



Manuel d'Organisation et d'Exploitation

Union Aérienne Lille-Roubaix-Tourcoing



Table des matières

I. Manuel d'Organisation

- 1 - Formulaire
- 2 - Forme juridique de l'Organisation
- 3 - Plan des locaux
- 4 - Attestations sur l'honneur

II. Manuel d'Exploitation

A - Généralités

- 1 - introduction
- 2 - organisation
- 3 - responsabilité des dirigeants
- 4 - discipline
- 5 - contrôle et supervision de l'exploitation
- 6 - préparation du programme des vols
- 7 - autorité - tâches et responsabilités du commandant de bord
- 8 - Emport de passagers
- 9 - Documents de l'avion
- 10 - Archivage des documents
- 11 - Enregistrement des licences et qualifications des pilotes
- 12 - Échéance médicale et qualifications
- 13 - Limitations de temps de vol et périodes d'activité pour le FI
- 14 - Limitations de temps de vol et périodes d'activité des stagiaires
- 15 - Carnet de vol des pilotes
- 16 - Planning des vols
- 17 - Sécurité des vols

B - Techniques d'utilisation

- 1 - Description des avions
- 2 - Manuels d'utilisation des avions
- 3 - Procédures d'urgences et de secours
- 4 - Utilisation des aides de radio-navigation
- 5 - Tolérances techniques
- 6 - Équipements de sécurité et de sauvetage

C - Navigation

- 1 - Performances en route
- 2 - Planification du vol
- 3 - Masse et centrage
- 4 - Minima météorologiques opérationnels FI
- 5 - Minima météorologiques opérationnels pour les stagiaires
- 6 - Aérodrômes utilisés pour la formation

D - Formation

- 1 - Recrutement - Évaluation et suivi des instructeurs
- 2 - Entraînement initial des FI



Table des matières

- 3 - Entraînement périodique des FI pour maintenir leurs compétences
- 4- Standardisation de la formation
- 5 - Maintien des compétences pilote
- 6 - Contrôle des compétences
- 7 - Évaluation continue du personnel de l'ATO

III. Manuel des Formations

IV. Système de Gestion de la Sécurité

- 0 - Préambule
- 1 - Adhésion au Comité Régional Nord-Pas-de-Calais
- 2 - Organisation, au sein de l'UALRT
- 3 - Plan d'action - Présentation des mesures
- 4 - Moyens complémentaires utilisés par le SGS
- 5- Relation avec l'autorité

V. Annexes

- 1 - Formulaire d'agrément ATO :
- 2 - Récépissé d'enregistrement en préfecture
- 3 - Statuts de l'U.A.L.R.T
- 4 - Règlement intérieur de l'U.A.L.R.T
- 5 - Plan des locaux
- 6 - Attestation sur l'honneur du président
- 7 - Attestation sur l'honneur du trésorier
- 8 - Organigramme ATO avec nom des responsables et fonctions
- 9 - Plan d'intervention
- 10 - MEL
- 11 - Listing des FI
- 12 - Canevas FFA



PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE



I – Manuel d'Organisation

1. FORMULAIRE D'AGRÉMENT

Le formulaire d'agrément ATO est en **Annexe 1**

2. FORME JURIDIQUE DE L'ORGANISME

L'UALRT est une association régie par la loi de 1901.

Le récépissé d'enregistrement en préfecture est en **Annexe 2**.

les statuts de l'U.A.L.R.T sont en **Annexe 3**

Le règlement intérieur de l'U.A.L.R.T est en **Annexe 4**

3. PLAN DES LOCAUX

Le plan des locaux est en **Annexe 5**

4. ATTESTATIONS SUR L'HONNEUR

L'attestation sur l'honneur du président est en **Annexe 6**

L'attestation sur l'honneur du trésorier est en **annexe 7**

5. HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

En cas d'évolution du présent manuel, l'ensemble sera réédité et une nouvelle version sera publiée.

Les trois précédentes versions seront archivées en version numérique.

édition	date	mineure/ majeure	rédacteur	pages amendées	description
1	18/04/2017	majeure	V.GAVAZZI	toutes	1ère édition
2	23/11/2017	mineure	V.GAVAZZI	14 16 23 24 28/29 32 138/139/140	Mise à jour ateliers de maintenance Vols de découverte Utilisation du PA 28 Protocoles voltiges Entraînement minimum pilote breveté Suppression du manuel CEPADUES Mise à jour du listing des FI



I – Manuel d'Organisation



I – Manuel d'Organisation

édition	date	approbation par l'autorité	service	référence
1	18/04/2017	DSAC	Délégation Nord Pas-de-Calais	FRA ATO 0268



I – Manuel d'Organisation

Acronymes utilisés dans ce guide

Aérogest : logiciel permettant de réserver les avions du club, de consulter les potentiels restants, de déposer un REX FFA/UALRT et les comptes rendus d'événements de sécurité UE 376/2014 disponibles sur le net

APRS : approbation pour remise en service

ATO : organisme de formation approuvé (approved training organisation)

DGAC : direction général de l'aviation civile

DR : dirigeant responsable

ELT : Emergency Locator Transmitter

ENAC : école nationale de l'aviation civile

FFA : fédération française aéronautique

FI : instructeur de vol avion (flight instructor)

HT : responsable pédagogique (head of training)

IFR : vol au instruments (instrumental flight rules) KT : noeuds (knots)

LAPL(A) : licence pilote avion léger (light aircraft pilot licence)

MEL : Liste minimale d'équipements (minium equipment list)

PART-FCL : textes qui définissent les exigences communautaires pour les licences des navigants

PLB : balise de détresse personnelle (Personal locator Beacon)

PPL : licence pilote privé avion (private pilot licence)

REX : démarche de retour d'expérience

SGS : système de gestion de la sécurité

VFR : vol a vue (visual flight rules)

VI : vitesse indiquée



II – Manuel d'Exploitation

A. GÉNÉRALITÉS

1. DESCRIPTION ET CONTRÔLE DU MANUEL

1.1. Introduction

L'UALRT a réalisé le présent manuel d'opérations afin de présenter l'organisation de sa structure de formation.

L'UALRT est implantée sur l'aérodrome de Lille Marcq (LFQO).

Adresse postale :

Avenue du Général De Gaulle

59910 Bondues

☎ 03-20-72-40-98

email : secretariat@ualrt.org

site internet : <http://www.ualrt.org>

Le présent manuel d'opérations a été réalisé suivant les dispositions du règlement EU n° 1178/2011.

La structure du manuel est conforme à la table des matières :

Partie I: Manuel d'organisation du management

Partie II : Manuel d'exploitation

Partie III : Manuel de formation(manuel ENAC)

Partie IV : Manuel de système de gestion de la sécurité

1.2. Système d'amendement et de révision

Le manuel est référencé par un numéro d'édition. À chaque modification, à caractère majeur, nécessitant l'accord de l'autorité ou à caractère mineur, le manuel sera réédité.

Les trois dernières versions amendées seront conservées 3 ans par le secrétariat.

Le responsable de conformité réglementaire classera le caractère mineur ou majeur de la révision.

A chaque modification majeure ou mineure l'ensemble du manuel réédité sera transmis par email à l'autorité compétente.

Les modifications majeures sont :

- le changement de localisation de l'ATO
- l'ouverture d'annexes
- le changement du DR de l'ATO
- le changement du HT
- le type de formations dispensées

En cas de modifications majeures, l'autorité sera informée 10 jours avant le changement effectif.

Les modifications mineures sont, par exemple :

- les changements du personnel opérationnel de l'ATO
- les changements dans la flotte avion
- les changements dans l'équipe instructeurs
- les changements de procédures opérationnelles ou administratives

Les membres de l'UALRT seront informés par mail des modifications.



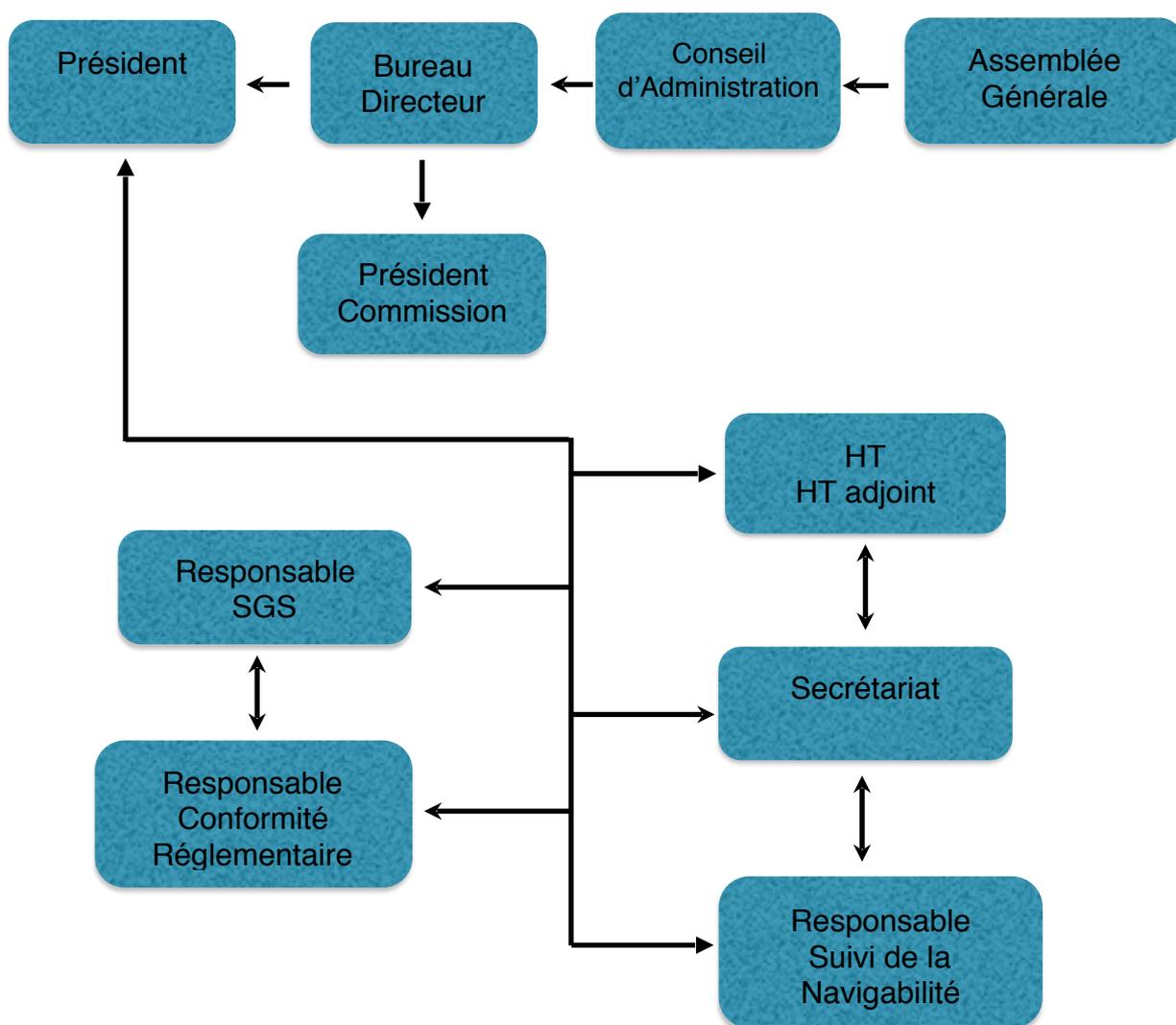
II – Manuel d'Exploitation

2. ORGANISATION

2.1. Structure du club

L'UALRT est une structure associative administrée par des dirigeants élus dont émane un bureau directeur. cf organigramme conseil d'administration/organisation affiché dans les locaux.
Tous les membres élus ou non, salariés ou non sont invités à participer aux activités de l'UALRT.

2.1.1. organigramme opérationnel de l'UALRT





II – Manuel d'Exploitation

2.2. Activités de l'UALRT

La formation des pilotes en vue de l'obtention des licences LAPL, PPL, brevet de base.
La formation des pilotes à l'obtention de la qualification vol de nuit, d'habilitations et de variantes.
La formation des pilotes à la voltige élémentaire et avancée négative.
la formation au vol en patrouille serrée.
La réalisation de prorogations ou de renouvellements de qualifications associées à ces licences.
Le maintien en état de navigabilité des aéronefs exploités par des moyens propres ou des sous-traitants.
Des vols de découverte, participation à des manifestations et compétitions aéronautiques, des actions de promotion de l'aéronautique.

3. RESPONSABILITÉS DES DIRIGEANTS

3.1. Dirigeants de l'UALRT

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

- Le président, qui est le dirigeant responsable
- Le responsable du système de gestion de sécurité
- Le responsable pédagogique (HT)
- Le responsable pédagogique adjoint qui remplace le responsable pédagogique lorsqu'il est absent
- Le responsable du suivi de navigabilité
- Le responsable du contrôle de conformité réglementaire

3.2. Responsabilités et tâches de l'encadrement opérationnel

3.2.1. Le Président

Le président de l'aéroclub dirigeant responsable est chargé de veiller au maintien en conformité de la structure.

Il préside le bureau directeur qui est responsable de la gestion financière de l'association, des ressources humaines, et du bon fonctionnement de l'association et nomme les responsables.

Il est responsable des modifications majeures ou mineures, de la refonte des documents, des modifications de l'organigramme et de leur transmission auprès de l'autorité compétente et des membres de l'U.A.L.R.T.

Il est responsable des moyens de communication de l'A.T.O (site web, email adressé aux membres, des journaux Incidence Positive et Incidence Sécurité).

3.2.2. Le responsable SGS

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

Il dispose du logiciel *Aerogest-SGS* et des publications « incidence sécurité ».

Il émet des recommandations auprès du président, du HT, du responsable du suivi de navigabilité.



II – Manuel d'Exploitation

Il peut prendre des mesures immédiates d'arrêt de vol d'un pilote ou d'un avion, d'une activité ou procédure à titre conservatoire dans l'attente du traitement par la commission SGS, commission de discipline, ou du responsable de suivi de navigabilité.

Il est aussi chargé des amendements du manuel SGS et leurs publications.

3.2.3. Le responsable pédagogique (HT)

Le responsable pédagogique coordonne, veille et supervise toutes les actions (mises en œuvre et applications) liées à la formation aéronautique effectuée par l'UALRT.

Il a autorité sur les formations dispensées par les FI et sur la répartition des élèves.

Il sera le représentant du dirigeant responsable auprès de la DGAC pour toutes les questions liées à la formation pratique et théorique.

Il avertira le dirigeant responsable en cas de difficulté identifiée ou pressentie.

Il assurera la diffusion et veillera au respect des procédures liées à la formation et à l'exécution des tests au sein de l'UALRT.

3.2.4. Le responsable du suivi de navigabilité

Le responsable du suivi de navigabilité est chargé du suivi des potentiels et de la liaison avec les ateliers et sous-traitants.

Il rédige les bons de commandes, il dispose pour cela du logiciel *Aérogest* (suivi des potentiels, suivi des entretiens, suivi des signalements des pilotes).

3.2.5. Le responsable du contrôle de conformité réglementaire

Le responsable du contrôle de conformité réglementaire est chargé de s'assurer de la bonne application des dispositions recensées dans les manuels de l'UALRT.

Il est également chargé de la rédaction des amendements nécessaires au maintien de la conformité, qu'il représentera pour avis au DR en vue de leur transmission à l'autorité.

Il effectuera des audits et en adressera un exemplaire au DR et ou à l'autorité, à minima d'une fois par an.



II – Manuel d'Exploitation

4. DISCIPLINE

4.1. Obligations des membres

En plus des obligations qui sont définies dans le règlement intérieur, tout membre du club doit souscrire à la démarche de sécurité du club.

Tout membre doit signaler immédiatement tout incident, accident, anomalie d'exploitation, ou toute situation faisant courir un risque en terme de sûreté ou de sécurité aux matériels et aux personnes.

