président du CRA se trouve en Annexe 12.

40.2 Organisation au sein du club

40.2.1 Conseil d'administration de l'aéro-club d'Angoulême

En respect du fonctionnement statutaire de l'Aéroclub d'Angoulême, le conseil d'administration s'est prononcé sur les modalités de mise en œuvre de la démarche SGS dans les termes ci-après.

40.2.2 Mise en œuvre de la démarche

La mise en œuvre de la démarche de gestion de la sécurité a été validée au sein de l'Aéro-club d'Angoulême lors de la réunion de Conseil d'Administration du 12 Avril 2013.

Le CA a donné un avis favorable sur :

- La modification des statuts afin d'intégrer l'ATO dans les statuts du club ;
- L'acte d'engagement présenté par le président ;
- L'utilisation d'Aérodagnostic comme support d'évaluation initiale, puis périodique.

Il a été décidé :

- Que le suivi du plan d'actions serait à l'ordre du jour de chaque réunion non exceptionnelle du CA.
- La création d'une fonction de correspondant Prévention-Sécurité. Ce correspondant sera choisi pour ses compétences par le bureau de l'aéro-club d'Angoulême, qui validera cette nomination lors d'une assemblée générale. Le correspondant exercera bénévolement sa fonction.
- Que le correspondant Sécurité/Prévention pourra inviter tout personnel du club, de l'ATO et tout stagiaire, en mesure d'apporter un témoignage et son expérience.

40.3 Organisation de la structure opérationnelle du SGS

Voir Annexe 13

40.3.1 Commission Prévention / Sécurité

ROLE : garantir la pratique du pilotage au sein de l'ATO en respect des pratiques aéronautiques.

MISSIONS :

- pratiquer des évaluations de prévention en utilisant l'outil Aérodagnostic mis à disposition par la FFA ;
- analyser les dysfonctionnements au sein de l'ATO ;
- proposer des mesures afin d'améliorer le fonctionnement de l'ATO ;

MOYEN : la commission peut faire appel à toute personne supplémentaire, membre du club, pour ses compétences.

40.3.2 Le Correspondant Prévention-Sécurité

L'aéro-club d'Angoulême a décidé de créer la fonction de correspondant Prévention-Sécurité dans le cadre du Système de Gestion de la Sécurité, faisant partie intégrante de la structure de l'ATO.

ROLE DU CORRESPONDANT :

Le rôle du correspondant est spécifiquement un rôle d'animateur. Il doit donc contribuer de façon continue à faciliter l'amélioration du niveau de prévention des accidents et incidents au sein de l'ATO, et plus globalement au niveau de l'aéro-club.

Il devra rendre compte au président du déroulement de sa mission.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	IV – SYSTEME ET GESTION DE LA SECURITE	Amendement	0
		Date	1-7-2014

MISSIONS DU CORRESPONDANT :

- Contribuer à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan de prévention élaboré sur la base d'Aérodagnostic.
- Contribuer à l'actualisation constante des actions de prévention, notamment dans le cadre du système global de sécurité.
- Susciter le retour d'informations de la part de tous les acteurs de l'ATO, organiser et diffuser leurs analyses.
- Contribuer à la promotion de la prévention, notamment par la diffusion des informations pertinentes auprès des acteurs de l'ATO.
- Participer à l'analyse des dysfonctionnements au sein de la commission sécurité de l'ATO.
- Tenir à jour et à disposition du bureau du club un état statistique et technique des accidents et incidents survenus.
- Toute mission spécifique que pourrait lui confier le président dans le cadre du SGS.

MOYENS DU CORRESPONDANT :

- Le correspondant, pour l'exercice de ses missions, est directement rattaché au président.
- Il devra informer le président au plus tôt s'il estime ne pas disposer des moyens lui permettant d'assurer ses missions.
- Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention.
- Il est destinataire via le responsable pédagogique des éléments de veille réglementaire obtenus par la « clé FI/FFA ». Il est à noter que cette veille réglementaire est assurée par le responsable de la conformité réglementaire.
- Il peut demander tous les éléments lui permettant d'avoir la meilleure connaissance des actions en cours ou passées au sein de l'ATO. En cas de difficulté, le président aidera à l'obtention de ces informations.
- Le correspondant est l'interlocuteur privilégié du responsable pédagogique pour les questions de prévention. Il doit être informé par le responsable pédagogique de toute mise à jour du Manuel ATO pouvant avoir un lien avec la sécurité.
- Le correspondant est associé à l'élaboration et à l'actualisation du plan de prévention. Le correspondant dispose des accès aux informations spécifiques.
- Le correspondant est l'interlocuteur privilégié du CRA avec qui il est en lien direct.
- Le correspondant prévention ne dispose d'aucun moyen coercitif, qui serait incompatible avec sa mission d'animateur.

