



MANUEL D'EXPLOITATION

Edition 1

Amendement 1

Date : 20/10/14

MANUEL EXPLOITATION



Aéro-club Louis Rouland

Aérodrome de Berre la Fare

Siège social :

**Comité Etablissement
AIRBUS HELICOPTERS**

BP 13

13725 Marignane CEDEX



	MANUEL D'EXPLOITATION	Edition 1
		Amendement 1
		Date : 20/10/14

[illegible]

En cas de mise à jour, les pages concernées sont amendées et répertoriées dans ce tableau.

Les pages non concernées restent à l'amendement précédent.

Lors d'une nouvelle édition, toutes les pages sont concernées et les numéros d'amendements redémarrent à 0.



MANUEL D'EXPLOITATION

Edition 1

Amendement 0

Date : 20/08/14

VALIDATION

VALIDATION DU COMITE DIRECTEUR

L'édition n° 1 /Amd 0 du 20/08/2014 du Manuel d'Exploitation de l'aéroclub Louis Rouland a été validée et adoptée par le Comité Directeur lors de la session du 27/08/14.

C. SKORLIC
Vice Président
Responsable
Sécurité des Vols

H. TINLOT
Présidente



SOMMAIRE

A	GENERALITES	8
1.	Description et contrôle du manuel	8
1.1	Introduction	8
1.2	Système d'amendement et de révision	8
2	Organisation	9
2.1	Structure de l'Aéroclub	9
2.1.1	Section « vol à plat »	9
2.1.2	Section « voltige »	9
2.1.3	Section « ULM »	10
2.2	Structure de l'organisme déclaré de formation	10
2.3	Activité de l'organisme déclaré de formation	10
3	Responsabilités- Dirigeants	11
3.1	Dirigeants	11
3.2	Responsabilité et tâches de l'encadrement	11
3.2.1	Président (Dirigeant Responsable)	11
3.2.2	Vice-président, responsable de la sécurité des vols	11
3.2.3	Correspondant Prévention / Sécurité (SGS)	11
3.2.4	Responsable pédagogique (Head of Training)	11
3.2.5	Responsables de sections	12
3.2.6	Chefs pilote de sections	12
3.2.7	Instructeurs	12
4	Discipline	12
4.1	Obligations des membres	12
4.2	Traitement des écarts	13
5	Contrôle et supervision de l'exploitation	13
5.1	Conformité administrative réglementaire	13
5.2	Supervision exploitation	13
6	Préparation du programme des vols	14
6.1	Planification	14
6.1.1	Réservation des appareils	14
6.1.2	Conditions pour piloter les avions du club	15
6.1.3	Conditions d'expérience minimum	16
6.1.4	Registre des vols	17
6.2	Visites de maintenance et anomalies techniques	19
6.2.1	Maintenance avions	19
6.2.2	Anomalies techniques	19
7	Autorité, tâches et responsabilités du CDB	20
7.1	Responsabilité du commandant de bord	20
7.2	Autorité du commandant de bord	21

	MANUEL D'EXPLOITATION	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

7.3	Responsabilité de l'instructeur	21
7.4	Responsabilité du stagiaire	21
8	Emport de passagers	22
8.1	Définitions.....	22
8.1.1	Passager	22
8.1.2	Transport de passagers	22
8.2	Vols locaux à titre onéreux	22
8.2.1	Baptême de l'air	22
8.2.2	Vol d'initiation.....	22
9	Documentation Avion	23
9.1	Définition.....	23
9.2	Organisation de la mise à jour	23
9.3	Utilisation des documents	24
10	Archivage des documents	25
10.1	Dossier de formation	25
10.2	Dossiers pilotes.....	25
11	Enregistrement des licences et qualifications des pilotes	25
12	Echéances médicales et qualification	25
13	Limitation de temps de vol et périodes d'activité	26
13.1	Programme des vols	26
13.2	FI salariés	26
13.3	Repos périodique des FI	26
14	Limitations temps de vol et périodes d'activité des stagiaires	26
14.1	Temps de vol	26
14.2	Repos périodique des stagiaires	26
15	Carnet de vol des pilotes.....	26
16	Planning des vols.....	26
17	Sécurité des vols.....	27
17.1	Généralités	27
17.2	Organisation	27
18	Incidents et accidents	27
18.1	Définitions	27
18.2	Procédure générale en cas d'accident ou d'incident	28
18.3	Procédure générale en cas d'incident mineur ou d'anomalie	28



B	TECHNIQUES D'UTILISATION	29
1	Description des avions	29
2	Manuels d'utilisation des avions	29
2.1	Check-list	29
2.2	Limitations	30
2.2.1	<i>Restriction sur l'exploitation des avions</i>	30
2.2.2	<i>Limitations particulières pour la pratique de la voltige</i>	30
2.3	Maintenance et carnet de route	30
3	Procédures d'urgence et de secours	31
4	Utilisation des aides à la radionavigation	31
5	Tolérances techniques	31
6	Consignes techniques particulières d'exploitation	31
6.1	Prise en compte et restitution des appareils	31
6.2	Manipulation des appareils au sol et remisage	32
6.3	Consignes particulières d'utilisation de l'aérodrome de Berre la Fare	33
6.4	Consignes particulières d'utilisation de l'aérodrome d'Eyguières	36
6.5	Avitaillement	36
6.6	Nettoyage des appareils	37
6.7	Les voyages	37
6.8	Les vols techniques	38
6.9	Les vols en patrouille	39
6.10	Les vols de nuit	39
6.11	Pratique de la voltige	39
C	NAVIGATION	40
1	Performances en route	40
1.1	Réglementation	40
1.2	Décollage	40
1.3	Croisières	41
1.4	Descente et atterrissage	41
2	Planification du vol	41
2.1	Emport de carburant	41
2.2	Altitude de sécurité	42
2.3	Equipement de navigation	42
2.4	Equipement de sécurité	42
3	Masse et centrage	43
4	Minima météorologique pour les FI	43
5	Minima météorologique pour les stagiaires (vol solo)	43
6	Aérodromes utilisés pour la formation - Zone de travail	44



D	FORMATION	45
1	Recrutement, évaluation et suivi des instructeurs	45
2	Entrainement initial des FI	45
3	Entrainement périodique des FI maintien des compétences	45
4	Standardisation de la formation des FI	46
5	Maintien des compétences des pilotes	46
6	Contrôle des compétences	46
7	Evaluation continue du personnel de l'organisme déclaré	47

ANNEXES

	ANNEXE 1	
Liste nominative des responsables opérationnels		48
	ANNEXE 2	
Liste des instructeurs		49
	ANNEXE 3	
Déclaration de connaissance de la langue Anglaise		50
	ANNEXE 4	
Liste d'équipement minimal		52
	ANNEXE 5	
Caractéristiques avions		53
	ANNEXE 6	
Carte LFNR		54
	ANNEXE 7	
Carte LFNE		55
	ANNEXE 8	
Convention de l'Instructeur		56
	ANNEXE 9	
Liste des numéros de téléphones importants		57



A GENERALITES

1. Description et contrôle du manuel

1.1 Introduction

L'Aéroclub Louis Rouland (ACLR) est l'aéroclub du comité d'établissement d'AIRBUS HELICOPTERS Marignane, basé sur les aérodromes de Berre la Fare (LFNR) et de Salon Eyguières (LFNE), dont le siège social est :

Comité Etablissement
AIRBUS HELICOPTERS
BP 13
13725 Marignane CEDEX

Ce présent Manuel d'Exploitation, associé aux statuts ainsi qu'au règlement intérieur, encadre l'intégralité des opérations aériennes de l'aéroclub Louis Rouland.

1.2 Système d'amendement et de révision

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

- les amendements majeurs,
- les amendements mineurs.

Amendements majeurs:

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

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

Les projets d'amendements sont rédigés conjointement par le Responsable de la Sécurité des Vols, le Responsable Pédagogique et le correspondant Prévention Sécurité. Il sont validés par le Comité Directeur.

Amendements mineurs :

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

Le récapitulatif du suivi des mises à jour et du classement des amendements est tracé dans le tableau en début de document.

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

Chaque membre du club sera destinataire de la dernière version informatique du manuel. Il est également disponible en ligne sur le site de l'aéroclub. Une version papier à jour est disponible dans les locaux de Berre La Fare et de Salon Eyguières.

Le vice-président, responsable Sécurité des vols, est responsable de la rédaction et de la mise à jour de ce document. Il en assure l'archivage informatique et s'assure de la diffusion des mises à jour.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

2 Organisation

2.1 Structure de l'Aéroclub

L'aéroclub Louis Rouland est une association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901. Il rassemble les activités de loisir « vol à moteur » du Comité d'Etablissement d'AIRBUS HELICOPTERS Marignane.

Il est affilié :

- à la Fédération Française Aéronautique de vol à moteur (FFA numéro d'adhésion : 21-013-10063) ;
- au Comité Régional Aéronautique PACA (CRA 21 numéro d'agrément : 146) ;
- à la Jeunesse et aux Sports, et dépend du Comité Départemental Aéronautique n° 13 (numéro d'agrément : 7585/90) ;
- à la DGAC comme organisme déclaré de formation PPL(A) et LAPL (A);
- à la Fédération Française Planeur Ultra Léger Motorisé (FFPLUM) (numéro d'agrément : 01314).

Membre de :

- l'association des utilisateurs de la plateforme aéronautique de Berre La Fare (AUABLF),
- l'association des utilisateurs de la plateforme aéronautique de Salon Eyguières (AUPASE),
- ou à tout organisme équivalent dans son évolution aux deux organismes ci-dessus.

Déclaré à :

- la sous-préfecture d'Aix en Provence sous le n° W134000367;
- la CNIL pour la base de données servant à la facturation, déclaration n° 1142723.

L'aéroclub Louis Rouland est composé de trois sections couvrant les activités suivantes:

- la pratique du « vol à plat »,
- la pratique de l'ULM,
- la pratique de la voltige.

Chaque section de l'aéroclub dispose d'un responsable et d'un chef pilote.

Le président est l'autorité légale et prend l'avis du responsable sécurité des vols, du responsable pédagogique, des chefs pilote et des responsables des sections pour ce qui dépend des opérations aériennes.

2.1.1 Section « vol à plat »

La section « vol à plat » couvre l'activité de vol de loisir à partir de l'aérodrome de Berre la Fare. Cette section intègre la formation de pilotes privés (PPL/A et LAPL/A).

2.1.2 Section « voltige»

Cette section couvre l'activité particulière de la voltige à partir de l'aérodrome de Salon Eyguières. Elle assure la formation, la pratique loisir ainsi que la pratique en compétition dans ce domaine. Elle dispose d'un protocole avec l'Aéroclub « Dassault Voltige » qui permet de mutualiser les avions de voltige pour les membres des deux aéroclubs. Ce protocole est annexé au règlement intérieur de l'aéroclub.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

2.1.3 Section « ULM »

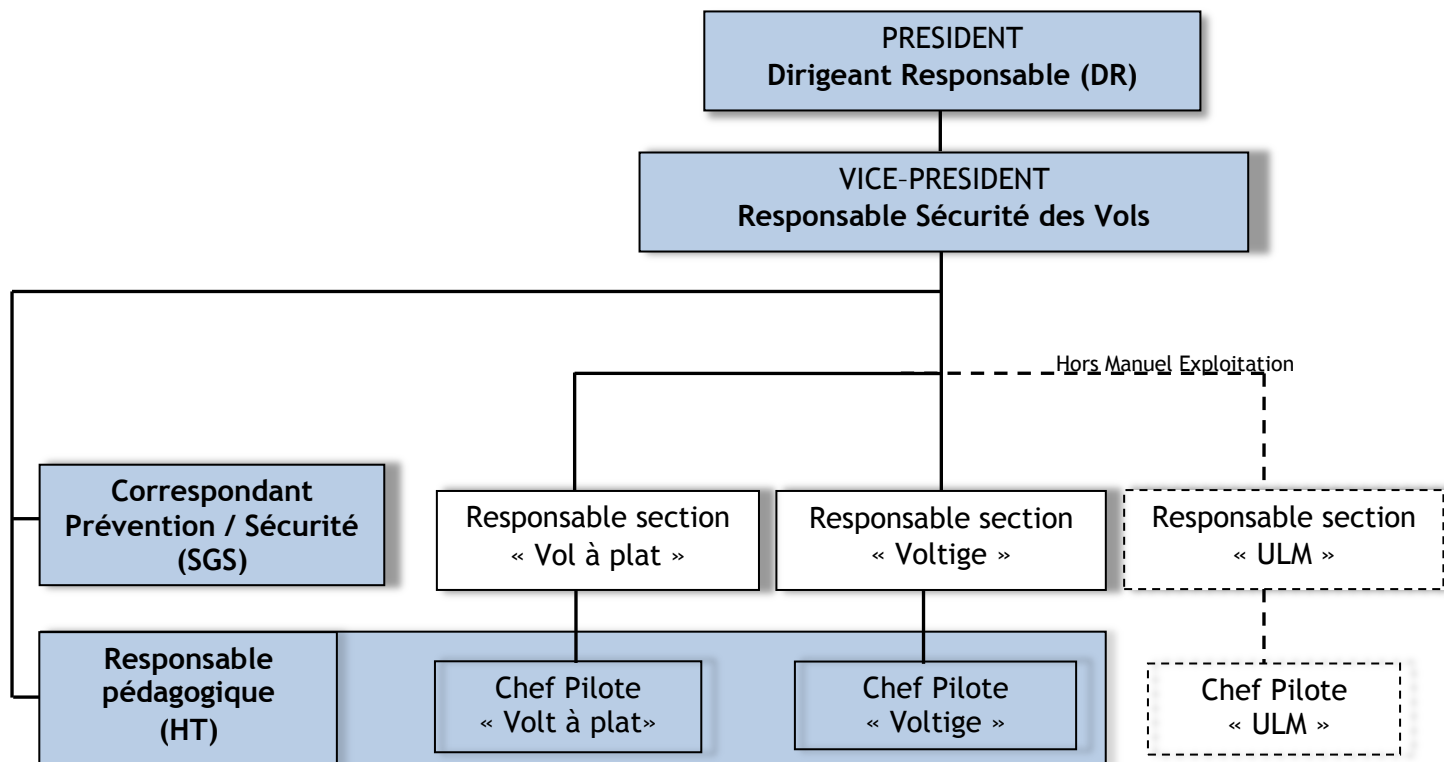
Cette section couvre l'activité particulière de l'ULM. Celle-ci est traitée au travers d'un document spécifique associé au règlement intérieur.

