Aéroclub de Montpellier

Organisme Déclaré DGAC F- LR99007

Manuel

D'EXPLOITATION

1 GENERALITES 4

1.1 DESCRIPTION ET CONTROLE DU MANUEL 4
1.1.1 Introduction 4
1.1.2 Liste des pages en vigueur 5
1.1.3 Historique des amendements 5
1.1.4 Mise à jour du document 6
1.2 ORGANISATION DE LA STRUCTURE OD 7
1.2.1 Structure de l'Organisme Déclaré 7
1.3 REPONSABILITES- DIRIGEANTS 8
1.3.1 RESPONSABLES 8
1.3.2 DIRIGEANTS DE L'OD 8
1.3.3 RESPONSABILITES ET TACHES DE L'ENCADREMENT OPERATIONNEL 9
1.4 DISCIPLINE 10
1.4.1 OBLIGATION DES MEMBRES 10
1.4.2 TRAITEMENT DES ECARTS 10
1.5 CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION 12
1.5.1 Contrôle de l'Exploitation 12
1.6 PREPARATION DU PROGRAMME DES VOLS 14
1.6.1 PLANIFICATION 14
1.6.2 VISITES DE MAINTENANCE 14
1.7 AUTORITE, TACHES ET RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD 15
1.8 EMPORT DE PASSAGERS 16
1.8.1 Définition du passager *(membre et non membre de l'Aéroclub de Montpellier)* 16
1.8.2 Vols locaux à titre onéreux *(Article D510-7)* 16
1.9 DOCUMENTATION AVION 17
1.9.1 Définition 17
1.9.2 Organisation de la mise à jour 17
1.10 ARCHIVAGE DES DOCUMENTS 18
1.10.1 Livrets de Formation 18
1.10.2 Dossiers pilotes 18
1.11 ENREGISTREMENT DES LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES 19
1.11.1 Généralités 19
1.11.2 Vérification de l'expérience récente 19
1.11.3 Machines à différences 19
1.11.4 Qualifications particulières 20
1.12 ECHEANCES : MEDICALES ET QUALIFICATIONS 21
1.12.1 Généralités 21
1.13 LIMITATION TEMPS DE VOL ET PERIODES D'ACTIVITE POUR LES FI 22
1.13.1 Programmes de vol 22
1.13.2 Pour les FI salariés : Réglementation applicables 22
1.13.3 Repos périodique des FI 22
1.14 LIMITATION TEMPS DE VOL ET PERIODES D'ACTIVITE POUR LES STAGIAIRES 23
1.14.1 Temps de vol 23
1.14.2 Repos périodiques des Stagiaires 23
1.15 CARNETS DE VOLS DES PILOTES 24
1.16 PLANNING DES VOLS 25
1.17 SECURITE 26
1.17.1 Sécurité des vols 26
1.17.2 Accidents et incidents 26
1.17.3 Système d'information 26
1.17.4 Aerodiagnostic FI 26
1.18 QUALIFICATIONS ADDITIONNELLES 27
1.18.1 Vol acrobatique 27
1.18.2 Remorquage de planeurs et de banderoles 27
1.18.3 Vol de nuit 27
1.18.4 Vol en montagne : roues et skis 31
1.18.5 Vol de contrôle après maintenance 31

2 TECHNIQUE D'UTILISATION 32

2.1 DESCRIPTION DES AVIONS 32
2.2 MANUELS D'UTILISATION DES AVIONS 32
2.2.1 Check lists 32
2.2.2 Limitations 33
2.2.3 Maintenance et carnet de route 33
2.3 PROCEDURES D'URGENCE ET DE SECOURS 34
2.4 UTILISATION DES AIDES DE RADIONAVIGATION 35
2.5 DEFICIENCES TECHNIQUES : MEL *(MINIMUM EQUIPEMENT LIST)* 36

3 NAVIGATION 37

3.1 PERFORMANCES DE ROUTE 37
3.1.1 Réglementation 37
3.1.2 Préparation des vols 37
3.1.3 Manœuvres au sol 38
3.1.4 Roulage 41
3.1.5 Décollage 41
3.1.6 Montée 41
3.1.7 Croisière 41
3.1.8 Descente et Atterrissage 41
3.1.9 Avitaillement en carburant 42
3.1.10 Clôture et Enregistrement d'un vol 43
3.2 CONDUITE DES VOLS 47
3.2.1 Calcul de l'emport minimum réglementaire de carburant et d'huile 47
3.2.2 Altitudes de sécurité 47
3.2.3 Equipement de navigation 47
3.3 MASSE ET CENTRAGE 47
3.4 MINIMA METEOROLOGIQUE OPERATIONNELS POUR LES FI 47
3.5 MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES STAGIAIRES 47
3.6 ACCESSIBILITE, SELECTION DES AERODROMES RETENUS POUR LA FORMATION 48

4 FORMATION 49

4.1 RECRUTEMENT, EVALUATION ET SUIVI DES INSTRUCTEURS 49
4.2 ENTRAINEMENT INITIAL DES FI 49
4.3 ENTRAINEMENT PERIODIQUE DES FI POUR MAINTENIR LEURS COMPETENCES 49
4.4 STANDARTISATION DE LA FORMATION DES FI 49
4.5 MAINTIEN DE LA COMPETENCE DES PILOTES 50
4.5.1 Contrôle de prorogation 50
4.5.2 Contrôle de l'expérience récente 51
4.6 SUIVI DES FORMATIONS 52
4.6.1 MANUELS DE FORMATION 52
4.7 EVALUATION CONTINUE DU PERSONNEL DE L'OD 52

5 CONSIGNES PARTICULIERES POUR L'AEROCLUB DE MONTPELLIER 54

5.1 ACCES A L'AEROCLUB : 54
5.2 ACCES AUX CLES DES AVIONS : 54
5.3 FERMETURE DES PORTES DU HANGAR 54
5.4 UTILISATION DE LA PISTE 30 L 54
5.5 UTILISATION DE LA PISTE SECONDAIRE 12 R 54
5.5.1 Approche en 12 R 54
5.5.2 Atterrissage en 12 R 56
5.5.3 Atterrissage en 12 R Sortie à la bretelle « Québec » 56

6 ANNEXES 58

6.1 COMITE DIRECTEUR 58

6.2 RESPONSABLES DE L'ORGANISME DECLARE 58
6.3 LA FLOTTE.....58

1 GENERALITES

1.1 DESCRIPTION ET CONTROLE DU MANUEL

1.1.1 Introduction

1.1.1.1 *PREAMBULE*

L'Aéroclub de Montpellier, dans le cadre du développement de son école de pilotage et dans le cadre du respect des règlements Européens PART-FCL, a l'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).

Le Présent Manuel constitue le **MANUEL D'EXPLOITATION** de l'Aéroclub de Montpellier et de son Ecole de Pilotage, appelée OD *(Organisme Déclaré DGAC F LR 99007)*
Il regroupe l'ensemble des consignes applicables aux opérations aériennes de l'Aéroclub de Montpellier

Le Manuel d'Exploitation de l'Aéroclub de Montpellier présente les dispositions pratiques retenues afin d'en garantir l'efficacité.

IMPORTANT
Le Manuel d'Exploitation de l'Aéroclub de Montpellier ne se substitue pas à la Réglementation de l'Aviation Civile qui reste la seule base officielle et applicable à tous les Pilotes et tous les Elèves.

Il en précise et clarifie certains points et y ajoute les modes et méthodes de fonctionnement et de gestion internes à l'Aéroclub de Montpellier

1.1.1.2 *LEXIQUE*

Aérogest	:	AEROGEST CLUB, Système de Gestion intégré, développé par Cap Logiciels
OD	:	Approved Training Organisation – *Organisme de Formation approuvé*
CRA	:	Comité Régional Aéronautique
DR	:	Dirigeant Responsable
FFA	:	Fédération Française Aéronautique
FI	:	Flight Instructor – *Instructeur en vol*
FE	:	Flight Examinator
GI	:	Ground Instructor- *Instructeur au sol (cours théoriques)*
HT	:	Head of Training- *Responsable Pédagogique*
LAPL	:	Light Aircraft Pilot Licence
OD	:	Organisme Déclaré
PPL	:	Private Pilot Licence
REX	:	Retour d'Expérience
RP	:	Responsable Pédagogique
SGS	:	Système de Gestion de la Sécurité *(traduction de SMA : Sécurity Managment System)*
VFR	:	Visual Flight Rules- *(Régles de Vol à vue)*

1.1.2 Liste des pages en vigueur

Pour éviter les fastidieuses mises à jour des pages modifiées, l'Aéroclub de Montpellier a décidé de l'édition complète de ce document pour chaque nouvelle Edition et/ou Amendement.

Les fichiers de l'Edition/Amendement en cours et précédents sont conservés et disponibles pour tous les Membres sur le site de l'Aéroclub de Montpellier

1.1.3 Historique des amendements

SUIVI DES EDITIONS / AMENDEMENTS					
Edition N°	**Amendement N°**	**Date**	**Classif**	**N° de pages**	**Descriptif**
1	0	01-janv-15	Important	Toutes	Edition initiale
1	1	24/03/2015	Mineur	6,54,57	Ajouts divers + Nouveau CD
Document approuvé par					
Fonction	**Nom**	**Date**	**Signature**		
Le Président	**Marc CHABASSIER**	**24/03/2015**			
Le Responsable Formation	**Pascal RIDAO**	**24/03/2015**			
Le Responsable Exploitation	**Jean Marie SUQUET**	**24/03/2015**			

1.1.4 Mise à jour du document

1.1.4.1 *METHODE D'ACTUALISATION*

Chaque page du présent document fait l'objet d'une référence et d'une validation.

Le document étant évolutif, son actualisation est prévue sur les mêmes bases que celles des autres manuels de l'OD, c'est à dire Manuel de Gestion de la Sécurité et Manuel de Formation.

L'Aéroclub de Montpellier a choisi de réaliser le manuel sous forme numérique et de le transmettre par courriel aux adhérents.

C'est :

- Les Responsables Exploitation qui proposeront et rédigeront les mises à jour souhaitées.
- Le Président qui validera ces mises à jour.
- Le Responsable Exploitation qui en assurera la diffusion et le suivi.
- Le Responsable Exploitation qui informera les adhérents de ces évolutions.
  Comme pour les autres manuels, les modifications mineures feront l'objet d'une transmission annuelle

  Les modifications majeures feront l'objet d'une transmission au coup par coup.

  La transmission des modifications vers les membres de l'Aéroclub sera réalisée par courriel et via le site Internet de l'Aéroclub de Montpellier.

  Le Manuel est référencé par un numéro d'édition et la date de cette édition.

  Chaque nouvelle édition sera disponible à chaque modification et les membres de l'Aéroclub de Montpellier seront informés par un e-mail de la mise à disposition du nouveau manuel.

  Il sera explicité dans le corps du mail les principales modifications apportées par rapport au manuel précédent.

1.1.4.2 *METHODE D'ARCHIVAGE*

Le support étant numérique, le document sera sauvegardé au sein de l'Aéroclub sur le serveur informatique de l'Aéroclub de Montpellier.

