



# MANUEL ATO CNVV

**Partie II : Manuel d'exploitation**

***Centre National de Vol à Voile  
Aérodrome  
04600 SAINT AUBAN***



<b>Centre National de Vol à Voile SAINT AUBAN</b> FR.ATO.0211	<b>Manuel ATO</b>	Page : II. 1
	Partie II : MANUEL D'EXPLOITATION	<b>Edition 1</b>
	A:Organisation	<b>Amendement 0</b>
		Date : 01/01/2015

## Partie II : MANUEL D'EXPLOITATION

### A: Organisation

#### 1) Structure de l'ATO

L'association est une structure associative, dont les statuts (dernière version) ont été déposés à la sous-préfecture de FORCALQUIER le **11 mars 1999**. Déclaration sous N° **0044003352**

Ces statuts sont annexés au présent manuel, ainsi que le règlement intérieur.

L'ATO fait donc partie intégrante du Centre National de Vol à Voile, et est administré par les dirigeants du Centre. Les responsabilités sont précisées au chapitre 3.

#### 2) Activités de l'ATO

Les activités de l'ATO CNVV sont :

- La formation des instructeurs FI(s)
- La formation des examinateurs FE(s)
- La formation des formateurs d'instructeurs FI-FI(s)
- La formation des examinateurs de formateurs d'instructeurs FIE(s)

#### 3) Responsabilités - Dirigeants

##### 3-1. Dirigeants de l'ATO

Les personnes de l'équipe dirigeante, responsables de la partie ATO sont :

- Le Directeur du CNVV qui est le Dirigeant Responsable (DR)
- Le Responsable Pédagogique (RPF)
- Le Responsable Pédagogique Délégué (RPF délégué)
- Le Responsable du Système de Gestion de la Sécurité (RSGS)
- Le Responsable de la Surveillance de Conformité (RSC)

Les noms des responsables de l'ATO sont précisés en annexes IX.

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

- **Le Directeur du CNVV - Dirigeant Responsable** est chargé de veiller au maintien en conformité de la structure ATO et de mettre en place les moyens nécessaires.
- **Le Responsable Pédagogique (RPF)**, est chargé de la mise en œuvre des formations de l'ATO-CNVV et de sa supervision. Il avertira le Dirigeant Responsable en cas de difficulté identifiée ou pressentie. Il est également responsable de la rédaction des amendements nécessaires au maintien de la conformité qu'il présentera pour avis au DR en vue de leur transmission à l'autorité dans son domaine d'action. Il est le représentant du DR auprès de la DGAC pour toutes les questions liées à la formation théorique et pratique de son domaine d'action.
- **Le Responsable Pédagogique délégué (RPF délégué)**, est délégué en absence de RPF et Il avertira le Dirigeant Responsable en cas de difficulté identifiée ou pressentie.  
Dans le cadre du programme de formation, en absence du RPF il y a transfert au Responsable Pédagogique délégué des tâches suivantes :
  - La vérification de l'exécution du programme
  - Le suivi et le contrôle des stagiaires ;
  - La signature de l'attestation de formation.
- **Le Responsable SGS** est chargé d'animer le SGS auprès des membres de l'association et de mettre en œuvre les actions de prévention/sécurité conformément au manuel SGS.
- **Le Responsable de la Surveillance de la Conformité** est chargé de s'assurer de la bonne application des dispositions recensées dans les manuels au sein de l'ATO. Il est également chargé de l'exploitation de la veille réglementaire et de sa déclinaison dans les manuels de l'ATO.

<b>Centre National de Vol à Voile SAINT AUBAN</b> FR.ATO.0211	<b>Manuel ATO</b>	Page : II. 2
	Partie II :MANUEL D'EXPLOITATION	<b>Edition 1</b>
	A:Organisation	<b>Amendement 0</b>
		Date : 01/01/2015

#### 4) **Discipline**

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

Les obligations des membres sont définies dans le Règlement Intérieur du centre, annexé au présent manuel, et qui précise notamment que le CNVV est une association de bénévoles. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux, et de ménager les équipements mis à sa disposition. Toutes les procédures y sont détaillées.

##### 4-2. **Traitement des écarts au Règlement Intérieur**

Les écarts liés aux règlements intérieurs sont traités dans le cadre d'une commission de discipline statutaire interne au CNVV.