2.2 Structure de l'organisme déclaré de formation

Conformément à ses statuts, l'Aéroclub Louis Rouland est une association administrée par un Comité Directeur (20 membres élus maximum) intégrant un Bureau Directeur composé au minimum de:

- un président,
- un vice-président,
- un secrétaire général et un secrétaire adjoint,
- un trésorier et un trésorier adjoint,
- un représentant de chaque section d'activité.

La structure de l'organisme déclaré pour la formation s'intègre dans l'organisation opérationnelle générale de l'Aéroclub selon la présentation ci-dessous.



2.3 Activité de l'organisme déclaré de formation

L'organisme déclaré au sein de l'Aéroclub Louis Rouland a vocation à assurer :

- la formation de pilotes privés avion (PPL/A, LAPL/A et BB) ;
- la réalisation de prorogation ou de la préparation au renouvellement de ces licences et qualifications associées ;
- la formation de pilotes à l'obtention d'habilitation de variantes (pas variable, train classique) ;
- la formation des pilotes à la pratique du vol de nuit ;
- la formation de pilote à l'activité voltige.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

3 Responsabilités- Dirigeants

3.1 Dirigeants

Les dirigeants exerçant une responsabilité opérationnelle au sein de l'aéroclub et de l'organisme déclaré de formation sont :

- Le Dirigeant Responsable : Président de l'aéroclub ;
- Le vice-président, responsable de la sécurité des vols
- Le responsable du Système de Gestion de la Sécurité ;
- Le responsable Pédagogique (HT);
- Le responsable de la Conformité Réglementaire.
- Les responsables de sections
- Les chefs pilote de sections
- Les instructeurs

La liste nominative des personnes en charge de ses fonctions est présentée en ANNEXE 1

3.2 Responsabilité et tâches de l'encadrement

3.2.1 Président (Dirigeant Responsable)

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

- que les moyens financiers, humains et matériels disponibles permettent à l'aéroclub d'accomplir l'ensemble de ses missions,
- que celles-ci s'effectuent dans les normes de sécurité en vigueur.

En conséquence de quoi, il établit tout contrat nécessaire.

3.2.2 Vice-président, responsable de la sécurité des vols

Il assiste le Président et le remplace en cas d'absence.

En relation avec le responsable pédagogique, les chefs pilote des différentes sections et le responsable du système de gestion de la sécurité, il est le conseiller en sécurité des vols du président de l'aéroclub. A ce titre, il est responsable de la rédaction et de la mise à jour des documents liés à l'exploitation des aéronefs (Manuel Exploitation) et est en charge d'organiser les moyens annexes de sécurité des vols.

3.2.3 Correspondant Prévention / Sécurité (SGS)

Nommé par le comité directeur, le Correspondant Prévention / Sécurité est chargé d'animer le SGS auprès des membres de l'aéroclub et de mettre en œuvre des actions de prévention / sécurité conformément au manuel SGS.

3.2.4 Responsable pédagogique (Head of Training)

Dans le cadre de l'organisme déclaré de formation, le responsable pédagogique (HT) est nommé par le comité directeur. Il coordonne, veille et supervise la mise en œuvre de toutes les actions liées à la formation aéronautique effectuée par l'organisme déclaré.

Il est le représentant du Dirigeant Responsable auprès de la DGAC pour toutes les questions liées à la formation pratique et théorique.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

En accord avec les chefs pilotes, le responsable de la sécurité des vols et le responsable du système de gestion de la sécurité, il valide les méthodes et procédures mises en œuvre dans le cadre des activités opérationnelles et d'instruction, ainsi que les évolutions documentaires. Il assure la cohérence de l'ensemble des activités de formation :

- coordonne la conception des programmes de formation,
- présente les programmes à l'autorité compétente, si nécessaire,
- contrôle l'exécution de ces programmes, tant au niveau de l'adéquation des moyens engagés que de la conformité réglementaire,
- s'assurer que le suivi de la progression des stagiaires est conforme au manuel.

3.2.5 Responsables de sections

Nommés par le comité directeur, les responsables de sections ont, par délégation du président, la charge de l'organisation et du suivi quotidien de chaque section.

3.2.6 Chefs pilote de sections

Dans leur section respective, les chefs pilote sont responsables de la doctrine générale d'emploi des aéronefs, ainsi que de la formation sous la supervision du responsable pédagogique. A ce titre, ils se doivent de faire passer les bons messages à l'ensemble des pilotes de l'association.

Ils sont nommés par le Bureau Directeur.

3.2.7 Instructeurs

Les pilotes instructeurs s'engagent à respecter les programmes et consignes des différents documents édités par le club. Ils sont responsables des élèves qui leur sont attribués et se doivent de leur donner les moyens d'aboutir à l'obtention du titre auquel ils aspirent en respectant le programme d'instruction. Ils doivent régulièrement attester du niveau de compétence de leurs stagiaires en assurant un suivi administratif de la progression.

4 Discipline

4.1 Obligations des membres

Les obligations des membres à l'égard de l'Association sont des obligations de responsabilité et de respect des consignes éditées dans les différents manuels régissant l'aéroclub (Manuel d'Exploitation, Règlement Intérieur).

L'adhésion à l'aéroclub implique l'acceptation de s'y conformer. Il appartient à tous les membres de prendre connaissance du contenu.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

4.2 Traitement des écarts

Lorsqu'il est établi qu'un membre s'est mis volontairement en marge des règles édictées (règlement intérieur ou Manuel d'Exploitation) ou qu'il a été constaté un comportement préjudiciable à la sécurité et/ou aux biens communs de l'association; le président, le responsable de la Sécurité des Vols, le chef pilote et/ou le responsable de section, se réservent le droit de demander des explications à l'intéressé.

En conséquence de quoi, et après avoir entendu l'intéressé, le Président pourra proposer une sanction disciplinaire. Celle-ci devra faire l'objet d'une validation par le Comité Directeur et pourra aller jusqu'à la convocation du membre devant le Conseil de Discipline selon les modalités du règlement intérieur.

5 Contrôle et supervision de l'exploitation

5.1 Conformité administrative réglementaire

Le Dirigeant Responsable et le Responsable Pédagogique sont notamment destinataires de la newsletter FFA et la transféreront, selon les modifications annoncées, vers le correspondant Prévention / Sécurité et le responsable de la sécurité des vols afin qu'ils soient avisés des modifications réglementaires et qu'ils les prennent en compte.

Par ailleurs, 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.

5.2 Supervision exploitation

Pour des raisons administratives, techniques ou météorologiques dont ils sont les seuls juges, les chefs pilote, les instructeurs, le président, le vice-président responsable de la sécurité des vols, les responsables de sections, peuvent limiter ou interdire à tout membre, l'utilisation des appareils. S'ils considèrent un membre pilote insuffisamment entraîné, ils peuvent imposer à celui-ci de réaliser un vol avec un instructeur de l'aéroclub.

Ces prérogatives n'ont pas pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes. Ces derniers, conformément aux dispositions de la réglementation applicable, restent maîtres de leur décision d'entreprendre le vol.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

6 Préparation du programme des vols

6.1 Planification

6.1.1 Réservation des appareils

NOTA

Ce paragraphe ne s'applique pas aux avions de voltige

OpenFlyers

La réservation de tous les appareils s'effectue par l'intermédiaire du logiciel OpenFlyers. Les règles générales non exhaustives sont les suivantes:

- Nul ne peut réserver un appareil si son compte présente un solde inférieur à 100€
- Nul ne peut réserver un avion si sa licence et son aptitude médicale ne sont pas en état de validité ;
- La durée de la réservation comprend la préparation de l'appareil, le vol et la reconfiguration au retour du vol;
- Pour les voyages, la réservation peut couvrir jusqu'à 7 jours consécutifs. Au-delà, une demande d'accord doit être adressée auprès du Bureau Directeur;
- Le nombre de réservations est limité à trois (sauf élèves et instructeurs);
- Les réservations pour les opérations de maintenance, programmées ou non, sont prioritaires.
- Les réservations pour les sorties club sont également prioritaires.

Pour les réservations concernant les vols en double commande, le pilote doit s'entendre avec l'instructeur pour renseigner le planning dédié.

Les pilotes et/ou les instructeurs s'efforceront de réduire la durée de la réservation à une valeur cohérente avec le vol envisagé.

Les réservations sur une longue durée impliquent une utilisation minimale établie comme suit :

- Une journée en week-end : minimum 2 heures de vol ;
- Week-end complet : minimum 5 heures de vol ;
- Une journée en semaine : minimum 1 heure de vol ;
- Une semaine de 7 jours : 7 heures de vol.

Le pilote doit s'assurer de la disponibilité technique de l'appareil avant son vol. Il doit également vérifier que le potentiel restant est compatible avec la durée du vol envisagé.

En l'absence d'informations du titulaire, toute réservation non honorée est considérée comme annulée à h+20 min.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

6.1.2 Conditions pour piloter les avions du club

Pour être autorisé à piloter un appareil de l'aéroclub, le pilote doit :

- Etre membre à jour de ses cotisations (club et fédérations) ;
- Etre titulaire d'une licence de pilote reconnue par les autorités habilitées en état de validité ou être élève pilote en cours de formation et affecté à un instructeur de l'aéroclub ;
- Etre titulaire d'une aptitude médicale valide ;
- Avoir été autorisé par un instructeur de l'aéroclub à utiliser le type d'appareil (validation des droits sous Open Flyer) ;
- Pouvoir justifier des conditions d'expériences exigées au Section A, §6.1.3 ci après;
- Pour les élèves pilotes, disposer d'une autorisation écrite de l'instructeur concernant le vol solo envisagé ;
- Etre en état physique et mental ;
- Pour les mineurs, être en possession d'une autorisation parentale.

NOTA

Tout vol d'instruction ne peut être fait que par un instructeur membre du club, agréé par le CD, excepté lorsqu'un examinateur est requis.

Tout pilote breveté nouvellement inscrit doit impérativement :

- Subir un briefing particulier sur le fonctionnement de l'aéroclub et les règles éditées dans ce présent document par un responsable ou un instructeur ;
- Subir un bilan de compétences et une validation d'expérience par un instructeur.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

6.1.3 Conditions d'expérience minimum

AVIONS

Pour pouvoir réaliser un vol en tant que commandant de bord d'un appareil de l'aéroclub, le pilote doit pouvoir justifier des conditions d'expériences et d'entraînement minimum par avion reportées dans le tableau suivant.

Type d'avion en gamme croissante // Type de vol envisagé	Gamme « VOL A PLAT »						Gamme « VOLTIGE »	
	Rallye	PS28 ⁽¹⁾	DA20 ⁽¹⁾	C172	TB10		CAP 10	Extra 200
Expérience récente minimum pour entreprendre un vol seul à bord	1 vol dans les 3 derniers mois sur l'appareil ou sur un appareil supérieur en gamme « vol à plat » ET 1 vol dans les 6 derniers mois sur l'appareil						1 vol dans les 3 derniers mois (90 jours) sur l'appareil ou sur EXTRA 200	1 vol dans les 3 derniers mois (90 jours) sur l'appareil
Expérience récente minimum pour entreprendre un vol avec passagers	3 décollages et 3 atterrissages dans les 3 derniers mois (90 jours) sur le type d'appareil ou sur un type d'appareil supérieur dans la gamme concernée (SEP)							
Expérience récente minimum pour entreprendre un vol « baptême de l'air » ou « vol d'initiation » (voir NOTA)	Le pilote doit justifier de : - un total minimum de 200 heures de vol sur avion (ou d'une licence de pilote professionnel) ; - 30 heures de vol dans les 12 dernier mois sur le type d'appareil ou sur un type supérieur dans la gamme concernée ; - 3 décollages et 3 atterrissages dans les 3 derniers mois (90 jours) sur le type d'appareil ou sur un type d'appareil supérieur dans la gamme concernée ; - un certificat d'aptitude médicale de moins d'un an et ce, quel que soit l'âge du pilote. - une qualification d'instructeur en état de validité pour un « vol d'initiation ».							
Expérience récente minimum pour entreprendre un vol de nuit.	Le pilote doit justifier de : - 3 décollages et 3 atterrissages dans les 3 derniers mois (90 jours) sur le type d'appareil ou sur un type d'appareil supérieur en gamme dont au moins un décollage et un atterrissage de nuit ; - 30 min de vol en double commande en condition de référence extérieure minimale dans les 2 dernières années. NOTA : sont dispensés de cette seconde condition les pilotes détenteurs d'une qualification IFR en état de validité.							
Expérience récente minimum pour entreprendre un vol avec survol maritime de plus de 30 NM	30 min de vol en double commande en condition de référence extérieure minimale dans les 2 dernières années. NOTA : sont dispensés de cette condition les pilotes détenteurs d'une qualification IFR en état de validité.							
Expérience récente minimum pour entreprendre un vol de contrôle technique	Le pilote est désigné par le chef pilote de section et doit justifier de : - un total minimum de 200 heures de vol sur avion (ou d'une licence de pilote professionnel) ; - 3 décollages et 3 atterrissages dans les 3 derniers mois (90 jours) sur le type d'appareil ou sur un type d'appareil supérieur en gamme							

(1) Manuel de vol en Anglais

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

Pour les appareils disposant d'un manuel de vol en Anglais, les pilotes doivent attester de leur niveau d'anglais en renseignant et signant l'attestation dédiée (voir ANNEXE 3).

Pour réaliser un vol en dehors de ces critères, le pilote devra préalablement avoir l'autorisation d'un instructeur.

NOTA

Est entendu comme « baptême de l'air » ou « vol d'initiation » un vol au cours duquel un passager, non membre de l'aéroclub, effectue un vol contre rémunération au dit aéroclub. Le vol est un vol local. Il ne peut excéder 30 min de vol et 40 km d'éloignement avec un départ et un retour au même endroit sans escale.