Le Responsable Informatique réalisera par ailleurs une sauvegarde lors de chaque actualisation.

1.2 ORGANISATION DE LA STRUCTURE OD

1.2.1 Structure de l'Organisme Déclaré

L'Aéroclub de Montpellier est une association sans but lucratif, régie par la Loi 1901, basée sur le bénévolat.

Tout membre de l'Aéroclub de Montpellier peut participer aux activités de l'OD de l'Aéroclub de Montpellier.

L'OD de l'Aéroclub de Montpellier fait partie intégrante de l'Aéroclub de Montpellier et ses membres doivent respecter, de fait, les Statuts et le Règlement Intérieur de l'Aéroclub de Montpellier.

Les Statuts et Règlement Intérieur de l'Association font parties du Manuel des Opérations et sont également disponibles sur le site internet de l'Aéroclub : www.aeroclub-montpellier.fr

L'OD de l'Aéroclub de Montpellier traitera de toutes les actions de formation liées à l'obtention, la prorogation et le renouvellement des licences de pilote LAPL(A) et PPL(A), ainsi que des qualifications afférentes à ce type de licence.

Les activités de l'OD 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 réalisation de prorogations ou de renouvellements des qualifications associées à ces licences.

1.3 REPONSABILITES- DIRIGEANTS

1.3.1 RESPONSABLES

Voir Annexe 1

1.3.2 DIRIGEANTS DE L'OD

Voir Annexe 2

1.3.3 RESPONSABILITES ET TACHES DE L'ENCADREMENT OPERATIONNEL

- Le Président de l'Aéroclub *(DR-Dirigeant Responsable)*
  Les attributions du Président de l'Aéroclub sont définies dans le Règlement Intérieur de l'Association

  Le Président est :
  - responsable de la Gestion et de l'Exploitation de l'Aéroclub de Montpellier
  - responsable pénalement et civilement devant l'Administration et les Tribunaux

Les risques liés à ces responsabilités sont couvertes par l'Assurance « Président » souscrite.

- Le Responsable SGS
  est chargé d'animer le SGS auprès des membres de l'OD et de mettre en œuvre des actions de prévention / sécurité conformément au manuel SGS.

- Le Responsable du Contrôle de la Conformité Règlementaire
  est chargé de s'assurer de la bonne application des dispositions recensées dans les manuels au sein de l'OD.
  Il devra notamment réaliser un audit annuel et adresser un exemplaire au Dirigeant Responsable de l'Aéroclub de Montpellier.

- Le Responsable Pédagogique *(HT : Head of Training)*
  Il coordonne, veille et supervise toutes les actions *(mise en œuvre et application)* liées à la formation aéronautique effectuée par l'OD de l'Aéroclub de Montpellier.
  Il est le représentant du Dirigeant Responsable auprès de la DGAC pour toutes les questions liées à la formation pratique et théorique.
  Il avertit le Dirigeant Responsable en cas de difficulté identifiée ou pressentie. Il est également chargé de la rédaction des amendements nécessaires au maintien de la conformité

  Il est responsable :
  - de proposer au Président ses choix ou ses demandes pour le recrutement ou la séparation des Instructeurs
  - d'évaluer le suivi pédagogique des Instructeurs, de suivre la validité leurs licences et de leurs qualifications

1.4 DISCIPLINE

1.4.1 OBLIGATION DES MEMBRES

Les obligations des membres sont définies le Règlement Intérieur de l'Aéroclub de Montpellier.

Le Règlement Intérieur est annexé au Manuel des Opérations

Tous les Membres de l'Aéroclub de Montpellier sont invités, lors de leur inscription au Club, à prendre connaissance dans le site Internet de l'Aéroclub,*(http :\\aeroclub-montellier.fr- Section Membre)* du « package » constitué :

- Des Statuts de l'Association
- Du règlement Intérieur
- Du Manuel des Opérations, lui-même constitué
    - Du Manuel d'Exploitation
    - Du Manuel de Formation
    - Du Manuel SGS

Ils doivent en accuser approbation en retournant le bordereau prévu, signé et avec la mention **« Lu et approuvé »**; bordereau qui est scanné et archivé dans le Système de Gestion.

Leur inscription ne sera effective qu'après réception de ce bordereau; avec la réserve de 3 mois figurant dans le Règlement Intérieur Article 06.

En cas de modification d'un des documents listés ci-dessus et à la demande du Dirigeant Responsable, un courriel est envoyé à TOUS les Membres pour qu'ils suivent la procédure décrite au paragraphe précédent. Un délai de 1 mois est accordé pour qu'ils retournent le bordereau d'approbation, faute de quoi leur accès aux machines sera suspendu.

En conséquence, tous les Membres sont tenus d'appliquer et de respecter la Réglementation de l'Aviation Civile, en vigueur, et les consignes, les conditions et les restrictions figurant dans les documents OD.

TOUTE violation du Système de Gestion pour la prise de la clef d'une machine peut être sanctionnée par une exclusion immédiate et sans appel de l'Association

1.4.2 TRAITEMENT DES ECARTS

Le traitement de ces écarts est défini dans le Règlement Intérieur de l'Aéroclub de Montpellier.

Le Règlement Intérieur est annexé au Manuel des Opérations

Les infractions aux exigences, réglementations, consignes figurant dans les documents ci-dessus, qui auront été relevées au sol ou en vol peuvent être sanctionnées par la Commission de Discipline.*(voir Règlement Intérieur Article 6)*

Page laissée intentionnellement vide

1.5 CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

1.5.1 Contrôle de l'Exploitation

Le Responsable de la Conformité Règlementaire devra s'assurer que l'exploitation se déroule conformément aux dispositions décrites dans les manuels et aux exigences règlementaires.

La veille règlementaire sera assurée via la Clé FI FFA mise à jour via une newsletter trimestrielle expédiée par mail par la Fédération Française Aéronautique ou toutes autres sources faisant référence.

Le Dirigeant Responsable ainsi que le Responsable Pédagogique sont destinataires de cette newsletter et la transfèrerons, selon les modifications annoncées, vers le responsable SGS et vers le responsable de la conformité règlementaire afin qu'ils soient avisés des modifications règlementaires et qu'ils les prennent en considération.

Afin de connaître son niveau global de sécurité, le Responsable de la conformité règlementaire utilisera l'Aérodiagnostic SGS , logiciel développé par la Fédération Française Aéronautique et qui est disponible sur le site internet de la FFA.

En cas de contrôle de conformité réalisé par l'Autorité, l'utilisation des 3 logiciels Aérodiagnostic « Présidents », « FI » et le SGS avant la visite de l'Autorité est une bonne pratique.

Enfin il est rappelé que l'Aéroclub est soumis sur le territoire national aux contrôles des agents civils et militaires de l'Etat, ainsi que des personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de l'administration.

L'Aéroclub de Montpellier utilise le Système de Gestion intégré AEROGEST CLUB,

- pour l'accès au avions, par l'intermédiaire de la boite à clefs, en fonctions des paramètres ci-dessous
- pour la comptabilité de l'Association

L'Exploitation est gérée par le Système de Gestion intégrée, qui contrôle en temps réel:

1. Les informations personnelles *(situation comptable, médicale, etc)*
2. Les informations aéronautiques *(validité licences, qualifications, etc)*
3. La planification des vols
4. Le suivi des vols
5. La maintenance des machines *(disponibilité, potentiel, incident reporté, etc)*
6. L'enregistrement des événements affectant la Sécurité dans le module SGS
7. Le suivi des événements déclarés dans le module SGS
8. Le suivi de la progression de la formation des Elèves et des Membres (*qualification, vols de prorogation, etc)*

L'Exploitation est supervisée par les Responsables d'Exploitation,*(Administratif et Mécanique)*, les 2 désignés par le Président et qui sont en charge de s'assurer que le matériel, avions, documents, équipements, mis à disposition des Pilotes sont disponibles et en bon état de fonctionnement et/ou à jour :

L'Exploitation est partagée en 2 familles de responsabilité :

1- Technique (les avions)

- Disponibilité des avions
- Disponibilité des consommables « avions »
- Vérification de l'état des avions, détections des dysfonctionnements, des pannes, des dégradations matérielles.
- Décision d'utiliser ou pas un avion, suite à un rapport d'incident, ou à une panne constatée
- Responsable des relations avec les ateliers de maintenance
- Suivi des équipements de sécurité *(extincteur, balises, gilets de sauvetage, etc)*
  Suivi des documents obligatoires *(Documents avion, Carte VAC, ……)*
- Suivi des équipements de sécurité *(extincteur, balises, gilets de sauvetage, etc)*
- Suivi des documents obligatoires *(Documents avion, Carte VAC, ……)*

2- Administrative

- Maintien des informations « Secrétariat » dans Aérogest
- Déclarations, suivis et actions correctives des évènements dans le SGS en collaboration avec le Responsable SGS

1.6 PREPARATION DU PROGRAMME DES VOLS

1.6.1 PLANIFICATION

1.6.1.1 *Vols d'instruction*

Les vols d'instruction sont planifiés (date et durée de la prise en compte de l'avion) par accord entre l'instructeur et l'élève, pour les vols en double commande, et pour les vols en solo supervisés.
Ils réserveront l'avion choisi, par internet, sur le système de réservation d'AéroGest.

1.6.1.2 *Vols hors instruction*

Les vols hors instruction sont planifiés par le pilote commandant de bord qui réservera l'avion, par internet, sur le système de réservation d'AéroGest, en prévoyant la durée prévue du vol et le temps de mise en œuvre de la machine.

1.6.2 VISITES DE MAINTENANCE

Les visites de maintenance de l'ensemble de la flotte de l'Aéroclub de Montpellier sont réalisées par l'Atelier AMO de Candillargues.