Les membres devront se conformer au règlement UE 996/2010, UE 376/2014, au code de l'aviation civile Art.R.722-3

Le signalement sera effectué en priorité :

- En rédigeant un compte-rendu d'événement de sécurité UE 376/2014 (annexe 5 du texte et formulaire en annexe)
- En rédigeant un REX FFA/UALRT et à défaut, par téléphone auprès du secrétariat du club, ou auprès d'un dirigeant : HT ou responsable SGS.

4.2. Traitement des écarts au règlement intérieur

Les écarts au règlement intérieur et au manuel d'exploitation seront traités selon le cas via le SGS et/ou par la commission de discipline.

Des sanctions pourront être prononcées cf. règlement intérieur.

5. CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

5.1. Contrôle de l'exploitation

Le responsable de la conformité réglementaire s'assurera lors des audits que l'exploitation se déroule conformément aux dispositions décrites dans les manuels et aux exigences réglementaires.

La veille réglementaire sera assurée via la clé FI/FFA mise à jour via une newsletter trimestrielle expédiée par mail par la Fédération Française Aéronautique. Le responsable de contrôle réglementaire transfèrera les modifications annoncées vers les responsables de l'UART et à ses membres par mail ou par tout autre moyen.

Le responsable du contrôle de conformité effectuera des audits internes préalablement aux inspections de l'autorité.

6. PRÉPARATION DU PROGRAMME DES VOLS

6.1. Planifications

6.1.1. Vols d'instruction

Ils sont planifiés (date et durée) par le HT en accord entre les instructeurs et élèves, par le secrétariat du club.

Pour les vols d'instruction prévus sur un appareil autre que un DR 400-120, charge au pilote de réserver l'avion lui même, et de mettre l'avion en ordre de marche pour l'heure du vol.

Une demi heure minimum de marge sera ajoutée à la réservation après la fin prévue du vol dans le cadre de l'instruction.

6.1.2. Vols hors instruction.

Ils sont planifiés par le pilote commandant de bord qui réservera l'avion uniquement via le système *Aérogest-Réservation*.



II – Manuel d'Exploitation

Il est de la responsabilité du pilote de supprimer la réservation si le vol n'est pas réalisé. Si le pilote n'est pas présent 1/4 heures après le début de la réservation, celle-ci devient caduque.

6.2. Visites de maintenance

Le logiciel *Aérogest* calcule le potentiel restant ; celui-ci est donc accessible avant chaque vol ; le logiciel effectue la mise à jour automatiquement après chaque vol.

Les visites sont réalisées par les ateliers en charge de la maintenance, celles-ci sont planifiées par le responsable suivi de navigabilité qui rédige un bon de commande.

Une partie des visites 50 heures est effectuée « sous le régime pilote propriétaire » par des pilotes recrutés au sein du club et désignés par le président.

Les observations reportées sur les carnets de route devront être aussi reportées dans les signalements du logiciel *Aérogest*, qui les transmet de façon automatique par mail au responsable de l'UALRT et au plus tôt à l'atelier par le responsable de suivi de navigabilité.

avion		atelier en charge de la maintenance partie G et M
DR 400120	F-GTPS	Bénifontaine AÉRO
DR 400 120	F-GUXL	Bénifontaine AÉRO
DR 400 120	F-GOVX	Aéro Flandre Maintenance
DR 400 120	F-GTPF	Lille Aéro Maintenance
DR 400 135 CDI	F-HBYZ	Aéro Flandre Maintenance
DR 400 140b	F-GYDD	Bénifontaine AÉRO
DR400 180	F-GSBM	Bénifontaine AÉRO
DR400 180	F-GRIP	Bénifontaine AÉRO
EA 200	F-HLIL	Aéro Flandre Maintenance
PA 28 R-201	F-HUAL	Aéro Flandre Maintenance



II – Manuel d'Exploitation

7. AUTORITÉ - TÂCHES ET RESPONSABILITÉS DU COMMANDANT DE BORD

Les commandants de bord sont responsables d'évaluer après l'examen des documents de l'avion et de la visite pré vol si l'exécution du vol est possible avec un niveau de sécurité satisfaisant, conformément aux dispositions, consignes et procédures figurant dans le présent manuel, ainsi qu'aux règlements. Ils sont responsables des décisions relatives à cette exécution.

Outre l'aspect réglementaire et technique, les pilotes doivent évaluer si le vol prévu est en adéquation avec leur entraînement récent et leur état de forme du jour. Ils ne devront pas être sous l'emprise de produits stupéfiants et le taux d'alcoolémie doit être nul.

Dans le cas de voyages lointains, de participation à des raids, à des compétitions, à un vol de présentation lors de manifestation aérienne, le commandant de bord devra obtenir l'autorisation du président et du HT ; des procédures ou des limitations particulières pourront être imposées à cette occasion.

Si toute ou partie d'un vol nécessite une autorisation particulière d'une administration ou d'un particulier, charge au commandant de bord d'obtenir cette autorisation et de la transmettre au HT via le secrétariat.

Dans le cadre des vols d'instruction ou des tests en vol, l'instructeur qui sera en place avant sera le commandant de bord de l'appareil.

Au retour de vol, le commandant de bord est responsable de remplir le carnet de route, le logiciel *Aérogest* pour le suivi de navigabilité et la facturation, d'y recopier les mentions éventuellement portées sur le carnet de route ainsi que toutes remarques d'ordre mécanique.

Le commandant de bord est responsable de remplir les comptes-rendus d'accident, d'incident, d'exploitation, le REX FFA UALRT, le compte rendu d'événement de sécurité (UE 376/2014), la déclaration d'assurance dans les délais légaux.

8. EMPORT DE PASSAGERS

8.1. Définition

Un passager est une personne amenée en vol, ne prenant aucunement part aux opérations du vol. Cette personne peut être un membre de l'UALRT ou être extérieure.

Les pilotes titulaire du L.A.P.L devront avoir effectué 10 h de vol en P.I.C. après obtention de cette licence pour pouvoir emporter des passagers (conformément au FCL 105.Ab).

Pour emporter un passager conformément à la réglementation, les pilotes et les FI devront avoir effectué 3 atterrissages et 3 décollages les 90 derniers jours sur un appareil de même classe, dont un de nuit dans le cas du vol de nuit.

L'emport de passagers en vol d'instruction peut être exceptionnellement effectué, après accord de l'instructeur : en fonction des restrictions du manuel de vol.

Aucunes procédures anormales, d'urgence ou de vol en conditions IMC ne pourront être simulées.



II – Manuel d'Exploitation

L'emport de passager en voltige est autorisé pour les pilotes suivants :

- pilotes qualifiés FI
- pilotes qualifiés voltige élémentaire ayant une expérience en solo significative et une formation complémentaire
- pilotes qualifiés voltige avancée ayant une expérience en solo significative
- évolutions : prioritairement en verticale terrain

L'autorisation d'emport de passager est délivrée par le HT après avis des instructeurs et peut être retirée à tout moment.

8.2. Vols locaux à titre onéreux

Les vols locaux à titre onéreux sont effectués selon l'arrêté du 18 août 2016 : Vols de découverte

Les vols de découverte se font sous la responsabilité du responsable SGS, l'évaluation des risques associés est intégrée au S.G.S du club.

Les aéronefs sont ceux exploités par l'U.A.L.R.T

Les procédures d'exploitation sont les procédures standards d'exploitation de l'U.A.L.R.T

Les pilotes :

sont majeurs et salariés ou membres de l'aéroclub

sont titulaires d'une licence CPL ou ATPL

sont titulaires d'une licence PPL(A) ou LAPL(A) et justifient d'au moins 200 heures depuis l'obtention de la licence sur la catégorie d'aéronef concerné par les vols de découverte

remplissent les conditions d'expérience récente pour le transport de passagers

Pour les titulaires d'une licence PPL(A) ou LAPL(A) avoir effectué 25 heures de vol au cours des 12 mois qui précèdent

En plus des dispositions réglementaires, les pilotes doivent avoir reçu l'accord formel du président.

Les vols :

- des vols de découverte

Au départ de LFQO ou LFQQ, circulaires, de moins de 30 minutes et ne s'éloignant pas à plus de 40 kilomètres de l'AD de départ.

- des vols d'initiation

Ils sont assurés par un instructeur et correspondent à la première leçon de pilotage ou aux trois premières pour une personne qui n'est pas encore adhérente. Ces vols sont réalisés en respectant précisément la réglementation des vols de découverte .

- des vols de découverte voltige

Effectués uniquement par des pilotes professionnels (CPL, ATPL) qualifiés voltige avec L'EA 200.



II – Manuel d'Exploitation

Les pilotes seront autorisés par le HT et feront un vol de contrôle annuel avec un instructeur voltige.

Le programme du vol n'est pas strictement défini mais les évolutions seront basiques (voltige élémentaire) dans le souci du confort du passager.

Les passagers devront posséder un certificat médical de non contre indication à la voltige et avoir signé le document suivant :

JE SOUSSIGNÉ.....DÉCLARE AVOIR ÉTÉ INFORMÉ DES PROCÉDURES DE SÉCURITÉ ET D'ÉVACUATION DE L'AVION DE FAÇON SATISFAISANTE.

DATE ET SIGNATURE

9. DOCUMENTS DE L'AVION

9.1. Introduction

Les documents relatifs aux avions sont regroupés dans une sacoche spécifique à chaque aéronef. Il incombe à chaque commandant de bord de vérifier la tenue à jour des documents avant chaque vol.

Cette sacoche contient :

- Le carnet de route
- Le certificat d'immatriculation
- Le certificat de navigabilité
- Le certificat d'examen de navigabilité
- Le certificat de limitation de nuisance
- La licence de station aéronef
- La fiche de pesée
- L'attestation d'assurance
- La carte d'avitaillement

Le manuel de vol reste à demeure dans chaque avion.

9.2. Organisation de la mise à jour

Pour ce qui concerne la maintenance, la mise à jour des documents est réalisée par les ateliers. Pour la partie administrative, la mise à jour est réalisée par le secrétariat.

10. ARCHIVAGE DES DOCUMENTS

10.1. Dossier de formation

Ce dossier contiendra :

- une partie administrative : dossier pilote, constitué par le secrétariat.
- une partie pédagogique : livret de progression. Il sera rempli par les instructeurs après chaque séance d'instruction.
- les dossiers administratifs et pédagogiques seront archivés 3 ans

10.2. Dossiers pilotes

Un dossier sera créé lors de l'adhésion et sera archivé pendant 3 ans à l'issue de la dernière année d'adhésion.

Constitué par le secrétariat, il comprendra notamment :



II – Manuel d'Exploitation

- une copie de pièce d'identité
- une copie des licences et des qualifications (pour les pilotes)
- une attestation de début de formation (pour les élèves)
- une copie de la dernière visite médicale
- l'autorisation parentale pour les mineurs.

Les informations sont enregistrées dans le logiciel *Aérogest* qui alarme le pilote 3 mois avant la fin d'une validité.

Charge aux adhérents de transmettre les mises à jour au secrétariat.

11. ENREGISTREMENT DES LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES

L'enregistrement des licences, les dates de validité des qualifications des pilotes et les dates de validité des visites médicales sont enregistrées via le logiciel *Aérogest* par le secrétariat. Le logiciel *Aérogest* ne délivre pas la clé de l'avion au pilote si une date de validité est périmée.

12. ECHÉANCES MÉDICALES ET QUALIFICATIONS

Les pilotes sont responsables du respect de l'échéance de leurs qualifications et de leurs aptitudes médicales.

Charge aux pilotes d'anticiper la fin de la validité de leurs qualifications et échéances et de transmettre les mises à jour au secrétariat.

Les FI vérifieront la date de validité de l'aptitude médicale des élèves.

3 mois avant l'échéance, les élèves recevront un Email les invitant à prendre rendez-vous pour le renouvellement de leur aptitude.

13. LIMITATIONS DE TEMPS DE VOL ET PÉRIODES D'ACTIVITÉ POUR LE FI

13.1. Programme de vol

Voir chapitre 6.1 planification.

13.2. FI salariés

Les FI salariés doivent s'assurer que leurs temps de vol et de repos soient conformes aux dispositions légales du Code de l'Aviation articles D. 422-1, D. 422-2 et D. 422-9 à D. 422-13, option b (Décret n° 97-999 du 29 octobre 1997, art. 1, 12 et 15)

En cas de dépassement prévisible ou effectué, charge au FI salarié d'en informer le dirigeant responsable.

Cette situation entraînera automatiquement la déprogrammation des vols du FI jusqu'à ce que le temps de repos soit à nouveau conforme.

13.3. Repos périodique des FI

FI bénévoles : Il n'est pas défini de repos périodique.

FI salariés : 2 jours de repos pour 5 jours de service consécutif

Rappel : un FI ne doit pas entreprendre un vol s'il ne se sent pas en état physique et/ou mental de le réaliser.

14. LIMITATION DE VOL ET PÉRIODE D'ACTIVITÉ DES STAGIAIRES

Il n'existe pas de limitation des temps de vol pour les stagiaires et le cumul de plusieurs leçons sera possible.

Par contre, pour des raisons pédagogiques, les FI pourront définir les limites à ne pas dépasser :

- Nombre de vols dans la journée, en fonction de l'attitude cognitive du stagiaire



II – Manuel d'Exploitation

- Éléments extérieurs tels que, par exemple, température et/ou météo
- Pour les navigations solo, les stagiaires devront avoir obtenu leur examen théorique ou posséder une autorisation écrite du HT
- Les stagiaires devront avoir rédigé un dossier de vol « type UALRT » pour chaque navigation solo

15. CARNET DE VOL DES PILOTES

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

Les FI de l'UALRT :

- ouvriront les carnets de vols
- viseront les carnets pour chaque vol en double
- noteront les autorisations en vols solos supervisés
- noteront les obtentions de variantes, les autorisations

Les carnets de vol non conformes au règlement UE 1178/2011 pourront être utilisés jusqu'à ce qu'ils soient complets.

Les nouveaux carnets seront désormais conformes.

16. PLANNING DES VOLS

Se référer au chapitre 6.1

L'utilisation des avions de l'UALRT est subordonnée à l'autorisation du Président ou ses représentants qui font autorité pour annuler des vols, réserver des avions à certaines activités. Dans un cadre associatif, il incombe aux membres d'optimiser au mieux les réservations ou/et annulations. En conséquence, toute réservation se fera aux conditions suivantes :

- réserver l'avion désiré à l'avance en utilisant le logiciel de réservation accessible par internet.
- sauf en cas de force majeure pouvant faire courir un risque quelconque à l'équipage ou à l'aéronef, de voler au minimum 2h/jour de week-end (samedi et dimanche) et de jours fériés et 1h/jour de semaine
- le pilote devra s'assurer de la compatibilité de sa réservation avec les échéances techniques de l'avion
- dans le cas d'une navigation, le pilote indiquera sa destination
- le non retour d'un avion pour la nuit devra être signalé ; en cas d'imprévu prévenir le secrétariat du club
- la réservation sera annulée au bout d'un quart d'heure si l'avion n'est effectivement pas utilisé
- les avions de mêmes types pourront être interchangeables pour les besoins de gestion de la flotte
- pour des voyages de plusieurs jours le commandant de bord devra rendre compte régulièrement du déroulement de son vol au secrétariat ; toute anomalie devra être signalée au plus vite
- il incombe au commandant de bord dans la mesure du possible d'organiser le retour de son avion

La participation à des compétitions, à des raids ou des voyages longs (distance supérieure à 500 Nm avec franchissement de frontière) est subordonnée à l'autorisation du HT et du président. L'accord en devra préalablement être obtenu par demande auprès du secrétariat

17. SÉCURITÉ DES VOLS

Se reporter à la partie S.G.S.