6.1.4 Registre des vols

Registre des vols AVIONS de Berre la Fare

Le registre des vols doit être renseigné au départ du vol pour la partie prévision de vol. Au retour du vol, le pilote doit également compléter le registre afin de clore son vol.



AVANT VOL

DATE	AVION		PILOTE	INSTRUCTEUR	P O B	Destination - objet du vol	EQUIPEMENT emprunté		PERSONNE informé du projet de vol
	Type	Immat	Nom	Nom			Casq	Gil	Nom
12/11/11	TB10	F GOIK	DUPONT	DURAND	3	TDP Aix + Côtier	1	3	P
14/11/11	TB9	F GKVK	DUMONT		2	VALENCE	0	0	ROLAND

POB :
Nombre total de
personne à bord

Destination - objet du vol :
Indiquer précisément la zone
et/ou la destination

EQUIPEMENTS

Nombre de casque(s) et/ou de
gilet(s) emprunté(s)

PERSONNE informée du vol :

P pour le permanent
Nom complet d'un membre du club
informé du vol pour les vols en dehors des
créneaux réguliers d'ouverture de
l'aéroclub

AVANT VOL

RETOUR DE VOL

DEPART	RETOUR prévu		RETOUR effectif		Durée du vol	Nb ATT	TYPE DE VOL I, P B, T, C	Fuel Avitaillement (L)			Taxe ATT non acquittée
	Heure (Loc)	Date	Heure (Loc)	Date				EXT	C TOTAL	C BP	
12H00			15h30		16H00	3h25	2	P			
10H00	15/11/11	15H30	15/11/11	15H00	6H30	3	P	120		60	LFLU

DUREE DE VOL et NB ATT :
Concernant la durée du vol
et le nombre d'atterrissage,
il doit y avoir concordance
avec le carnet de bord de
l'avion pour la période.

TYPE DE VOL :

P Privé
I Instruction
B Baptême de l'air
T Vol Technique
C Club

DATE RETOUR :
Ne pas indiquer
de date pour un
retour envisagé le
jour même

FUEL :

Indiquer la quantité de carburant
avitailée :
EXT : Sur terrain Extérieur, réglé par le
pilote
C TOTAL : Sur terrain Extérieur réglé par
Carte TOTAL
C BP : sur le terrain de Berre la Fare ou
terrain extérieur réglé par carte BP

Taxe ATT :
Indiquer le
ou les
terrains
concernés

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 1
		Date : 20/10/14

6.2 Visites de maintenance et anomalies techniques

6.2.1 Maintenance avions

La maintenance et le suivi de navigabilité de la flotte avion de l'aéroclub est assurée par :

Aéro Service Partenaire
111 Avenue de la Capelette
13010 Marseille
En la personne de M. Laurent CAILLOT

La disponibilité des appareils est consultable via le logiciel OpenFlyer tenu à jour en termes de potentiel restant et indisponibilité éventuelle. La consultation de ces informations ne se substitue pas à l'étude de la documentation appareil pour s'assurer de la disponibilité technique de l'avion.

6.2.2 Anomalies techniques

Toute anomalie, panne ou incident doit être signalé.

Toute anomalie volontairement non déclarée sera considérée comme un manquement à la sécurité des vols et sera traité comme un écart conformément au §4.2 de la Section A.

Panne, incident ou anomalie technique remettant en cause la navigabilité de l'appareil

Lorsqu'un pilote constatant une panne, une anomalie ou un incident pouvant impacter la navigabilité de l'appareil, il doit impérativement le reporter dans la case « OBSERVATION » du carnet de route de l'avion.

ATTENTION :

LE CARNET DE ROUTE D'UN AVION EST UN DOCUMENT OFFICIEL ET PERMANENT. IL EST IMPERATIF DE PORTER UN SOIN PARTICULIER A SA REDACTION.

ATTENTION :

**TOUTE ANOMALIE IMPACTANT LA NAVIGABILITE D'UN APPAREIL ET/OU TOUCHANT UN EQUIPEMENT DESIGNÉ COMME IMPERATIF POUR LE VOL EN VFR DE JOUR DANS LA LISTE D'EQUIPEMENT MINIMUM DE L'ARRETE DU 24/07/91 EN ANNEXE 4; REND L'AVION TECHNIQUEMENT INDISPONIBLE ET DONC INTERDIT DE VOL.
SEUL UN PERSONNEL DE MAINTENANCE EST HABILITE A LEVER L'INDISPONIBILITE PAR L'APPOSITION D'UNE APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE (APRS).**

Anomalie technique ne remettant pas en cause la navigabilité de l'appareil

Lorsqu'une anomalie n'impactant pas la navigabilité est relevée par un pilote, elle doit être signalée à un responsable du club et en fonction, reportée dans la case « OBSERVATION » du carnet de route.

En cas de doute sur l'impact navigabilité de l'anomalie, le pilote doit se renseigner auprès d'un mécanicien, d'un instructeur ou d'un responsable de l'aéroclub.

En fonction de l'anomalie et du vol envisagé, le pilote peut éventuellement décider d'entreprendre son vol selon les conditions définies au §5 de la Section B.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

7 Autorité, tâches et responsabilités du CDB

7.1 Responsabilité du commandant de bord

Les pilotes CDB sont responsables de l'exécution du vol, conformément aux dispositions, consignes et procédures figurant dans le présent manuel, ainsi qu'aux règlements. Ils sont responsables des décisions relatives à cette exécution ainsi que du chargement de l'appareil. De façon plus générale les CDB reprennent à leur compte l'objectif général de l'aéroclub axé sur la sécurité des vols.

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

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

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

Les avions de l'aéroclub ne sont pas tous assurés pour la « casse ».

Compte tenu de ces dispositions, les pilotes CDB sont tenus responsables des dommages supportés par les avions qui leur sont confiés et tenus à la réparation du préjudice dans les cas suivants :

- Dommages résultant d'une faute intentionnelle ;
- Dommages subis du fait de la présence à bord d'un produit dangereux en infraction avec la réglementation ;
- Sauf cas de force majeure, les dommages résultant du fait de l'utilisation, pour l'atterrissage et le décollage, d'un terrain qui ne serait ni ouvert à la circulation aérienne, ni autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation en vigueur ;
- Dommages subis lorsque l'aéronef n'est pas utilisé dans le respect des limitations et procédures du manuel de vol ;
- Dommages subis lorsque l'aéronef n'est pas utilisé dans le respect de la réglementation en vigueur concernant les limites d'altitude de survol ;
- Dommages subis lorsque le commandant de bord ne peut justifier des exigences réglementaires énoncées au début de ce paragraphe ;
- Dommage subis lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le pilote commandant de bord était sous influence de substances psychoactives reconnues comme pouvant altérer les capacités et performances humaines, tel que défini par les règles de l'air.

Comme énoncé dans les différents paragraphes de ce document, le pilote CDB est responsable de l'appareil qu'il emprunte depuis sa prise en compte jusqu'à sa restitution. Ceci incluant la mise à jour de la documentation au retour du vol.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

7.2 Autorité du commandant de bord

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

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

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

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

7.3 Responsabilité de l'instructeur

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

Instructeur habilité : c'est un instructeur approuvé par le Comité Directeur sous l'autorité du Responsable Pédagogique (HT) pour délivrer une instruction particulière ou effectuer des contrôles de progression ou de compétences.

Les pilotes instructeurs sont responsables des élèves qui leur sont attribués et se doivent de leur donner les moyens d'aboutir à l'obtention du titre auquel ils aspirent. A ce titre, ils doivent s'assurer que ces derniers respectent l'intégralité des consignes éditées dans ce présent document.

Le Comité Directeur se réserve le droit de ne plus autoriser un instructeur à exercer au sein de l'aéroclub notamment dans les cas suivants :

- Non-respect des règles de ce présent document dans le cadre de vols d'instruction ou de perfectionnement ;
- Activité annuelle inférieure à 30 heures de vol d'instruction ou perfectionnement.

Assurance

Une assurance complémentaire couvre les risques encourus par les instructeurs bénévoles dans l'exercice de leur activité au sein de l'aéroclub. En fonction du nombre d'heures d'instruction réalisées et après validation par le Comité Directeur, cette dernière peut être prise en charge par le club.

7.4 Responsabilité du stagiaire

L'élève pilote, sous la responsabilité de son instructeur, doit se conformer au même titre qu'un pilote breveté, aux consignes éditées dans ce présent document. Afin d'assurer une progression cohérente, il est demandé à l'élève pilote une bonne assiduité.

En cas de manque d'assiduité rapportée par l'instructeur en charge de l'élève, le Comité Directeur se réserve le droit de ne plus autoriser ce même élève à poursuivre sa progression.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

8 Emport de passagers

8.1 Définitions

8.1.1 Passager

Est considéré comme passager toute personne ne prenant aucunement part aux opérations du vol, soit extérieur au club, soit membre du club.

L'embarquement de passagers à bord des appareils de l'aéroclub est de la responsabilité du pilote commandant de bord. L'aéroclub ne pourra être tenu responsable des dommages et traumatismes résultant d'un vol entrepris comme passager à bord de ses appareils.

Pour les passagers mineurs, non accompagnés de leurs parents, une autorisation parentale écrite est vivement recommandée.

8.1.2 Transport de passagers

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

Outre les conditions d'expérience récente pour emporter des passager (voir Section A, §6.1.3), le pilote commandant de bord se doit :

- D'effectuer un briefing concernant l'accès et l'évacuation de l'avion en procédure normale ainsi qu'en cas d'urgence ;
- D'effectuer un briefing sur le déroulement du vol et les règles de bon sens et de sécurité ;
- De s'assurer que les passagers n'embarquent pas de matières dangereuses ;
- De s'assurer que les passagers disposent des équipements minimums réglementaires.
- D'effectuer un briefing sur le comportement dans l'environnement de l'aéroclub (club house, parking avion, hangars, ...).

8.2 Vols locaux à titre onéreux

NOTA

Conformément à la réglementation en vigueur, est entendu comme « baptême de l'air » ou « vol d'initiation » un vol au cours duquel un passager, non membre de l'aéroclub, effectue un vol contre rémunération au dit aéroclub. Le vol est un vol local. Il ne peut excéder 30 min de vol et 40 km d'éloignement avec un départ et un retour au même endroit sans escale.

8.2.1 Baptême de l'air

Est considéré comme un baptême tout vol où le demandeur n'a aucune intention de s'inscrire à l'aéroclub afin d'y suivre une formation.

Le pilote entreprenant un vol « baptême » doit justifier de l'expérience spécifique décrite au §6.1.3 de la Section A.

8.2.2 Vol d'initiation

Le demandeur peut être assis en place gauche aux commandes.

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

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

9 Documentation Avion

9.1 Définition

La documentation officielle des AVIONS comprend :

- le carnet de route et la documentation officielle embarquée (CEN, CDN, Certificat d'Immatriculation, licence de station d'aéronef, fiche de pesée, attestation d'assurance, limitation de nuisance si exigé),
- le Manuel de vol (par type d'avion).

La documentation AVION complémentaire club comprend :

- la carte carburant,
- la check-list,
- Le Manuel d'Exploitation.

La documentation concernant le pilote comprend :

- la licence, le carnet de vol et le certificat médical,
- le passeport ou la carte d'identité,
- la documentation de navigation nécessaire.

Le temps de vol AVION

Conformément à la réglementation, le temps de vol est comptabilisé depuis le déplacement de l'avion par ses propres moyens jusqu'à son immobilisation au parking au retour du vol.

9.2 Organisation de la mise à jour

La mise à jour suite à évolution de la documentation officielle embarquée des avions est réalisée par les organismes de maintenance mandatés.

La mise à jour suite à évolution de la documentation complémentaire est assurée par les chefs pilotes ainsi que par le responsable sécurité des vols.

Chaque pilote est responsable de sa documentation de navigation.



9.3 Utilisation des documents

Carnet de route AVION

Le « log book » de l'avion est un document officiel. Le pilote doit le renseigner avec la plus grande clarté après la fin de son vol, ou au plus tard, en fin de journée.

Date Date	Equipage - Crew		Lieu - Place		Heure - Time		Heures de vol Hour of flight	Nature du vol Nature of flight
	Noms Names	Fonction Duties	Départ Departure	Arrivée Arrival	Départ Departure	Arrivée Arrival		
12/11/11	DUPOND/DURAND	P + I	LFNR	LFML	06H00	06H30	0H30	PRIVE (I)

P pour pilote
EP pour élève pilote
I pour instructeur

Une seule ligne en cas de
« touché »
Deux lignes en cas
d'atterrissage complet

Les heures (H :MN)
sont en
heure LOCALE

Nature du vol :
PRIVE Privé
PRIVE (I) Instruction
PRIVE (B) Baptême de l'air
PRIVE (T) Vol Technique
PRIVE (C) Club
PRIVE (V) Voltige

Carburant - Fuel		Huile - Oil		Incident – Observations éventuelles Incidents – Observation, if any	Signature du commandant de bord Signature of person in charge	Visa - Visa
Quantité / Quantity		Quantité / Quantity				Douanes et autorité Aéronautique Customs and Aerocnautical Authority
Départ Departure	Arrivée Arrival	Départ Departure	Arrivée Arrival			
65 L PC		1 L		VFR RAS	3 ATT DPD	

Quantité d'huile
ajoutée au départ ou
à l'arrivée (en Litre)

Quantité carburant
ajoutée au départ ou
à l'arrivée (en Litre)
Suivi de PC si plein
complet

Indiquer le type de vol :
- VFR,
- VFR N (VFR de nuit)
- IFR
Ainsi que les remarques
éventuelles en cas
d'anomalie, de panne,
d'incident ou d'accident.
(voir ATTENTION ci-dessous et
Section A, §6.2.2),

Nb
d'atterrissages
et
Signature du
commandant
de bord

ATTENTION :

**TOUTE ANOMALIE IMPACTANT LA NAVIGABILITE D'UN APPAREIL ET/OU TOUCHANT UN EQUIPEMENT DESIGNÉ COMME IMPERATIF POUR LE VOL EN VFR DE JOUR DANS LA LISTE D'EQUIPEMENT MINIMUM DE L'ARRETE DU 24/07/91 EN ANNEXE 4; REND L'AVION TECHNIQUEMENT INDISPONIBLE ET DONC INTERDIT DE VOL.
SEUL UN PERSONNEL DE MAINTENANCE EST HABILITE A LEVER L'INDISPONIBILITE PAR L'APPOSITION D'UNE APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE (APRS).**



Openflyer

Lors de son retour de vol, le pilote doit renseigner l'intégralité des données de son vol dans « saisir un vol » sur OpenFlyers et notamment :

- Le type de vol considéré pour la facturation (double commande, vol sur compte du club, ...);
- Le compteur avion au départ et à l'arrivée ;
- Le temps de vol en correspondance avec les heures de départ et de retour;
- La quantité de carburant avitaillée ;

Facturation

La facturation est réalisée automatiquement à partir des informations saisies dans OpenFlyers. Les différents tarifs sont présentés en ANNEXE du règlement intérieur.