Les visites de maintenance sont planifiées en fonction des informations fournies par le Système de Gestion et sont gérées par le module RESA

Une commande est passée auprès de l'atelier par le Responsable « Avion » ou « Exploitation »

(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)

1.7 AUTORITE, TACHES ET RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD

Le Pilote Commandant de Bord est responsable de:

1) la sécurité de l'aéronef et de tous les passagers
2) l'entreprise, la poursuite, l'interruption ou le déroutement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité.
3) s'assurer du respect de toutes les procédures opérationnelles et des listes de vérification conformément au manuel approprié
4) n'entreprend un vol que s'il a la certitude que toutes les limitations opérationnelles comme suit:
   - l'aéronef est en état de vol
   - l'aéronef est dûment immatriculé
   - les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf si des équipements en panne sont autorisés par la liste minimale d'équipements (*MEL (Minimum Equipement List)*
   - la masse de l'aéronef, son centre de gravité sont tels que le vol peut être exécuté dans les limites prescrites par la documentation en matière de navigabilité
   - tous les équipements et bagages sont correctement chargés et arrimés
   - les limitations opérationnelles de l'aéronef indiquées dans le manuel de vol de l'aéronef ne seront dépassées à aucun moment du vol

5) n'entreprend pas de vol s'il est dans l'incapacité d'exercer ses fonctions pour une raison quelconque, du fait d'une blessure, d'une maladie, de la fatigue ou des effets de psychotropes

6) ne poursuit pas le vol au-delà de l'aérodrome le plus proche accessible compte tenu des conditions météorologiques, lorsque ses capacités, à exercer ses fonctions sont nettement réduites pour des raisons telles que la fatigue ou la maladie

7) décide d'accepter ou non un aéronef présentant des éléments non utilisables admis par la liste des déviations tolérées MEL *(Minimum Equipement List)*, le cas échéant

8) enregistre les données d'utilisation et tous les défauts connus ou présumés de l'aéronef à la fin du vol ou d'une série de vols dans le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) et/ou le Carnet de Route de l'aéronef

9) Le pilote commandant de bord signale, dès que possible, à l'unité appropriée des services de la circulation aérienne (ATS) toute condition météorologique ou de vol dangereuse, susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité d'autres aéronefs

- Dans une situation d'urgence exigeant une décision et une réaction immédiates, le pilote commandant de bord prend toute mesure qu'il estime nécessaire dans ces circonstances. Il peut, dans un tel cas, s'écarter des règles ainsi que des procédures et méthodes opérationnelles dans l'intérêt de la sécurité.
- Le pilote commandant de bord informe l'autorité appropriée la plus proche par le moyen le plus rapide à sa disposition de tout accident ayant entraîné une blessure grave ou le décès d'une personne ou des dommages importants sur l'aéronef ou des dommages matériels

1.8 EMPORT DE PASSAGERS

1.8.1 Définition du passager *(membre et non membre de l'Aéroclub de Montpellier)*

Personne à bord, sans responsabilité sur la tenue du vol et l'organisation de son confort.

1.8.2 Vols locaux à titre onéreux *(Article D510-7)*

1.8.2.1 *Vols Baptêmes de l'air*

Ce type de vol ne peut être effectué que par des pilotes, ayant été contrôlés en vol et autorisés par un Instructeur et avoir été agréés par le Président de l'Aéro-club de Montpellier. *(Article D510-7)*

La liste des pilotes agréés est affichée dans le hall de l'aéro-club de Montpellier et tenue à jour

Pour un pilote non professionnel, outre les critères d'expérience récente, les exigences sont :

- 200 heures de vol minimum
- dont 30 sur 12 mois glissants
- certificat médical de moins d'un an.

Le vol ne devra pas dépasser 30 minutes pour respecter la Réglementation en vigueur. *(Article D510-7)*

1.8.2.2 *Vols d'initiation*

Ce type de vol ne peut être effectué que par des **Instructeurs** agréés par le Président de l'Aéroclub de Montpellier.
La liste des instructeurs habilités est affichée dans le hall de l'Aéroclub de Montpellier et tenue à jour.

L'instructeur doit être en possession d'un certificat médical de moins d'un an.

Le contenu du pack « Vol d'initiation » comprend :

- un briefing avant vol
- un vol qui ne devra pas dépasser 30 minutes pour respecter la Réglementation *(Article D510-7))*
- un débriefing après vol.

Les vols d'initiation s'effectuent uniquement sur les avions école.

1.8.2.3 *Vols B.I.A.*

Ce type de vol ne peut être effectué que par :

- des **Instructeurs** agréés par le Président de l'aéro-club de Montpellier
- ou des pilotes de l'Aéroclub, titulaires CAEA et habilités aux Baptêmes de l'Air *(voir conditions ci-dessus).*

Le CDB doit être en possession d'un certificat médical de moins d'un an.

Le contenu du pack « Vol BIA » comprend :

- un briefing avant vol
- un vol *(de 1 heure en place Avant)*
- un débriefing après vol.

1.9 DOCUMENTATION AVION

1.9.1 Définition

Les documents, manuels et informations suivants sont transportés à bord de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies sauf indication contraire ci-après:

1) le manuel de vol de l'aéronef *ou document(s) équivalent(s);*
2) l'original du certificat d'immatriculation;
3) l'original du certificat de navigabilité (CDN);
4) *le certificat acoustique, le cas échéant;*
5) *la liste des agréments spécifiques, le cas échéant;*
7) la licence radio de l'aéronef
8) le ou les certificat(s) d'assurance de responsabilité civile;
9) le carnet de route de l'aéronef, ou équivalent
10) *les données détaillées du plan de vol ATS déposé, le cas échéant;*
11) les cartes actualisées pour la route ou la zone parcourue par le vol proposé et toutes les routes sur lesquelles on peut raisonnablement penser que le vol pourrait être dérouté
12) les procédures et informations relatives aux signaux visuels utilisés par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté;
13*) les informations relatives aux services de recherche et de sauvetage pour la zone du vol prévu le cas échéant);*
14) *la Liste des Equipements obligatoires, en fonction du vol envisagé, le cas échéant*
15) la documentation relative aux avis aux navigateurs (NOTAM) et services d'information aéronautique (AIS) appropriée pour la préparation du vol;
16) *les informations météorologiques appropriées, le cas échéant*;
17) toute autre documentation pouvant être pertinente pour le vol ou qui est exigée par les États concernés par ce vol.

Nonobstant le paragraphe ci-dessus, pour les vols:

- qui décollent et atterrissent sur le même aérodrome
- ou qui restent dans les limites d'une distance ou zone déterminée par l'autorité compétente,

les documents et informations répertoriés dans le paragraphe ci-dessus (point 2 à point 11) et points 14, 17 peuvent être conservés dans les bureaux de l'Aéroclub

En cas de perte ou de vol des documents spécifiés au paragraphe, (points 2 à 8), l'exploitation peut se poursuivre jusqu'à ce que le vol atteigne sa destination ou un lieu où des documents de remplacement peuvent être fournis.

À la demande de l'autorité compétente, l'exploitant lui transmet les documents devant se trouver à bord de l'aéronef dans un délai raisonnable

.

1.9.2 Organisation de la mise à jour

La mise à jour des documents est réalisée par l'Atelier AMO pour ce qui concerne la maintenance et la partie administrative.

1.10 ARCHIVAGE DES DOCUMENTS

1.10.1 Livrets de Formation

Pour chaque stagiaire qui débutera une formation en vue de la délivrance d'une licence et d'une qualification associée, un dossier de formation sera constitué dans le module Aérogest « Livret de Progression».

Ce dossier comprendra une partie nommé « Dossier Pilote » et un Livret de Progression

Ce dossier comprendra également une partie pédagogique appelée « Livret de Progression ».
Ce livret sera rempli par l'Instructeur en charge de la formation du stagiaire après chaque vol d'instruction.

Ce livret doit rester au sein de l'Aéroclub de Montpellier et sera à disposition du Responsable Pédagogique.

Ce livret sera archivé pendant 3 ans à compter du dernier vol effectué au sein de l'OD.

Le Livret de Progression reste la propriété de l'OD. En cas de départ d'un élève-pilote, une copie de son livret de Progression lui sera remise.

L'archivage des Livrets de Progression s'effectue dans le Système de Gestion « Aérogest »pendant 3 ans

1.10.2 Dossiers pilotes

L'archivage des Dossiers Pilotes s'effectue dans le Système de Gestion « Aérogest »pendant 3 ans

Lors de chaque inscription au sein de l'Aéroclub de Montpellier, il sera constitué un dossier pilote dans lequel on trouvera notamment:

- Une fiche d'enregistrement récapitulant l'identité et les titres aéronautiques détenus par le membre et signée par le membre.
- Une copie d'une pièce d'identité
- Une copie des licences et qualifications pilote en cours de validité, le cas échéant.
- Une copie de la visite médicale en cours de validité
- Une copie de l'attestation d'assurance FFA
- Une copie de la déclaration de début de formation (si nécessaire)
- Tout document que l'OD doit rédiger en fonction de la progression de l'élève (attestations de formation par exemple)

Le dossier sera mis à jour par le Secrétariat de l'Aéroclub par la transmission, par le pilote, des nouveaux éléments, soit par mail, par courrier ou en déposant une photocopie à l'Aéroclub.

L'Aéroclub ne saura être tenu pour responsable de la non mise à jour du dossier pilote si le pilote ne transmet pas les documents demandés à l'Aéroclub.

Le pilote doit s'assurer de la validité de l'intégralité de ses documents avant chaque vol.

1.11 ENREGISTREMENT DES LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES

1.11.1 Généralités

Toutes les informations « Licence » et « Qualifications » sont enregistrées dans le Système de Gestion et sont utilisées pour autoriser ou non la prise des clefs de la machine, tout comme la vérification de l'Expérience récente et les Habilitations aux différents types de machine.

1.11.2 Vérification de l'expérience récente

Conformément à l'article 7 du Règlement Intérieur, un Pilote doit effectuer au moins un vol de 30 minutes minimum dans les 60 derniers jours, faute de quoi le Système de Gestion de la boite à clef en bloquera le retrait.

Pour les Pilotes qui auront dépassé la limite de 6 mois sans vol, une formation complémentaire, allant de 2 à 6 heures, leur sera imposée, suivant le tableau ci-dessous :

Mois	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
J + x	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450	480	510	540	570	600	630	660	690	720
Experience récente MINIMUM																								
Mn/mois	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Cumul/minutes	15	30	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	255	270	285	300	315	330	345	360
Si le Pilote se présente sans vol depuis x jours, la remise à niveau est OBLIGATOIREMENT de																								
	Contrôle std						**120**		**150**		**180**		**210**		**240**		**270**		**300**		**330**		**360**	

1.11.3 Machines à différences

UN PILOTE DOIT JUSTIFIER DE LA CONNAISSANCE DES PARTICULARITES AFFERENTES A CHAQUE AVION.

Deux avions d'un même type peuvent avoir des « différences » d'ergonomie, de configuration et/ou d'équipement. (*Par exemple deux DR400/160 peuvent ne pas avoir le même nombre de réservoirs).*

La réglementation impose d'avoir une trace écrite, dans le Carnet de Vol, de l'aptitude d'un pilote à utiliser un appareil ayant une « différence », même légère par rapport à ceux qu'il utilise d'habitude.

Ainsi pour emprunter un avion comportant une différence, tout pilote devra être formé par un instructeur qui pourra lui imposer un vol, si besoin est, pour le familiariser avec cette différence.

Il est de la responsabilité des Elèves ou des Pilotes de contacter le Responsable Pédagogique pour se former.

A l'issue de cette formation, l'Instructeur apposera sur le Carnet de Vol, une annotation datée et signée:
« Vol ou cours de familiarisation DR400_F-XXXX réservoir supplémentaire »

Exemple d'avions à « différence » :

- *Passage du DR400 120 au DR400-160*
- *DR400-160 : Utilisation des réservoirs supplémentaires*
- *DR400 ancienne génération (frein central) et DR400 nouvelle génération (Frein sur les palonniers)*

Cas particulier pour obtenir l'habilitation sur le Cessna 172 F HAFP

- Avoir au moins 6 mois d'ancienneté au Club
- Etre titulaire d'une licence avion (PPL ou LAPL) et justifier de 12 heures de vol en CDB depuis la date de délivrance de sa licence
- Avoir été habilité sur cette machine par un **Instructeur du CLUB**
- Pas de formation ab initio sur cette machine

1.11.4 Qualifications particulières

Les machines équipées de :

- hélice à pas variable (VP : Variable Pitch)
- monomanette (SLPC : Single Lever Power Control)
- moteur turbocompressé (T : Turbo)
- train rentrant (RG : Retractable Gear)
- Glass cockpit (EFIS : Electronic Flight Instrument System)

etc

requièrent une formation complémentaire.