II – Manuel d'Exploitation

B. TECHNIQUE D'UTILISATION

1. DESCRIPTION DES AVIONS

La flotte de l'UARLT est constituée comme suit :

type	immatriculation	moyens radio	moyen radionav	transpondeur	classement	ELT/PLB
DR 400 120	F-GOVX	GTN 635	G.P.S	MODE S	V.F.R NUIT	PLB
DR 400 120	F-GUXL	KX 155	V.O.R	MODE C	V.F.R NUIT	PLB
DR 400 120	F-GTPS	GTN 635	V.O.R	MODE C	V.F.R NUIT	PLB
DR 400 120	F-GTPF	KX 155	V.O.R	MODE S	V.F.R NUIT	ELT
DR 400 135	F-HBYZ	KX 155	VOR GPS KMD	MODE S	V.F.R NUIT	ELT
DR 400 140 B	F-GYDD	GTN 635	G.P.S	MODE S	V.F.R NUIT	PLB
DR 400 180	F-GRIP	GNS 430	G.P.S V.O.R I.L.S	MODE S	V.F.R NUIT	ELT
DR 400 180	F-GSBM	GNS 430	G.P.S V.O.R I.L.S	MODE S	V.F.R NUIT	ELT
EA 200	F-HLIL	BECKER	G.P.S	MODE S	V.F.R JOUR	PLB
PA 28 R-201	F-HUAL	GNS 430 GNS 430	GPS VOR ILS DME ADF	MODE S	IFR	ELT

L'ensemble de la flotte peut être utilisé pour toutes les formations : brevet de base, LAPL(A), PPL(A).....

Tout appareil classé VFR nuit pourra être utilisé pour la formation à la qualification vol de nuit.

Le PA 28 sera de plus utilisé pour la formation aux variantes glass-cockpit, des vols d'informations et mise en garde sur les conditions IMC.

L'extra 200 sera de plus utilisé pour la formation à la variante train classique, la variante pas variable, la formation à la voltige élémentaire, la formation à la voltige négative et avancée, à l'entraînement et à la participation de compétition voltige.



II – Manuel d'Exploitation

2. MANUELS D'UTILISATION DES AVIONS

Les avions sont exploités conformément au manuel de vol de chaque machine.

Un manuel de vol reste à demeure dans chaque avion, sauf dans l'Extra pour les séances de voltige.

Tous les manuels de vol sont disponibles en version numérique au secrétariat du club et sur le site internet du club dans l'espace membre.

2.1. Check-lists

Établies sur la base de celles définies par le constructeur.

Elles sont disponibles dans chaque aéronef, au secrétariat et sur le site internet du club dans l'espace membre.

Les pilotes seront formés à l'utilisation des check-lists pendant leur formation pratique et théorique.

Les check-lists papier n'ont pas vocation à être exhaustives et ne dispensent pas d'une étude approfondie du manuel de vol.

Il n'y a pas de check-list papier à bord de l'extra 200.

2.2. Limitations

Les limitations des aéronefs exploités par l'UALRT sont celles définies dans le manuel de vol de ceux-ci.

Des limitations d'exploitation supplémentaires sont fixées. Elles sont explicitées dans les chapitres suivants de ce manuel d'exploitation.

2.3. Maintenance et carnet de route

Les carnets de route et les documents de l'avion sont disponibles en salle pilote.

Le pilote devra consulter le carnet de route pour connaître l'état technique de l'avion.

Il devra s'assurer que la mention APRS a bien été portée sur le carnet de route après la dernière intervention mécanique.

Les anomalies techniques connues sont répertoriées et consultables avant chaque vol via *Aérogest*.

Tout pilote qui souhaiterait utiliser un avion pour lequel apparaîtrait une ou plusieurs annotations pourra choisir de l'utiliser, s'il le souhaite, dans la mesure où l'avion reste conforme aux dispositions réglementaires.

Le suivi des potentiels est traité dans le chapitre organisation « 6.2 visite de maintenance »

3. PROCÉDURES D'URGENCE ET DE SECOURS

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

Les procédures pouvant être mises œuvre au sol, dans les locaux de l'UALRT, ou dans les aires de manœuvres sont affichées et rappelées par les instructeurs lors de la formation.



II – Manuel d'Exploitation

4. UTILISATION DES AIDES DE RADIO NAVIGATION

Les aides de radio-navigation doivent être utilisées au maximum par les pilotes afin de contribuer à la sécurité des vols.
Le type d'équipement de chaque avion est décrit dans le tableau des équipements des avions.

5. TOLÉRANCE TECHNIQUE

La liste minimale d'équipements pour effectuer un vol correspond à la liste définie par la réglementation NCO.GEN.155, une M.E.L est incluse aux check-lists. La M.E.L figure en annexe.

6. ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ ET SAUVETAGE

L'équipement des avions en PLB ou ELT est décrit dans le tableau « description des avions »
Les avions sont équipés d'une trousse de secours.

Pour les vols de voltige : deux parachutes sont disponibles, la PLB et la trousse de secours sont déposées.

SURVOL D'UNE ETENDUE D'EAU (NCO IDE.A.175).

- un gilet de sauvetage pour toutes les personnes a bord ou un dispositif de flottaison équivalent pour les moins de deux ans seront portés dans le cas :
- du survol une étendue d'eau au dessous de la distance de plané.
- en cas de problème lors du décollage ou de l'atterrissage sur un aérodrome où la trajectoire présente un risque d'amerrissage.
- lorsque la distance des côtes est supérieure à 30 minutes de vol à la vitesse de croisière ou 50 NM des côtes ; la valeur la moins élevée sera retenue.
- lorsque la distance des côtes est supérieure à 30 minutes de vol à la vitesse de croisière ou 50 NM des côtes la valeur la moins élevée sera retenue ,de plus dans ce cas le commandant de bord détermine les chances de survie des occupants de l'avion en cas d'amerrissage et transporte dans ce cas :
- un équipement permettant d'envoyer des signaux de détresse.
- des canots de sauvetage en nombre suffisant pour transporter toutes les personnes à bord, rangés de manière à permettre une utilisation rapide en cas d'urgence.
- des équipements de survie, y compris les moyens de subsistance adaptés à la nature du vol.

Pour les élèves :
des gilets de sauvetages sont disponibles,
des canots de sauvetage seront loués par l'U.A.L.R.T si nécessaire.

Pour les pilotes :
charge au commandant de bord de se procurer les équipements de sauvetage nécessaires au vol envisagé.



II – Manuel d'Exploitation

C. NAVIGATION

1. PERFORMANCES EN ROUTE

1.1. Règlements

Le commandant de bord est chargé de collecter les informations nécessaires pour la préparation du vol.

La documentation de référence utilisée pour toutes les phases de vol au sein de l'UALRT est celle diffusée par le service de l'information aéronautique.

Des ordinateurs en poste libre permettent de consulter le site :

<http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr> et d'imprimer si besoin des documents.

1.2. Décollage

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

Les performances ainsi calculées lors de la planification du vol sans tenir compte du vent de face doivent permettre une marge de 30% (distance de décollage calculée à partir du manuel de vol multipliée par 1,3) par rapport à la piste envisagée. Dans le cas contraire, une autorisation devra être demandée à un FI qui portera une mention par écrit sur le carnet de vol du pilote. Cette disposition n'est pas valable pour les terrains préalablement reconnus avec un instructeur.

Aucun décollage ne sera effectué après le coucher du soleil sauf si le vol est prévu de se terminer en VFR de nuit.

Utilisation des pistes en herbe :

Le pilote devra se renseigner ou évaluer lui-même si l'état du terrain lui permet de décoller (Après de fortes pluies, terrain gelé, ornières, taupinières, péril animalier,.....)

Les décollages à LFQO pourront être soumis à restriction décidée par le HT ou ponctuellement par un FI.

Pour l'EA 200:

Le décollage sur les terrains autres que LFQO nécessite une autorisation du HT(cf tableau des autorisations pilotes voltige).

Limitation vent :

vent maximum toutes directions rafales comprises : 20 kt

vent maximum pour les instructeurs toutes directions rafales comprises : 25 kt

vent maximum plein travers : 15 kt.

1.3. Croisière

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

Les vols en patrouille sont interdits sauf pour les pilotes autorisés par le HT(cf liste des pilotes patrouille).

Pour le PA 28 :

Il est recommandé d'utiliser le « lean assist » ; réglage : « Best Power »

Le commandant de bord est responsable de l'actualisation de la météo et du suivi de la consommation réelle.



II – Manuel d'Exploitation

Rappel réglementaire :

le commandant de bord vérifie à intervalles réguliers que la quantité de carburant utilisable est conforme au NCO.OP.125 et au minimum de l'U.A.L.R.T.

Pour l'EA 200 (voltige) :

Les évolutions voltige doivent être effectuées dans le volume et les horaires des zones prévues à cet effet et décrites dans les protocoles d'utilisation de ces zones.

Les vols solo sont effectués verticale du terrain de Lille Marcq (zone 6000) après accord d'un FI. Cette restriction sera levée par le HT après concertation.

Rappel: l'activité para verticale est prioritaire.

L'utilisation de la zone de Deûlémont (zone 6006) est soumise à l'autorisation d'un instructeur voltige ponctuellement ; l'autorisation définitive est délivré par le HT après concertation.(cf tableau autorisation pilote voltige)

L'intention d'utiliser une zone de voltige sera annoncée par radio avant le roulage, avant le décollage et à l'activation de la zone.

L'utilisation de toute autre zone ou la réalisation d'un vol de démonstration sont soumises à l'autorisation du HT.

Limitations du facteur de charge extra 200 :

Limitation basique +6/-4

Limitation avancée +7 /-7

La limitation avancée est délivrée par le HT après avis des instructeurs et peut être retirée à tout moment.(cf tableau autorisation pilote voltige)

Pour tout dépassement, un compte rendu REXFFA sera déposé.

Appareil photo ; vidéo :

L'emport d'appareil photo, vidéo, intérieur ou extérieur n'est autorisé qu'avec la supervision d'un instructeur voltige.

Suivi de la consommation :

Verticale > arrêt de la voltige à 20 litres consommés

Deûlémont > arrêt de la voltige à 18 litres consommés

Tour de piste > arrêt à 20 litres consommés

Dans tous les cas 22 litres maxi consommés pour la finale.

Si la consommation au retour est supérieure à 25 litres, un REX FFA devra être déposé.

Pour les zones utilisées ponctuellement, les minima seront définis par le HT ou à défaut par un instructeur voltige.

1.4. Descente et atterrissage

La descente et l'atterrissage seront réalisés conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion, en prenant compte des spécificités de l'aérodrome, la masse et la configuration de l'avion et les conditions météorologiques.

Les performances ainsi calculées lors de la planification du vol sans tenir compte du vent de face doivent permettre une marge de 30% (distance d'atterrissage calculée à partir du manuel de vol



II – Manuel d'Exploitation

multiplié par 1,3) par rapport à la piste envisagée. Dans le cas contraire, une autorisation devra être demandée à un FI qui portera une autorisation par écrit sur le carnet de vol du pilote.

Cette disposition n'est pas valable pour les terrains reconnus avec un instructeur.

En période hivernale, les vols seront planifiés de sorte à ce que l'atterrissage ait lieu avant le coucher du soleil.

Approche moteur réduit et tour de piste basse hauteur :

- pour les pilotes brevetés : uniquement sur les terrains contrôlés après accord du contrôle et en concordance avec les consignes locales
- pour les élèves : interdit sauf dans le cas d'une supervision au sol d'un instructeur

Pour l'extra 200 :

L'atterrissage sur les terrains autres que LFQO nécessite une autorisation du HT.

(cf tableau autorisation pilote voltige)

Limitations vent :

vent maximum toutes directions rafales comprises 20 kt

vent maximum pour les instructeurs toutes directions rafales comprises : 25 kt

vent maximum plein travers 15 kt

1.5. Opérations au sol

Les commandants de bord sont responsables de la sortie et du rangement des avions dans les hangars du club ; le dernier pilote à avoir volé est responsable de la fermeture des hangars et des locaux.

Les pilotes, les élèves pilotes et les passagers ne sont pas autorisés à monter et à descendre des avions moteur en marche.

Les pilotes sont responsables de rendre l'avion dans un état de propreté intérieure et extérieure correct.

Pour le PA28 et l'Extra 200 :

Un «démoustiquage» et un nettoyage des trace de boue systématique sera effectué après chaque vol.

Pour l'Extra 200 :

Les manipulations au sol devront se faire au minimum à deux personnes.

En cas d'interruption entre les vols, l'avion sera rentré dans le hangar.

L'avion sera bâché tous les soirs.

Pour l'Extra 200 et les DR 400 :

Des guides de prévol et de mise en oeuvre sont disponibles au club en version papier et numérique.

1.6. Avitaillement

Les commandants de bord sont responsables de l'avitaillement avant le vol.

La quantité avitaillée sera indiquée sur le carnet de route avec en plus la mention :



II – Manuel d'Exploitation

- PC- 110L dans le cas d'un plein complet du réservoir principal pour les DR400/120 et 140B
- PC 160L dans le cas d'un plein complet y compris le réservoir supplémentaire pour les DR400/120 et 140B
- PC 190L dans le cas du remplissage de tous les réservoirs des DR400/180
- PP XXXL dans tous les autres cas.

Pour les DR 400 :

- N'effectuer le plein des réservoirs supplémentaires que si ils seront consommés durant le vol envisagé.

Pour l'Extra 200 :

Les opérations d'avitaillement seront effectuées au minimum à deux personnes.

2. PLANIFICATION DU VOL

2.1. Emport de carburant lubrifiant

Le commandant de bord doit se conformer aux réserves réglementaires définies dans le NCO.OP.125 et à celles définies par l' U.A.L.R.T.

Le commandant de bord commence un vol uniquement si l'avion contient suffisamment de carburant et lubrifiant pour qu'à l'arrivée au parking de son terrain de destination il dispose de :

emport de carburant et lubrifiant	
vol local en vue de l'aérodrome	réserve réglementaire 10 minutes. réserve U.A.L.R.T 60 minutes. à la puissance croisière.
vol local	réserve réglementaire 30 minutes. réserve U.A.L.R.T 60 minutes.
local nuit et IFR	réserve réglementaire et U.A.L.R.T : 45minutes. à la puissance de croisière.
navigation	quantité nécessaire pour le vol pour parer à toute éventualité compte-tenu du vent, des aléas météo, du contrôle et rejoindre un terrain de déroutement avec une réserve de 30 minutes. U.A.L.R.T idem sauf réserve : 40 minutes. à la puissance de croisière.
navigation VFR nuit et IFR	quantité nécessaire pour le vol pour parer à toute éventualité compte-tenu du vent, des aléas météo, du contrôle et rejoindre un terrain de déroutement avec une réserve de 45 minutes réserve U.A.L.R.T idem. à la puissance de croisière.

2.2. Altitude de sécurité, Altitude de croisière

Il incombe au commandant de bord de respecter les règles de survol réglementaire.

Une hauteur de 1500 ft au-dessus de la surface du sol est recommandée.



II – Manuel d'Exploitation

les avions de U.AL.R.T n'étant pas équipés d'oxygène pour respecter le NCO.OP.190 les vols :

- à une altitude supérieure à 10 000 ft ne devront pas durer plus d'une demi heure
- à une altitude supérieure à 13 000 ft sont interdits

2.3. Équipement de navigation

L'équipement des avions est décrit dans le chapitre B TECHNIQUE D'UTILISATION tableau « Description des avions ».

Les bases de données des GNS 430 et GTN 635 sont mises à jour par l'UALRT.

3. MASSE ET CENTRAGE

Il incombe au commandant de bord de s'assurer que le chargement respecte à tout moment du vol les limitations de masse et de centrage à l'aide de la fiche de centrage et pesée présente dans les papiers de l'avion.

4. MINIMA MÉTÉOROLOGIQUE OPÉRATIONNEL FI

Les minima retenus sont les minima réglementaires ; charge au FI d'évaluer si les conditions météo sont en adéquation avec la leçon envisagée et le niveau de l'élève.

Les minima sont décrits dans le Mémo du pilote V.F.R adressé aux pilotes et élèves tous les deux ans. Il est également disponible sur le site de la FFA.