NOTA

La saisie des vols sous OpenFlyers est réalisée en heure locale.

10 Archivage des documents

10.1 Dossier de formation

Un dossier de formation sera constitué pour chaque élève. Il pourra être numérique et/ou papier. Son contenu est défini dans le Manuel de Formation. Il est renseigné par l'instructeur après chaque vol et est à disposition des stagiaires tout au long de leur cursus.

A l'issue de la formation, les dossiers des élèves sont archivés par l'aéroclub pendant 3 ans.

10.2 Dossiers pilotes

Les dossiers pilotes sont créés et/ou mis à jour lors de l'adhésion à l'aéroclub et archivé pendant 3 ans à l'issue du départ du pilote de l'association.

Chaque pilote doit fournir une copie scannée avant expiration de la date de validité de :

- la licence avec les qualifications requises pour les vols réalisés à l'aéroclub,
- l'aptitude médicale.

11 Enregistrement des licences et qualifications des pilotes

Les licences et qualifications sont enregistrées et mises à jour lors de l'adhésion au club dans un fichier informatique dédié. Les pilotes sont tenus de faire actualiser les données les concernant lors de renouvellement/prorogation de licence et d'aptitude médicale (copies scannées à fournir) et/ou lors de l'obtention de qualification et/ou lâché supplémentaire.

12 Échéances médicales et qualification

Les pilotes sont responsables du respect des échéances de leurs qualifications et aptitude médicale. Ils doivent fournir une copie scannée en état de validité de leurs licence et aptitude médicale. Toutefois et sans se substituer aux responsabilités des pilotes, les informations de validité étant saisies sous le logiciel « Open Flyer », les réservations d'appareils sont bloquées si l'échéance de la qualification et/ou de l'aptitude médicale est dépassée.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

13 Limitation de temps de vol et périodes d'activité

13.1 Programme des vols

Le programme des vols est réalisé à partir de la planification (voir Section A, § 6.1) et est consultable via le logiciel « Open Flyer ».

13.2 FI salariés

Sans objet, l'aéroclub ne faisant pas appel à ce jour à des FI salariés.

13.3 Repos périodique des FI

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

14 Limitations temps de vol et périodes d'activité des stagiaires

14.1 Temps de vol

Il n'existe pas de limitation des temps de vol pour les stagiaires. Par contre, au niveau de la pédagogie, les FI pourront définir 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.

14.2 Repos périodique des stagiaires

Sans objet, l'organisme déclaré ne proposant que de la formation de loisir, les stagiaires définissent eux même leurs période d'instruction en collaboration avec leur FI.

15 Carnet de vol des pilotes

Chaque pilote doit disposer d'un carnet de vol conforme aux exigences réglementaires.

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

Les vols avec instructeurs sont inscrits dans la colonne double-commande.

Les instructeurs viseront les carnets de vol pour chacun de ces vols, en portant les mentions éventuellement requises telles que délivrance d'habilitation (lâché), obtention de variante.

Les autorisations de vol en solo supervisé seront portées par l'instructeur préalablement au vol.

Il est convenu que les carnets de vol « bleus », qui ne sont plus conformes, pourront être utilisés jusqu'à ce qu'ils soient complets.

16 Planning des vols

Voir Section A, §6.1.

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

17 Sécurité des vols

17.1 Généralités

L'aéroclub place l'exercice de ses activités dans le cadre d'un système SGS qui répond à quatre objectifs :

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

L'aéroclub dispose d'un responsable de Sécurité des Vols. En relation avec le responsable pédagogique et les chefs pilote des différentes sections, il est le conseiller en sécurité des vols du président de l'aéroclub. A ce titre, il est responsable de la rédaction et de la mise à jour des documents liés à l'exploitation des aéronefs (Manuel Exploitation) et est en charge d'organiser les moyens annexes de sécurité des vols.

17.2 Organisation

Voir le Manuel SGS.

18 Incidents et accidents

18.1 Définitions

Définition de l'accident

Est défini comme accident aérien tout événement qui, survenu au cours d'une évolution ou manœuvre quelconque d'un aéronef, a entraîné une ou plusieurs des conséquences suivantes :

- Dommages physiques au pilote et/ou aux passagers ;
- Dommages physiques aux tiers en surface ;
- Dommages importants aux biens en surface ;
- Dommage au matériel volant, ayant provoqué l'interruption du vol en cours ou ne pouvant être réparé dans de courts délais, ni par les moyens de bord, ni par un service de piste ou d'atelier de premier niveau.

Définition de l'incident

Est défini comme incident tout événement qui ne rentre pas dans la catégorie des accidents.

Est notamment qualifiée d'incident toute infraction aux règlements de la circulation aérienne, aux règles élémentaires de sécurité ou tout événement ayant fait courir un risque aux personnes ou/et au matériel, même s'il n'a pas entraîné de conséquences d'exploitation, par exemple (liste non exhaustive) :

- Panne moteur ;
- Début d'incendie ;
- Phénomène vibratoire ou bruit anormal ;
- Rupture d'organe important qui n'a pas entraîné l'arrêt du vol en cours ;
- Givrage, foudre ou autre phénomène météorologique ayant mis l'aéronef en difficulté ;
- Risque de collision avec un autre aéronef ;
- Mauvaise préparation ou exécution du vol ;
- Atterrissage en campagne ou hors des limites réglementaires des aérodromes non suivi de dommages (sortie de piste).

Définition de l'incident mineur ou anomalie

Sont définies comme incidents mineurs ou anomalies les événements non concernés par les définitions précédentes. Sont notamment qualifiés d'incident mineurs les événements n'ayant pas

	MANUEL D'EXPLOITATION A GENERALITES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

fait courir de risque immédiat aux personnes et aux matériels, ayant entraîné ou non la modification de la destination du vol, par exemple (liste non exhaustive) :

- Panne d'équipement ayant entraîné une modification du vol (génération électrique, radio,...) ;
- Atterrissage dur sans dégât apparent ;
- Dépassement de limitations ;...

18.2 Procédure générale en cas d'accident ou d'incident

En cas d'accident ou d'incident, le pilote commandant de bord doit procéder à la déclaration auprès de l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il est en contact ou, à défaut, au responsable de l'aérodrome le plus proche.

En parallèle, il doit au plus tôt prévenir un membre du Bureau Directeur de l'aéroclub.

En fonction, le Bureau d'Enquête Accident (BEA) doit être prévenu dans les 72h maximum.

Si le commandant de bord est dans l'incapacité de réaliser la déclaration auprès de l'organisme de la circulation aérienne, cette responsabilité revient au président de l'aéroclub ou, à défaut, au vice-président.

NOTA

Une liste des numéros de téléphones importants est jointe en ANNEXE 9

18.3 Procédure générale en cas d'incident mineur ou d'anomalie

En cas d'incident mineur ou d'anomalie, le pilote commandant de bord doit prendre toutes les dispositions de sécurité nécessaire (application de procédure éventuelle du manuel de vol, modification de sa destination pour écourter le vol, ...).

A l'issue du vol, le pilote doit prendre contact avec un responsable de l'aéroclub (un permanent, ou un membre du Bureau Directeur de l'aéroclub) pour rendre compte de l'incident.

Sur les terrains de Berre la Fare et de Salon Eyguières

Après avoir rendu compte au responsable présent, en fonction, l'appareil est rendu indisponible (voir Section A, §6.2.2).

Sur un autre terrain

Après avoir pris contact avec un membre du Comité Directeur de l'aéroclub, le pilote commandant de bord est responsable de la gestion de l'avion jusqu'à son rapatriement :

- Remisage de l'avion dans les règles ;
- Faciliter l'organisation du dépannage ou de l'inspection ;
- Rapatriement de l'appareil après dépannage ou inspection.

Chaque licencié FFA dispose d'une assistance en cas d'interruption de vol pour cause de panne, mauvaises conditions météo ou maladie. Pour assurer la prise en charge, il est impératif de déclarer l'évènement à l'assistance FFA avant d'engager des frais (Numéro de téléphone en ANNEXE 9).

NOTA

Une liste des numéros de téléphones importants est jointe en ANNEXE 9



B TECHNIQUES D'UTILISATION

1 Description des avions

Les appareils du club sont décrits dans le tableau suivant :

Flotte								
Flotte « VOL A PLAT »						Flotte « VOLTIGE » (1)		
Rallye	Rallye	PS28	DA20	C172	TB10	CAP 10	CAP 10	Extra 200
100 cv	100 cv	100 cv	125 cv	180 cv	180 cv	180 cv	180 cv	200 cv
2 places	2 places	2 places	2 places	4 places	4 places	2 places	2 places	2 places
F-BVHZ	F-BUNL	F-HNLR	F-HBMM	F-HABD	F-GOIK	F-GDTN(2)	F-GAUR (3)	F-GZXV(2)
SEP Formation initiale	SEP Formation initiale	SEP Formation initiale + Navigation	SEP Formation initiale + Navigation	SEP Perfection voyage	SEP Perfection voyage	SEP Voltige	SEP Voltige	SEP Voltige
					Pas variable	Train classique	Train classique	Pas variable Train classique
VFR jour	VFR jour	VFR jour	VFR jour	VFR jour / nuit	VFR jour / nuit	VFR jour	VFR jour	VFR jour

(1) La flotte voltige est constituée d'avions appartenant à l'Aéroclub Louis Rouland ainsi qu'à l'aéroclub DASSAULT VOLTIGE. Les modalités de mise en commun de ces moyens sont tracées au travers d'un protocole annexé au règlement intérieur.

(2) Avions Aéroclub Louis Rouland

(3) Avion Aéroclub DASSAULT VOLTIGE

2 Manuels d'utilisation des avions

Les manuels de vol à jour sont à bord des appareils ou au club pour les avions de voltige (hors convoyage). Ils contiennent, section par section, l'intégralité des informations et procédures nécessaires à la conduite de l'aéronef. En parallèle, un exemplaire numérique des différents manuels de vol est disponible sur le site de l'aéroclub. Chaque pilote autorisé sur un appareil doit être à même de savoir en exploiter correctement le manuel de vol.

Les manuels d'utilisation des équipements et optionnels sont disponibles au club.

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

2.1 Check-list

Chaque avion est muni d'une check liste intégrant « procédure normale » et « procédures d'urgence ».

Elles sont rédigées et mise à jour par les chefs pilote des sections en cohérence avec les procédures des manuels de vol. Elles sont disponibles sur le site de l'aéroclub.

NOTA

Les check-lists sont une aide pour les pilotes du club. Seul le manuel de vol fait foi et elles ne sauraient lui être opposables.



2.2 Limitations

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

En complément, l'aéroclub impose les limitations complémentaires d'exploitation présentées ci-après.

Tous les pilotes doivent s'y conformer.

2.2.1 Restriction sur l'exploitation des avions

Il est interdit :

- de mettre en route un appareil à la main par rotation de l'hélice ;
- de laisser tourner un avion sans un pilote à bord ;
- de réaliser un vol contre rémunération ;
- de transporter des matières dangereuses ;
- d'entreprendre un vol avec une autonomie carburant inférieure à celle décrite en Section B, §2.1 ;
- d'effectuer un vol sur un type d'appareil en tant que commandant de bord sans y avoir été préalablement autorisé par un instructeur et/ou sans pouvoir justifier des conditions d'expériences édictées en Section A, § 6.1.3 ;
- d'effectuer des tours de pistes à Berre La Fare sur des avions autres que les avions école (Rallye, DA20, PS28) ;
- Pour les élèves, d'effectuer des posés-décollés à Berre La Fare sans instructeur à bord ;
- D'effectuer des « baptêmes de l'air » en voltige ;
- D'effectuer des « baptêmes de l'air » ou « vol d'initiation » en vol en formation ;
- D'effectuer des décollages et atterrissages en patrouille serrée mise en puissance à minima après le levé des roues de l'appareil précédent) ;
- D'effectuer de la voltige en patrouille ;
- Pour les avions de voltige, d'effectuer des posés-décollés sur des pistes non revêtues (dont le terrain d'Eyguières).

2.2.2 Limitations particulières pour la pratique de la voltige

AVION	Facteur de charge maxi
CAP 10	+5 / -3,5
Extra 200 avec 2 sièges occupés	+7 / -7
Extra 200 avec 1 siège occupé (place arrière)	+9 / -9

2.3 Maintenance et carnet de route

Voir Section A, §6-2 et §9-3

	MANUEL D'EXPLOITATION B TECHNIQUES D'UTILISATION	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

3 Procédures d'urgence et de secours

Les procédures d'urgence et de secours propres à chaque avion sont définies par le constructeur et présentées dans le manuel de vol.

Tous les pilotes doivent s'y conformer.

4 Utilisation des aides à la radionavigation

Dans un souci de sécurité des vols, les moyens d'aides de radionavigation doivent être maîtrisés au mieux par les pilotes. Les instructeurs veilleront à enseigner l'optimisation de l'emploi de ses moyens (VOR, ADF, GPS).

5 Tolérances techniques

Tous pilote prenant en compte un avion doit s'assurer de sa disponibilité technique initiale au travers de la documentation (voir Section A, § 6.2.2 et §9.3) et de sa visite pré-vol.

En fonction de l'impact navigabilité de la ou des anomalies relevées et du vol envisagé, en s'appuyant sur la liste d'équipement minimum de l'arrêté du 24/07/91 en ANNEXE 4; et/ou après avis technique d'un responsable de la maintenance, d'un instructeur ou d'un responsable du club ; le pilote peut décider d'entreprendre son vol sous sa propre responsabilité.