Cette formation comprend l'acquisition de connaissances théoriques sur l'avion et sa variante ainsi qu'une instruction en vol où les pilotes devront démontrer leur capacité à maîtriser toutes les procédures d'urgence et toutes les phases du vol.

Les pilotes sont habilités à utiliser ces avions lorsqu'ils ont satisfait aux conditions suivantes :

- Avoir été lâché et habilité par un Instructeur qualifié sur la machine.
- Avoir l'habilitation portée sur leur Carnet de Vol
- Avoir réalisé au moins un vol d'au moins 30 minutes dans les 60 jours, conformément au Règlement Intérieur- Article 7, sur un avion ayant cette spécification désignée.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le Pilote devra effectuer un vol de contrôle avec un instructeur du Club

Le non-respect de l'une des différentes obligations ci-dessus entrainera d'office une suspension de vol qui pourra conduire à une suspension définitive voire à l'exclusion d'un pilote, même s'il n'en est pas découlé de conséquence corporelle ou matérielle

En cas d'accident, ce non-respect sera considéré comme une faute grave, engageant la responsabilité personnelle du pilote

1.12 ECHEANCES : MEDICALES ET QUALIFICATIONS

1.12.1 Généralités

Toutes les informations « Médicales » et « Qualifications » sont enregistrées dans le Système de Gestion et sont utilisées pour autoriser ou non la prise des clefs de la machine

La validité d'une licence est associée à la validité des qualifications et du certificat médical qui lui sont associés.

En conséquence tous pilotes, après un vol de prorogation, de renouvellement, de licence ou de qualification et/ou de contrôle médical *(classe 1 ou 2)* doit, impérativement, présenter une photocopie ou un document sous forme numérique (PDF) de ces nouvelles informations au Secrétariat, pour la mise à jour de la data base.

Si la date limite d'un de ces éléments est dépassée,
l'accès aux clefs des machines est bloqué par le Système de Gestion

1.13 LIMITATION TEMPS DE VOL ET PERIODES D'ACTIVITE POUR LES FI

1.13.1 Programmes de vol

Il n'y a pas de planification préétablie des vols

Chaque Instructeur est responsable de la planification de ses vols en fonctions de la disponibilité des machines, proposée par le module RESA du Système de Gestion

1.13.2 Pour les FI salariés : Réglementation applicables

Non applicable- L'Aéroclub de Montpellier n'a pas de FI salariés

1.13.3 Repos périodique des FI

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

1.14 LIMITATION TEMPS DE VOL ET PERIODES D'ACTIVITE POUR LES STAGIAIRES

1.14.1 Temps de vol

Il n'existe pas de limitation des temps de vol pour les stagiaires.

1.14.2 Repos périodiques des Stagiaires

Ceci dit, d'un point de vue pédagogique, les FI pourront définir pour leurs stagiaires les limites à ne pas dépasser : nombre de vols dans la journée, en fonction de l'attitude cognitive du stagiaire, éléments extérieurs tels que par exemple, la température et/ou la météo.

Les périodes d'activité des stagiaires seront définies en fonction de leurs disponibilités.

1.15 CARNETS DE VOLS DES PILOTES

Tous les Pilotes ou Elèves doivent être en possession d'un Carnet de Vol à jour et consultable, à tout moment, par les Responsables de l'OD ainsi que par le Président du Club.

Le Carnet de vol devra être conforme aux exigences règlementaires.
Il peut être électronique *(à condition qu'il soit conforme au Part FCL).*

Tous les nouveaux carnets de vols ouverts devront être conformes aux exigences règlementaires.

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

Les pilotes noteront tout vol avec Instructeur à bord dans la colonne « Double Commande ».

Les instructeurs surveillent ces mises à jour et signent, à la fin de chaque vol, le carnet du stagiaire ou du pilote en renouvellement SEP.

Les instructeurs y mentionnent également les autorisations de vol seul à bord ou les qualifications /variantes acquises.

Il est convenu, avec l'Autorité, que les Carnets de vols déjà ouverts (carnets bleus) ne sont pas à remplacer tant qu'ils ne sont pas complets.

1.16 PLANNING DES VOLS

La planification des vols, pour tous les Membres, Pilotes ou Elèves, s'effectue par le module RESA du Système de Gestion « Aerogest ».

1.17 SECURITE

1.17.1 Sécurité des vols

1.17.1.1 *Vol de jour*

Le Pilote Commandant de bord utilise exclusivement des aérodromes, altiports ou altisurfaces qui sont adaptés au(x) type(s) d'aéronef(s) utilisés et à ses qualifications et habilitations.

1.17.1.2 *Vol de nuit*

Le Pilote Commandant de bord, habilité au Vol de Nuit, utilise exclusivement des aérodromes, qui sont adaptés au(x) type(s) d'aéronef(s) utilisés et à ses qualifications et habilitations.

1.17.1.3 *Survol maritime*

Les avions lorsqu'ils survolent une étendue d'eau au-dessous de la distance de plané par rapport à la terre ferme ou à une distance inférieure à 50 NM, la valeur la moins élevée prévalant, sont équipés d'un gilet de sauvetage pour toutes les personnes à bord, porté ou rangé dans un endroit facilement accessible par la personne à laquelle il est destiné.

1.17.1.4 *Conditions givrantes*

Les vols en conditions givrantes prévues ou avérées sont INTERDITS

En cas d'urgence, le pilote commandant de bord sort sans attendre de la zone soumise aux conditions givrantes en changeant de niveau et/ou de route et, si nécessaire, en déclarant une urgence à l'ATC.

1.17.1.5 *Vol en patrouille*

Les vols en patrouille sont INTERDITS

1.17.2 Accidents et incidents

Tous les incidents doivent être enregistrés dans le SGS

Tous les accidents doivent être :

- enregistrés dans le SGS
- déclarés à la Gendarmerie
- déclarés à l'OSAC

voir détails des actions à prendre sur la fiche mise à disposition dans le Carnet de Route de la machine

1.17.3 Système d'information

Le système d'information de l'OD Aéroclub de Montpellier est le module SGS d'Aérogest

1.17.4 Aerodiagnostic FI

L'OD Aéroclub de Montpellier s'engage à autoévaluer ses FI par Aerodiagnostic.

1.18 QUALIFICATIONS ADDITIONNELLES

1.18.1 Vol acrobatique

Non applicable

1.18.2 Remorquage de planeurs et de banderoles

Non applicable

1.18.3 Vol de nuit

1.18.3.1 *Généralités*

L'activité VFR de nuit sur l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée est autorisée dans le respect des textes en vigueur suivants:

Arrêté du 20 juin 2001 relatif aux conditions dans lesquelles un pilote d'avion peut, de nuit, effectuer un vol selon les règles de vol à vue (Vol VFR de nuit).

Arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Arrêté du 25 août 1997 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes

Elle comporte la possibilité de vols locaux, en tour de piste et dans une zone de travail, et la possibilité de vols de voyage sur les itinéraires publiés.

1.18.3.2 *Conditions relatives aux usagers*

Caractéristiques des appareils

Les vols de nuit ne peuvent être effectués que sur des appareils certifiés « VFR de Nuit » et munis de l'équipement réglementaire défini au paragraphe 2.6.3 de l'Arrêté du 24 juillet 1991 modifié, relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

Les avions exploités de nuit sont équipés:

a) d'un système de feux anticollision;
b) de feux de navigation/position;
c) d'un phare d'atterrissage
d) d'un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord aux fins d'assurer un éclairage approprié de l'ensemble des instruments et des équipements indispensables à une exploitation sûre de l'avion;
f) Le Pilote Commandant de Bord doit être en possession d'une lampe électrique

Dépôt de plan de vol

Obligatoire pour les vols de voyage uniquement.

Heure limite de dépôt : 30 minutes avant l'heure estimée de départ.

1.18.3.3 *Conditions d'utilisation de l'aérodrome Montpellier-Méditerranée*

1.18.3.3.1 Pilotes autorisés

Tous Pilotes habilités vol de nuit et les Elèves sous contrôle d'un Instructeur, qualifié « Vol de Nuit »

1.18.3.3.2 Horaires

Les vols de nuit sont possibles tous les jours de la semaine, y compris les vols de voyage et les vols locaux. L'heure limite pour les tours de piste est de 22h00 *(Local Time)*; pas de limitation pour le retour des vols locaux ou de voyage.

1.18.3.3.3 Service de la circulation aérienne

Pendant les vols de nuit, le service du contrôle d'aérodrome est assuré dans le circuit d'aérodrome de Montpellier-Méditerranée.

1.18.3.4 *Conditions d'utilisation de l'espace aérien*

1.18.3.4.1 Circuit d'aérodrome

Le circuit s'effectue à 1000 pieds AGL selon les trajectoires du circuit jour édité sur la carte VAC de l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée.

1.18.3.4.2 Zone locale attachée à l'aérodrome / Moindre bruit

Le survol des agglomérations ou parties d'agglomérations, comprises à l'intérieur de la zone locale d'évolution est soumis au respect de l'article relatif au survol des agglomérations et aux procédures de moindre bruit.

1.18.3.5 *Conditions météorologiques*

1.18.3.5.1 Vols locaux (voir VAC)

Aucun vol local VFR ou tour de piste de nuit ne pourra être entrepris si les conditions suivantes ne sont pas réunis, et sur instruction du Contrôle de la Circulation aérienne:

- Conserver la vue de l'aérodrome,
- visibilité égale ou supérieure à 5 km,
- hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 1500 pieds AAL.

1.18.3.5.2 Vols de voyage

Conforme au chapitre des conditions météorologiques de l'arrêté du 21 juin 2001.

1.18.3.6 *Formation au vol de nuit*

Référence : appendice 5 de l'arrêté du 3 mars 2006, modifié juin 2007.

Pour un pilote titulaire du PPL, la formation au Vol de nuit consiste en un minimum de 5 heures de nuit dont 3 heures en Double commande dont au moins 1 heure de navigation en campagne et une partie Solo comprenant au moins 5 décollages et 5 atterrissages **complets**

A l'issue de cette formation, l'instructeur annotera l'habilitation au vol de nuit sur le Carnet de Vol de l'intéressé qui sera reportée sur sa licence et sur la fiche pilote d'Aerogest.

Pour l'emport de passagers, en plus de l'habilitation vol de nuit, il faut avoir effectué 3 décollages et 3 atterrissages **complets** dans les 3 derniers mois.

.

PAGE LAISSEE VOLONTAIREMENT BLANCHE

1.18.4 Vol en montagne : roues et skis

Ne possédant pas d'avions pouvant être équipés de ski, l'Aéroclub de Montpellier ne pratique pas le vol en montagne, au sens strict mais organise des formations pour l'utilisation d'altiports, d'altisurfaces ou de terrains à usage restreint nécessitants une qualification ou une habilitation d'un Instructeur Montagne.