5. MINIMA MÉTÉOROLOGIQUE OPÉRATIONNEL POUR LES STAGIAIRES

Les minima retenus pour les vols solos sont : 10 km de visibilité, 1500 ft de plafond dans tous les cas.

Charge au FI qui supervise le vol, d'évaluer si les conditions météo sont en adéquation avec le vol solo envisagé et le niveau de l'élève.

6. AÉRODROMES UTILISÉS POUR LA FORMATION

Tout aérodrome techniquement et réglementairement capable d'accueillir les avions utilisés par l'UALRT en France et à l'étranger peuvent être utilisés pour la formation.

Pour les élèves en solo : les aérodromes disposeront d'une piste de dimension minimum de 835 mètres.

Pour la formation à la qualification vol de nuit, les aérodromes utilisés sont notamment : LFQQ, LFAV, LFQT, LFAC, LFAT, LFAQ, LFOB.



II – Manuel d'Exploitation

D. FORMATION

1. RECRUTEMENT - ÉVALUATION ET SUIVI DES INSTRUCTEURS

Lors du recrutement d'un instructeur, le HT est invité à donner son avis.
les critères de recrutement sont : les qualifications, le cursus, la disponibilité.
Un dossier pilote FI sera ouvert par le secrétariat.
le listing des instructeurs est en annexe.
le suivi des validités FI et qualifications S.E.P est effectués par le logiciel aérogest message d'alerte puis blocage des clés.

2. ENTRAÎNEMENT INITIAL DES FI

Le HT supervisera son intégration et les compléments de formation.
Un vol d'évaluation et d'acclimatation sera au minimum effectué.

3. ENTRAÎNEMENT PÉRIODIQUE DES FI POUR MAINTENIR LEURS COMPÉTENCES

la demande peut être formulée par le FI au HT, ou être imposé par celui-ci en fonction des besoins identifiés, de l'évolution des exercices liée à la délivrance des licences ou des nouveaux types d'avion dans la flotte.

4. STANDARDISATION DE LA FORMATION

Deux réunions par an sont organisées par le HT. Sont abordés : les sujets de sécurités des vols, des évolutions réglementaires, de la standardisation de la formation.

5. MAINTIEN DES COMPÉTENCES DES PILOTES

5.1. Entraînement minimum pilote breveté

Les pilotes doivent avoir volé dans les 3 mois précédents pour effectuer un vol en tant que commandant de bord.

Une expérience par type est aussi nécessaire selon le tableau suivant :

type	expérience récente solo	expérience récente double commande	vol de contrôle de compétence
DR 400 120	un vol dans les 6 mois	un vol annuel avec un FI sur 120 140B,180, PA 28 ou EXTRA	un vol de contrôle de compétence tous les 2 ans sur DR 400 120,140B ,180 ou PA 28
DR 400 135 CDI	un vol dans les 6 mois		un vol de contrôle de compétence tous les 2 ans sur DR 400 120,140B ,135 CDI,180 ou PA 28
DR 400 140B et 180	un vol dans les 6 mois		un vol de contrôle de compétence tous les 2 ans sur DR 400 140B, 180 ou PA 28



II – Manuel d'Exploitation

type	expérience récente solo	expérience récente double commande	vol de contrôle de compétence
PA 28	un vol dans les 3 mois		un vol de contrôle de compétence tous les 2 ans sur PA 28
EA 200	un vol tous les mois		un vol de contrôle de compétence ou solo supervisé tous les ans sur EA 200

En cas de dépassement, le logiciel Aérogest bloque l'accès aux clés de l'avion.

Un vol de reprise en main est effectué ; le programme varie en fonction de l'expérience et des demandes du pilote (un minimum de 3 atterrissages sera effectué dans tous les cas).

Le HT peut autoriser un pilote à voler sans vol de reprise en main en fonction de l'expérience du pilote.

Lors du relâché des pilotes, la mention « relâché UALRT » devra être apposée sur le carnet de vol du pilote. L'absence de mention sera considérée comme un échec.

5.2. Prorogation-Renouvellement

Le vol de contrôle de compétences est l'occasion d'effectuer sa prorogation ou renouvellement de qualification SEP.

Charge au pilote de prendre rendez-vous auprès du secrétariat de l'UALRT.

Si un ré-entrainement est nécessaire, les modalités seront fixées et validées par le HT.

6. CONTRÔLE DES COMPÉTENCES

Pour utiliser les avions exploités par l'UALRT, les pilotes doivent être autorisés selon des modalités fixées et validées par le HT. Le canevas utilisé est celui recommandé par la FFA (en annexe).

Les vols de contrôle de compétences seront effectués par le HT ou par un instructeur désigné au cas par cas par celui-ci.

Le programme des vols de contrôle de compétences pourra être adapté pour les pilotes professionnel et les FI.

Les vols de contrôle de compétences peuvent être combinés avec les renouvellements, les prorogations, les vols de maintien de compétences.

Charge à tous les FI d'évaluer les compétences des pilotes et d'en informer le HT.

A tout moment un FI peut décider de suspendre de vol un pilote.

A tout moment le HT peut décider d'un contrôle de compétences d'un pilote (élève ou breveté) et, à l'issue de ce vol, imposer si nécessaire un programme de remise à niveau adapté au pilote.

Lors du contrôle de compétences des pilotes, la mention « contrôle de compétences » devra être apposée sur le carnet de vol du pilote. L'absence de mention sera considérée comme un échec.



II – Manuel d'Exploitation

7. ÉVALUATION CONTINUE DU PERSONNEL DE L' A.T.O

Une réunion annuelle du personnel de l'A.T.O est organisée par le président.

L'évaluation des procédures et des éventuels écarts sont débattus en réunion.

La formation du personnel au SGS est assuré par le correspondant prévention sécurité de la FFA du CRA lors d'une réunion annuel.



III – Manuel des Formations

A. CONTENU DU MANUEL

FORMATIONS PPL(A), LAPL(A), VFR DE NUIT

programme de formation LAPL
programme de formation PPL
programme de formation VFR DE NUIT

FORMATION BREVET DE BASE

FORMATION VOLTIGE

FORMATION AUX VARIANTES

LIVRET DE PROGRESSION DÉMATÉRIALISÉ AEROGEST

LIVRET DE PROGRESSION VOLTIGE



III – Manuel des Formations

B. FORMATIONS PPL(A), LAPL(A), VFR DE NUIT

pour la partie théorique :

formations E learning :

Aéroglixi FRA ATO 0221
Institut MERMOZ FRA ATO 0020

des cours de théorie dans les locaux du club

pour la partie pratique :

le manuel de formation pratique au PPL de la FFA
le manuel de formation pratique au LAPL de la FFA
le manuel de formation pratique au VOL DE NUIT de la FFA



III – Manuel des Formations



Manuel de Formation Pratique au PPL(A)

Document cadre de la formation

Commission Formation - FFA

Edition 4 - Décembre 2013



III – Manuel des Formations

PREAMBULE

Ce Manuel de Formation Pratique PPL(A) est un outil de référence destiné aux instructeurs et aux élèves pilotes.

Il présente l'organisation et le contenu de la formation pratique dispensée en vue de l'obtention de la licence de pilote privée PPL(A)

L'ATO dispense sur cette base la formation pratique.

Le contenu et la structuration de la formation pratique ont été élaborés par l'ENAC. Le découpage est prévu pour une réalisation en 45 heures de vol. Cet objectif a été retenu pour une formation en stage intensif bloqué. Il est évident que, dans le cas d'une formation plus étalée où le planning est adapté à l'élève, un nombre d'heures de vol plus important pourra être nécessaire.

C'est notamment dans ce cadre de formation sur des périodes longues que la structuration des cours trouve toute son importance. Il est donc nécessaire de veiller au suivi précis du dossier de progression, afin de faciliter la reprise en cas d'interruptions longues et/ou fréquentes.

Destiné à toute personne qui envisage de débiter une formation, ce manuel présente de façon concrète le cursus qui sera effectivement suivi.

Le découpage en compétences techniques et non techniques, et l'approche basée sur les compétences sont particulièrement utiles pour les briefings et débriefings. La validation des compétences par l'instructeur constituera le dossier de progression de l'élève. Il sera conservé par l'ATO pendant toute la progression, et conservé 3 ans après la fin de la formation. L'élève pourra disposer d'une copie des pages renseignées s'il le souhaite.

Le Livret de Progression Elève peut être utilisé sous forme papier ou sous forme informatique, de même que la validation effective des compétences.



III – Manuel des Formations

Table des matières

Table des matières.....	3
1. Objectifs.....	4
1.1. Organisation.....	4
1.2. Durée.....	4
1.3. Objectifs Pédagogiques.....	5
2. Règlementation applicable.....	6
2.1. Pré requis.....	6
2.2. Contenu de la formation - Moyens.....	6
2.3. Délivrance du titre – Privilège.....	6
2.4. Approbation.....	6
3. Localisation.....	6
4. Délégation de Responsabilité.....	7
5. Ressources Humaines.....	7
6. Moyens Pédagogiques.....	7
6.1. Documentation.....	7
6.2. Moyens de simulation.....	7
6.3. Avions.....	7
7. Conditions d’admission.....	7
8. Programme d’évaluation.....	7
9. Programme résumé.....	7
9.1. Instruction en vue de l’obtention du théorique PPL(A).....	7
9.2. Instruction FNPT.....	7
9.3. Instruction en vol.....	8
10. Programme détaillé de formation.....	8
11. Livret de Progression.....	13
12. Enchaînement type des leçons.....	13
13. Adaptation du calendrier de formation.....	13
14. Examen Final.....	14
14.1. Généralités.....	14
14.2. Déroulement du test.....	14
14.3. Scénario de test.....	14



III – Manuel des Formations

1. Objectifs

L'objectif de la formation pratique au PPL(A) est d'amener l'élève à un niveau de compétence lui permettant d'exploiter un avion monomoteur à pistons SEP dans un environnement VFR dans tout le domaine de vol et en sécurité. En fin de formation, l'élève est présenté à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention de la licence de pilote privé avion PPL(A).

Ce programme de formation est basé sur les compétences (Competency Based Training - CBT).

Au cours de cette formation, l'accent est mis sur le développement de la gestion des menaces et des erreurs, (Threat and Error Management - TEM) au travers de compétences techniques et non techniques :

- Pilotage
- Trajectoire
- Procédures
- Communication
- Connaissances
- Conscience de la situation
- Prise de décision
- Gestion de la charge de travail
- Coopération et leadership

1.1. Organisation

La formation comprend une phase pratique scindée en 3 modules, maniabilité (MNA), navigation (NAV) et perfectionnement (PERF).

Cette phase intègre les compléments de formation théorique (appelée formation théorique de proximité) nécessaires à sa réalisation.

La formation est construite en cohérence avec le guide de l'instructeur VFR (référence ENAC).

1.2. Durée

Compte tenu de la différence de profil des élèves, il n'est pas prévu de durée maximale pour la formation des élèves. Toutefois, la progression est basée sur 45 heures minimum de formation, ce qui est conforme à la réglementation en vigueur.



III – Manuel des Formations

1.3. Objectifs Pédagogiques

MODULE MANIABILITE – MNA

Objectifs :

(a)	Préparation du vol, calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
(b)	Circulation d'aérodrome au sol et en vol, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
(c)	Pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs ;
(d)	Décollages et atterrissages normaux ;
(e)	Vol à vitesses faibles, reconnaissance du décrochage ou de l'amorce du décrochage et manœuvre de rétablissement, reconnaissance du virage engagé et manœuvre de sortie, information sur la vrille et les moyens de l'éviter.
(f)	Pannes moteur simulées, pannes de systèmes simulées.
(g)	Gestion des erreurs et des menaces liées aux vols locaux.
(h)	Remise gaz
(i)	Communication circulation AD et vol local

MODULE NAVIGATION – NAV

Objectifs :

(a)	Décollage aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacle), atterrissage sur terrain court ;
(b)	Vols avec référence aux seuls instruments permettant un virage de 180°;
(c)	Vol en campagne en double commande comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation, procédure de déroutement et d'égarement ;
(d)	Circulation d'aérodrome au sol et en vol et notamment procédures d'intégration sur différents aérodromes ;
(e)	Décollages et atterrissages par vent traversier ;
(f)	Opération et manœuvres anormales et d'urgence, y compris pannes simulées d'équipement ;
(g)	Vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et transit de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures de la phraséologie de la radiotéléphonie ;
(h)	Connaissance des modalités d'accès aux informations météorologiques, évaluation des conditions météorologiques pour le vol et utilisation des services d'information aéronautique ;
(i)	Gestion des erreurs et menaces liées aux vols au-dessus de la campagne et/ou de la mer.



III – Manuel des Formations

MODULE PERFECTIONNEMENT – PERF

Objectifs :

(a)	Répétition des exercices des phases 1 et 2 qui doit inclure un module de prise de décision et de gestion du vol en conditions dégradées ;
(b)	Utilisation des moyens modernes de navigation et de conduite du vol ;
(c)	Gestion du plan de vol ;
(d)	Gestion des erreurs et menaces liées au vol de voyage avec passagers.

2. Règlementation applicable

Le règlement applicable pour l'ensemble de la Licence PPL(A) est détaillé dans le règlement PART-FCL Sous-partie C.

2.1. Pré requis

PART FCL.020
PART FCL.200
PART MED A.030

2.2. Contenu de la formation - Moyens

PART FCL
PART FCL Subpart C
AMC et GM à la PART FCL Subpart C

2.3. Délivrance du titre – Privilège

A l'issue de la formation et du test final, le candidat reconnu apte se voit délivrer la licence PPL(A).

2.4. Approbation

La formation pratique décrite dans le présent Manuel de Formation fait l'objet d'une approbation formelle de la DGAC.

Ce Manuel de Formation Pratique, approuvé par l'Autorité, figure dans la documentation officielle des aéroclubs ATO de la FFA.

Ce manuel de formation pratique ne peut être modifié et ne peut se voir substituer.

Tout changement et/ou modification sont du ressort exclusif de la FFA ou de l'ENAC.

3. Localisation

La formation s'effectue dans les locaux de l'ATO, et au départ des aérodromes utilisés pour les leçons en vol.



III – Manuel des Formations

4. Délégation de Responsabilité

Le responsable pédagogique de l'ATO n'a pas délégué de responsabilités liées à sa fonction.

5. Ressources Humaines

Instructeurs en vol : voir Manuel d'Exploitation

6. Moyens Pédagogiques

6.1. Documentation

L'élève devra acquérir la documentation préconisée par l'ATO au fur et à mesure de sa progression, on peut citer notamment (liste non exhaustive) :

- Guides VFR
- Carte vol VFR de jour de la région
- ...

6.2. Moyens de simulation

Aucun moyen de simulation n'est nécessaire lors de la formation. Cependant, si l'ATO utilise un moyen de simulation, celui-ci devra être conforme et utilisé dans les conditions fixées dans le règlement Aircrew.

6.3. Avions

Comme précisé dans le Manuel d'Exploitation.

7. Conditions d'admission

Satisfaire aux normes d'aptitudes médicales de Classe 1 ou 2, au plus tard avant le premier vol solo.

8. Programme d'évaluation

Il n'y a pas de pré-évaluation théorique et/ou pratique avant l'entrée en formation PPL(A).

9. Programme résumé

9.1. Instruction en vue de l'obtention du théorique PPL(A)

Voir le Manuel de formation Théorique LAPL(A) – PPL(A)

9.2. Instruction FNPT

Non nécessaire cependant, l'ATO peut utiliser un moyen de simulation approuvé dans la formation pratique au PPL(A) dans les conditions fixées dans le règlement Aircrew.



III – Manuel des Formations

9.3. Instruction en vol

Le tableau ci-dessous indique une progression optimale sur la base minimale réglementaire de 45 heures de formation pratique en vol (cf FCL.210.A – exigences en termes d'expérience et obtention de crédits). Les durées prévues dans le tableau ci-dessous sont exprimées en heures, minutes.