Les formateurs, formant en région, sont tenus de respecter les consignes du manuel ATO-CNVV.

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

Les contrôles de l'exploitation, et de sa conformité aux règles liées à l'ATO sont organisés au sein de l'association. Ils seront réalisés par le Responsable de la Surveillance de Conformité au moins annuellement, en référence aux éléments présentés dans les manuels et aux dispositions réglementaires.

La veille réglementaire sera assurée via le logiciel de gestion de l'ATO FFVV (GESASSO).

Le RSC transmettra les éléments aux dirigeants de l'ATO afin qu'ils prennent en compte les éléments réglementaires pertinents.

Afin de connaître le niveau de prévention de l'ATO, le Responsable de la Surveillance de Conformité utilisera l'outil «Véli-Diagnostic» développé par la FFVV.

Ces contrôles pourront être réalisés préalablement à un audit de l'ATO conduit par l'Autorité, pour la partie SGS en utilisant la grille présentée dans le manuel SGS.

#### 6) **Préparation du programme des vols**

##### 6-1. **Planification**

- La planification de la venue des stagiaires s'effectue suite à une candidature pour suivre le stage et après validation par le RPF ou son délégataire
- A chaque journée de vol, un briefing matinal permet de répartir les machines attribuées aux pilotes, stagiaires et instructeurs.

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

La maintenance des aéronefs du CNVV ainsi que leur suivi de navigabilité est assuré, hors environnement contrôlé, par un mécanicien détenteur de la licence LNMA, et ou d'une licence PART-66, sous la responsabilité du DR. Le renouvellement des CEN est assuré annuellement par le GNAV

Les aéronefs utilisés dans les satellites en région devront être entretenus en cadre agréé ou hors environnement contrôlé, conformément à la réglementation en vigueur.

Toutefois, tout pilote qui souhaitera utiliser un aéronef pour lequel apparaîtraient une ou plusieurs annotations sur le carnet de route, pourra choisir de l'utiliser dans la mesure où l'aéronef reste conforme aux dispositions réglementaires relatives aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

<b>Centre National de Vol à Voile SAINT AUBAN</b> FR.ATO.0211	<b>Manuel ATO</b>	Page : II. 3
	Partie II : MANUEL D'EXPLOITATION	<b>Edition 1</b>
	A:Organisation	<b>Amendement 0</b>
		Date : 01/01/2015

## 7) Autorité – Tâches et responsabilités 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 le présent manuel. Ils sont responsables des décisions relatives à cette exécution ainsi que du chargement et du centrage de l'appareil.

Dans le cadre des vols d'instruction, ou de test en vol, l'instructeur, FI ou FI-FI, l'examineur, FE ou FIE, sera le Commandant de bord de l'appareil.

## 8) Emport de passagers

### 8-1. Vols locaux à titre onéreux

Ces vols ne font pas partie de l'ATO-CNVV.

### 8-2. Vols d'instruction

Pour tout vol d'instruction notamment en remorquage, seuls les salariés, ou les membres, du CNVV ayant une fonction à bord pourront être emmenés en vol conformément à la réglementation en vigueur.

## 9) Documents aéronefs

### 9-1. Introduction

Les documents relatifs à chaque aéronef, et nécessaires pour le vol sont regroupés dans le carnet de route spécifique à chaque aéronef.

Il incombe au Commandant de bord d'en vérifier la tenue à jour avant tout vol.

#### Pour le planeur :

Carnet de route (où les indications horaires sont portées) contient dans une pochette en fin du carnet :

- ✓ Le certificat d'immatriculation
- ✓ Le certificat de navigabilité
- ✓ Le certificat d'examen de navigabilité
- ✓ Le document de limitation de nuisance (si concerné)
- ✓ La licence de station d'aéronef et son annexe
- ✓ L'attestation d'assurance
- ✓ La fiche de pesée

Le manuel de vol, pour les planeurs, réglementairement, n'est pas tenu d'être à bord.

#### Pour l'avion remorqueur ou le TMG :

Carnet de route (où les indications horaires sont portées) contient dans une pochette en fin du carnet :

- ✓ Le certificat d'immatriculation
- ✓ Le certificat de navigabilité
- ✓ Le certificat d'examen de navigabilité
- ✓ Le document de limitation de nuisance (selon le cas)
- ✓ La licence de station d'aéronef et son annexe
- ✓ L'attestation d'assurance
- ✓ La fiche de pesée

Le manuel de vol reste à demeure dans chaque avion et TMG.