1.18.4.1 *Règlement du vol en montagne*

Dans le cadre de la Réglementation en vigueur, un pilote ayant une habilitation ou une qualification à utiliser les altiports et les altisurfaces peut utiliser un avion du club, s'il a été préalablement habilité par un instructeur « montagne » du Club sur ce site et sur ce type d'avion.

1.18.4.2 *Autorisation pour l'utilisation d'altiports ou d'altisurfaces*

Pour le titulaire d'une licence délivrée par l'autorité française, la mention »Autorisation d'accès au site de …… » est apposée par l'Instructeur Montagne sur le Carnet de Vol du pilote à l'issue de la formation de site. L'Instructeur y porte le nom du site, ses références, la date et la signature.

1.18.4.3 *Expérience récente*

Le titulaire ne peut réaliser un atterrissage sur le site en tant que Commandant de Bord que s'il a effectué au moins un atterrissage en tant que Commandant de Bord dans les 6 derniers mois.

A défaut, le titulaire doit effectuer un vol d'entrainement avec un Instructeur, afin qu'il renouvelle l'autorisation d'accès au site sur son Carnet de Vol.

1.18.4.4 *Utilisation des avions en montagne*

1.18.4.4.1 Restriction à l'utilisation des avions en montagne

Tableau des avions autorisées par site

				Interdit	Le chiffre dans la cellule, indique le nombre de personnes autorisées					
				Autorisé	sous réserve de masse et de centrage et des conditions Météo					
			BVCY	GCIJ	GMKI	GOZZ	HAFP			
		Surface	125	120	120	160	180			
Alpes d'Huez	Altiport	Dur		2	2	3	3			
La Motte Chalancon	Altiport	Herbe		2	2	3	3			
Langogne	Aéroport	Herbe		2	2	3	3			
Ste Léocadie	Aéroport	Herbe		2	2	3	3			

1.18.5 Vol de contrôle après maintenance

Les vols de Contrôle après maintenance ne sont autorisés que pour les Instructeurs et les Pilotes habilités par le Président.

2 TECHNIQUE D'UTILISATION

2.1 DESCRIPTION DES AVIONS

Voir annexe 6.3

2.2 MANUELS D'UTILISATION DES AVIONS

2.2.1 Check lists

2.2.1.1 *Check list PAVE- Check list d'auto évaluation (Personal, Aircraft, EnVironment, External pressures)*

Définition FAA : PAVE: Personal Minimums Checklist for Risk Management

Cette check list, *mise en place par la FAA (Federal Aviation Administration),* est utilisée pour que les Pilotes puissent honnêtement s'autoévaluer avant de débuter la préparation de leur vol en vérifiant 4 groupes de facteurs de risque :

- **Personnel ,Avion, enVironnement, contraintes Extérieures**

DATE:	**APPAREIL:**		
PERSONNEL	Maladie	non	oui
	Médicaments	non	oui
	Stress	non	oui
	Alcool < 8 h	non	oui
	Fatigue	non	oui
	Emotion	non	oui
	Validité licence	oui	non
	Expérience récente	oui	non
	Familier / équipements	oui	non
ENVIRONNEMENT	Notams (validé)	oui	non
	AZBA (validé)	oui	non
	TEMSI (validé)	oui	non
	METAR-TAF (validé)	oui	non
	SIGMET (validé)	oui	non
	Vent: force/direction		
	Turbulence	non	oui
	Intention de Vol	oui	non
AVION	Potentiels vérifiés	oui	non
	Incidents signalés	oui	non
	Pesée-Centrage	oui	non
	Bilan Carburant	oui	non
	Sacoche Papiers	oui	non
	Visite Pré-Vol	oui	non
	Horamètre relevé	oui	non
PRESSION EXTERNI	Anxiété	non	oui
	Objectif Destination	non	oui
	Plan B	oui	non
	Difficultés avec pax	non	oui
	DECISION	**GO**	**NO GO**

2.2.1.2 *Check list « Avion »*

Pour le vol, les membres de l'Aéro-club de Montpellier doivent utiliser les check-lists officielles, publiées et approuvées par l'Aéroclub de Montpellier et disponibles dans les pochettes documents avions.

Les check lists des machines utilisées par l'Aéroclub de Montpellier sont :

- Elaborées par les FI's
- Approuvées par le Responsable Pédagogique
- Mises à disposition des Membres sur le site du Club, zone « Membres »
- Mise à disposition dans chaque machine

2.2.2 Limitations

Les limitations des machines sont disponibles dans le Manuel de vol

2.2.3 Maintenance et carnet de route

Voir Chapitre 2.2

2.3 PROCEDURES D'URGENCE ET DE SECOURS

- Elaborées à partir du Manuel de vol constructeur
- Approuvées par le Responsable Pédagogique
- Mises à disposition des Membres sur le site du Club, zone « Membres »
- Mise à disposition dans chaque machine

2.4 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.

Voir annexe 3 pour le détail.

2.5 DEFICIENCES TECHNIQUES : MEL *(MINIMUM EQUIPEMENT LIST)*

Plutôt que d'élaborer une Minimum Equipement List (MEL), l'Aéroclub de Montpellier préfère utilise une liste d'équipement obligatoire, en fonction du type de vol envisagé.

EN VFR de JOUR		
Vol et Navigation		
	1 anémométre	
	1 indicateur de dérapage	
	1 altimètre réglable	
	1 compas magnétique compensable	
	1 récepteur VOR	
	ou 1 radiocompas automatique	si l'aéronef vole sans contact visuel du sol ou de l'eau
	ou 1 GPS homologué (classe A,B ou C)	
Communication		
	Emétteur/Recepteur VHF 25 Khz	si l'aéronef vole sans contact visuel du sol ou de l'eau
		ou lorsque les contacts radio sont obligatoires
Surveillance		
	1 balise de détresse	fonctionnant à l'impact ???
	1 transpondeur	

EQUIPEMENT MINIMAL EXIGE		
EN VFR de NUIT		
Vol et Navigation		
	1 anémométre	
	1 altimètre sensible et ajustable, d'unee gradution de 1000 feet/tour et indicateur de pression en hecto pascal	
	0 compas magnétique compensable	
	1 variomètre	
	1 horizon artificiel	
	2eme horizon artificiel ou bille aiguille, alimenté independement du premier	
	1 conservateur de cap	
	1 récepteur VOR	
	ou 1 radiocompas automatique	si l'aéronef vole sans contact visuel du sol ou de l'eau
	ou 1 GPS homologué (classe A,B ou C)	
	1 lampe électriqque autonome	
	1 jeu de fusibles	si l'aéronef vole sans contact visuel du sol ou de l'eau
	1 système de feux de navigation	
	1 phare d'atterrissage	
	1 dispositif d'éclairage des instruments de bord et des appareils indispensables à la sécurité	
Communication		
	Emétteur/Recepteur VHF 25 Khz	
Surveillance		
	1 balise de détresse	
	1 transpondeur	

3 NAVIGATION

3.1 PERFORMANCES DE ROUTE

3.1.1 Réglementation

Le pilote commandant de bord 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
- Devis de masse et centrage
- Dossier météorologique
- NOTAM et SUP AIP - AZBA
- Cartes de navigation et d'approches à jour pour le vol

3.1.2 Préparation des vols

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord s'assure par tous les moyens raisonnables à sa disposition que les installations de communication et les aides à la navigation disponibles et directement requises pour un tel vol, pour le fonctionnement sûr de l'aéronef, conviennent pour le type de vol prévu.

3.1.2.1 *Météo*

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord dispose, à bord, de toutes les informations météorologiques disponibles concernant le vol prévu.

La préparation d'un vol, qui n'est pas effectué dans le voisinage du lieu de départ comprend:

- une étude des bulletins et prévisions météorologiques disponibles
- la préparation d'un plan d'action de repli pour parer à toute éventualité si le vol ne peut pas être effectué comme prévu, en raison des conditions météorologiques

Le pilote commandant de bord n'entreprend ou ne poursuit un vol VFR que si les dernières informations météorologiques disponibles indiquent que les conditions météorologiques le long de la route et à la destination prévue à l'heure estimée d'arrivée sont égales ou supérieures aux minima d'exploitation VFR applicables.

3.1.2.2 *Masse et Centrage*

Le Pilote Commandant de Bord s'assure que la masse et la position du centre de gravité (CG) de l'aéronef ont été établies par une pesée réelle avant la mise en service initiale.

Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage doivent être pris en compte et dûment renseignés

Ces informations sont calculées par le pilote commandant de bord ou fournies par un logiciel de calcul, disponible dans les locaux de l'Aéroclub

La pesée est accomplie par le fabricant de l'aéronef ou par un organisme de maintenance agréé.

En résumé :

Les actions préliminaires au vol, outre ou en compléments de celles prévues par le manuel d'utilisation de l'avion ou la Règlementation de l'Aviation Civile, comprendront obligatoirement :

- L'étude et l'exploitation des données météo concernant le vol projeté conformément à la réglementation.

- L'étude et l'exploitation des NOTAM concernant le vol projeté conformément à la réglementation.

- L'exploitation des documents avion notamment :
  - le potentiel restant
  - la prochaine échéance de visite
  - la cohérence des données carburant
  - il vérifiera également la présence des documents avion et pilote réglementaires.

- Le renseignement de l'outil informatique de réservation et de départ en vol

- La vérification de son compte pilote dont le crédit devra couvrir le vol projeté *(il est admis dans le cas contraire que le vol puisse être effectué si l'alimentation du compte est faite immédiatement au retour)*

3.1.3 Manœuvres au sol

3.1.3.1 *Barre de tractage*

La barre de tractage ne doit en aucun cas rester en place sur la roue avant des avions hors phases de manutention de ces derniers

Lorsque l'avion est au hangar, elle doit être placée devant le train avant en faisant office de cale.

Lorsque l'avion est sorti, elle doit être aussitôt replacée dans le hangar ou éventuellement en soute si le vol projeté implique son emport.

Lorsqu'il s'agit d'une simple manutention des avions au Sol, il est toléré de placer la barre de tractage devant le train avant en position de cale mais en aucun cas, la barre de tractage ne sera laissée en place si personne ne manipule effectivement l'avion.

3.1.3.2 *Manipulation des hélices*

Toute manipulation des hélices devra se faire avec une extrême précaution

La coupure des contacts magnétos et clef retirée doit obligatoirement être confirmée avant toute opération de tractage, de repoussage ou de brassage (formation)

En cas d'efforts exercés sur les hélices,
ils devront l'être uniquement en pied de pale et sans contrainte sur les cônes.

NE JAMAIS POUSSER SUR LES CONES

3.1.3.3 *Purges du carburant*

Elles seront effectuées **systématiquement au premier vol de la journée** ***(avant le déplacement des avions)*** en utilisant les équipements prévus se trouvant à un emplacement dédié dans le hangar ou dans l'avion

L'essence recueillie avec l'outil spécifique sera versée dans le récipient prévu.

Une attention particulière sera apportée à la vérification de la bonne fermeture des purges après l'opération et au retour du matériel à son emplacement.