ATTENTION :

***TOUTE ANOMALIE IMPACTANT LA NAVIGABILITE D'UN APPAREIL ET/OU TOUCHANT UN EQUIPEMENT DESIGNÉ COMME IMPERATIF POUR LE VOL EN VFR DE JOUR DANS LA LISTE D'EQUIPEMENT MINIMUM DE L'ARRETE DU 24/07/91 EN ANNEXE 4; REND L'AVION TECHNIQUEMENT INDISPONIBLE ET DONC INTERDIT DE VOL.
SEUL UN PERSONNEL DE MAINTENANCE EST HABILITE A LEVER L'INDISPONIBILITE PAR L'APPOSITION D'UNE APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE (APRS).***

6 Consignes techniques particulières d'exploitation

6.1 Prise en compte et restitution des appareils

Prise en compte

La prise en compte des appareils par le pilote comprend:

- Le contrôle de la documentation de l'appareil (voir Section A, § A9);
- La carte carburant affectée à l'appareil ;
- Le contrôle de la cohérence du potentiel mécanique disponible avec la prévision de vol ;
- Le contrôle de la disponibilité technique de l'aéronef par la consultation de la documentation ;
- La visite pré-vol, niveaux de carburant, d'huile et inspection de générale de l'appareil.

Toute anomalie constatée lors de la prise en compte d'un appareil doit être signalée.

ATTENTION

POUR TOUT VOL DONT L'AERODROME DE DESTINATION EST DIFFERENT DE CELUI DE DEPART, L'EMPORT DE LA DOCUMENTATION OFFICIELLE DE L'AERONEF EST IMPERATIF.

Retour de vol

Au retour de vol, le pilote doit procéder :

- A l'avitaillement, au nettoyage et au remisage de l'avion conformément aux consignes éditées (voir Section B, §6.3, Section C, §2.1 et ANNEXE 5) ;
- A la mise à jour de la documentation de l'appareil et de l'aéroclub (Carnet de route, registre de vol et OpenFlyers selon les consignes de la Section A, §9.3 ;
- Le cas échéant, au compte rendu d'anomalie technique (Section A, §6.2) ou d'incident (Section A, §18.2 / §18.3).
- Le cas échéant, clôture du plan de vol.

6.2 Manipulation des appareils au sol et remisage

Manipulation et remisage des appareils dans les hangars

La manipulation des avions pour la sortie et la rentrée dans les hangars doit s'effectuer avec toutes les précautions d'usage. La responsabilité revient au pilote manipulant la barre de traction. Tout heurt et endommagement, même minime, consécutif à la manipulation au sol d'un appareil doit être signalé.

Lors du remisage d'un appareil dans le hangar, le pilote responsable doit s'assurer que :

- L'avion est sur son marquage au sol ;
- Le frein de parc n'est pas serré,
- Le contact batterie est bien coupé,
- Les clés sont retirées,
- Une barre de traction (si existante) est à proximité de l'avion,
- Les obturateurs des prises statiques et totales sont en place (si existants),
- Les commandes sont verrouillées en place gauche soit par le dispositif de verrouillage existant, soit par la ceinture pilote.

Avant la première sortie journalière d'un appareil du hangar, le pilote doit procéder à la purge du/des réservoirs de carburant.

Particularité des avions de voltige

Les avions de voltige ne disposent pas de barre de guidage. La configuration « train classique », ajoutée aux contraintes de dispositions dans le hangar, impose une attention particulière lors des entrées et sorties d'appareils pour d'éviter tout choc d'une aile ou d'une hélice avec les portes et enceintes, ou avec tout autre avion.

Il est donc encore plus vivement recommandé de manipuler les avions à deux personnes.

Avions privés hébergés à Berre La Fare

Les propriétaires d'aéronefs particuliers, membres de l'aéroclub, peuvent être autorisés à héberger leur machine dans les hangars exploités par l'association. En fonction des places disponibles, cette autorisation est soumise à l'approbation du Comité Directeur ainsi qu'à la fourniture d'une copie de police d'assurance. Entre autre, l'emplacement devra être optimisé de manière à minimiser l'impact sur l'activité de l'aéroclub ainsi que sur les manipulations des appareils privés par les membres du club.

Les pilotes propriétaires doivent se soumettre aux règles suivantes pour l'utilisation de leur avion au sein des infrastructures du club :

- Manipulation et remisage des appareils dans les hangars selon la Section A, § 6.1
- Consignes particulières de l'aérodrome de Berre la Fare selon la Section C, § 6.2;
- Renseignement du registre des vols selon la Section A, §6.1.4

	MANUEL D'EXPLOITATION	Edition 1
	B TECHNIQUES D'UTILISATION	Amendement 0
		Date : 20/08/14

ATTENTION

AFIN DE MINIMISER LES RISQUES DE HEURTS LORS DES SORTIES ET/OU RENTREES DANS LES HANGARS, IL EST FORTEMENT RECOMMANDE DE NE PAS ETRE SEUL POUR EFFECTUER LA MANIPULATION DES APPAREILS.

NOTA

Afin de limiter les amas de poussière et les coups de vent sur les appareils en maintenance, le hangar mécanique doit toujours être refermé.

Au Parking

Le remisage des appareils au parking doit être réalisé sur les plots marqués à cet effet.

Le pilote doit s'assurer que :

- Le frein de parc de l'appareil est serré,
- Le contact batterie est bien coupé,
- Les clés sont retirées,
- La barre de traction est retirée et est placée en dehors du chemin de roulement des avions,
- Les obturateurs des prises statiques et totales sont en place,
- Le dispositif de verrouillage des commandes (si disponible) est en place.

NOTA

En cas de vent, il est demandé aux pilotes de porter une attention particulière à la manipulation des portes des avions.

NOTA

En cas de risque météorologique particulier (vent fort, température élevée, risque d'orage,...) le remisage dans les hangars doit être systématique.

NOTA

ULM : l'amarrage au parking est impératif et systématique.

6.3 Consignes particulières d'utilisation de l'aérodrome de Berre la Fare

Il est rappelé que l'aérodrome de Berre La Fare est classé "usage restreint" réservé aux aéronefs basés ou autorisés ainsi qu'aux ULM 3 axes équipés de radio et de transpondeur. Sont exclus : les pendulaires, paramoteurs, autogires, parapentes. En application de l'AD 1.1.3 du 24/02/2000 il est rappelé que les autorisations d'utilisation de l'aérodrome pour les aéronefs non basés ne pourront être accordées, par la DGAC, qu'aux pilotes confirmés, titulaires de licence de pilote privé et totalisant 200 heures de vol comme pilote. Cette demande doit être formulée 48h à l'avance.

Par ailleurs, l'association regroupant les usagers de l'aérodrome de Berre la Fare (AUABLF), en accord avec la DGAC, édite un document regroupant des consignes particulières pour l'utilisation de la plateforme.

Les consignes concernant l'utilisation des avions, venant en complément de la carte VAC, sont reportées ci-après.

Essais moteurs

Les essais moteurs sont réalisés sur les aires bétonnées dédiées à proximité des seuils de pistes (voir plan en ANNEXE 6).

Roulage

Le roulage est effectué sur les voies de circulations dédiées à puissance, vitesse et freinage minimum afin de minimiser la projection de cailloux sur l'avion.

Le roulage s'effectue sur les taxiways balisés. Par ailleurs, le point tournant d'accès au seuil 34 est matérialisé par un double cône blanc qu'il est nécessaire de contourner par l'ouest.

Avions de passage

Après avoir reçu l'accord de la DGAC, le pilote devra laisser ses coordonnées auprès d'un représentant de l'AUABLF.

Demande adressée 48h à l'avance à :

*Jean ROBUSTELLI DSAC/ Sud Est
Département Surveillance et Régulation
1 rue Vincent AURIOL
13617 AIX EN PROVENCE CEDEX 1
Tel : 04.42.33.77.35 / Fax : 04.42.33.79.58
jean.robustelli@aviation-civile.gouv.fr*

Pour le stationnement des avions de passage supérieure à la demi-journée, une zone leur est réservée en bordure du parking automobile à l'extrémité Est du terrain.

NOTA

Sauf cas exceptionnel, l'avitaillement en essence sur le terrain de Berre la Fare est exclusivement réservé aux avions basés ou autorisés.

Condition d'utilisation en cas de terrain détrempe

Le terrain est sensible aux pluies importantes et peut alors être détrempe (formation de sillons, destruction de la surface herbeuse lors du passage des avions, accumulation de boue dans les carénages de train, ...).

Après de fortes pluies:

- Eviter impérativement l'axe 34/16 et privilégier le QFU 26 en ayant le souci de décoller et atterrir avant la croisée des pistes (présence fréquente de flaque d'eau);
- Le roulage doit s'opérer en priorité sur les parties herbeuses.

En fonction de ces conditions, les responsables de l'aéroclub peuvent être amenés à limiter, voire interdire l'activité.

Arrivée/départ

Conformément à l'information aéronautique en vigueur, notamment des contraintes de volume de la R88 (circulation d'aérodrome de Berre la Fare sans contrôle), les arrivées et départs s'effectuent à l'altitude de 1300 ft QNH.

Pour les départs, après décollage, virage dans le sens du circuit de piste pour rejoindre la verticale à 1300 ft QNH au SUD de l'axe 08/26 :

- Vers le Nord, clairance impérative de SALON APPROCHE avant pénétration de la R77 A1 (ou message répondeur si zone inactive, à écouter pour les consignes de survol dans la zone)
- Autres secteurs, clairance impérative de Provence TWR avant sortie de la R88.

	MANUEL D'EXPLOITATION	Edition 1
	B TECHNIQUES D'UTILISATION	Amendement 0
		Date : 20/08/14

Atterrissage et tours de piste

Tous les circuits de piste en 26, autres que standard, peuvent s'avérer délicats compte tenu de l'activité aéromodélisme. En conséquence, les exercices d'entraînement (PTL, PTU, circuit basse hauteur...) sont à éviter sur cet axe 26.

Les tours de piste ne sont autorisés que sur les appareils école (Rallye, DA20, PS28). Pour la réalisation de posés-décollés en école, la présence d'un instructeur à bord est impérative.

NOTA

Lors de l'utilisation de la piste 26 pour l'atterrissage en fin de journée, la visibilité peut fortement être réduite du fait du soleil couchant de face.

Contraintes environnementales

Afin de limiter les nuisances sonores, il est impératif que les pilotes suivent les indications de la carte VAC, notamment pour le respect des circuits de piste (aux altitudes précisées) et évitent les zones sensibles (la Fare les Oliviers et les Baïsses).

Sur l'ensemble des circuits de piste, les exercices de perfectionnement seront à éviter en été entre 11 h et 15 h et entre 19 h et 21 h pour limiter les nuisances sonores auprès des riverains.

ATTENTION

IL EST RECOMMANDE D'ETRE PARTICULIEREMENT ATTENTIF AU PERIL AVIAIRE.

Activité aéromodélisme

Au sud de l'axe 26, une base ainsi qu'un volume sont réservés pour l'activité aéromodélisme jusqu'à 250m (820 ft).

Activité hélicoptère

Durant les jours de semaine, l'usage du terrain est prioritairement réservé aux activités d'AIRBUS HELICOPTERS.

Des pistes de travail hélicoptère spécifiques sont présentes au sud de la piste 26/08 et à l'Est de la piste 34/16 (positionnées au niveau du H sur la carte VAC).

Les hélicoptères utilisent la fréquence 123.500 MHz au même titre que les avions.

Les activités d'AIRBUS HELICOPTERS entraînant une restriction des vols avions font l'objet d'un NOTAM.

Utilisation piste ULM

L'utilisation de cette piste ULM 16/34 est conditionnée au respect des procédures suivantes :

- Piste réservée aux ULM basés ;
- Pas d'atterrissage ni de décollage simultanés sur la piste principale 16/34 et sur la piste ULM (incluant les manœuvres de remontée de piste) ;
- Pas de mouvement autorisé sur la piste ULM 16/34 en cas d'utilisation de la piste principale 08/26 ;
- Circuit de piste ULM commun au circuit de piste standard 16/34 (espacement et procédure radio) ;
- Mouvements au sol selon procédures standard (espacement et procédure radio).



6.4 Consignes particulières d'utilisation de l'aérodrome d'Eyguières

L'aérodrome d'Eyguières est particulièrement « mal pavé » : Il en résulte la nécessité de porter une attention particulière au roulage pour économiser hélices et bords d'attaque.

Le roulage à puissance aussi réduite que possible est la règle en évitant les à-coups moteurs. Les essais moteur sont à réaliser sur les plots aménagés à cet effet aux seuils des pistes (zone matérialisée par un marquage jaune).

Dans la mesure du possible, pour les décollages en 15 et 33, utiliser les bandes en dur. D'une façon générale les posés-décollés sont interdits sur pistes non revêtues.

Axe de voltige Eyguières

A partir de l'aérodrome de Salon Eyguières les évolutions voltige s'effectuent sur l'axe voltige n°6930 (voir carte VAC en ANNEXE 7). Pour pouvoir être utilisé, l'axe de voltige doit impérativement être OUVERT en début de séance et CLOTURE à la fin. Pour cela, il est nécessaire de prendre contact auprès de PROVENCE INFO, soit par téléphone avant le début des vols, soit par contact radio avant le début de la séance

Le premier et le dernier pilote d'une session sont responsables de ces alertes.

Le numéro de téléphone de PROVENCE INFO figure en ANNEXE 9

6.5 Avitaillement

L'avitaillement des appareils s'effectue sur l'aire dédiée.

Au roulage, après un essai frein, le pilote doit respecter à petite vitesse le marquage au sol.

Pour l'avitaillement, le pilote doit s'assurer que :

- Le frein de parc de l'avion n'est pas serré,
- Le contact batterie est bien coupé,
- Les clés sont retirées,
- Une barre de traction est en place (selon avion),
- La tresse de masse est raccordée à l'avion,
- Personne ne se trouve à bord.

Afin de rendre les appareils disponibles dans des conditions optimum d'exploitation, le pilote doit en assurer l'avitaillement dès son retour de vol selon les consignes de remplissage reportées dans le tableau en ANNEXE 5.