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

La mise à jour des documents est réalisée par le Responsable Technique du CNVV, pour ce qui concerne la maintenance, et par une personne désignée par le Dirigeant Responsable pour la partie administrative.

Dans les satellites en région, c'est l'association responsable du matériel qui réalise ces opérations.

<b>Centre National de Vol à Voile SAINT AUBAN</b> FR.ATO.0211	<b>Manuel ATO</b>	Page : II. 4
	Partie II :MANUEL D'EXPLOITATION	<b>Edition 1</b>
	A:Organisation	<b>Amendement 0</b>
		Date : 01/01/2015

## **10) Archivage des documents**

### **10-1. Dossiers de formation**

Un dossier de formation sera constitué pour chaque stagiaire présenté sous forme numérique. Son contenu est défini dans le Manuel de Formation. Le livret de progression qui fait partie du dossier de formation sera complété par l'instructeur après chaque séance d'instruction.

Les dossiers de formation des élèves seront archivés pendant trois ans sur le serveur GESASSO, à l'issue de leur formation.

### **10-2. Dossiers pilotes**

Les dossiers des pilotes formés n'entrent pas dans le cadre de l'activité d'un ATO. Cependant, ils pourront bénéficier du suivi des expériences récentes par le logiciel GESASSO.

L'existence de ce dossier ne dispense pas le pilote de s'assurer de la validité des documents requis avant chaque vol.

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

Les licences et qualifications des pilotes sont enregistrées lors de l'inscription en formation. Les pilotes sont tenus d'actualiser leurs fiches en cas d'obtention de licences ou qualifications supplémentaires en rapport avec l'activité de l'association.

## **12) Echéances médicales et qualifications**

Les pilotes sont responsables du respect des échéances de leurs qualifications, de leur(s) expérience(s) récente(s) et de leur aptitude médicale. Toutefois, afin de palier un oubli éventuel, et sans se substituer aux pilotes, l'ATO :

- demande aux pilotes de confirmer, lors de chaque réinscription, la validité des données utilisées par le logiciel.
- paramètre le logiciel de gestion afin de prévenir tout dépassement d'échéance.

## **13) Limitation des temps de vol et périodes d'activité des FI**

### **13-1. Programme de vols**

Voir Chapitre 6.1 « Planification »

### **13-2. FI salariés**

L'activité des FI salariés doit être conforme au Code de l'Aviation Civile ainsi qu'au Code du Travail applicable à la catégorie de personnels employés.

### **13-3- Repos périodique des FI**

Il est prévu de ne pas voler plus de 6 jours consécutifs. Cependant, un instructeur ne doit pas entreprendre un vol s'il ne se sent pas en état physique et/ou mental pour le réaliser.

## **14) Limitation temps de vol et période d'activité des stagiaires**

Il est prévu pour les stagiaires de ne pas voler plus de 6 jours consécutifs. Pour des raisons pédagogiques, les FI pourront définir les limites à ne pas dépasser (nombre de vols dans la journée, durée des vols et de cours au sol,...), en fonction de l'état de fatigue du stagiaire, et d'éléments extérieurs tels que, par exemple, la température, la météo,...

## **15) Carnets de vol des pilotes**

Chaque pilote dispose d'un carnet de vol qui doit être conforme aux exigences réglementaires.

Les pilotes sont responsables de la tenue à jour de leurs carnets de vol.

Les vols avec instructeurs seront notés dans la colonne « double commande »

Les instructeurs viseront les carnets pour chacun de ces vols, en portant les mentions éventuellement requises, telles que délivrance d'autorisations ou de qualifications.

<b>Centre National de Vol à Voile SAINT AUBAN</b> FR.ATO.0211	<b>Manuel ATO</b>		Page : II. 5
			<b>Edition 1</b>
	Partie II :MANUEL D'EXPLOITATION		<b>Amendement 0</b>
	A:Organisation		Date : 01/01/2015

### **16) Planning des vols**

L'affectation des planeurs se fera lors du briefing journalier.

Les vols en vue de la délivrance d'une licence, qualification ou autorisation sont prioritaires, et pourraient conduire au déplacement des autres vols.