3.1.3.4 *Vérification du niveau d'huile*

Le niveau d'huile sera vérifié systématiquement au premier vol de la journée et aussi souvent que nécessaire, afin de garder le niveau dans la zone « Normale » et éviter l'utilisation avec un niveau près du minimum autorisé.

Un emplacement dédié à ces opérations regroupant le matériel ainsi que l'huile nécessaire est aménagé dans le hangar *(Armoire métal grise).*

Les précautions à observer sont les suivantes :

- Prendre garde aux températures élevées éventuelles de l'huile et du moteur.
- S'appliquer à réduire au maximum grâce à un chiffon les écoulements d'huile lors du retrait de la jauge (pollution du compartiment moteur) ;
- Eviter de mettre trop d'huile, ce trop-plein étant ensuite expulsé par le reniflard *(garder ½ graduation de marge).*
- Ne pas resserrer inutilement fort les bouchons à filets coniques au risque de rendre leur ouverture difficile au détriment de la sécurité (huile non vérifiable).

En cas de vol prolongé hors base, l'emport d'un bidon d'huile devra être prévu.

3.1.3.5 *Vérification du carburant*

Le pilote commandant de bord doit s'assurer avant tout vol que les quantités de carburant, de lubrifiant et autres produits consommable lui permettent d'effectuer le vol prévu avec une marge acceptable de sécurité.

En aucun cas ces quantités ne doivent être inférieure à celles nécessaires pour atteindre la destination prévue compte tenu des plus récentes prévisions météorologique, du régime et de l'altitude prévue, ou à défaut, les quantités nécessaires sans vent , majorées de 10 %.

De plus, il faut pouvoir poursuivre le vol en régime de croisière économique :

- En VFR de jour, pendant au moins 20 minutes.
- En VFR de nuit, pendant au moins 45 minutes, quel que soit le type d'aéronef.

POUR TOUS LES VOLS,
A L'ATTERRISSAGE, IL EST IMPERATIF DE POUVOIR JUSTIFIER
D'AU MOINS 15 MINUTES DE VOL
AVEC LE CARBURANT RESTANT DANS LES RESERVOIRS

L'aéronef ne subit aucune opération d'avitaillement avec de l'essence avion (AVGAS), lorsque des personnes embarquent, sont à bord, ou débarquent.

3.1.3.6 *Vérification des temps « Horamètre »*

Afin d'assurer un calcul correct du temps de vol à la fin du vol effectué

- Retirer les clés de l'appareil sur la boite à clés après vous être identifié
- Relever à bord de l'avion, avant la mise en route, l'index de l'Horamètre

(Heures et minutes; les minutes sont données par la petite aiguille).

Ces valeurs doivent correspondre à celles inscrites dans la colonne "Horamètre Arrivée" du vol précédent.

La différence entre les deux valeurs peut être imputée au pilote, si elle n'a pas été directement constatée par un instructeur ou un membre du Secrétariat.

3.1.3.7 *Démarrage du moteur par temps froid*

Ces consignes concernent tous les avions du club,
sauf le Cessa 172 SP - F HAFP

Procédure :

- Brasser l'hélice *(si l'on a reçu la formation appropriée)*
- Faire le début de la check-list "mise en route" normalement.
- Mettre le réchauffage carburateur
- Réaliser 4 à 5 injections longues, mettre 1 cm de gaz environ
- Actionner le démarreur immédiatement après.
- Le moteur doit démarrer. Le soutenir à la manette des gaz.
- Par grand froid, l'essence étant mal pulvérisée, il se peut que le moteur tousse et ne démarre pas. Il faut alors répéter les injections et le démarrage immédiat.
- Si pas de démarrage après 2 ou 3 tentatives, ne pas insister.

NOTA :

- *bien que les manuels de vol annoncent 30 secondes maximum d'utilisation du démarreur, limitez à 15 secondes la durée d'utilisation en continue pour ne pas stresser le matériel.*
- ***15s doivent suffire pour démarrer un moteur***

3.1.4 Roulage

- Eviter les régimes > 1200 tr/mn.
- **NE PAS ROULER AVEC LES FREINS, même légèrement** *Risque d'incendie sur DR 400*
- 1200 tr/mn est un régime d'attente qui permet de ne pas encrasser les bougies.

3.1.5 Décollage

Le décollage sera réalisé conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion, notamment en prenant en compte :

- la masse et la configuration de l'avion
- les conditions météorologiques
- les spécificités de l'aérodrome
- les procédures de départ publiées pour la piste *(carte VAC, procédure anti bruit).*

3.1.6 Montée

Le pilote commandant de bord tient compte des procédures antibruit publiées pour réduire l'effet de bruit de l'aéronef, tout en s'assurant que la sécurité prime sur la réduction du bruit.

- en configuration montée normale, afficher le régime préconisé par le constructeur *(par exemple 85% soit 2500 tr/mn).*
- régler la richesse à partir de 5000 ft *(Sauf si l'avion est équipé d'EGT).*

3.1.7 Croisière

La croisière sera réalisée conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion,
en croisière normale préconisée par le constructeur, afficher le régime 75 % (voir manuel).

3.1.8 Descente et Atterrissage

La descente et l'atterrissage seront réalisés conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion.
Lorsque plusieurs options existent, le pilote doit à privilégier celles qui fatigueront le moins la cellule et le moteur :

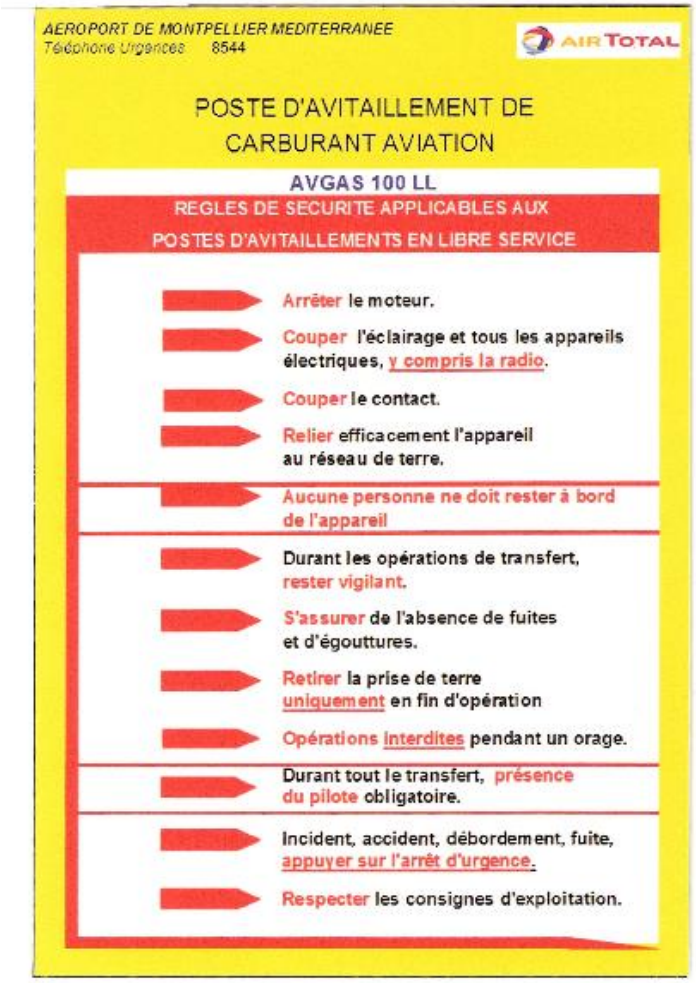
- en affichant un régime moyen de 1800 à 2000 tr/m
- en surveillant les températures pendant les descentes « moteur réduit » *(chocs thermiques irréversibles; en particulier lors d'exercices d'encadrement successifs).*

Les check-lists sont à appliquer à chaque changement de régime de vol.

3.1.9 Avitaillement en carburant

3.1.9.1 *Quantités avitaillées*

Les pleins de carburant seront effectués en respectant les Règles de sécurité avitaillement, ci-dessous, avec toute la prudence nécessaire, téléphones portables éteints.



Le plein devra être systématiquement complété au retour d'un vol si celui-ci est inférieur au quart des réservoirs dans le respect du paragraphe suivant :

.

Pour les DR 400/160, si pas de vol immédiat et pour éviter les problèmes de Masse et de Centrage ultérieurs, la quantité de carburant à bord ne devra pas être supérieure à :

- 70 L dans le réservoir principal
- 40 L dans chaque réservoir d'aile

La quantité avitaillée sera inscrite sur le carnet de route de l'avion et lors de la saisie du vol sur le système informatique par le pilote ayant effectué le plein en carburant

Ces restrictions et conditions d'avitaillement,
ne désengage pas la responsabilité du Commandant de bord
qui doit s'assurer que la masse et le centrage sont à l'intérieur des limites.

3.1.9.2 *Utilisation des pompes de l'automate Total*

Sur le terrain de Montpellier, les pilotes font, normalement le plein de carburant 100LL à l'automate « Total » de la plateforme *(Carte « Total » dans la sacoche avion).*

En cas de panne de l'automate Total, l'avitaillement se fait au camion sur le parking Fox, après appel au Service Exploitation (Fréquence 131.57.)

Un fois le plein effectué, le pilote récupère le bon de livraison à l'agent « TOTAL » et le dépose dans la boite « Règlements » située dans le Hall du Club.

Dans tous les cas le pilote doit annoter le nombre de litres avitaillés sur le carnet de route de l'avion.

Pour les opérations de plein, un temps forfaitaire de 5 minutes est déduit du temps facturé au pilote

3.1.10 Clôture et Enregistrement d'un vol

3.1.10.1 *GARAGE DES MACHINES SUR LE PARKING*

.

Les appareils devront être stationnés en priorité sur le parking devant le hangar, le nez dans le sens du QFU en service, en évitant d'empiéter sur le parking du hangar voisin.

Leur disposition devra permettre le passage des autres avions au départ où à l'arrivée.

Lorsque l'appareil n'est pas prévu de revoler dans un délai raisonnable et dans tous les cas si il n'y à personne à l'Aéro-club, il sera rangé dans le hangar, à sa place et sur les marques peintes au sol.

Lors de cette opération, il sera vérifié que tous les contacts, les équipements radio-nav sont coupés, les caches-Pitot en places et les verrières fermées.

En fin de journée, en aucun cas il ne devra rester un avion à l'extérieur
hors de la présence effective d'un membre du club.

Dans tous les cas, les démarrages et les évolutions au sol moteur tournant
devront se faire à la vitesse d'un homme au pas et de manière à éviter de souffler dans le hangar

3.1.10.2 *CACHE PITOT*

Il est demandé de respecter les consignes suivantes :

• Les caches Pitot devront systématiquement être mis en place à la fin du vol
• Les caches Pitot pourront ne pas être remis en place que lorsque l'avion est réutilisé immédiatement par un autre équipage et lorsque il y une passation effective des consignes entre l'équipage descendant et l'équipage montant

3.1.10.3 *NETTOYAGE DE LA MACHINE*

- La propreté des avions doit être maintenue, surtout après des atterrissages sur piste en herbe ou boueuse.
- Le matériel nécessaire au lavage des avions et des verrières est regroupé à un emplacement dédié dans le hangar.
- Le lavage des machines, en bois et toile, ne doit pas se faire à grandes eaux; utiliser le matériel spécifique.
- Pour les verrières, prendre garde à utiliser le matériel dédié afin d'éviter la pollution des éponges et peaux de chamois par des particules solides pouvant entrainer des rayures sur le plexiglas.
- Les produits utilisés seront exclusivement ceux prévus spécifiquement pour chaque utilisation (verrière ou cellule).
- Le retour du matériel à son emplacement est impératif.