Il est évident que la durée de formation pratique sera adaptée à l'élève-pilote en fonction de l'ensemble des paramètres existants au sein de la population des élèves-pilotes des aéroclubs (disponibilité, facultés cognitives...)

PHASE	Double commande		Solo		Contrôles	
Module MNA	16 leçons	15.00	1 leçon	00.30	-	-
Module NAV	13 leçons	13.45	6 leçons	05.30	-	-
Module PERF	4 leçons	04.45	2 leçons	04.00	1 vol	01.30
Total	33 leçons	33.30	9 leçons	10.00	1 vol test	01.30
TOTAL GÉNÉRAL	45.00					

10. Programme détaillé de formation

NB : toutes les durées de vol prévues dans les tableaux ci-dessus sont des durées indicatives et l'instructeur reste maître de la durée des leçons.

Les objectifs de formation sont décrits par compétence.

Pilotage :

- Acquérir la méthode de pilotage dans toutes les phases du vol, en utilisant les repères extérieurs.
- Détecter les écarts et les corriger.
- Utiliser l'avion dans tout le domaine de vol.
- Savoir récupérer décrochages et virages engagés.
- Savoir effectuer un demi-tour en IMC.
- Savoir réaliser l'atterrissage, de jour et de nuit :
 - dans les limitations de vent
 - avec différentes configurations de volets
- Savoir réaliser une RDG en approche ou consécutivement à un atterrissage manqué.

Trajectoire :

- Déterminer sa position à l'aide de repères extérieurs.
- Contrôler sa position à l'aide d'informations instrumentales.
- Définir et suivre une route.
- Définir et utiliser les points clés d'une trajectoire.
- Raccorder et suivre une trajectoire d'approche finale sans aide visuelle au sol.
- Visualiser une trajectoire moteur réduit.



III – Manuel des Formations

Procédures :

- Etre autonome dans la préparation et la prise en compte de son vol.
- Etre capable de concevoir un projet d'action sûr.
- Conduire le vol conformément au manuel d'exploitation :
 - en situation normale
 - dans des zones à fort trafic
- Etre capable de changer de destination en vol.
- Etre capable de traiter une panne.
- Etre capable de conduire un atterrissage hors aérodrome.

Communication :

- Connaître et utiliser la phraséologie standard.
- Comprendre et exploiter les clairances qui lui sont destinées.
- Etre capable d'écouter et de comprendre les clairances du trafic environnant.
- Etre capable d'élaborer et d'énoncer les briefings conformément au manuel d'exploitation et au projet d'action.
- Etre capable de maintenir une veille permanente du trafic radio y compris pendant les briefings.
- Savoir exposer ses intentions envers l'ATC en phase de vol normale et anormale.

Connaissances :

- Connaître et savoir exploiter les documents d'information aéronautique VFR.
- Connaître la structure du manuel d'exploitation et être capable de retrouver rapidement les informations pertinentes.
- Connaître l'architecture des différents circuits de l'avion ainsi que leurs principales limitations.

Connaissances de mémoire :

- Connaissance que le pilote met en œuvre de façon récurrente dans le contexte opérationnel sans avoir le temps ou la disponibilité de les rechercher dans la documentation. Liste non exhaustive à titre d'exemple :
 - vitesses d'utilisation
 - limitations et performances décollage et atterrissage
 - procédures d'urgence nécessitant une action immédiate
 - C/L normales utilisées en vol
 - marquages au sol et aires à signaux
 - minima VMC
 - règle de survol
 - carburant
 - procédure point tournant
- Etre capable d'utiliser ses connaissances théoriques dans un contexte opérationnel.

Conscience de la situation :

Capacité d'un pilote à appliquer sa vigilance sur l'environnement interne et externe à l'avion. Cela se traduit par la capacité à détecter et identifier un état ou un changement d'état d'un système ou de l'environnement.

Cette capacité sous-entend :

- la conscience des systèmes avion
- la conscience de l'environnement
- la conscience du temps



III – Manuel des Formations

Prise de décision :

Capacité d'un pilote à prendre une décision en respectant une méthode structurée.

Cela se traduit par :

- Analyser les événements et établir un diagnostic.
- Elaborer les options possibles et évaluer les risques associés.
- Décider et mettre en œuvre sa décision
- Evaluer le résultat

Affirmation de soi et gestion des ressources :

Capacité d'un pilote à s'affirmer, à gérer la charge de travail en fonction des ressources disponibles et à s'organiser.

Cela se traduit par :

- Affirmation de soi
- Gestion de la charge de travail
 - clarifier les priorités dans l'exécution des tâches opérationnelles.
 - planification et organisation des tâches
- Gestion du stress et de la fatigue

Formation théorique de proximité

La formation théorique de proximité est celle dispensée dans les briefings avant vol ainsi que dans les débriefings.

La formation théorique de proximité est organisée afin que le pilote acquière l'ensemble des connaissances définies dans le programme PART FCL.

Les aéro-clubs ont à charge de dispenser la formation requise afin de permettre aux élèves d'utiliser l'ensemble des connaissances exigées par le programme.

Un apprentissage personnel par chaque élève sera également réalisé, en complément des explications apportées lors de la formation théorique.

Instruction en vol module Maniabilité - MNA

Les items suivants devront être pris en compte durant la formation :

- (a) préparation du vol, calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
- (b) circulation d'aérodrome au sol et en vol, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (c) pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs ;
- (d) décollages et atterrissages normaux ;
- (e) vol à vitesses faibles, reconnaissance du décrochage ou de l'amorce du décrochage et manœuvre de rétablissement, reconnaissance du virage engagé et manœuvre de sortie, information sur la vrille et les moyens de l'éviter.
- (f) pannes moteur simulées, pannes de systèmes simulées.
- (g) Remise de gaz
- (h) Communication circulation AD et vol local
- (i) Gestion des erreurs et des menaces liées aux vols locaux.

Le Tableau ci-après est un tableau indicatif qui reprend l'ensemble des items à couvrir dans le cadre de la maniabilité.



III – Manuel des Formations

Il est évident que la durée de formation pratique sera adaptée à l'élève-pilote en fonction de l'ensemble des paramètres existants au sein de la population des élèves-pilotes des aéroclubs (disponibilité, facultés cognitives...)

Leçon	Objectifs	Durée	Solo
MNA 1	Préparation de l'avion - Roulage, effet primaire des gouvernes	00.45	
MNA 2	Roulage, assiette, inclinaison ligne droite	00.45	
MNA 3	Communication - Effets moteurs, compensation	00.45	
MNA 4	Décollage, relations assiette/vitesse/vario - Arrêt décollage	01.00	
MNA 5	Relation puissance/vitesse/incidence	01.00	
MNA 6	Palier/montée/descente	01.00	
MNA 7	Virages – Organisation départ et arrivée	01.00	
MNA 8	Vol lent – Stabilité longitudinale	01.00	
MNA 9	Changement de configuration – Approche sur plan 5% et approche interrompue	01.00	
MNA 10	Plan sol 5% - Approche à 1,3 Vs	01.00	
MNA 11	Atterrissage	01.00	
MNA 12	Circuit d'aérodrome	01.00	
MNA 13	Décrochage – Positions inusuelles	01.00	
MNA 14	Vol moteur réduit	01.00	
MNA 15	Virage à grande inclinaison – Virage engagé – Vol moteur réduit	01.00	
MNA 16	Vol de synthèse avant lâche	00.45	
SO 1 MNA	Tour de piste		00.30
TOTAL MANIABILITE		15.00	00.30

Instruction en vol module Navigation – NAV

Les items devant être traités durant la phase Navigation sont les suivants :

- décollage aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacle), atterrissage sur terrain court ;
- vols avec référence aux seuls instruments permettant un virage de 180° ;
- vol en campagne en double commande comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation, procédure de déroutement et d'égarement ;
- circulation d'aérodrome au sol et en vol et notamment procédures d'intégration sur différents aérodromes ;
- décollages et atterrissages par vent traversier ;
- opération et manœuvres anormales et d'urgence, y compris pannes simulées d'équipements
- vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et transit de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures de la phraséologie de la radiotéléphonie ;



III – Manuel des Formations

- (h) connaissance des modalités d'accès aux informations météorologiques, évaluation des conditions météorologiques pour le vol et utilisation des services d'information aéronautique ;
- (i) gestion des erreurs et menaces liées aux vols au-dessus de la campagne et/ou de la mer.

Le Tableau ci-après est un tableau indicatif qui reprend l'ensemble des items à couvrir dans le cadre de la navigation.

Il est évident que la durée de formation pratique sera adaptée à l'élève-pilote en fonction de l'ensemble des paramètres existants au sein de la population des élèves-pilotes des aéroclubs (disponibilité, facultés cognitives...)

Leçon	Objectifs	Durée	Solo
NAV 1	Cheminement	01.00	
NAV 2	Validation positions inusuelles – Décrochage	00.45	
SO 2 MNA	Tour de piste – Maniabilité		00.45
NAV 3	Vol moteur réduit – PTE, PTU	01.00	
SO 3 MNA	Tour de piste – Maniabilité		00.45
NAV 4	Préparation du vol – Estime élémentaire	01.00	
SO 4 MNA	Tour de piste – Maniabilité		01.00
SO 5 MNA	Tour de piste – Maniabilité		01.00
NAV 5	Traitement de panne – Evolutions moteur réduit	01.00	
SO 6 MNA	Tour de piste – Maniabilité		01.00
NAV 6	Application au voyage – Déroutement	01.30	
NAV 7	Navigation – Dégagement	01.30	
NAV 8	Navigation – Radionavigation (VOR)	01.00	
NAV 9	Navigation, VOR, ADF, GPS	01.00	
NAV 10	Navigation, VOR, ADF, GPS – Interruption volontaire du vol	01.00	
NAV 11	Navigation, VOR, ADF, GPS – Egarement et déroutement	01.00	
NAV 12	VSV – Positions inusuelles	01.00	
NAV 13	VSV – Positions inusuelles	01.00	
SO 7 NAV	Navigation		01.00
TOTAL NAVIGATION		11.45	05.30

Instruction en vol module Perfectionnement – PERF

- (a) répétition des exercices des phases 1 et 2 qui doit inclure un module de prise de décision et de gestion du vol en conditions dégradées ;
- (b) utilisation des moyens modernes de navigation et de conduite du vol ;
- (c) gestion du plan de vol ;
- (d) gestion des erreurs et menaces liées au vol de voyage avec passagers.



III – Manuel des Formations

Le Tableau ci-après est un tableau indicatif qui reprend l'ensemble des items à couvrir dans le cadre du module perfectionnement.

Leçon	Objectifs	Durée	Solo
PERF 1	Perfectionnement déroutement – IVV, traitement de panne	01.00	
PERF 2	Perfectionnement VSV – Pannes systèmes	00.45	
SO 8 NAV	Navigation 2 branches (A/R)		01.30
SO 9 NAV	Navigation 3 branches – 150 Nm		02.30
PERF 3	Validation navigation, radionavigation – Traitement de panne	01.30	
PERF 4	Validation navigation, radionavigation – Traitement de panne	01.30	
PERF CTL	Navigation	01.30	
TOTAL NAVIGATION		06.15	04.00

Il est évident que la durée de formation pratique sera adaptée à l'élève-pilote en fonction de l'ensemble des paramètres existants au sein de la population des élèves-pilotes des aéroclubs (disponibilité, facultés cognitives...)

11. Livret de Progression

Le programme de formation a été développé selon le concept du «Competency Based Training - CBT» et basé sur le guide de l'instructeur VFR édité par l'ENAC. Ce guide de l'instructeur est disponible auprès de l'ENAC (site internet) et sur la « Clé FI-FFA ».

La FFA a développé des livrets de progression qui répondent aux exigences du règlement ORA.ATO.120 et de l'AMC1 ORA.ATO.120.

L'Aéroclub utilise un livret de progression FFA adapté au programme CBT et qui répond aux exigences citées ci-dessus.

Ce livret de progression pourra être imprimé et sera utilisé lors des briefings/débriefings et pour noter la progression de l'élève pilote.

Le livret de progression sera archivé à l'issue de la formation pratique pendant 3 ans minimum.

12. Enchaînement type des leçons

Les leçons s'enchaînent dans l'ordre proposé dans le livret de progression, avec toutefois des possibilités d'adaptation présentées au chapitre 13 ci-dessous.

13. Adaptation du calendrier de formation

Le programme PPL CBT définit précisément l'ensemble des exercices à réaliser par leçon de vol.

Cependant, compte tenu des aléas de programmation tel que problème lié à la météo par exemple, le calendrier de formation doit pouvoir être adapté.

Le calendrier des leçons pourra être modifié à convenance de l'instructeur, sous réserve de respecter la chronologie des modules (maniabilité, puis navigation, puis perfectionnement) et qu'à la fin de chaque module (maniabilité, navigation, perfectionnement), l'ensemble des compétences soient acquises.



III – Manuel des Formations

En fonction des contraintes opérationnelles liées à l'aérodrome, l'instructeur pourra adapter la formation en étudiant des compétences liées à la navigation avant de valider l'intégralité des compétences liées à la maniabilité.

14. Examen Final

14.1. Généralités

A l'issue de l'obtention de l'examen théorique (conformément au FCL.215) et lorsque la formation en vol ainsi que les objectifs de la formation sont atteints, le responsable pédagogique décide de la présentation du candidat à l'épreuve pratique d'aptitude pour la délivrance de la licence de pilote privé avion PPL(A).

Le candidat à la licence PPL(A) devra avoir 17 ans révolus, conformément au FCL.200.

L'examineur sollicité pour l'épreuve communique au candidat les modalités pratiques du test (horaires, scénario)

A l'issue du test d'aptitude, l'examineur renseigne le compte-rendu de test, dont une copie est jointe au dossier de progression

La licence de pilote privé avion PPL(A) est délivrée par l'autorité compétente.

14.2. Déroulement du test

L'épreuve pratique d'aptitude pour la délivrance de la licence de pilote privé avion PPL(A) est conduite sur des avions sur lesquels a été dispensée la formation.

14.3. Scénario de test

Le scénario de test est défini par l'examineur.

Le guide de l'examen en vol est étudié par l'élève avec son instructeur avant la présentation au test d'aptitude.



III – Manuel des Formations



Manuel de Formation Pratique au LAPL(A)

Document cadre de la formation

Commission Formation - FFA

Edition 1 - Décembre 2013



III – Manuel des Formations

PREAMBULE

Ce Manuel de Formation Pratique est un outil de référence destiné aux instructeurs et aux élèves pilotes.

Il présente l'organisation et le contenu de la formation pratique dispensée en vue de l'obtention de la licence de pilote d'avion léger LAPL(A).

L'ATO dispense sur cette base la formation pratique.

La Licence LAPL peut être dispensée à tout élève pilote.

Le contenu et la structuration de la formation pratique ont été élaborés par l'ENAC et adapté par la FFA. Le découpage est donc prévu pour une réalisation en 30 heures de vol. Cet objectif a été retenu pour une formation en stage intensif bloqué ou pour un élève pilote ayant des compétences de pilotage acquises lors d'une formation aéronautique (ULM, planeur...). Il est évident que, dans le cas d'une formation plus étalée où le planning est adapté à l'élève, un nombre d'heures de vol plus important sera nécessaire.

C'est notamment dans ce cadre de formation sur des périodes longues que la structuration des cours trouve toute son importance. Il est donc nécessaire de veiller au suivi précis du livret de progression ENAC/FFA, afin de faciliter la reprise en cas d'interruptions longues et/ou fréquentes.

Destiné à toute personne qui envisage de débiter une formation, ce manuel présente de façon concrète le cursus qui sera effectivement suivi.

Le découpage en compétences techniques et non techniques, et l'approche basée sur les compétences sont particulièrement utiles pour les briefings et débriefings. La validation des compétences par l'instructeur constituera le livret de progression de l'élève. Il sera conservé par l'ATO pendant toute la progression, et archivé ensuite pendant trois ans. L'élève pourra disposer d'une copie des pages renseignées s'il le souhaite.