### **17) Sécurité des vols**

La partie Sécurité des vols est traitée dans la partie III, le Manuel SGS.

Centre National de Vol à Voile <b>SAINT AUBAN</b> FR.ATO.0211	<b>Manuel ATO</b>	Page : II. 6
	Partie II : MANUEL D'EXPLOITATION	<b>Edition 1</b>
	B: Technique d'utilisation	<b>Amendement 0</b>
		Date : 01/01/2015

## B: Technique d'utilisation

### 1) Description de la flotte

La liste de tous les aéronefs figure en annexe VIII. Une mise à jour sera effectuée en cas de modification de la flotte de l'ATO-CNVV.

Tous les aéronefs utilisés dans le cadre de l'ATO pour les formations et qualifications, seront principalement les aéronefs biplaces équipés d'un FLARM.

Les planeurs utilisés pour l'enseignement de l'autorotation devront être autorisés à maintenir la vrille

### 2) Manuels d'utilisation des aéronefs

L'ATO n'a pas édité de manuel d'utilisation pour les planeurs, les TMG ainsi que les avions. Les manuels de vol seront utilisés dans le cadre des formations dispensées.

#### 2-1- Check-list : CRIS, VERDO, TVBCR

##### Avion remorqueur et / ou TMG :

Chaque avion / TMG est muni d'une check-list incluant des procédures normales, d'urgence et secours. Les check-lists urgence et secours à utiliser sont celles du manuel de vol de chaque avion / TMG.

Planeur : (CRIS, VERDO, TVBCR....) sont à disposition des pilotes sur le site internet du centre.

**CRIS** : Check-list de préparation du planeur de la cabine et du pilote avant le décollage du planeur.

**TVBCR** : Check-list de préparation du planeur de la cabine et du pilote avant l'atterrissage du planeur à effectuer en zone de perte d'altitude ou en vent arrière.

**VERDO** : Check-list de préparation pour sélectionner un champ dans le cas d'atterrissage en campagne.

#### 2-2- Limitations

Les limitations propres à chaque aéronef sont celles définies par les constructeurs et présentées dans les manuels de vol, partie « Limitations ».

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

En outre l'ATO peut fixer d'autres limitations opérationnelles en tenant compte par exemple de la force du vent, de la visibilité, de la turbulence et de l'encombrement de l'espace aérien.

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

Les échéances relatives à la maintenance sont précisées dans l'OSRT qui consulté quotidiennement, sert de base à la planification des aéronefs par le RP ou son délégataire en s'assurant notamment de la navigabilité de l'aéronef et des divers potentiels restant.

Dans les centres satellites en région, le Formateur FI-FI(S) devra s'assurer de la navigabilité de l'aéronef et des divers potentiels restant.

Après toute opération de maintenance une Approbation Pour Remise en Service sera mentionnée sur le carnet de route par une personne dûment habilitée.

Les dispositions du 6-2 du chapitre A ORGANISATION s'appliquent.

Les pilotes seront formés à la lecture des données techniques d'aptitude au vol pendant leurs formations théorique et pratique.

<b>Centre National de Vol à Voile SAINT AUBAN</b> FR.ATO.0211	<b>Manuel ATO</b>		Page : II. 7
			<b>Edition 1</b>
	Partie II :MANUEL D'EXPLOITATION		<b>Amendement 0</b>
	B:Technique d'utilisation		Date : 01/01/2015

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

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

Sauf dans le cas d'incendie moteur à la mise en route et de panne moteur à basse hauteur, aucune procédure n'est à apprendre par cœur, pour l'avion remorqueur ou le TMG.

Les consignes générales de sécurité sont rappelées lors du briefing d'accueil et par les instructeurs lors de la formation.

### 4) Utilisation des aides de radionavigation, du FLARM, du transpondeur et du GPS

Les aides de radionavigation et autres aides doivent être utilisées au maximum par les pilotes s'ils contribuent à la sécurité des vols.

Les bonnes pratiques sont enseignées par les instructeurs lors de la formation, ou lors de la prise en mains spécifique de chaque appareil.