3.1.10.4 ***Enregistrement du vol***

3.1.10.4.1 Calcul du temps de vol

Le calcul du temps de vol étant informatisé :

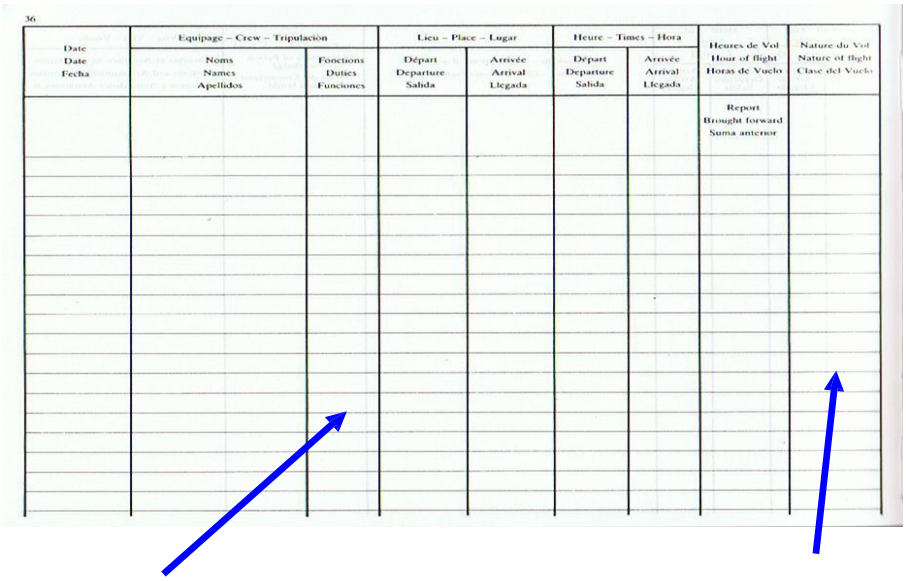
- Entrer toutes les informations demandées par le Système de Gestion
  - *(Tous les chiffres de l'Horamètre sont à inscrire)*.
- Une fois les informations saisies, valider le vol
- Le système
  - Calcule automatiquement le temps de vol.
  - Affiche une boite à message vous donnant toutes les informations à reporter sur le Carnet de Route de l'appareil, en parallèle ce temps calculé est enregistré et déduit du potentiel restant sur la machine.

C'est le temps de vol calculé par le Système de Gestion,
qui fait foi et qui doit être reporté
sur le Carnet de Route et de sur le Carnet de Vol

3.1.10.5 *Tenue du carnet de route :*

Le carnet de route doit être rempli au plus tard à la fin de la journée

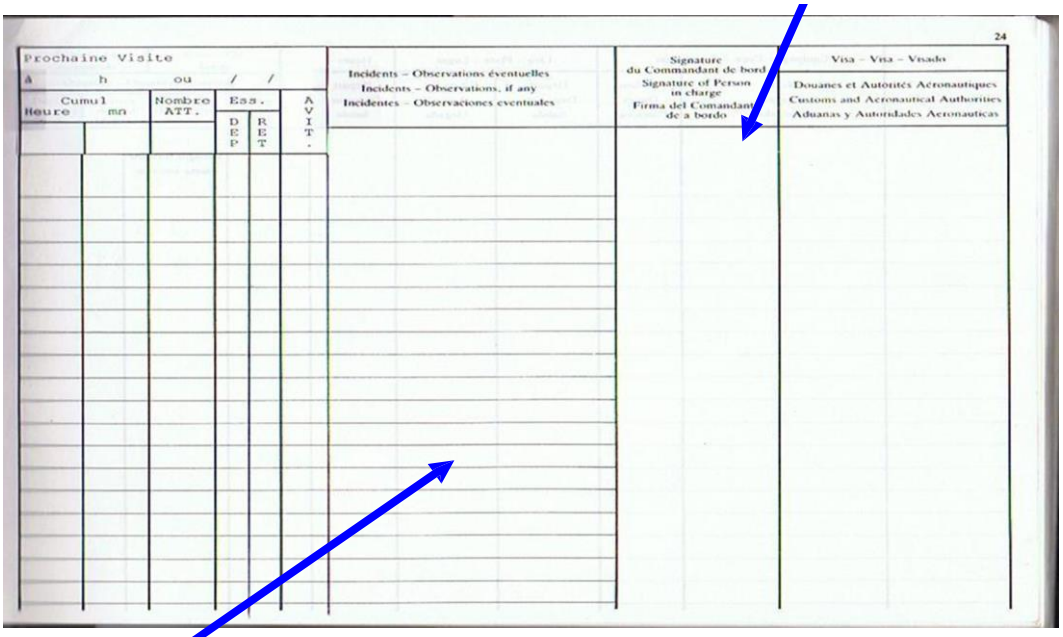
Le carnet de route sera systématiquement complété à l'encre **noire** à la fin de chaque étape notamment en renseignant les informations relatives à l'avitaillement et en respectant les particularités suivantes :



Fonction à bord *:*
P=Pilote-EP= Elève Pilote (même pour vol Solo)-I= FI

Nature du vol= Privé *:*

Emargement obligatoire



3.1.10.6 *Gestion des incidents et des problèmes sur une machine.*

Rappel

Le Pilote Commandant de Bord est le SEUL RESPONSABLE pour utiliser une machine.

S'il juge que le problème rencontré, lors de la préparation du vol, est grave et compromet la navigabilité de la machine et/ou la Sécurité du vol, il **DOIT annuler son vol**

Deux cas peuvent se présenter :

- Problème détecté avant le vol *(voir rappel ci-dessus)*
- Problème détecté pendant ou après le vol

dans **tous les cas** *(problèmes graves ou mineurs),* le Pilote Commandant de Bord doit les déclarer dans le Système de Gestion de la Sécurité. *(Aerogest SGS)*

3.1.10.6.1 Procédure de déclaration et de suivi d'un problème (technique et/ou administratif)

- Déclaration du problème sur le Carnet de Route de la machine
- Déclaration du problème dans « Signalement avion » d'Aérogest.

- La déclaration dans Aérogest déclenche en-ligne et en temps réel :
  a. L'enregistrement du problème dans Aerogest SGS
  b. L'envoi d'un courriel vers les Responsables Exploitation et SGS
- Tous les problèmes déclarés doivent faire l'objet d'une analyse et d'une proposition de solution appropriée par les Responsables Exploitation et/ou SGS dans le Système SGS

3.2 CONDUITE DES VOLS

3.2.1 Calcul de l'emport minimum réglementaire de carburant et d'huile

3.2.2 Altitudes de sécurité

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

3.2.3 Equipement de navigation

3.3 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.

Afin d'aider à la vérification, un logiciel est disponible sur les ordinateurs de préparation des vols, dans le Club, qui permet de déterminer le devis de masse et centrage de chaque avion de l'aéroclub.

Le devis de masse et centrage sera abordé pendant la formation théorique et pratique de l'élève pilote

3.4 MINIMA METEOROLOGIQUE OPERATIONNELS POUR LES FI

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

3.5 MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES STAGIAIRES

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

Ceci dit, en cas d'évolution météorologique non prévue, il sera possible de déroger aux minimas météorologiques définis afin de permettre la poursuite du vol vers le terrain le plus proche.

3.6 ACCESSIBILITE, SELECTION DES AERODROMES RETENUS POUR LA FORMATION

L'intégralité des terrains ouverts à la Circulation Aérienne Publique (CAP) ainsi que ceux restreints mais utilisable par les aéronefs de l'Aéroclub de Montpellier, pourront être utilisés pour la formation.

Lors de la formation, les instructeurs veilleront à utiliser les différents types d'aérodromes existant dans la région.

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.

D'autre part, les instructeurs veilleront à se concerter avant les vols d'instruction afin de déterminer les zones de travail dans lesquelles ils évolueront afin d'éviter le risque de collision en vol.

4 FORMATION

4.1 RECRUTEMENT, EVALUATION ET SUIVI DES INSTRUCTEURS

L'Aéroclub de Montpellier a choisi de faire appel à des instructeurs bénévoles, éventuellement aidés par un/des instructeur(s) salarié(s), en fonction des besoins de l'OD.

Lors du recrutement d'un instructeur bénévole ou salarié, le Responsable Pédagogique est invité à donner un avis sur le profil aéronautique du candidat.

Les instructeurs signent une convention avec l'Aéroclub leur rappelant leurs droits et obligations vis-à-vis de l'Aéroclub.

Le Responsable Pédagogique ou son adjoint assurent leur supervision lorsqu'ils prennent leurs fonctions.

Lors du recrutement, l'Aéroclub créera un dossier Instructeur dans lequel seront regroupés les licences et documents liés à l'instructeur (Assurance FI, Copie de pièces d'identité et titres aéronautiques). Ce dossier sera archivé et mis à jour par l'aéroclub dans Aérogest.

4.2 ENTRAINEMENT INITIAL DES FI

Tout FI, non issu de l'Aéroclub de Montpellier, sera lâché par le HT 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…)

4.3 ENTRAINEMENT PERIODIQUE DES FI POUR MAINTENIR LEURS COMPETENCES

Le principe de l'entraînement périodique des FI est retenu.
La demande peut être formulée par le FI au HT, 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…

4.4 STANDARTISATION DE LA FORMATION DES FI

Au moins une réunion de tous les instructeurs sera organisée chaque année.
Elle sera animée par le HT, et le Président de l'Aéroclub y sera invité.

4.5 MAINTIEN DE LA COMPETENCE DES PILOTES

4.5.1 Contrôle de prorogation

Tous les pilotes de l'Aéro-club de Montpellier, titulaires d'un PPL, doivent effectuer un vol avec un Instructeur du Club lors de la prorogation de leur qualification S.E.P., conformément à la Réglementation de l'Aviation civile et à l'article 7 du Règlement Intérieur.