Le Livret de progression peut être utilisé sous forme papier ou sous forme informatique, de même que la validation effective des compétences.

La Commission Formation de la FFA vous souhaite une bonne formation à la licence LAPL.



III – Manuel des Formations

Table des matières

Table des matières.....	3
1. Objectifs.....	4
1.1. Organisation.....	4
1.2. Durée.....	4
1.3. Objectifs Pédagogiques.....	5
2. Règlementation applicable	6
2.1. Pré requis.....	6
2.2. Contenu de la formation - Moyens	6
2.3. Délivrance du titre – Privilège.....	6
2.4. Approbation.....	6
3. Localisation	6
4. Délégation de Responsabilité	7
5. Ressources Humaines	7
6. Moyens Pédagogiques.....	7
6.1. Documentation.....	7
6.2. Moyens de simulation	7
6.3. Avions.....	7
7. Conditions d’admission	7
8. Programme d’évaluation	7
9. Programme résumé.....	7
9.1. Instruction en vue de l’obtention du théorique LAPL(A)	7
9.2. Instruction FNPT	7
9.3. Instruction en vol	8
10. Programme détaillé de formation	8
11. Livret de Progression	13
12. Enchaînement type des leçons	13
13. Adaptation du calendrier de formation	13
14. Examen Final	14
14.1. Généralités	14
14.2. Déroulement du test.....	14
14.3. Scénario de test	14



III – Manuel des Formations

1. Objectifs

L'objectif de la formation pratique au LAPL(A) est d'amener l'élève à un niveau de compétence lui permettant d'exploiter un avion monomoteur à pistons SEP de moins de 2 tonnes dans un environnement VFR dans tout le domaine de vol et en sécurité. En fin de formation, l'élève est présenté à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention de la licence de pilote d'avion léger LAPL(A).

Ce programme de formation est basé sur les compétences (Competency Based Training - CBT).

Au cours de cette formation, l'accent est mis sur le développement de la gestion des menaces et des erreurs, (Threat and Error Management - TEM) au travers de compétences techniques et non techniques :

- Pilotage
- Trajectoire
- Procédures
- Communication
- Connaissances
- Conscience de la situation
- Prise de décision
- Gestion de la charge de travail
- Coopération et leadership

1.1. Organisation

La formation comprend une phase pratique scindée en 3 modules, maniabilité (MNA), navigation (NAV) et perfectionnement (PERF).

Cette phase intègre les compléments de formation théorique (appelée formation théorique de proximité) nécessaires à sa réalisation.

La formation est construite en cohérence avec le guide de l'instructeur VFR (référence ENAC).

1.2. Durée

Compte tenu de la différence de profil des élèves, il n'est pas prévu de durée maximale pour la formation des élèves. Toutefois, la progression est basée sur 30 heures minimum de formation dont au moins 15 heures de vol en double commande et 6 heures de vol en solo supervisé, ce qui est conforme à la réglementation en vigueur.



III – Manuel des Formations

1.3. Objectifs Pédagogiques

MODULE MANIABILITE – MNA

Objectifs :

(a)	Préparation du vol, calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
(b)	Circulation d'aérodrome au sol et en vol, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
(c)	Pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs ;
(d)	Décollages et atterrissages normaux ;
(e)	Vol à vitesses faibles, reconnaissance du décrochage ou de l'amorce du décrochage et manœuvre de rétablissement, reconnaissance du virage engagé et manœuvre de sortie, information sur la vrille et les moyens de l'éviter.
(f)	Pannes moteur simulées, pannes de systèmes simulées.
(g)	Gestion des erreurs et des menaces liées aux vols locaux.
(h)	Remise gaz
(i)	Communication circulation AD et vol local

MODULE NAVIGATION – NAV

Objectifs :

(a)	Décollage aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacle), atterrissage sur terrain court ;
(b)	Vols avec référence aux seuls instruments permettant un virage de 180°;
(c)	Vol en campagne en double commande comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation, procédure de déroutement et d'égarement ;
(d)	Circulation d'aérodrome au sol et en vol et notamment procédures d'intégration sur différents aérodromes ;
(e)	Décollages et atterrissages par vent traversier ;
(f)	Opération et manœuvres anormales et d'urgence, y compris pannes simulées d'équipement ;
(g)	Vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et transit de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures de la phraséologie de la radiotéléphonie ;
(h)	Connaissance des modalités d'accès aux informations météorologiques, évaluation des conditions météorologiques pour le vol et utilisation des services d'information aéronautique ;
(i)	Gestion des erreurs et menaces liées aux vols au-dessus de la campagne et/ou de la mer.



III – Manuel des Formations

MODULE PERFECTIONNEMENT – PERF

Objectifs :

(a)	Répétition des exercices des phases 1 et 2 qui doit inclure un module de prise de décision et de gestion du vol en conditions dégradées ;
(b)	Utilisation des moyens modernes de navigation et de conduite du vol ;
(c)	Gestion du plan de vol ;
(d)	Gestion des erreurs et menaces liées au vol de voyage avec passagers.

2. Règlementation applicable

Le règlement applicable pour l'ensemble de la Licence LAPL(A) est détaillé dans le règlement PART-FCL Sous-partie B

2.1. Pré requis

PART FCL.020
PART FCL.100
PART MED A.030

2.2. Contenu de la formation - Moyens

PART FCL
PART FCL Subpart B
AMC et GM à la PART FCL Subpart B

2.3. Délivrance du titre – Privilège

A l'issue de la formation et de l'examen théorique et pratique, le candidat reconnu apte se voit délivrer la licence LAPL(A).

2.4. Approbation

La formation pratique décrite dans le présent Manuel de Formation fait l'objet d'une approbation formelle de la DGAC.

Ce Manuel de Formation Pratique, approuvé par l'Autorité, figure dans la documentation officielle des aéroclubs ATO de la FFA.

Ce manuel de formation pratique ne peut être modifié et ne peut se voir substituer.

Tout changement et/ou modification sont du ressort exclusif de la FFA ou de l'ENAC.

3. Localisation

La formation s'effectue dans les locaux de l'ATO, et au départ des aérodromes utilisés pour les leçons en vol.



III – Manuel des Formations

4. Délégation de Responsabilité

Le responsable pédagogique de l'ATO n'a pas délégué de responsabilités liées à sa fonction.

5. Ressources Humaines

Instructeurs en vol : voir Manuel d'Exploitation

6. Moyens Pédagogiques

6.1. Documentation

L'élève devra acquérir la documentation préconisée par l'ATO au fur et à mesure de sa progression, on peut citer notamment (liste non exhaustive) :

- Guides VFR
- Carte vol VFR de jour de la région
- ...

6.2. Moyens de simulation

Aucun moyen de simulation n'est nécessaire lors de la formation. Cependant, si l'ATO utilise un moyen de simulation, celui-ci devra être conforme et utilisé dans les conditions fixées dans le règlement Aircrew.

6.3. Avions

Comme précisé dans le Manuel d'Exploitation.

7. Conditions d'admission

Satisfaire aux normes d'aptitudes médicales de Classe LAPL (ou Classe 2, ou Classe 1), au plus tard avant le premier vol solo.

8. Programme d'évaluation

Il n'y a pas de pré-évaluation théorique et/ou pratique avant l'entrée en formation LAPL(A).

9. Programme résumé

9.1. Instruction en vue de l'obtention du théorique LAPL(A)

Voir le Manuel de formation Théorique LAPL(A) – PPL(A)

9.2. Instruction FNPT

Non nécessaire cependant, l'ATO peut utiliser un moyen de simulation approuvé dans la formation pratique au LAPL(A) dans les conditions fixées dans le règlement Aircrew.



III – Manuel des Formations

9.3. Instruction en vol

Le tableau ci-dessous indique une progression optimale sur la base minimale réglementaire de 30 heures de formation pratique en vol (cf FCL.110.A – exigences en termes d'expérience et obtention de crédits)

Il est évident que la durée de formation pratique sera adaptée à l'élève-pilote en fonction de l'ensemble des paramètres existants au sein de la population des élèves-pilotes des aéroclubs (disponibilité, facultés cognitives...)

PHASE	Double commande		Solo		Contrôles	
Module MNA	16 leçons	12.00	1 leçon	00.45	-	-
Module NAV	11 leçons	09.45	4 leçons	03.15	-	-
Module PERF	1 leçon	01.00	1 leçon	02.00	1 vol	01.15
Total	28 leçons	22.45	6 leçons	6.00	1 vol test	01.15
TOTAL GÉNÉRAL	30.00					

10. Programme détaillé de formation

NB : toutes les durées de vol prévues dans les tableaux ci-dessus sont des durées indicatives et l'instructeur reste maître de la durée des leçons.

Les objectifs de formation sont décrits par compétence conformément à l'AMC 1 FCL.110 A.

Pilotage :

- Acquérir la méthode de pilotage dans toutes les phases du vol, en utilisant les repères extérieurs.
- Détecter les écarts et les corriger.
- Utiliser l'avion dans tout le domaine de vol.
- Savoir récupérer décrochages et virages engagés.
- Savoir effectuer un demi-tour en IMC.
- Savoir réaliser l'atterrissage, de jour et de nuit :
 - dans les limitations de vent
 - avec différentes configurations de volets
- Savoir réaliser une RDG en approche ou consécutivement à un atterrissage manqué.

Trajectoire :

- Déterminer sa position à l'aide de repères extérieurs.
- Contrôler sa position à l'aide d'informations instrumentales.
- Définir et suivre une route.
- Définir et utiliser les points clés d'une trajectoire.
- Raccorder et suivre une trajectoire d'approche finale sans aide visuelle au sol.
- Assurer un atterrissage moteur réduit.



III – Manuel des Formations

Procédures :

- Etre autonome dans la préparation et la prise en compte de son vol.
- Conduire le vol conformément au manuel d'exploitation en situation normale
- Etre capable de changer de destination en vol.
- Etre capable de traiter une panne avion avec une analyse simple.
- Etre capable de réaliser une interruption volontaire du vol.

Communication :

- Connaître et utiliser la phraséologie standard.
- Comprendre et exploiter les clairances qui lui sont destinées.
- Etre capable d'écouter et de comprendre les clairances du trafic environnant.
- Etre capable d'élaborer et d'énoncer les briefings conformément au projet d'action.
- Etre capable de maintenir une veille permanente du trafic radio.
- Savoir exposer ses intentions envers l'ATC en phase de vol normale.

Connaissances :

- Connaître et savoir exploiter les documents d'information aéronautique VFR utilisés pendant la formation.
- Connaître la structure du manuel d'exploitation et être capable de retrouver rapidement les informations pertinentes.
- Connaître l'architecture des différents circuits de l'avion ainsi que leurs principales limitations.

Connaissances de mémoire :

- Connaissance que le pilote met en œuvre de façon récurrente dans le contexte opérationnel sans avoir le temps ou la disponibilité de les rechercher dans la documentation. Liste non exhaustive à titre d'exemple :
 - vitesses d'utilisation
 - limitations et performances décollage et atterrissage
 - procédures d'urgence nécessitant une action immédiate
 - C/L normales utilisées en vol
 - marquages au sol et aires à signaux
 - minima VMC
 - règle de survol
 - carburant
 - procédure point tournant
- Etre capable d'utiliser ses connaissances théoriques dans un contexte opérationnel.

TEM : Gestion de l'erreur et de la menace :

- Conscience de la situation :

- Surveiller les changements intervenants dans l'état des systèmes avion
- Rechercher des informations sur l'environnement proche
- Etablir des priorités en fonction du temps disponible

- Prise de décision :

Capacité d'un pilote à prendre une décision en respectant une méthode structurée.

Cela se traduit par :

- Collecter les informations et identifier le problème
- Décider et mettre en œuvre sa décision
- Evaluer le résultat



III – Manuel des Formations

- *Affirmation de soi et gestion des ressources :*

- Prendre des initiatives pour la réalisation des tâches
- Changer le projet d'action si nécessaire
- Définir des priorités pour l'exécution des tâches
- Planifier ses actions
- Ne pas laisser les tâches secondaires interférer avec les tâches essentielles
- Etre attentif à son état de stress et de fatigue

Formation théorique de proximité

La formation théorique de proximité est celle dispensée dans les briefings avant vol ainsi que dans les débriefings.

La formation théorique de proximité est organisée afin que le pilote acquière l'ensemble des connaissances définies dans le programme PART FCL.

Les aéro-clubs ont à charge de dispenser la formation requise afin de permettre aux élèves d'utiliser l'ensemble des connaissances exigées par le programme.

Un apprentissage personnel par chaque élève sera également réalisé, en complément des explications apportées lors de la formation théorique.

Instruction en vol module Maniabilité - MNA

Les exercices jusqu'au premier vol solo doivent comprendre un total d'au moins 10 heures d'instruction en double commande sur un avion monomoteur.

Les items suivants devront être pris en compte durant la formation :

- (a) préparation du vol, calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
- (b) circulation d'aérodrome au sol et en vol, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (c) pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs ;
- (d) décollages et atterrissages normaux ;
- (e) vol à vitesses faibles, reconnaissance du décrochage ou de l'amorce du décrochage et manœuvre de rétablissement, reconnaissance du virage engagé et manœuvre de sortie, information sur la vrille et les moyens de l'éviter.
- (f) pannes moteur simulées, pannes de systèmes simulées.
- (g) Remise de gaz
- (h) Communication circulation AD et vol local
- (i) Gestion des erreurs et des menaces liées aux vols locaux.

Le Tableau ci-après est un tableau indicatif qui reprend l'ensemble des items à couvrir dans le cadre de la maniabilité.

Il est évident que la durée de formation pratique sera adaptée à l'élève-pilote en fonction de l'ensemble des paramètres existants au sein de la population des élèves-pilotes des aéroclubs (disponibilité, facultés cognitives...)



III – Manuel des Formations

Leçon	Objectifs	Durée	Solo
L1	Préparation de l'avion – Roulage – Vol palier, virages	00.45	
L2	Vol local - Roulage, vol palier, virages	00.45	
L3	Communication – Maniabilité, tour de piste	00.45	
L4	Vol local – Tour de piste - Arrêt décollage	00.45	
L5	Vol local - Relation puissance/vitesse/incidence - compas	00.45	
L6	Vol local - Palier/montée/descente – contrôle du cap (directionnel)	00.45	
L7	Virages, palier montée descente, symétrie du vol – Trajectoire sol - Organisation départ et arrivée	00.45	
L8	Vol lent – Stabilité longitudinale	00.45	
L9	Changement de configuration – Approche sur plan 5% - approche interrompue	00.45	
L10	Plan sol 5% - Approche à 1,3 Vs	00.45	
L11	Atterrissage	00.45	
L12	Circuit d'aérodrome	00.45	
L13	Décrochage – Positions inusuelles – Panne moteur après décollage	00.45	
L14	Vol moteur réduit	00.45	
L15	Virage à grande inclinaison – Virage engagé – Vol moteur réduit	00.45	
L16	Vol de synthèse avant lâché	00.45	
SO 1	Tour de piste		00.45
TOTAL MANIABILITE		12.00	00.45

Instruction en vol module Navigation – NAV

Les items devant être traités durant la phase Navigation sont les suivants :

- (a) décollage aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacle), atterrissage sur terrain court ;
- (b) vol en campagne en double commande comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation, procédure de déroutement et d'égarement ;
- (c) circulation d'aérodrome au sol et en vol et notamment procédures d'intégration sur différents aérodromes ;
- (d) décollages et atterrissages par vent traversier ;
- (e) opération et manœuvres anormales et d'urgence, y compris pannes simulées d'équipements
- (f) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et transit de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- (g) connaissance des modalités d'accès aux informations météorologiques, évaluation des conditions météorologiques pour le vol et utilisation des services d'information aéronautique ;
- (h) gestion des erreurs et menaces liées aux vols au-dessus de la campagne et/ou de la mer.