	MANUEL D'EXPLOITATION	Edition 1
	B TECHNIQUES D'UTILISATION	Amendement 0
		Date : 20/08/14

6.6 Nettoyage des appareils

Il revient à chaque pilote, au retour de son vol, de nettoyer son appareil avant de le restituer. Cela comprend au minimum :

- Le nettoyage des impacts d'insectes et des projections boueuses ;
- Le nettoyage de la verrière ;
- Le nettoyage intérieur si nécessaire.

Une attention particulière doit être portée à la verrière du fait de sa fragilité aux rayures (utilisation de produits adaptés), ainsi qu'aux prises statiques et totales au regard des projections d'eau.

6.7 Les voyages

Est considéré comme voyage tout vol comprenant un atterrissage complet avec arrêt moteur sur un autre aérodrome que celui de du lieu de base de l'activité.

Matériel et Equipement

En plus des documents et des matériels exigés par la réglementation, et dont la présence à bord est obligatoire, pour tout voyage aérien, le pilote doit emporter :

- La barre de tractage ;
- Les obturateurs de prises statiques et totales (si disponible);
- Le dispositif de blocage des commandes (si disponible pour l'appareil) ;
- Le matériel d'amarrage (selon la durée de l'escale et les conditions météorologiques pour les avions) ;
- Une réserve d'huile moteur (avion).

NOTA

Un casque radio de secours est recommandé.

Avitaillement extérieur

Lors de l'avitaillement sur des terrains extérieurs, le pilote doit assurer le règlement de la facture soit par l'intermédiaire de la carte TOTAL du club, soit par ses propres moyens. Dans ce cas, le remboursement est assuré par l'aéroclub dans les conditions fixées au règlement intérieur sur présentation de la facture.

Remisage de l'appareil

Lors de l'escale, le pilote est responsable du remisage de l'appareil. Selon la durée, les conditions climatiques et l'environnement, il doit s'assurer que l'appareil sera remisé dans les meilleures conditions possibles (hangar, amarrage,...).

Compte rendu

Lors d'un voyage sur plus d'une journée, le pilote doit rendre compte de son atterrissage au permanent (à défaut, laisser un message sur le répondeur) ou à la personne ayant été informée sur le projet du vol (voir conditions particulières d'accès au club dans le Règlement Intérieur)

Lors d'un voyage, si le pilote ne peut effectuer son retour comme prévu au registre des vols, il doit prévenir le permanent ou le responsable qu'il aura initialement informé de son vol.

Tout manquement entraînant des recherches inutiles sera sanctionné et les éventuels frais et poursuites seront supportés par le pilote.

	MANUEL D'EXPLOITATION B TECHNIQUES D'UTILISATION	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

Taxe d'atterrissage

Dans la mesure du possible, le pilote doit assurer le paiement de la taxe d'atterrissage de l'aérodrome d'escale et conserver le justificatif. Dans le cas contraire, la taxe majorée des frais d'expédition sera imputée au compte du pilote lors de la réception de la facture à l'aéroclub

Voyage à l'étranger

Pour effectuer un voyage à l'étranger, le pilote devra initialement obtenir l'autorisation du responsable de section, ou à défaut, le président ou le vice-président, ou le chef pilote.

De plus, en cas de voyage en dehors des frontières de la CEE, le pilote devra préalablement justifier d'une souscription d'assurance à titre individuel, ou d'une extension d'assurance. Ceci permettant de garantir le remboursement des frais éventuels de rapatriement de l'avion dans le cas de problèmes techniques ou pour raison médicale concernant le pilote et ce, dans l'intégralité des pays survolés.

Enfin, le pilote devra être en possession du certificat conforme d'aptitude linguistique à la langue anglaise (FCL. 055).

Interruption de voyage

En cas d'interruption de voyage pour des raisons de sécurité (météo, anomalie d'aéronef) et en vue d'une prise en charge, il doit contacter le service assistance de la FFA (voir numéro en ANNEXE 9) avant d'engager des frais pour son rapatriement. En cas de défaut de l'assistance, l'aéroclub pourra procéder au remboursement des frais de rapatriement.

Dans ce cas, le dédommagement ne peut intervenir qu'après décision du Bureau Directeur sur la base du tarif SNCF 2^{ème} classe (A/R) entre les gares les plus proches du domicile du pilote et de l'aérodrome sur lequel se trouve l'avion. Dans tous les cas, la gestion du retour de l'appareil reste de la responsabilité du pilote ayant entrepris le voyage.

6.8 Les vols techniques

La réalisation d'un vol technique à lieu, sur avis technique du responsable d'atelier, dans les cas suivants :

- suite à une intervention technique,
- pour une vérification technique particulière,
- suite à une opération programmée et/ou conformément au programme d'entretien agréé.

La durée de ces vols doit être adaptée au contrôle à effectuer et doit être aussi courte que raisonnablement possible. Ces vols font systématiquement l'objet d'un Compte rendu archivé à l'atelier

Conditions météo

Les vols de contrôles s'effectuent en condition VMC de jour. Selon le type de contrôle à réaliser, du vent et/ou des précipitations excessives pourront être une condition de report de vol (performances, commandes de vol, ...).

Equipage

Les vols techniques s'effectuent à équipage minimum.

Selon le type de contrôle, le pilote peut partir seul ou accompagné d'un personnel.

Si le contrôle nécessite de relever des paramètres, la présence d'un personnel à bord dédié à cette tâche est impérative.

Le responsable de l'intervention doit prendre contact avec le chef pilote de la section qui désignera un pilote pour réaliser le vol.



6.9 Les vols en patrouille

On distingue deux catégories de vol en formation:

La patrouille élargie

L'équipier se trouve à une distance supérieure à 4 envergures et reste toujours en vue de son leader. Elle peut être utilisée en convoyage ou en navigation. Pour être pratiquée, elle nécessite à minima d'avoir suivi une fois un briefing par un instructeur.

La patrouille serrée

Elle fait l'objet d'un enseignement en vol particulier. Pour être pratiquée elle nécessite la justification d'une formation, d'un entraînement et l'autorisation d'un instructeur.

NOTA

Avant tout vol en patrouille, les commandants de bord doivent impérativement effectuer un "briefing" détaillé du vol envisagé.

Les décollages et atterrissages en patrouille serrée sont interdits (mise en puissance à minima après le levé des roues de l'appareil précédent)

6.10 Les vols de nuit

La pratique du vol de nuit est soumise au respect des minima MTO réglementaires.

L'aérodrome de Berre la Fare n'étant pas équipé pour le vol de nuit, les aérodromes voisins sont utilisés (Aérodromes privilégiés : Nîmes (LFTW) & Avignon (LFMV)) avec mise en place de jour.

6.11 Pratique de la voltige

La pratique de la voltige est réalisée à partir de l'aérodrome de Salon Eyguières (LFNE).

La formation est assurée par les instructeurs du club (voir liste en ANNEXE 2).

Avant d'entreprendre son vol, le pilote doit impérativement contrôler l'état de son parachute et de celui de son passager éventuel (état général, conditionnement, présence des épingles, ...). En cas d'anomalie constatée, il ne doit pas entreprendre le vol.

Les avions de voltige ne sont pas réservables pour les vols sur l'axe de voltige d'Eyguières ou pour les vols locaux (renouvellement de licence, ...).

Pour les compétitions, une réservation avec accord du responsable de la section voltige et du Chef-pilote « voltige » est nécessaire et doit être portée à la connaissance des voltigeurs par tous les moyens appropriés. A ce titre, l'usage du blog voltige est fortement recommandé.

	MANUEL D'EXPLOITATION C NAVIGATION	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

C NAVIGATION

1 Performances en route

1.1 Réglementation

L'intégralité du vol doit être réalisée dans le respect :

- Des procédures et limitations spécifiées au manuel de vol de l'appareil ;
- De la réglementation en vigueur pour le type de vol effectué ;
- Des consignes, procédures et limitations spécifiques éditées dans ce présent document.

En cas d'infraction, de dépassement de limitation ou de réalisation de procédure inopportune pouvant avoir endommagé l'appareil, le pilote devra le signaler dès son retour de vol (voir Section A, §18.2).

1.2 Décollage

Le décollage est réalisé conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'appareil. L'analyse des performances est réalisée en prenant en compte :

- Les spécificités de l'aérodrome,
- La masse et la configuration de l'avion,
- Les conditions météorologiques,
- L'état de la piste.

Une attention particulière doit être portée au risque d'incendie lors de la réalisation des procédures de démarrage. Particulièrement en conditions moteur chaud et/ou temps froid.

Roulage et essais moteurs

Le roulage des appareils doit être réalisé à vitesse, puissance et freinage faibles en respectant les cheminements jusqu'à la piste en service.

Les essais moteur doivent s'effectuer avec une température d'huile dans la plage normale d'utilisation. Dans la mesure du possible, positionner l'avion de tel sorte à avoir le vent en secteur avant (+/- 45°).

Décollage

A noter que les distances de décollage éditées au manuel de vol sont réalisées dans des conditions bien spécifiques. En conséquence, une marge de sécurité raisonnable doit être prise. Le cas échéant, le pilote doit prendre les mesures nécessaires qui s'imposent : réduction de la charge transportée, choix d'une autre configuration au décollage, etc.

Sur des pistes dont l'état de surface risque d'endommager l'appareil (notamment Berre La Fare et Eyguières) et si la longueur de piste le permet, la puissance de décollage sera appliquée très progressivement pour éviter les impacts de cailloux sur les empennages et l'hélice.



1.3 Croisières

La croisière doit être réalisée conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion.

Un exemple de paramètres de puissance en croisière est donné ci-après à titre d'information.

RALLYE MS 100	PS 28	DA 20	C 172	TB 10
2500 RPM	5000 RPM	2300 RPM	2400 RPM	PA 23/ 2400 RPM

Pour une altitude moyenne de 3000 ft

1.4 Descente et atterrissage

La descente et l'atterrissage seront réalisés conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion et aux directives prescrites dans les cartes VAC.

A l'instar du décollage, le commandant de bord est chargé de vérifier que la piste utilisée n'est pas limitative eu égard aux conditions du jour. Le cas échéant, il doit prendre les mesures nécessaires qui s'imposent : adaptation de la configuration, déroutement.

Lorsque plusieurs options existent, le pilote doit privilégier celle qui fatigue le moins la cellule et le moteur.

2 Planification du vol

Avant d'entreprendre un vol, chaque pilote doit réaliser sa préparation et notamment :

- S'assurer qu'il dispose du carburant minimum pour réaliser le vol selon la réglementation en vigueur et les consignes ci-après;
- Vérifier que son chargement est compatible avec les limitations de masse et de centrage de l'appareil;
- Exploiter les données météo et selon les cas, les horaires de lever et coucher de soleil ;
- Exploiter les NOTAM ;
- Préparer et emporter le matériel de sécurité nécessaire selon le vol envisagé (gilets, casques, lampe torche pour le vol de nuit,...) ;
- Rédiger et transmettre le plan de vol si nécessaire.

2.1 Emport de carburant

En complément de la réglementation officielle en vigueur, la quantité de carburant utilisable embarquée minimale ne peut être inférieure à la quantité minimum réglementaire augmentée d'une réserve complémentaire « club » correspondant à 10 min de vol au régime de croisière normal de l'appareil.

Pour un vol local, la quantité minimale de carburant utilisable embarquée ne peut être inférieure à l'équivalent d'une heure de vol au régime de croisière normal de l'avion.

En VFR, outre la distance de l'étape, le calcul du carburant doit prendre en compte les éléments suivants :

- Forfait roulage : 3L ;
- Prise en compte de la météo;
- Forfait procédure correspondant à 10 min de vol au régime de croisière normal de l'avion ;
- Le cas échéant, la réserve de dégagement permettant d'assurer le vol depuis la remise de gaz jusqu'au toucher des roues sur le terrain de dégagement choisi ;
- La réserve de 30 min (20min réglementaire + 10min complémentaire « club ») au régime de croisière normal de l'avion.

	MANUEL D'EXPLOITATION C NAVIGATION	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

En VFR de nuit et en IFR, la réserve à prendre en compte est de 55 min (45mn réglementaire +10mn complémentaire « club ») au régime de croisière normal de l'avion.

Avions de voltige en convoyage

Les avions de voltige ont deux types de réservoir : réservoir voltige et réservoir de convoyage. Le (les) réservoir (s) de convoyage doivent être vides lors des évolutions de voltige. Lors des convoyages, l'ensemble des réservoirs peut être utilisé.

Même si la visite pré-vol permet de vérifier qu'il n'y a pas de carburant dans le réservoir de convoyage, il est de la responsabilité du pilote qui convoie l'appareil de s'assurer à l'issue du convoyage que le(s) réservoir(s) de convoyage est (sont) vide(s) pour une remise en service voltige.

Avions de voltige pour la pratique de la voltige

Les capacités des réservoirs carburant des avions de voltige sont limitées, tout comme la distance à l'aérodrome. En conséquence, pour les vols « voltige » effectués proche de l'aérodrome de départ, les règles pratiques d'avitaillement sont les suivantes:

CAP 10 : Avec le plein du réservoir de voltige, en général trois vols consécutifs sont possibles, exceptionnellement quatre. Le plein du réservoir sera systématiquement complété à partir du moment où le niveau résiduel est $\leq 50\%$.

EXTRA 200 : le plein du réservoir voltige doit être fait après chaque vol.

2.2 Altitude de sécurité

Les pilotes doivent de respecter les altitudes de sécurité réglementaires et, dans la mesure du possible, doivent adapter leur trajectoire afin de minimiser les nuisances environnementales.

2.3 Equipement de navigation

Les équipements de radiocommunication et de radionavigation installés dans les avions sont maintenus en conformité par l'aéroclub.

Le commandant de Bord doit vérifier que les équipements de navigation nécessaires au vol projeté (survol maritime, vol de nuit, IFR, VFR « on Top ») sont en état de fonctionnement.

NOTA

L'aéro-club ne s'engage pas à une mise à jour régulière des bases de données GPS. En conséquence, le contrôle et l'utilisation des informations disponibles sont de la responsabilité du pilote CDB.

2.4 Equipement de sécurité

Gilets de sauvetage :

Au-delà de la réglementation en vigueur pour le survol maritime, l'emport de gilets de sauvetage pour l'intégralité des personnes à bord est fortement recommandé dès lors qu'un transit côtier est envisagé.