40.3.3 Le Responsable de la conformité réglementaire

ROLE DU RESPONSABLE :

Proposer les évolutions nécessaires de l'organisation de l'ATO pour suivre la réglementation.

MISSION DU RESPONSABLE :

- Veille réglementaire ;
- Analyse des évolutions de la réglementation ;
- Proposer les adaptations de l'organisation ATO au président.
- S'assurer que les processus sont décrits dans les procédures et que les procédures soient à jour.

MOYENS :

- Principalement contacts avec la FFA (clé FI/ FFA) ;
- Contacts avec le CRA ;
- Internet (site EASA).

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	IV – SYSTEME ET GESTION DE LA SECURITE	Amendement	0
		Date	1-7-2014

41. ACTIONS ET MANAGEMENT

41.1 Acte d'engagement du président

Voir l'engagement en Annexe 14

41.2 Définition d'une politique générale / Programme d'actions

La politique générale est présentée dans les conventions signées par l'aéroclub et dans l'acte d'engagement.

Le programme d'actions est présenté dans l'acte d'engagement. Sa mise en œuvre effective est précisée ci-après :

41.2.1 Validation et diffusion du présent engagement :

L'engagement du président est intégré au dossier d'inscription qui est remis à tous les nouveaux membres. Il est affiché dans les locaux de l'Aéroclub ;

41.2.2 Affectation d'un membre compétent de l'aéro-club à la mission de promotion de la prévention.

Le correspondant prévention/sécurité a été désigné. Son nom et ses coordonnées sont indiquées dans le dossier d'inscription ainsi que sur le site Internet de l'aéro-club ;

41.2.3 Définition de la mission de cette personne et des moyens mis à sa disposition.

Le rôle, les missions et les moyens du correspondant sont présentés au chapitre 38.3.2 du Manuel SGS.

41.2.4 Mise en œuvre d'Aérodagnostic SGS

La mise en œuvre a débuté en décembre 2013 à partir de la version d'Aérodagnostic disponible sur le site FFA à cette date. Une évaluation au moins annuelle sera réalisée ensuite.

Une notice d'utilisation d'Aérodagnostic est disponible à l'Aéroclub sous version électronique et papier.

Elaboration d'un plan d'actions prévention sur la base des écarts identifiés, notamment grâce à Aérodagnostic.

Un plan d'actions prévention sera créé en intégrant les résultats de l'évaluation précitée. Il sera réalisé sous la forme présentée dans le chapitre 39.4 du présent manuel.

41.2.5 Mise en œuvre des actions hiérarchisées de ce plan de prévention :

Les modalités et la planification de la mise en œuvre de chaque action seront précisément définies dans le plan d'actions prévention.

Ces actions feront l'objet d'un suivi, dont un état sera fait au moins lors de chaque réunion du Conseil d'Administration.

Lors de chaque réunion du CA, les membres recevront le plan d'actions prévention actualisé afin d'en vérifier la mise en œuvre.

Le responsable SGS rendra compte régulièrement à la commission sécurité de la FFA, notamment par l'utilisation du REX, et au moins une fois par an dans le cadre des réunions de coordination du CRA.

Le Correspondant Sécurité-Prévention de l'aéro-club pourra utiliser les événements recueillis et archivés grâce au logiciel AMADEUS et les partager au niveau national par l'intermédiaire du système de Retour d'expérience de la FFA (mis en ligne sur le site internet de la Fédération).

41.3 Bilan initial

Le bilan initial sera réalisé en utilisant Aérodagnostic.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	IV – SYSTEME ET GESTION DE LA SECURITE	Amendement	0
		Date	1-7-2014

41.4 Plan d'actions

Après lecture et analyse du bilan initial, une première trame du plan d'actions sera initialement élaborée à partir d'Aérodagnostic SGS.

Toutefois, le plan d'actions sera constamment évolutif, puisqu'il sera actualisé lors de chaque analyse de dysfonctionnements nécessitant la mise en œuvre d'actions nouvelles.

Plan d'actions voir Annexe 15

Ci-dessous un exemple de trame :

OBJECTIF	ACTION	Responsable	DELAI
Informers les membres de.....	Rédiger une note..... Afficher cette note sur..... Adresser un mail à.....	Le Président	30/04
Garantir l'immobilisation des avions lors de....	Mettre à disposition des pilotes les équipements requis pour	Le correspondant	Avant fin mai

41.5 Mesure de performances et indicateurs

Les mesures de performance sont réalisées grâce à la notation générée par Aérodagnostic. L'évolution de ces notations sera portée à la connaissance des membres lors de chaque nouvelle utilisation.

Les indicateurs seront de deux types :

L'évolution du code couleur généré par Aérodagnostic ;

Le suivi statistique des dysfonctionnements recensés.