III – Manuel des Formations

Le Tableau ci-après est un tableau indicatif qui reprend l'ensemble des items à couvrir dans le cadre de la navigation.

Il est évident que la durée de formation pratique sera adaptée à l'élève-pilote en fonction de l'ensemble des paramètres existants au sein de la population des élèves-pilotes des aéroclubs (disponibilité, facultés cognitives...)

Leçon	Objectifs	Durée	Solo
L17	Cheminement	00.45	
L18	Validation positions inusuelles – Décrochage	00.45	
SO 2	Tour de piste – Maniabilité		00.45
L19	Vol moteur réduit – PTE, PTU	00.45	
SO 3	Tour de piste – Maniabilité		00.45
L20	Préparation du vol – Estime élémentaire	01.00	
SO 4	Tour de piste – Maniabilité		00.45
L21	Application au voyage – Déroutement	01.15	
L22	Navigation – Dégagement	01.00	
L23	Navigation – Déroutement – Dégagement	01.00	
L24	Navigation, Radionavigation	01.00	
L25	Navigation – Interruption volontaire du vol	00.45	
L26	Navigation, VOR, ADF, GPS – Egarement et déroutement	00.45	
L27	VSV – Radionavigation	00.45	
SO 5	Navigation – Maniabilité		01.00
TOTAL NAVIGATION		09.45	03.15

Instruction en vol module Perfectionnement – PERF

(a) répétition des exercices des phases 1 et 2 qui doit inclure un module de prise de décision et de gestion du vol en conditions dégradées ;

Le Tableau ci-après est un tableau indicatif qui reprend l'ensemble des items à couvrir dans le cadre du module perfectionnement.

Il est évident que la durée de formation pratique sera adaptée à l'élève-pilote en fonction de l'ensemble des paramètres existants au sein de la population des élèves-pilotes des aéroclubs (disponibilité, facultés cognitives...)

Leçon	Objectifs	Durée	Solo
L28	Perfectionnement déroutement – IVV, traitement de panne	01.00	
SO 6	Navigation 2 branches (A/R)		02.00
PERF CTL	Navigation	01.15	
TOTAL NAVIGATION		02.15	02.00



III – Manuel des Formations

11. Livret de Progression

Le programme de formation a été développé selon le concept du «Competency Based Training - CBT» et basé sur le guide de l'instructeur VFR édité par l'ENAC. Ce guide de l'instructeur est disponible auprès de l'ENAC (site internet) et sur la « Clé FI-FFA ».

La FFA a développé des livrets de progression qui répondent aux exigences du règlement ORA.ATO.120 et de l'AMC1 ORA.ATO.120.

L'Aéroclub utilise un livret de progression FFA adapté au programme CBT et qui répond aux exigences citées ci-dessus.

Ce livret de progression pourra être imprimé et sera utilisé lors des briefings/débriefings et pour noter la progression de l'élève pilote.

Le livret de progression sera archivé à l'issue de la formation pratique pendant 3 ans minimum.

12. Enchaînement type des leçons

Les leçons s'enchaînent dans l'ordre proposé dans le livret de progression, avec toutefois des possibilités d'adaptation présentées au chapitre 13 ci-dessous.

13. Adaptation du calendrier de formation

Le programme LAPL CBT définit précisément l'ensemble des exercices à réaliser par leçon de vol. Cependant, compte tenu des aléas de programmation tel que problème lié à la météo par exemple, le calendrier de formation doit pouvoir être adapté.

Le calendrier des leçons pourra être modifié à convenance de l'instructeur, sous réserve de respecter la chronologie des modules (maniabilité, puis navigation, puis perfectionnement) et qu'à la fin de chaque module (maniabilité, navigation, perfectionnement), l'ensemble des compétences soient acquises.

En fonction des contraintes opérationnelles liées à l'aérodrome, l'instructeur pourra adapter la formation en étudiant des compétences liées à la navigation avant de valider l'intégralité des compétences liées à la maniabilité.



III – Manuel des Formations

14. Examen Final

14.1. Généralités

A l'issue de l'obtention de l'examen théorique (conformément au FCL.120) et lorsque la formation en vol ainsi que les objectifs de la formation sont atteints, le responsable pédagogique décide de la présentation du candidat à l'épreuve pratique d'aptitude pour la délivrance de la licence de pilote d'avion léger LAPL(A).

Le candidat à la licence LAPL(A) devra avoir 17 ans révolus, conformément au FCL.100.

L'examineur sollicité pour l'épreuve communique au candidat les modalités pratiques du test (horaires, scénario)

A l'issue du test d'aptitude, l'examineur renseigne le compte-rendu de test, dont une copie est jointe au dossier de progression

La licence de pilote d'avion léger LAPL(A) est délivrée par l'autorité compétente.

14.2. Déroulement du test

L'épreuve pratique d'aptitude pour la délivrance de la licence de pilote d'avion léger LAPL (A) est conduite sur des avions sur lesquels a été dispensée la formation.

14.3. Scénario de test

Le scénario de test est défini par l'examineur.

Le guide de l'examen en vol est étudié par l'élève avec son instructeur avant la présentation au test d'aptitude.



III – Manuel des Formations



Manuel de formation à la qualification vol de nuit

Commission Formation - FFA

Edition 1 - Mars 2014



III – Manuel des Formations

MANUEL DE FORMATION A LA QUALIFICATION VOL DE NUIT

0 – SOMMAIRE

- 1- GENERALITES
 - 1-1 Définitions
 - 1-2 Suivi documentaire
 - 1-2-1 Editions et amendements
 - 1-2-2 Tableau des amendements
 - 1-2-3 Liste des détenteurs
 - 1-3 Système de notation
 - 1-4 Programmes
- 2- FORMATION AU VOL DE NUIT
 - 2-1 Objectif de la formation QVN
 - 2-2 Conditions d'admission
 - 2-3 Evaluation avant l'entrée en formation
 - 2-4 Programme de formation
 - 2-4-1 Phase théorique
 - 2-4-1-1 Cours au sol
 - 2-4-1-2 Entraîneur au vol sur PC
 - 2-4-2 Phase pratique de la formation QVN – Qualification vol de nuit
 - 2-5 Déroulement type de la formation vol de nuit
- 3- PROGRAMME DETAILLE DE LA FORMATION
 - Phase 1 - Cours au sol
 - Phase 2 – EAV sur PC
 - Phase 3 – Vol sur avion SEP(T)



III – Manuel des Formations

MANUEL DE FORMATION A LA QUALIFICATION VOL DE NUIT

1 – GENERALITES

1-1 Définitions:

DSAC IR: Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile / Instance Régionale

GI: Instructeur sol

FI : Instructeur de vol

QVN : Qualification vol de nuit

VSV : Vol sans visibilité

EAV : Entraîneur au vol

TEM : Traitement de l'Erreur et de la Menace

1-2 Suivi documentaire:

1-2-1 Editions et amendements:

Toute modification du manuel impactant les personnels de l'ATO, les moyens pédagogiques ou bien le contenu des programmes de formation, est considérée comme une modification majeure et donc soumise à approbation préalable de l'Autorité.

Toute modification du présent manuel est effectuée via un ou plusieurs amendements.
Le projet d'amendement est tout d'abord transmis à l'Autorité pour approbation.

Lorsque cette approbation est transmise, l'ATO procède à l'édition de l'amendement et le diffuse aux détenteurs.

Un amendement est mis en application lors de sa diffusion à tous les détenteurs qui doivent se charger de la mise à jour des pages concernées.

Lorsque le nombre de pages amendées est trop important, il est procédé à une nouvelle édition complète.

1-2-2 Tableau des amendements:

Edit	Amdt	Date insertion	Modifications
1	0	04 / 2014	Mise en place du manuel



III – Manuel des Formations

MANUEL DE FORMATION A LA QUALIFICATION VOL DE NUIT

1-2-3 Liste des détenteurs:

DSAC IR
Aéroclub

1-3 Système de notation:

L'ATO de l'Aéroclub utilise un système de notation graduel, nécessaire et suffisant, qui permet au candidat d'évaluer sa progression par rapport à des compétences demandées, au fur et à mesure de la progression de la formation.

Chaque item est noté sur trois positions, E, A et N.

La notation sera appliquée par les instructeurs selon la grille ci-dessous :

Notation	Signification
E	Compétence en cours d'acquisition
A	Compétence acquise
N	Compétence non acquise

L'ATO vise le niveau A pour toutes les compétences requises pour le pilote, à la fin de sa formation à l'Aéroclub

1-4 Programmes:

Les programmes déposés constituent le canevas de la formation.

Tous les instructeurs respectent ce canevas.

Le niveau du stagiaire visé par l'ATO de l'Aéroclub en fin de formation est le niveau A dans les différentes rubriques.

Les volumes horaires de programmes déposés correspondent à des minimums.

A tout moment de la formation, le responsable pédagogique, en coordination avec l'instructeur, pourra décider d'un complément de formation.

Ce complément se rajoute alors au programme déposé.



III – Manuel des Formations

MANUEL DE FORMATION A LA QUALIFICATION VOL DE NUIT

2 – FORMATION AU VOL DE NUIT

2-1 Objectif de la formation QVN :

L'objet de cette formation QVN est l'obtention de la qualification vol de nuit.

L'objectif de la formation au vol de nuit consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des avions en vol VFR de nuit.

Références réglementaires :

Règlement (UE) N° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

AIRCREW Part FCL – FCL.810 : qualification de vol de nuit.

2-2 Conditions d'admission:

Pré requis pour l'entrée en formation :

- détenir un certificat médical de classe LAPL, 1 ou 2 valide ;
AIRCREW : MED.A.030 Certificats médicaux :
e) *Si une qualification vol de nuit est ajoutée à une PPL ou à une LAPL, le titulaire de la licence doit avoir une vision sûre des couleurs.*
- détenir une licence PPL(A) associée à une qualification de classe SEP(T) en état de validité ou,
- détenir une licence LAPL(A) répondant aux conditions d'expérience récente définie au FCL 140A. Dans ce cas, le candidat devra avoir effectué la formation de base au vol aux instruments nécessaire pour la délivrance du PPL.

2-3 Evaluation avant l'entrée en formation:

Le candidat à la formation « Vol de nuit » est dispensé d'une évaluation.

2-4 Programme de formation:

2-4-1 Phase théorique:

2-4-1-1 Cours au sol :

Intervenants : Instructeurs sol (GI) ou Instructeurs vol (FI) qualifiés Vol de Nuit

Moyens pédagogiques :

- Salles de cours
- Présentations informatiques ou tableau
- Documents de référence

COURS SOL	Vol de nuit et vol sans visibilité :	
	- VDN	1H00
	- VSV	1H30



III – Manuel des Formations

MANUEL DE FORMATION A LA QUALIFICATION VOL DE NUIT

2-4-1-2 Entraîneur au vol sur PC (Si l'Aéroclub est équipé):

Cette phase a pour but de mettre en place le circuit visuel sur un entraîneur au vol sur ordinateur, reproduisant une planche de vol similaire à l'avion utilisé pour la phase pratique en vol.

Intervenants : Instructeurs sol (GI) ou Instructeurs vol (FI) qualifiés Vol de Nuit

Moyens pédagogiques : Entraîneur au vol sur PC avec manche et manette des gaz fonctionnels.

EAV PC	Vol sans visibilité : - VSV	0H45
--------	--------------------------------	------

2-4-2 Phase pratique:

2-4-2-1 Formation QVN – Qualification Vol de Nuit:

Cette formation comporte au minimum : au moins 5 heures de vol de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef, dont au moins 3 heures d'instruction en double commande, incluant au moins 1 heure de navigation en campagne avec au minimum 1 vol en campagne en double commande d'au moins 50 km, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo.

Il est tenu compte de l'expérience préalable en vol du candidat (par exemple, en VSV) pour un crédit d'heures, par rapport aux volumes horaires proposés, qui constituent des minimums réglementaires.

Au terme de la formation « vol de nuit », le candidat se verra délivrer la qualification « vol de nuit » par un instructeur habilité, qui mentionne la QVN sur le carnet de vol du pilote et renseigne l'attestation de formation, puis la fait viser par le responsable pédagogique.

Le pilote présente ensuite son carnet de vol au bureau des licences de sa DSAC IR, avec l'attestation de formation et le formulaire de redevances, afin d'obtenir l'apposition de la «Qualification Vol de Nuit» sur sa licence.

Intervenants : Instructeurs vol FI(A) répondant au FCL 905 FI e)

Moyens pédagogiques : Avions autorisés au vol de nuit

		Durée de la leçon	Cumul	Total formation
VOL sur avions autorisés au vol de nuit	Vol aux instruments de base :			
	- VSV 1	0h45		
	- VSV 2	0h45	1h30	1h30
	Vol de nuit :			
	- VDN 1 local + tdp	0h45		
	- VDN 2 tdp	0h30		
	- VDN 3 tdp	0h30		
	- VDN 4 tdp solo	0h30		
	- VDN 5 tdp solo	0h30		
	- VDN 6 tdp solo	0h30		
	- VDN 7 tdp solo	0h30		
- VDN 8 tdp solo	0h30			
- VDN 9 nav	0h45			
- VDN 10 nav	1h00	6h00	7h30	



III – Manuel des Formations

MANUEL DE FORMATION A LA QUALIFICATION VOL DE NUIT

VOL DE NUIT

VDN – VOL DE NUIT (1H30) Minimas météo en VFR de nuit, assistance météorologique Espaces aériens et services de nuit disponibles Règles d'éclairage : aérodrome, piste, obstacles Equipements nuit avion, règles d'évitement en l'air Physiologie nocturne Dangers : désorientation de nuit, évolution météo, givrage Principes de navigation de nuit (+TEM): <ul style="list-style-type: none">- Documentation,- Préparation du vol :<ul style="list-style-type: none">- Etude précise de la carte et du trajet- Principes de navigation, altitude de sécurité et niveau minimal,- Journal de navigation et choix des points de report- Navigation :<ul style="list-style-type: none">- Suivi de la navigation, organismes ATC contactés,- Procédure point de report, tenue du journal de navigation- Usage de la carte, radionavigation, départ et arrivée,- Fausses impressions visuelles, facteurs humains. Sécurité des vols, procédures d'urgence, procédures de secours	Formation réalisée le: Acquisition le: Nom et visa du Formateur:
---	--

PHASE 2 - EAV SUR PC

VOL SANS VISIBILITE

VSV – VOL SANS VISIBILITE (0H45) <ul style="list-style-type: none">- Mise en route et utilisation des check-lists- Décollage et montée normale- Passage en palier, étude des différentes configurations- Relation assiette / vario / puissance en montée et en descente- Descente avec couple vario / vitesse- Virages chronométrés, en palier, en montée et en descente- Positions inusuelles : manœuvres de sortie- Panneau partiel : palier, montée, descente, virages	Formation réalisée le: Acquisition le: Nom et visa du Formateur:
---	--



III – Manuel des Formations

MANUEL DE FORMATION A LA QUALIFICATION VOL DE NUIT

PHASE 3 – VOL SUR AVION SEP(T) VOL SANS VISIBILITE

VSV 1 – VOL SANS VISIBILITE (0h45) Mise en route et utilisation des check-lists Mise en place du circuit visuel Vol aux instruments de base, sans aides visuelles externes : <ul style="list-style-type: none">- vol horizontal,- montée,- descente,- virages au taux standard en vol horizontal, montée, descente Circuit aux instruments Radioguidage	Formation réalisée le: Acquisition le: Nom et visa du formateur :
VSV 2 – VOL SANS VISIBILITE (0h45) <ul style="list-style-type: none">- Décollage et montée normale- Passage en palier, étude des différentes configurations- Relation assiette / vario / puissance en montée et en descente- Descente avec couple vario / vitesse- Montée, palier, descente- Virages serrés	Formation réalisée le: Acquisition le: Nom et visa du formateur :

VOL DE NUIT

Les différentes séances de vol de nuit sont organisées par l'instructeur de vol en fonction des conditions météorologiques, et en fonction de la progression de l'élève. Tous les vols prévus doivent avoir été effectués d'une manière satisfaisante.		
VDN 1 - vol local et tours de piste de nuit		1 séance de 0h45
VDN 2 et 3 - tours de piste de nuit, puis lâcher en solo pour des tours de piste de nuit (en fonction du niveau atteint par l'élève)		2 séances de 0h30
VDN 4, 5, 6, 7, 8 - tours de piste de nuit, en solo ; séance précédée si besoin d'un relâcher nuit.		5 séances de 0h30
VDN 9 - navigation de nuit, sur une ou plusieurs branches.		1 séance de 0h45
VDN 10 - navigation de nuit, sur une ou plusieurs branches.		1 séance de 1h00
Formation réalisée le:	Acquisition le:	Nom et visa du formateur :



III – Manuel des Formations

C. BREVET DE BASE

La formation au brevet de base se fait conformément à l'arrêté du 31 juillet 1981

D. VOLTIGE

1. AEROBATIC RATING

Cette formation se fait conformément au FCL.800 et à L'AMC 1 FCL.800 Aerobatic rating

2. VOLTIGE POSITIVE, VOLTIGE NÉGATIVE ET AVANCÉE

Cette formation se fait conformément à l'arrêté du 2 juillet 2007



III – Manuel des Formations

E. FORMATION AUX VARIANTES UALRT

1. SUPPORT

1.1. Manuel de formation théorique

Manuel Cepadues , E learning Mermoz ou Aérogligli
Manuel de vol des avions utilisés pour la formation

1.2. Manuel de formation pratique :

Guide de l'instructeur ENAC

2. FORMATION EN VOL

Le programme de formation en vol correspond globalement au programme de la délivrance de la qualification SEP.