Des gilets peuvent être en empruntés à l'aéroclub.

	MANUEL D'EXPLOITATION C NAVIGATION	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

Casque :

L'utilisation d'un casque audio est impérative pour le pilote. Chaque pilote breveté est sensé détenir un casque personnel. Dans un souci de sécurité des vols et de confort, il est fortement recommandé d'équiper les passagers avec un casque audio.

Des casques (réservés aux passagers) peuvent être empruntés à l'aéroclub.

Parachutes:

L'emport d'un parachute est obligatoire en voltige. Chacun des deux avions est équipé de parachutes règlementairement entretenus par le spécialiste du Centre de Vol à Voile de la CRAU à Salon Eyguières.

NOTA

Les équipements de sécurité sont des équipements particulièrement fragiles et onéreux auxquels un soin particulier doit être apporté lors de leur entreposage et manipulation.

3 Masse et centrage

La masse et le centrage sont soumis à limitations. Chaque pilote doit s'assurer qu'il peut réaliser l'intégralité de son vol en respectant le domaine de masse et de centrage de son appareil tel que définit au manuel de vol.

Afin de faciliter les préparations vol, il est présenté en ANNEXE 3 un certain nombre de données de masse et centrage en fonction des consignes d'avitaillement des appareils au retour du vol (voir Section B, §6.3 et ANNEXE 3).

NOTA

Ces données ne se substituent pas à l'utilisation du Manuel de Vol de l'avion

4 Minima météorologique pour les FI

Les minima MTO opérationnels retenus pour les FI sont les minima réglementaires. Toutefois, les FI veilleront à ce que les conditions de visibilité soient compatibles de la séance d'instruction envisagée.

5 Minima météorologique pour les stagiaires (vol solo)

Il est de la responsabilité de l'instructeur de déterminer une marge, en fonction des conditions MTO par rapport aux minima réglementaires, avant d'autoriser un vol solo à un stagiaire.

Les instructeurs veilleront également à ce que les stagiaires s'approprient les conditions MTO et leurs évolutions, à travers des différents moyens (analyse visuelle, TAF, METAR, TEMSI,...) afin d'être capable de décider si du vol peut être envisagé.

	MANUEL D'EXPLOITATION C NAVIGATION	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

6 Aérodomes utilisés pour la formation – Zone de travail

L'aéroclub est implanté sur 2 plateformes que sont :

- Berre La Fare (LFNR) pour le vol à plat et la formation dans le cadre de l'organisme déclaré ;
- Salon Eyguières (LFNE) pour la pratique de la voltige.

Les consignes particulières concernant ces deux aérodomes sont précisées dans la Section A, §4.1.1 et §4.1.2.

Au-delà de ces deux terrains, l'intégralité des terrains ouverts à la Circulation Aérienne Publique (CAP) ainsi que ceux restreints mais utilisables par les aéronefs de l'ACLB, peuvent être utilisés pour la formation.

Pour les vols en solo supervisé, l'instructeur veillera à ce que les aérodomes choisis soient compatibles avec les compétences acquises par les élèves et les performances de l'aéronef selon les conditions du jour.

La zone préférentielle de travail pour la formation initiale est la vallée de la Durance, à l'ouest de Perthuis (sous contrôle de Salon APP ou en contact avec le SIV Provence).

Pour la formation au VFR de nuit, les aérodomes voisins sont utilisés pour la formation de base (Aérodomes privilégiés : Nîmes (LFTW) & Avignon (LFMV)) avec mise en place de jour.



D FORMATION

1 Recrutement, évaluation et suivi des instructeurs

La politique de l'aéroclub consiste à employer uniquement des instructeurs bénévoles.

Lors du recrutement d'un instructeur détenteur de sa qualification, le responsable pédagogique est invité à donner un avis sur le profil aéronautique du candidat. En fonction, le Bureau Directeur validera la candidature.

Lors du recrutement d'un pilote du club en vue d'une proposition à la formation d'instructeur, les candidats devront adresser une lettre de motivation et un CV au président. Le Responsable pédagogique sera invité à donner un avis technique sur le profil aéronautique des candidats. En fonction, le Comité Directeur procédera à la désignation.

En cas d'intégration d'un instructeur extérieur au club, le responsable pédagogique présentera le club et le briefera sur :

- L'organisation générale,
- Les accès aux moyens du club et aux avions,
- L'utilisation du Manuel d'Exploitation,
- Le programme de formation,
- L'utilisation de la ou des plateformes exploitées pour la formation (LFNR, LFNE).

L'instructeur recruté s'engage en terme d'obligations et de responsabilité (voir Section A, §7.1.3). Une convention (voir ANNEXE 8) définit les modalités pratiques de l'emploi des instructeurs bénévoles.

2 Entraînement initial des FI

Tout FI non issu de l'aéroclub Louis Rouland sera lâché par le Responsable Pédagogique (HT) sur le ou les appareils qu'il sera amené à utiliser en instruction.

3 Entraînement périodique des FI maintien des compétences

Par année calendaire le FI se doit de maintenir ses compétences aéronautiques. Pour ce faire, il est attribué à chaque instructeur un quota d'heures de vol par an sur la base du tarif du DA20. Ces heures sont allouées en début d'année calendaire pour une pratique minimum de 30 h d'instruction annuelle. Elles ne sont ni cumulables pour l'année suivante, ni monnayables.

	Nb d'heures d'entraînement allouées
Instructeurs ne réalisant pas de formation ab-initio	3 h
Instructeurs assurant de la formation ab-initio et/ou voltige	5 h



4 Standardisation de la formation des FI

Le responsable pédagogique mènera des réunions « instructeurs » au moins une fois par trimestre. Le Vice-président, responsable de la Sécurité des Vols ainsi que le responsable de la section « vol à plat » seront invités. L'objectif étant de mettre en commun les expériences de chacun et au besoin les corrections à apporter aussi bien sur le contenu des leçons que sur la pédagogie à adopter en fonction de nos stagiaires.

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

5 Maintien des compétences des pilotes

Les conditions d'entraînement liées au maintien des compétences sont définies réglementairement et il appartient à chaque pilote de faire le nécessaire pour rester à un niveau de pilotage cohérent des vols entrepris.

Toutefois, l'aéroclub impose des conditions d'expériences minimum particulières pour pouvoir entreprendre certains vols (vois Chapitre A, §6.1.3).

Par ailleurs, et afin d'encourager l'entraînement et le maintien des compétences, les pilotes brevetés bénéficient du tarif « solo » pour tout vol en « double commandes » à l'exception des vols de prorogation ou de renouvellement.

Vol de prorogation

Conformément à la réglementation, tout vol en double commande de plus une heure réalisée dans les 12 mois précédant la date de fin de validité de la qualification peut être considéré comme vol de prorogation.

Vol de renouvellement

En cas de perte de validité de la qualification (qualification périmée), un vol de renouvellement (épreuve pratique d'aptitude) doit être réalisé avec un FE. Pour ce faire, le pilote adressera une demande au Responsable Pédagogique (HT) qui procédera à un bilan de compétence. En fonction, il pourra imposer un réentraînement minimum avant de procéder à la demande de test par un FE.

6 Contrôle des compétences

Pilotes brevetés

Un pilote breveté ne peut entreprendre un vol s'il ne répond pas aux conditions d'expérience minimum imposées par le club (voir Section A §6.1.3).

En conséquence, il est mis en place un dispositif, via le logiciel OpenFlyer, pour interdire la réservation d'un avion si lesdites conditions ne sont pas remplies. Il en est de même pour les validités de qualifications et d'aptitude médicale.

Pour les pilotes qui volent dans d'autres structures et dont le vol de prorogation n'aurait pas été réalisé avec un instructeur de notre aéroclub, le Responsable Pédagogique (HT) pourra imposer un vol de contrôle de compétences avec un instructeur du club.

	MANUEL D'EXPLOITATION D FORMATION	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

Pour quelque raison que ce soit, en cas de doute sur les compétences d'un pilote breveté, le Head of Training pourra imposer une reprise en main avec un instructeur.

Pilotes stagiaires

Lorsqu'un cursus de formation a été réalisé de façon complète et satisfaisante, un vol de pré-test sera réalisé par le Responsable Pédagogique (HT) ou par un instructeur désigné par lui, avant la réalisation de la demande de test.

7 Evaluation continue du personnel de l'organisme déclaré

Cette évaluation se fera de conserve avec le personnel considéré. Elle comprendra des rendez-vous régulier avec le Responsable Pédagogique (HT). La préparation à la prorogation de la qualification (tri-annuel) sera l'occasion d'une évaluation par le Responsable pédagogique (HT).

	MANUEL D'EXPLOITATION ANNEXES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

ANNEXE 1

Liste nominative des responsables opérationnels

NOM - PRENOM	FONCTION
TINLOT Hélène	Président, Dirigent Responsable (DR)
SKORLIC Christophe	Vice-président, responsable Sécurité des vols
MESNIL Arnaud	Responsable pédagogique (HT)
FERRY Bruno	Responsable Système de Gestion de Sécurité
JOUAN Marc	Responsable section « vol à plat »
GARBI Thierry	Chef pilote « vol à plat »
CALDERON Mathieu	Responsable section « Voltige »
ALLIROT Guillaume	Chef pilote « voltige »

**ANNEXE 2**

Liste des instructeurs
Aéroclub Louis Rouland

Nom - Prénom	Voltige	Vol à plat	Téléphone
GARBI Thierry		X	06 80 16 26 51
BRIENT Patrick	X	X	06 63 32 88 06
ALLIROT Guillaume	X	X	06 10 10 09 41
JOLY Michel		X	06 62 75 01 05
MESNIL Arnaud		X	06 18 04 67 18
TRUFFERT Jérôme		X	06 34 36 68 97
FERRY Bruno		X	06 40 74 68 27
TEILHOL Robert	X		06 86 17 73 33
GRAFFOUILLERE Florent	X		06 82 65 42 01
DELAVET Romain	X		06 17 34 07 16
RIPERT Jean François		X	06 77 68 44 14
BENSA Jean Marie		X	06 59 94 37 50
VALAT Axel		X	06 11 39 64 76

	MANUEL D'EXPLOITATION ANNEXES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

ANNEXE 3

Déclaration de connaissance de la langue Anglaise



Aéro Club Louis Rouland
AIRBUS HELICOPTERS
13725 MARIGNANE CEDEX

Déclaration

Je soussigné (nom prénom)déclare :

Avoir une connaissance suffisante de la langue anglaise pour pouvoir utiliser les aéronefs de l'aéroclub Louis Rouland dont le manuel de vol est en anglais et ainsi répondre à l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

Pour faire valoir ce que de droit.

La Fare les Oliviers, le/...../.....

Signature

Nota :

- Ce document sera archivé à l'aéroclub
- Est un pré requis à l'utilisation des appareils ayant un manuel de vol en anglais

Man Ex ACLR Edition n° 1/Amd 0 du 20/08/14

	MANUEL D'EXPLOITATION ANNEXES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

	MANUEL D'EXPLOITATION ANNEXES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

ANNEXE 4

Liste d'équipement minimal

Extrait de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs en civil en circulation aérienne générale

2.6.2. Equipement minimal exigé en vol V.F.R. de jour

2.6.2.1. Vol et navigation

- a) un anémomètre ;
- b) un indicateur de dérapage ;
- c) Si l'aéronef vole en espace aérien contrôlé, un altimètre qui doit être sensible et ajustable ;
- d) un compas magnétique compensable ;
- e) un récepteur VOR ou un radiocompas automatique en fonction de la route prévue ou un GPS homologué en classe A, B ou C, si l'aéronef vole sans contact visuel du sol ou de l'eau ;
- f) pour les planeurs, un variomètre ;
- g) pour les aéronefs de catégorie acrobatique un dispositif scellé d'enregistrement des facteurs de charge ;
- h) une montre marquant les heures et les minutes

2.6.2.2. Communication

- i) l'équipement émetteur-récepteur VHF conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne ;

2.6.2.3. Surveillance

- k) l'équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne ;

2.6.3. Equipement minimal exigé en vol V.F.R. de nuit

2.6.3.1. Vol et navigation

- a) un anémomètre
- b) un altimètre sensible et ajustable, d'une graduation de 1000 pieds (304,80 mètres) par tour et avec un indicateur de pression barométrique de référence en hectopascal ;
- c) un compas magnétique compensable ;
- d) un variomètre ;
- e) un indicateur gyroscopique de roulis et de tangage (horizon artificiel) ;
- f) un deuxième horizon artificiel ou un indicateur gyroscopique de taux de virage avec un indicateur intégré de dérapage (indicateur bille-aiguille) alimenté indépendamment du premier horizon ;
- g) un indicateur de dérapage si l'aérodrome est équipé de deux horizons artificiels ;
- h) un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap) ;
- i) un récepteur VOR ou un radiocompas automatique en fonction de la route prévue ou un GPS homologué en classe A, B ou C ;
- j) une lampe électrique autonome ;
- k) un jeu de fusibles ;
- l) un système de feux de navigation ;
- m) un système de feux anticollision ;
- n) un phare d'atterrissage. Sur les giravions ce phare doit être réglable en site depuis la place pilote sauf si un ou plusieurs phares fixes suffisent pour l'approche et l'atterrissage ;
- o) un dispositif d'éclairage des instruments de bord et des appareils indispensables à la sécurité ;
- p) une montre marquant les heures et les minutes
- q) (alinéa abrogé) ;

2.6.3.2. Communication

- r) en zone de type H, un émetteur-récepteur HF ;
- s) l'équipement émetteur-récepteur VHF conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne

2.6.3.3. Surveillance

- t) l'équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne



ANNEXE 5

Caractéristiques avions

						FICHE DE PESEE			AVEC PLEIN COMPLET				AVEC PLEIN PRECONISE au retour de vol ou pour séance de voltige				
Type	Immat	IFR	VFR NUIT	Huile Qté max (L)	Pression Pneus Av / Arr (Bar)	Masse à vide (Kg)	Clo à vide (m)	Masse Max (Kg)	Carb. utilisable (L / Kg)	Charge Utile (Kg)	Conso (L/H)	Endurance Sans réserve (H)	Carb. (L / Kg)	Charge Utile (Kg)		Clo Dans les conditions Ci-contre (m)	Endurance Sans réserve (H)
						A		B	C	D	E	F	G	H		I	J
MS 100	F-BVHZ			5	1.4 / 1.5	513	0.917	750	96 / 70	167	22	4.3	60L / 44kg	193kg =	2 x 80 kg + 33 kg	0.942	2.7
MS 100	F-BUNL			5	1.4 / 1.5	508	0.862	750	96 / 70	172	22	4.3	60L / 44kg	198 kg =	2 x 80 kg + 38 kg	0.905	2.7
DA 20	F-HBMM			5	1.8 / 2.3	549	0.191	800	91 / 66	185	23	3.9	91L / 66kg (PC)	185 kg =	2 x 80 kg + 25 kg	0.253	3.9
PS 28	F-HNLR			3.8		385	0.430	600	113 / 82	133	18	6.2	60L / 44kg	171 kg =	2 x 80 kg + 11 kg	0.502	3.3
TB 10	F-GOIK		X	7	3.1 / 2.3	777	1.015	1150	204 / 143	230	40	5.1	100L / 72kg	301 kg =	2 x 80 kg + 2 x 70 kg	1.171	2.5
C 172 S	F-HABD		X		3.2 / 2.7	757	1.024	1157	201 / 141	259	39	5.1	140L / 100kg	300 kg =	2 x 80 kg + 2 x 70 kg	1.140	3.0
CAP 10	F-GDTN	CAT « U »						830	150 / 108	171	40	3.7					
		CAT »A«		5.7	2.0/--	551	0.327	780					Res avant 72L / 52kg	1 Pil (avec parachute)		0.329	3 à 4 séances
EXTRA	F-GZXV	CAT « U »						840	117 / 84	174	36	3.2					
		CAT »A«		7.6	2.6/--	582	0.703	700 800					Res avant 32L / 23kg	1 Pil +1 (avec parachute)		0.837 0.848	1 séance

100 LL
0.72 Kg/L

D=B-(A+C)

F = C/E

H = B-
(A+G)

I voir Manuel
de Vol

J=G/E

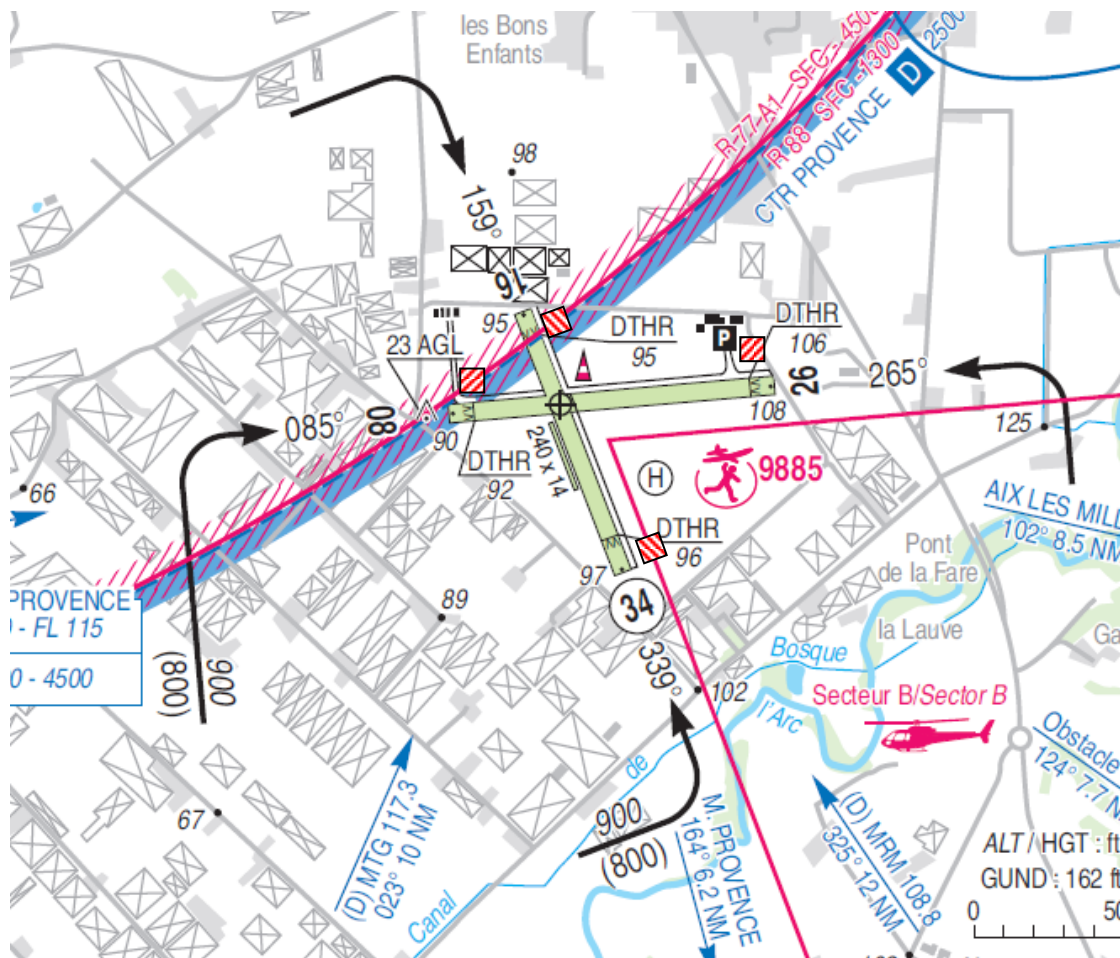
NOTA

Ces données ne se substituent pas à l'utilisation du Manuel de Vol de l'avion



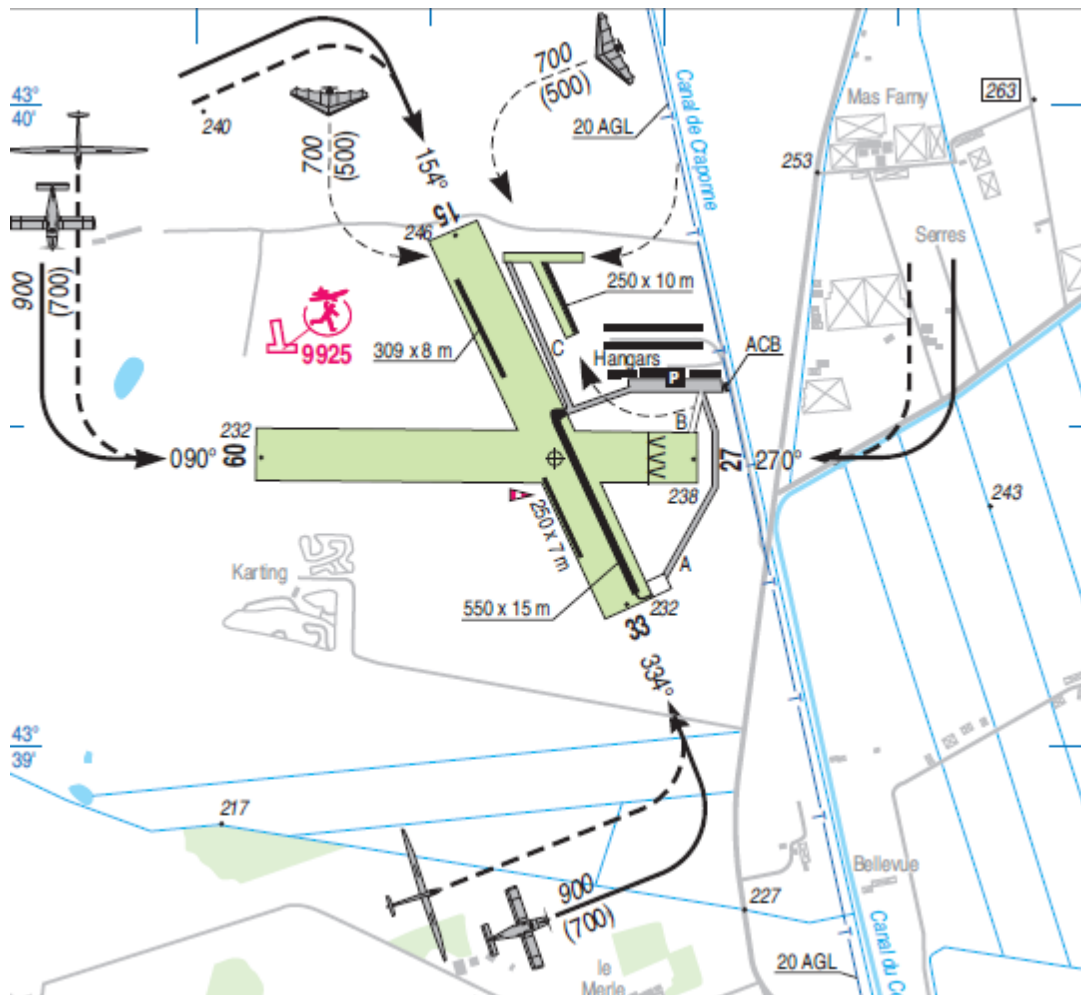
ANNEXE 6

Carte LFNR



▨ Aires bétonnées d'essais moteur

ANNEXE 7

Carte LFNE

	MANUEL D'EXPLOITATION ANNEXES	Edition 1
		Amendement 0
		Date : 20/08/14

ANNEXE 8

Convention de l'Instructeur

Cette convention s'inspire du titre B du protocole d'accord Instructeurs édité par la FFA. Ce protocole concerne les conditions "d'emploi" des Instructeurs bénévoles exerçant dans les Aéro-clubs affiliés à la FFA.

Assurance

Une assurance complémentaire (Indemnité Accident) couvrant les risques encourus par les Instructeurs bénévoles dans l'exercice de leur activité est souscrite par le Club.

Frais de stage de formation initiale

Pris en compte par l'Aéro-club sous réserve d'agrément par le Comité Directeur et d'engagement pour l'instructeur de dispenser l'instruction dans sa spécialité pendant une durée minimale de deux ans. Si, au cours de cette période de deux ans, l'instructeur cessait son activité sans motif reconnu acceptable par le Bureau Directeur, il aurait à rembourser les frais de stage au prorata du nombre de mois restant à accomplir pour remplir son contrat.

Frais de stage de recyclage

Les frais de stage de recyclage sont pris en charge par l'aéroclub.

Attribution d'heures d'entraînement Instructeurs

Il est attribué à chaque Instructeur un quota d'heures de vol par an sur la base du tarif horaire du DA 20 selon les modalités définies au Manuel d'Exploitation de l'Aéroclub.

Frais de déplacement engagé au titre de l'activité instruction

Ces participations, non obligatoires, portent uniquement sur les frais engagés au titre des trajets domicile - aéro-club avec un véhicule personnel dans le cadre de séances d'instruction ou de perfectionnement. Il est rappelé que le régime juridique loi 1901 doit inciter chacun à rentabiliser au mieux les déplacements donnant lieu à contrepartie financière pour le plus grand profit de tous (regroupement des séances d'instruction).

La participation prend la forme de réduction d'impôt sur le revenu permise par la déduction fiscale des frais de déplacement engagés au bénéfice d'une activité associative bénévole.

Equipements pédagogiques

Après étude et concertation, les Instructeurs peuvent demander à l'Aéro-club la mise en place de moyens pédagogiques (par exemple : informatique, vidéocassettes... etc.).

Candidatures / radiation

Le Bureau Directeur se réserve le droit de statuer sur l'acceptation et la radiation d'un membre de l'aéro-club pour l'exercice de la fonction d'instructeur, notamment en cas de :

- activité instruction / perfectionnement inférieure à 30 heures par an,
- non respect du Manuel d'Opérations dans le cadre de vols d'instruction / perfectionnement,
- renseignement des relevés de facturation conduisant à l'application des tarifs "solo" pour des vols mentionnés comme vols d'instruction / perfectionnement dans les carnets de route et de vols,
- vol d'instruction / perfectionnement effectué au profit d'une personne qui n'est pas membre de l'aéro-club.



ANNEXE 9

Liste des numéros de téléphones importants

RESPONSABLES AEROCUB

Nom et Prénom	Fonction	Téléphone
TINLOT Hélène	Présidente,	06 81 58 37 82
SKORLIC Christophe	Vice-président -Responsable Sécurité des Vols	06 24 74 61 65
	Responsable Pédagogique	
FERRY Bruno	Correspondant Prévention Sécurité	
COLOMBIER Emmanuel	Trésorier	06 69 42 47 76
+		
JOUAN Marc	Responsable section vol « à plat »	06 85 54 19 16
GARBI Thierry	Chef pilote vol à plat	06 80 16 26 51
	Responsable section ULM	06 15 76 39 67
POTIER Michel	Chef pilote ULM	06 87 20 23 42
CALDERON Mathieu	Responsable section voltige	06 86 38 03 58
ALLIROT Guillaume	Chef pilote voltige	06 86 17 73 33

Organismes

	Club House Berre La Fare	04 90 42 64 52
	Club House Eyguières	09 88 66 72 11
MAINTENANCE	Aéro Service Partenaire Laurent Caillot	06 60 99 99 68
AIRBUS HELICOPTERS	Opérations Airbus Helicopters	04 42 85 62 62
FFA	FFA Assistance rapatriement	01 48 82 62 97
Exploitant Eyguières	(OPASE)	06 80 12 31 29

Activation et clôture de l'axe de voltige de Salon Eyguières

Fonction	Lieu	Téléphone
PROVENCE INFO	Aéroport Marseille Provence	04 42 14 29 83

SECOURS ET AUTORITES

Fonction	Lieu	Téléphone
POMPIERS	Berre	18 (04 42 10 20 47)
SAMU		15
GENDARMERIE	Aéroport Marseille (BGTA)	04 42 31 16 70
	Berre la Fare	04 42 85 40 13
	Eyguières	04 90 57 90 01
CCR	Aix (recherche appareil)	04 42 33 76 76
Aix TWR	Aérodrome d'Aix	04 42 16 06 80
Provence TWR	Aéroport Marseille Provence	04 42 14 29 83
Clôture plan de vol		08 10 43 78 37
EDF dépannage		08 10 33 31 13