N.B. : L'augmentation du nombre de dysfonctionnements rapportés est un élément positif, traduisant une prise de conscience des acteurs, ce qui va dans le sens du management de la prévention.

41.6 Recueil et exploitation des dysfonctionnements

Le recueil et l'exploitation des dysfonctionnements sont des actions nouvelles au sein de l'aéro-club d'Angoulême.

Leur formalisation et leur suivi vont être développés dans le cadre du SGS.

Deux types de dysfonctionnements sont en vigueur :

- Dysfonctionnement terrestre
- Dysfonctionnement aérien

41.6.1 Recueil et exploitation des dysfonctionnements

Les principes sont les suivants :

- Information lors de l'accueil de chaque nouvel adhérent sur la démarche SGS mise en œuvre au sein de l'aéro-club d'Angoulême, et sur le principe du rapport des dysfonctionnements ;
- Mise à disposition dans la salle pilotes d'un registre de recueil de ces dysfonctionnements, avec possibilité de relation nominative ou anonyme des événements. Les éléments seront transmis par l'auteur au correspondant prévention-sécurité sous toute forme adaptée (mail, poste, remise directe.....) ;
- Suivi par le correspondant prévention/sécurité des éléments recueillis, pouvant se traduire suivant le caractère d'urgence, par :
 - Réunion spécifique de la commission prévention/sécurité ;
 - Analyse lors de la prochaine réunion de la commission ;
 - Mise en œuvre de mesures de première urgence si la nécessité en est pressentie.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	IV – SYSTEME ET GESTION DE LA SECURITE	Amendement	0
		Date	1-7-2014

- Sensibilisation par le correspondant prévention-sécurité de tous les acteurs de l'ATO, à l'importance du rapport des dysfonctionnements et écarts identifiés ;

Lors de la réunion de la commission une étude des causes sera réalisée ;

Le plan d'actions sera actualisé en intégrant les objectifs et décisions retenus ;

Si nécessaire, la commission pourra faire appel à des aides extérieures, notamment le correspondant prévention du Comité Régional Aéronautique.

41.6.2 Dysfonctionnement terrestre

Par dysfonctionnement terrestre, nous faisons référence à tout ce qui ne touche pas directement ou indirectement à la conduite ou la sécurité d'un aéronef au sol ou en vol.

Un dysfonctionnement terrestre est collecté à l'aide d'un formulaire spécifique (voir Annexe 16)

Entrent donc ici en ligne de compte tous les dysfonctionnements liés aux procédures, à l'exploitation du manuel de l'ATO, aux matériels utilisés pour la préparation des vols, aux locaux....

41.6.3 Dysfonctionnement aérien

Par dysfonctionnement aérien, nous ne faisons pas la différence entre les événements survenus à bord ou aux abords d'un aéronef au sol ou lors d'un vol.

Les adhérents (pilotes, élèves, instructeurs) qui considèrent qu'il est utile pour la sécurité de révéler une préoccupation, un danger, un risque ou un événement en lien avec la sécurité doivent le faire librement. Ceci peut servir à faire évoluer les procédures pour améliorer la sécurité. Ils utilisent pour cela un REX-ACA (Retour d'EXpérience de l'AC Angoulême)

L'enregistrement du signalement est totalement **confidentiel** : voir l'engagement sur le formulaire de compte-rendu (voir Annexe 17)

- La fiche a pour objet de recueillir les témoignages rapportés volontairement par les pilotes en décrivant leurs situations et les événements liés à l'utilisation d'un aéronef ou des événements survenus aux abords.
- Il appartient au CdB de faire part des événements qu'il pourrait rencontrer et dont il voudrait faire partager aux autres pilotes.

La remise du rapport peut se faire de la main à la main du rapporteur au CPS ou par voie anonyme dans une boîte aux lettres prévue à cet effet. Cependant, afin d'obtenir des précisions, il est souhaitable que les coordonnées du rapporteur soient disponibles. Le CPS complète puis communique avec les interlocuteurs adéquats : Bureau et Comité Directeur de l'aéro-club, FFA, DGAC, Etc.. Certaines procédures et les manuels ATO sont éventuellement révisés afin de prendre en compte des actions correctives qui puissent éviter la récurrence d'un même événement.

Après traitement, le compte-rendu est restitué à son auteur ou communiqué par voie d'information normale aux autres membres de l'ATO.

D'autres rapports sont possibles.

Le REX de la FFA, procédure qui préserve l'anonymat et, permet de faire partager son expérience. Les formulaires, sont disponibles auprès du secrétariat du club ou sur le site de la FFA.