### 5) Tolérances techniques

Pour les besoins de formations de l'ATO-CNVV, les planeurs, planeurs motorisés et TMG, biplaces seront dotés au minimum :

- d'anémomètres
- d'altimètres
- de variomètres
- de compas
- d'indicateurs de dérapage (bille et ou fil de laine)
- de couronne Mc CREADY ou calculateur avec une fonction Mc CREADY
- d'une radio VHF
- d'un FLARM

Centre National de Vol à Voile <b>SAINT AUBAN</b> FR.ATO.0211	<b>Manuel ATO</b>	Page : II. 8
		<b>Edition 1</b>
	Partie II :MANUEL D'EXPLOITATION	<b>Amendement 0</b>
	C:Navigation	Date : 01/01/2015

## C: Navigation

### 1) Performance

Selon les moyens de lancement utilisés, remorquage, treuil, autonome, l'association applique les procédures figurant dans ses consignes de vols. A défaut seront applicables les manuels suivant :

- Manuel treuil ;
- Manuel Remorquage ;
- Manuel de Remorquage par ULM ;
- Guides de l'instructeur ITP et ITV ;
- Mémento de l'instructeur.

#### 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.

#### 1-2- Décollage

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

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.

#### 1-3- Vol local et vol sur la campagne

Le vol local et vol sur la campagne seront réalisés conformément aux dispositions définies dans les consignes du CNVV, à défaut seront applicables les manuels suivants :

- Manuel Remorquage ;
- Manuel de Remorquage par ULM ;
- Guides de l'instructeur ITP et ITV ;
- Mémento de l'instructeur ;
- Manuel du Vol sur la campagne (édition FFVV).

#### 1-4- Descente et atterrissage

La descente et l'atterrissage seront réalisés conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol et aux règles de circulation d'aérodrome applicables.

### 2) Planification du vol

#### 2-1- Détermination de la distance potentielle du jour

Pour le planeur pur, le CDB prévoira un vol en fonction des conditions du jour.

Pour les aéronefs à moteur (planeur autonome, TMG, avion remorqueur), il incombe au pilote de définir la quantité de carburant nécessaire au vol, compte tenu des valeurs définies dans le manuel de vol, des exigences réglementaires et des conditions météorologiques prévues.

#### 2-2- Règles de survol

Les pilotes devront respecter les règles de survol définies réglementairement (SERA).

*Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, aucun vol VFR n'est effectué :*

- a) *au-dessus des zones à forte densité des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef ;*
- b) *ailleurs qu'aux endroits spécifiés en a), à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ; toutefois :*

*Les planeurs effectuant des vols de pente ainsi que les ballons peuvent faire exception à cette règle sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.*

<b>Centre National de Vol à Voile SAINT AUBAN</b> FR.ATO.0211	<b>Manuel ATO</b>		Page : II. 9
			<b>Edition 1</b>
	Partie II :MANUEL D'EXPLOITATION		<b>Amendement 0</b>
	C:Navigation		Date : 01/01/2015

### 3) Masses et centrage

Le respect du domaine de vol est primordial, et notamment le respect des masses admissibles et du centrage de l'aéronef. 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.

Les pilotes seront formés à la réalisation et l'utilisation d'un devis de masse et centrage lors de leurs formations théorique et pratique.

L'utilisation, du logiciel Pesée Planeur de l'OSRT accessible avec le code de visualisation de l'association, ou d'un tableur, est acceptable afin de calculer le centrage.

### 4) Minima météorologiques opérationnels pour les formateurs

Les minima retenus par le centre sont les minima réglementaires. Toutefois, les formateurs veilleront à ce que les conditions de visibilité, de turbulence, de vent et d'encombrement de l'espace aérien soient compatibles avec la leçon prévue.

### 5) Minima météorologiques pour les stagiaires

Les formateurs devront développer la notion de marges en fonction des conditions météorologiques pour les stagiaires.

Les formateurs veilleront aussi à ce que les stagiaires prennent en compte l'évolution des conditions météorologiques pour décider de la faisabilité d'un vol. Ils sensibiliseront également leurs stagiaires aux risques liés aux conditions de vent traversier.

### 6) Aérodrômes utilisés pour la formation

Lors de la formation, les formateurs veilleront à utiliser, d'autres aérodrômes existant dans la région ou sur le territoire national pour le bien de la formation, (aérodrome contrôlé ou non, vélisurface, piste ULM...) tout en respectant la législation en vigueur.