Ce contrôle se fait suivant un programme prédéfini, ci-dessous

Aéroclub de Montpellier

Nom et Prenom:
Licence BB / TT / PPL:
delivre le:

Nb d'heures dans les 12 derniers mois

Nombre d'heures totales

Date du dernier vol sur

DR 400/120		
DR 400/160		
C182/SMA		

	Section 1- DEPART
1.1	PREPARATION DU VOL INCLUANT:
	Documentation
	Masse et Centrage
	Briefing Météo
1.2	VISITE PRE-VOL INTERIEURE ET EXTERIEURE
1.3	DEMARRAGE MOTEUR
	Procedure normale
	Dysfonctionnement
1.4	ROULAGE
1.5	ESSAIS AVANT DECOLLAGE
	Essais moteur
1.6	PROCEDURE DE DECOLLAGE
	Normal avec les braquages volets du Manuel de Vol
	Vents de travers (en fonction des conditions)
1.7	MONTEE
	Meilleur taux/meilleur angle de montée
	Virages vers des caps prédétermines
	Mise en palier
1.8	Liaisons ATC-Conformite aux procédures de radiotéléphonie

	Section 2: EXERCICES EN VOL
2.1	Vol rectiligne en palier a différentes vitesses, notamment a très basse vitesse avec et sans volets
2.2	Virages a grandes inclinaisons (360° à gauche et à droite à 45° d'inclinaison)

2.3	DECROCHAGES ET MANŒUVRE DE SORTIE
	1-Decrochage complet en configuration lisse
	2-Approche du décrochage en virage en descente en configuration et puissance d'approche
	3-Approche du decrochage en configuration et puissance d'atterrissage
	4-Approche du décrochage en virage en montée en configuration et puissance de decollage

	Section 3- PROCEDURE VFR EN ROUTE (LFMG LFMS)
3.1	Intention/Plan de vol,estimes et lecture de carte
3.2	Maintien des altitudes, caps et vitesse
3.3	Orientation, prise des temps,calcul des estimées
3.4	Utilisation des aides radio
3.5	Conduite du vol(log de nav,verif de routine,carburant,systemes,givrage)

	Section 4- ARRIVEE ET ATTERRISSAGES
4.1	Procedure d'arrivee
4.2	Atterrissage normale
4.3	Atterrissage sans volet
4.4	Atterrissage par vent de travers
4.5	Approche et atterrissage a partir de la verticale du terrain a 2000 feet moteur reduit
4.6	Remise de gaz

	Section 5-PROCEDURE ANORMALE ET URGENCE
5.2	Panne moteur apres decollage
5.3	Atterrissage en campagne sans moteur

Indiquer pour chaque rubrique a effectuer I pour Insuffisant, S pour Suffisant

4.5.2 Contrôle de l'expérience récente

En application de l'Article 7 du Règlement Intérieur

ARTICLE 7

Vols :

- Tout membre, breveté pilote (BB, TT , LAPL ou PPL) licence et visite médicale à jour, inscrit régulièrement, devra obligatoirement passer un contrôle en vol, avec un Instructeur du Club avant son premier lâcher sur les avions de l'Aéro-club et obtenir son Habilitation machine.

- Tout pilote n'ayant pas effectué un vol, d'une durée minimum, de 30 minutes depuis plus de 60 jours, aura son autorisation d'accès aux machines suspendue. Il devra passer un contrôle en vol, avec succès, pour rétablir sa ou ses habilitations.

  La fiche d'habilitation machine « Aérogest » sera annotée et validée par l'Instructeur du Club, à l'issue du vol.

Préalablement à tous vols avec un Instructeur, le demandeur devra impérativement remplir le formulaire de « Demande de vol avec Instructeur » *(disponible sur le site du Club)*

D'autre part, si le Pilote demandeur n'a pas volé depuis plus de 6 mois, une remise à niveau lui sera imposée suivant les modalités du tableau ci-dessous

Mois	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
J + x	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450	480	510	540	570	600	630	660	690	720
Experience récente MINIMUM																								
Mn/mois	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Cumul/minutes	15	30	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	255	270	285	300	315	330	345	360
Si le Pilote se présente sans vol depuis x jours, la remise à niveau est OBLIGATOIREMENT de																								
	Contrôle std						**120**		**150**		**180**		**210**		**240**		**270**		**300**		**330**		**360**	

4.6 SUIVI DES FORMATIONS

4.6.1 MANUELS DE FORMATION

Les Manuels de formation pratique utilisés pour les formations PPL(A) et LAPL(A) sont « CEPADUES » et le « MAXIMA »
.
Les Instructeurs doivent utiliser ces documents pour toute formation effectuée au sein de l'OD de l'Aéroclub de Montpellier.

Si un élève-pilote provient d'un autre OD, le Responsable Pédagogique prendra contact avec l'OD afin d'obtenir une copie du livret de progression de l'élève-pilote.

Concernant la formation théorique, l'élève pilote pourra utiliser un livre de formation de son choix *(Cépadues, Maxima…)* et e-learning via GliGli.fr.

4.7 EVALUATION CONTINUE DU PERSONNEL DE L'OD

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 prorogations de qualification des pilotes pourra être l'occasion d'une évaluation par le HT.

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 HT.

Le Dirigeant Responsable et/ou le Responsable Pédagogique initieront, au moins une fois par an, une analyse des résultats de la formation, en utilisant l'outil « Aerodiagnostic ».

5 CONSIGNES PARTICULIERES POUR L'AEROCLUB DE MONTPELLIER

5.1 ACCES A L'AEROCLUB :

L'accès à l'Aéroclub est strictement réglementé, les pilotes ont accès 24h/24h et 7j/7j grâce à leur badge.
Pour ouvrir la porte d'entrée, le pilote doit passer le badge devant le lecteur situé à gauche de cette dernière.

Les badges peuvent être invalidés à tout moment par le secrétariat. *(Cotisation non à jour, retard de paiement, etc.)*

La porte d'entrée doit être systématiquement fermée et verrouillée *(Gâche électrique)* après chaque passage, **aucune personne extérieure** à l'aéroclub ne doit pouvoir pénétrer sans présence effective d'un membre l'accompagnat à l'intérieur.

Pour des raisons de SURETE :

- les locaux du Club sont des zones à accès restreints et contrôlés
- le tarmac est une zone à accès interdit, sauf au personnel navigant et pour des raisons de service

Les autres personnes doivent être accompagnées en permanence.

L'utilisation des locaux du Club pour l'organisation d'évènements ouverts à tous est FORMELLEMENT interdite.

Toute infraction à cette règle sera sanctionnée par une exclusion immédiate et par le dépôt d'une plainte auprès de la Gendarmerie des Transports Aériens

5.2 ACCES AUX CLES DES AVIONS :

Pour retirer une clé avion de l'armoire à clés en vue d'effectuer un vol, le pilote doit saisir sur le poste informatique *(Boite à clés)* son identifiant et son mot de passe.
Après vérification des informations *(validité de sa licence, qualifications, visite médicale, contrôle de l'expérience récente (Vol dans les 60 jours), etc)*, si tous les paramètres sont contrôlés, validés et sans anomalie, le système autorisera la prise de la clé .

5.3 FERMETURE DES PORTES DU HANGAR

Les portes du hangar doivent être fermées impérativement après le dernier vol de la journée.

Attention : Vérifier sur le site de réservation du club »Aérogest-Résa » qu'il n'y a pas un avion en vol.
(Attention aux vols de nuit)

5.4 UTILISATION DE LA PISTE 30 L

Application stricte des consignes de décollage figurants sur la carte VAC de LFMT *(carte AD2LLFMT ATT01 trajectoire après décollage),* pour éviter les réclamations des riverains et par conséquence les enquêtes émises par la DGAC

5.5 UTILISATION DE LA PISTE SECONDAIRE 12 R

5.5.1 Approche en 12 R

L'attention des pilotes est attirée sur le risque de confusion avec la 12 L**.**

Ce problème évoqué à plusieurs reprises avec le SNA (Services de la Navigation Aérienne) a conduit à l'interdiction de cette approche aux avions « non basés ».

5.5.2 Atterrissage en 12 R

L'attention des pilotes est attirée sur la **dangerosité** de la piste 12 R**.**

L**e vent de sud-ouest** est un ennemi bien réel du fait des turbulences provoquées par la salle Arena.

En cas de vent de travers **(secteur 190° à 220°)** et **>= à 15 kt** l'utilisation de la piste 12 R est interdite:

- aux pilotes à expérience réduite *(stagiaires en vol solo, brevet de base, pilotes en manque d'expérience récente)*
- fortement déconseillée aux autres pilotes.

Tout le monde est incité à utiliser la 12 L ou à demander l'utilisation de la 30 L si le vent est strictement plein travers.

5.5.3 Atterrissage en 12 R Sortie à la bretelle « Québec »

La présence de la bretelle Québec conduit les pilotes à vouloir se poser court pour rejoindre le parking « club » au plus vite. Cette manœuvre est accidentogène et source d'usure prématurée des freins, des pneus et des trains d'atterrissage

Après un atterrissage en 12 R, la sortie à la **bretelle "Q" doit rester exceptionnelle** et réservé à des situations très favorables, *(vent strictement de face et supérieur à 15 kts).*

En cas de doute sur la difficulté et de la qualité de son approche *(vitesse, plan de descente, vitesse et direction du vent, turbulences en courte finale, déstabilisation, etc)***, il incombe au Pilote d'envisager une remise de gaz et de demander au Contrôle un report sur la 12 G (piste principale).**

Dans tous les cas, quelle que soit la piste, il est impératif de respecter les limitations de vent de travers figurant sur les Manuels de Vol :

- 22 Kt pour les DR 400
- 15 Kt pour le C172

Page intentionnellement laissée blanche

6 ANNEXES

6.1 COMITE DIRECTEUR

Pour la période allant de l'Assemblée Générale 2015 à l'Assemblée Générale 2016, la composition du Comité Directeur de l'Aéroclub de Montpellier est la suivante :

Marc CHABASSIER	*Président*
Cyrille CHARPENTIER	
Pierre HAUBOIS	
Jelena KNEZOVIC	
Gil PERRI	
René PRADES	*Trésorier*
Pierre SARTRE	*Vice-Président*
Jean Marie SUQUET	*Secrétaire Général*
Jacques TOUTAIN	

6.2 RESPONSABLES DE L'ORGANISME DECLARE

Les Responsables OD nommés par le Président, pour 1 an *(période d'AG 2015 à AG 2016)* sont :

• Dirigeant Responsable	Marc CHABASSIER
• Responsable SGS	Philippe SERGENT
• Responsable du Contrôle de la conformité règlementaire	Philippe SERGENT
• Head of Training- *(Responsable Pédagogique)*	Pascal RIDAO
• Responsable de l'Exploitation *(Matériel)*	Jacques TOUTAIN
• Responsable de l'Exploitation *(Administrative)*	Jean Marie SUQUET

6.3 LA FLOTTE

La flotte de l'Aéroclub de Montpellier est composé de :

FLOTTE DE L'AEROCLUB DE MONTPELLIER					
Marque	**Modele**	**Immatriculation**	**Puissance**	**Nb Places**	**Ecole**
Robin	125	F BVCY	125	2 + 2	OUI
Robin	120	F GCIJ	120	2 + 2	OUI
Robin	120	F GMKI	120	2 + 2	OUI
Robin	160	F GOZZ	160	4	NON
Cessna	172	F HAFP	180	4	NON
~~*Cessna*~~	~~*182*~~	~~*F GLHB*~~	~~*230*~~	~~*4*~~	NON

Le Cessna 182 SMA F GLHB est arrêté et stocké depuis le 27 Aout 2012, suite à un grave incident mécanique.
En attente de décision de justice

DERNIERE PAGE

FIN DU MANUEL D'EXPLOITATION