41.7 Promotion de la prévention et du système

Il est nécessaire d'en garantir la meilleure performance et le meilleur niveau de sécurité à nos pilotes et stagiaires.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	IV – SYSTEME ET GESTION DE LA SECURITE	Amendement	0
		Date	1-7-2014

C'est également un système qu'il convient de faire connaître à nos futurs adhérents et qui peut conditionner leur orientation vers le pilotage.

A cette fin, l'aéro-club d'Angoulême a retenu trois orientations fortes, complétées par des actions ponctuelles :

- Tous les adhérents et salariés de l'Aéro-club d'Angoulême recevront le manuel SGS (sous forme numérique), et seront invités à s'associer à la démarche et à promouvoir le système ;
- Toutes les actions de prévention, validées par le conseil d'administration, seront portées à la connaissance des membres ;
- Tous les résultats des mesures de performances et indicateurs seront mis à disposition de tous les membres.

42. MOYENS RETENUS

42.1 Moyens humains

42.1.1 Commission Prévention-Sécurité de la FFA

La commission sécurité de la FFA a pour rôle d'aider les aéro-clubs à améliorer constamment leur niveau de prévention.

L'aéro-club d'Angoulême utilisera le support de cette commission notamment pour disposer :

- de statistiques nationales actualisées ;
- d'informations sur l'identification de risques nouveaux et de mesures de prévention adaptées ;
- disposer de supports fédéraux tels que :
 - Guides
 - Affichettes
 - Vidéos
 - Autodiagnostic

L'aéro-club d'Angoulême sera également à l'écoute du correspondant du CRA pour toutes propositions qu'il pourrait formuler.

42.1.2 Veille réglementaire

La veille réglementaire sera assurée au niveau national via la newsletter de la Clé FI/FFA.

Le responsable pédagogique de l'aéro-club d'Angoulême (avec le concours de tous les FI de l'Aéroclub), destinataire de cette clé et de ses mises à jour, est chargé de l'identification des points qui pourraient avoir un rapport avec la sécurité.

Ce suivi lui permettra de porter à la connaissance du président et du correspondant prévention les informations pertinentes.

Nota : l'inscription à la clé FI n'est pas automatique mais un acte volontaire.

42.1.3 Utilisation du système REX

L'aéro-club d'Angoulême, dans le cadre de son SGS, utilisera ce système de deux façons :

- En lui transmettant les dysfonctionnements ayant fait l'objet d'une analyse et les mesures de prévention retenues ;
- En utilisant les informations émanant du REX et les mesures de prévention identifiées.

42.2 Moyens humains de l'aéroclub Angoulême

Le correspondant prévention/sécurité est un animateur important dans le fonctionnement de l'aéro-club d'Angoulême.

Il est l'interlocuteur privilégié des adhérents de l'association pour l'ensemble des actions prévention/sécurité.

ACA	Manuel ATO	Edition	1
	IV – SYSTEME ET GESTION DE LA SECURITE	Amendement	0
		Date	1-7-2014

42.3 Moyens techniques

L'outil d'évaluation initiale et périodique utilisé sera Aérodiagnostic SGS.

Cet outil est composé de grilles de questions, et génère des indicateurs qui permettront d'identifier les dangers et les risques, et d'élaborer un plan d'actions.

Cet outil, réalisé par la FFA, et régulièrement actualisé servira de base d'évaluation, et son utilisation au moins annuelle permettra de suivre l'évolution du niveau de prévention.

Cet outil ainsi que son guide explicatif sont disponibles sur l'Espace Dirigeants du site internet de la FFA.

43. CONTRÔLES DE CONFORMITE

43.1 Revue de conformité

Le suivi interne sera effectué à l'aide d'une grille de suivi (voir Annexe 18)

Le contenu permet, à la personne désignée par le président ou à une personne choisie par lui, d'évaluer et de s'assurer que les dispositions définies au sein du SGS sont mises en œuvre.

Le président veillera au bon fonctionnement et à la bonne application des manuels et s'en assurera, particulièrement en amont, des visites annoncées par l'autorité de l'état français.

Le Responsable de la conformité réglementaire procédera à un audit interne annuel grâce à Aérodiagnostic SGS.

D'autre part, une fiche de suivi interne sera utilisée pour s'assurer du bon fonctionnement du SGS .

Le responsable de conformité réglementaire s'appuiera sur les comptes rendus établis par le correspondant Sécurité-Prévention de l'aéro-club pour préparer son bilan annuel.

43.2 Audits de l'autorité de l'Etat français

Lors d'une visite annoncée de l'autorité de l'état français, le Président mettra à disposition de celle-ci les éléments permettant de justifier de la mise en œuvre effective des actions définies dans le manuel :

- les contrôles internes ;
- les fiches de suivies ;
- les fiches de dysfonctionnements.

NB : Un contrôle interne de conformité sera réalisé avant cet Audit.

_____ FIN _____