Centre National de Vol à Voile <b>SAINT AUBAN</b> FR.ATO.0211	<b>Manuel ATO</b>	Page : Il. 10
		<b>Edition 1</b>
	Partie II :MANUEL D'EXPLOITATION	<b>Amendement 0</b>
	D:FORMATION	Date : 01/01/2015

## D: FORMATION

### 1) Intégration des nouveaux formateurs : FI-FI(s)

Lors de l'intégration d'un formateur, le RPF ou bien son délégué donne un avis sur le profil aéronautique du candidat.

L'intégration du candidat au sein de l'ATO CNVV est réalisée :

- dans le cas d'un candidat actant au centre de Saint Auban, par le RPF ou bien son délégué,
- dans le cas d'un candidat actant dans un des centres satellites, par le RPF ou bien un S-FIE désigné.

Un dossier, ouvert pour le formateur sur le logiciel de suivi de l'ATO, comprend :

- la licence ;
- le certificat médical en cours de validité ;
- les qualifications et autorisations nécessaires attestant que l'instructeur est apte à piloter les aéronefs sur lesquels la formation est dispensée.

### 2) Standardisation et utilisation des FI-FI(s)

Les FI-FI(s) sont portés sur la liste des instructeurs de l'ATO CNVV s'ils remplissent les conditions suivantes :

- 1: Avoir formé un candidat dans la période de validité de FI(s) (FI, FE, RSFI ou renouvellement d'une qualification d'instructeur) ;
- 2: Avoir suivi deux séminaires de Formateur de Formateur dans la période de validité de leur FI(s) ;

Si le candidat ne remplit pas la condition (1) ou (2), il doit suivre un stage de remise à niveau de deux jours.

Si le candidat ne remplit pas la condition (1) et (2), il doit suivre un stage de remise à niveau de cinq jours.

### 3) Contrôle des compétences

Les contrôles de compétences sont ceux prévus par la réglementation. Ils sont réalisés par les examinateurs de l'ATO ou effectués par l'Autorité dans le cadre des missions de surveillance. Les comptes rendus sont archivés par l'organisme via GESASSO.

### 4) Evaluation continue des formateurs de l'ATO

Le RPF ou son délégué assistera à quelques actes pédagogiques (formations théoriques, briefings avant vol, débriefing, ....).

### 5) Centres satellites en Région

#### Centre de formation:

Les formations dispensées par l'ATO- CNVV s'effectuent également en région dans des centres satellites.

Les formations en région sont placées localement sous la responsabilité d'un examinateur d'instructeur : FIE(s) désigné par le RPF ou son délégué.

La liste des centres satellites est susceptible d'évoluer en cours d'année en fonction des besoins de formation et de la disponibilité des examinateurs d'instructeur en charge de ces centres (cf. liste en annexe III).

Une formation peut se dérouler sur plusieurs centres de l'ATO en fonction des besoins et des moyens de lancement disponibles et disposant des moyens pédagogiques afférent à la formation dispensée.

### 6) Surveillance interne de l'ATO CNVV :

Ces centres de formations font l'objet :

- d'un audit de surveillance conduit par le Responsable de la Surveillance de Conformité ;
- et d'évaluations de la qualité des formations dispensées réalisées par le RPF ou son délégué.

<b>Centre National de Vol à Voile SAINT AUBAN</b> FR.ATO.0211	<b>Manuel ATO</b>		Page : Il. 11
			<b>Edition 1</b>
	Partie II :MANUEL D'EXPLOITATION		<b>Amendement 0</b>
	D:FORMATION		Date : 01/01/2015

### **7) Surveillance par l'Autorité**

L'Autorité programme régulièrement des actions de surveillance selon une fréquence basée sur les risques et un cycle de surveillance déterminé.

Ces actes sont sous la forme suivante :

- audit des centres de l'ATO CNVV
- normes d'instruction (participation à des actes pédagogiques : cours théoriques, simulateur, ou bien vols, examens)
- réunions entre la DSAC, les représentants de l'ATO CNVV et de la FFVV.

A tout moment l'approbation d'un centre satellite peut être suspendue voire supprimée, si une anomalie ou un dysfonctionnement est constaté, ou s'il s'avérait qu'il n'y ait plus les moyens techniques ou pédagogiques nécessaires à la formation.