Durant ce ou ces vols d'entraînement, le candidat devra avoir acquis toutes les compétences spécifiques nécessaires à la délivrance de la variante envisagée.

Le programme est souvent combiné avec un lâché machine.

L'instructeur utilise pour la formation le tableau guide UALRT de la variante envisagée.

Lorsque l'instructeur estime que le candidat a acquis toutes les compétences nécessaires il lui délivre la variante et l'appose sur son carnet de vol.



III – Manuel des Formations

3. DELIVRANCE DE VARIANTES

VARIANTES:	
<i>-TW -RU -VP -T -SLPC -EFIS</i>	
AVION UTILISÉ TYPE :	IMMATRICULATION:
NOMBRES DE VOL D'ENTRAÎNEMENT:	TEMPS TOTAL DE FORMATION :
CANDIDAT	
NOM :	
PRÉMON :	
ATTESTE AVOIR RECU UNE FORMATION SUFFISANTE A L'UTILISATION DE LA VARIANTE	
DATE ET SIGNATURE :	
INSTRUCTEUR	
NOM :	
PRÉMON :	
ATTESTE QUE LE CANDIDAT A EU UNE FORMATION SUFFISANTE A L'UTILISATION DE LA VARIANTE	
DATE ET SIGNATURE :	
APPOSER LA VARIANTE SUR LE CARNET DE VOL	
RESPONSABLE PEDAGOGIQUE	
NOM :	
PRENOM	
DATE:	
SIGNATURE :	



III – Manuel des Formations

4. DIFFÉRENTES VARIANTES

Pour toutes les variantes :

E: étude A: acquis P: perfectionnement



III – Manuel des Formations

4.1. Variante TW : Tail Wheel ; train classique

MODULE SOL TW	E	A	P
RAPPEL THÉORIQUE DU PROGRAMME DE LA LICENCE DÉTENUE			
SENSIBILISATION AU PROBLEME DE SÉCURITÉ AU SOL			
PARTICULARITÉ AU DÉCOLLAGE			
PARTICULARITÉ A L' ATERRISSAGE			
POSITION DES COMMANDES DE VOL LORS DES PHASES DU MODULE VOL			
POSITIONNEMENT AU SOL DE L'AVION EN FONCTION DU VENT			
MODULE VOL TW	E	A	P
VÉRIFICATIONS AVANT VOL			
MISE EN ROUTE			
ROULAGE			
VERIFICATIONS AVANT DÉCOLLAGE			
DECOLLAGE			
ATERRISSAGE			
TOUCHÉ			
RETOUR AU PARKING			
MODULE VOL PROCEDURE D'URGENCE TW	E	A	P
PANNE APRES DECOLLAGE			
PANNE EN CAMPAGNE			
COMPÉTENCES NON TECHNIQUES TW	E	A	P
CONSCIENCE DE LA SITUATION NORMALE			
CONSCIENCE DE LA SITUATION ANORMALE			
ENVIRONNEMENT EXTERIEUR METEO			
ENVIRONNEMENT EXTERIEUR TRAFFIC			
ANALYSE EVENEMENTS ET DIAGNOSTIQUES			
DÉCIDER ET METTRE EN OEUVRE			
CHARGE DE TRAVAIL CLARIFIE LES PRIORITES			
GESTION DU STRESS ET DE LA FATIGUE			



III – Manuel des Formations

4.2.RU : Retractable Undercarriage ; Train rentrant

MODULE SOL RU	E	A	P
RAPPEL THÉORIQUE DU PROGRAMME DE LA LICENCE DÉTENUE			
ETUDE DU FONCTIONNEMENT À L'AIDE DU MANUEL DE VOL			
ETUDE DES PROCEDURES NORMALES MANUEL DE VOL			
ETUDES DES PROCEDURES D'URGENCE MANUEL DE VOL			

MODULE VOL RU	E	A	P
VERIFICATIONS AVANT LE DEMARRAGE EXTERNES /INTERNES			
MISE EN ROUTE			
ROULAGE			
VERIFICATIONS AVANT DECOLLAGE			
DÉCOLLAGE			
PROCÉDURE DE RENTRE DU TRAIN			
PROCÉDURE DE SORTIE DU TRAIN			
CHANGEMENT DE CONFIGURATION			
INTEGRATION ET APPROCHE D' UN AERODROME			
ATTERRISSAGE			
TOUCHÉ			
APPROCHE MOTEUR REDUIT SUR AERODROME			
APPROCHE INTERROMPU			
VERIFICATION SYSTEME PROCEDURE NORMALE			
MODULE VOL PROCEDURE D'URGENCE RU	E	A	P
SIMULATION DES PROCEDURES URGENCES			
SIMULATION DE SORTIE DE SECOURS DU TRAIN			
APPROCHE MOTEUR REDUIT SUR AERODROME			
PANNE APRES DECOLLAGE			
PANNE EN CAMPAGNE			



III – Manuel des Formations

COMPÉTENCES NON TECHNIQUES RU	E	A	P
CONSCIENCE DE LA SITUATION NORMALE			
CONSCIENCE DE LA SITUATION ANORMALE			
ENVIRONNEMENT EXTERIEUR METEO			
ENVIRONNEMENT EXTERIEUR TRAFFIC			
ANALYSE EVENEMENTS ET DIAGNOSTIQUES			
DÉCIDER ET METTRE EN OEUVRE			
CHARGE DE TRAVAIL CLARIFIE LES PRIORITES			
GESTION DU STRESS ET DE LA FATIGUE			



III – Manuel des Formations

4.3.VP : Variable Pitch ; Hélice à calage variable

MODULE SOL VP	E	A	P
RAPPEL THÉORIQUE DU PROGRAMME DE LA LICENCE DÉTENUE			
ETUDE DU FONCTIONNEMENT À L'AIDE DU MANUEL DE VOL			
ETUDE DES PROCEDURES NORMALES DU MANUEL DE VOL			
ETUDE DES TABLEAUX DE PERFORMANCES DU MANUEL VOL			
ETUDES DES PROCEDURES D'URGENCE MANUEL DE VOL			

MODULE VOL VP	E	A	P
VERIFICATIONS AVANT LE DEMARRAGE EXTERNES /INTERNES			
MISE EN ROUTE			
ROULAGE			
VERIFICATIONS AVANT DÉCOLLAGE			
DÉCOLLAGE			
AFFICHAGE DES PARAMETRES DE MONTÉE			
AFFICHAGE DES DIFFERENTS PARAMETRES DE CROISIERE			
CHANGEMENT DE CONFIGURATION			
RECHERCHE DE LA VNO			
VIRAGE ENGAGÉ			
INTEGRATION ET APROCHE D' UN AERODROME			
ATTERRISSAGE			
TOUCHÉ			
APPROCHE MOTEUR REDUIT SUR AERODROME			
APPROCHE INTERROMPU			
VERIFICATION SYSTEME PROCEDURE NORMALE			
MODULE VOL PROCEDURE D'URGENCE VP	E	A	P
SIMULATION DES PROCEDURES URGENCES			
PANNE APRES DECOLLAGE			
PANNE EN CAMPAGNE			



III – Manuel des Formations

COMPÉTENCES NON TECHNIQUES VP	E	A	P
CONSCIENCE DE LA SITUATION NORMALE			
CONSCIENCE DE LA SITUATION ANORMALE			
ENVIRONNEMENT EXTERIEUR METEO			
ENVIRONNEMENT EXTERIEUR TRAFFIC			
ANALYSE EVENEMENTS ET DIAGNOSTIQUES			
DÉCIDER ET METTRE EN OEUVRE			
CHARGE DE TRAVAIL CLARIFIE LES PRIORITES			
GESTION DU STRESS ET DE LA FATIGUE			



III – Manuel des Formations

4.4.T : Moteur Turbo-compressé / Suralimenté

MODULE SOL T	E	A	P
RAPPEL THÉORIQUE DU PROGRAMME DE LA LICENCE DÉTENUE			
ETUDE DU FONCTIONNEMENT À L'AIDE DU MANUEL DE VOL			
ETUDE DES PROCEDURES NORMALES DU MANUEL DE VOL			
ETUDE DES TABLEAUX DE PERFORMANCES DU MANEL VOL			
VOL A HAUTE ALTITUDE FACTEUR HUMAIN			
VOL A HAUTE ALTITUDE REGLEMENTATION			
ETUDES DES PROCEDURES D'URGENCE MANUEL DE VOL			

MODULE VOL T	E	A	P
VERIFICATIONS AVANT LE DEMARRAGE EXTERNES /INTERNES			
MISE EN ROUTE			
ROULAGE			
VERIFICATIONS AVANT DECOLLAGE			
DÉCOLLAGE			
AFFICHAGE DES PARAMETRES DE MONTÉE			
AFFICHAGE DES DIFFERENTS PARAMETRES DE CROISIERE			
CHANGEMENT DE CONFIGURATION			
INTEGRATION ET APROCHE D' UN AERODROME			
ATTERRISSAGE			
TOUCHÉ			
APPROCHE MOTEUR REDUIT SUR AERODROME			
APPROCHE INTERROMPUE			
VERIFICATION SYSTEME PROCEDURE NORMAL			
MODULE VOL URGENCE T	E	A	P
SIMULATION DES PROCEDURES URGENCES			
PANNE APRES DECOLLAGE			
PANNE EN CAMPAGNE			



III – Manuel des Formations

COMPÉTENCES NON TECHNIQUES T	E	A	P
CONSCIENCE DE LA SITUATION NORMALE			
CONSCIENCE DE LA SITUATION ANORMALE			
ENVIRONNEMENT EXTERIEUR METEO			
ENVIRONNEMENT EXTERIEUR TRAFFIC			
ANALYSE EVENEMENTS ET DIAGNOSTIQUES			
DÉCIDER ET METTRE EN OEUVRE			
CHARGE DE TRAVAIL CLARIFIE LES PRIORITES			
GESTION DU STRESS ET DE LA FATIGUE			



III – Manuel des Formations

4.5.SLPC : Single Lever Power Control ; Monomoteur équipé d'un dispositif monomanette de puissance

MODULE SOL SLPC	E	A	P
RAPPEL THÉORIQUE DU PROGRAMME DE LA LICENCE DÉTENUE			
ETUDE DU FONCTIONNEMENT À L'AIDE DU MANUEL DE VOL			
ETUDE DES PROCEDURES NORMALES DU MANUEL DE VOL			
ETUDE DES TABLEAUX DE PERFORMANCES DU MANUEL VOL			
ETUDES DES PROCEDURES D'URGENCE MANUEL DE VOL			

MODULE VOL SLPC	E	A	P
VERIFICATIONS AVANT LE DEMARRAGE EXTERNES /INTERNES			
MISE EN ROUTE			
ROULAGE			
VERIFICATIONS AVANT DÉCOLLAGE			
DÉCOLLAGE			
AFFICHAGE DES PARAMETRES DE MONTÉE			
AFFICHAGE DES DIFFERENTS PARAMETRES DE CROISIERE			
CHANGEMENT DE CONFIGURATION			
INTERGATION ET APROCHE D'UN AERODROME			
ATTERRISSAGE			
TOUCHÉ			
APPROCHE MOTEUR REDUIT SUR AERODROME			
APPROCHE INTERROMPUE			
VERIFICATION DES SYSTEMES PROCEDURES MORNALS			

MODULE VOL URGENCE SLPC	E	A	P
SIMULATION DES PROCEDURES D'URGENCES			
PANNE APRES DECOLLAGE			
PANNE EN CAMPAGNE			



III – Manuel des Formations

COMPÉTENCES NON TECHNIQUES SLPC	E	A	P
CONSCIENCE DE LA SITUATION NORMALE			
CONSCIENCE DE LA SITUATION ANORMALE			
ENVIRONNEMENT EXTERIEUR METEO			
ENVIRONNEMENT EXTERIEUR TRAFFIC			
ANALYSE EVENEMENTS ET DIAGNOSTIQUES			
DÉCIDER ET METTRE EN OEUVRE			
CHARGE DE TRAVAIL CLARIFIE LES PRIORITES			
GESTION DU STRESS ET DE LA FATIGUE			



III – Manuel des Formations

4.6.EFIS :Electronic Flight Instrument System ; Monomoteur équipé d'un EFIS (Glass cockpit)

MODULE SOL EFIS	E	A	P
RAPPEL THÉORIQUE DU PROGRAMME DE LA LICENCE DÉTENUE			
ETUDE DU FONCTIONNEMENT À L'AIDE DU MANUEL DE VOL			
ETUDE DES PROCEDURES NORMALES DU MANUEL DE VOL			
ETUDE DES TABLEAUX DE PERFORMANCES DU MANUEL DE VOL			
ETUDES DES PROCEDURES D'URGENCE MANUEL DE VOL			
MODULE VOL MANIA EFIS	E	A	P
VERIFICATIONS AVANT DEMARRAGE			
DEMARRAGE MOTEUR NORMAL DÉFAILLANCES			
ROULAGE			
VERIFICATIONS AVANT DEPART			
PROCÉDURE DE DECOLLAGE NORMAL			
PROCÉDURE DE DECOLLAGE VENT DE TRAVERS			
MONTÉE PENTE MAX			
MONTÉE V.Z. MAX			
MONTÉE NORMALE			
MISE EN PALIÉ			
AFFICHAGE DES DIFFERENTS PARAMETRES DE CROISIERE			
CHANGEMENT DE CONFIGURATION			
VOL LENT AVEC ET SANS VOILETS			
VIRAGES INCLINAISON 45°			
VIRAGES INCLINAISON > 45°			
DÉCROCHAGE EN LISSE			
APPROCHE DU DÉCROCHAGE			
UTILISATION DU PILOTE AUTOMATIQUE			
LIAISON ATC			



III – Manuel des Formations

MODULE PROCEDURE EN ROUTE EFIS	E	A	P
NAVIGATION À L ESTIME LECTURE DE CARTE			
MAINTIEN DE L'ALTITUDE,DU CAP			
ORIENTATION PLANIFICATION			
UTILISATION DES DIFFERENTES FONCTIONS PDF			
UTILISATION DES DIFFERENTES FONCTIONS MFD			
GESTION DU VOL SYSTEME DE L'AVION			
GESTION DU CARBURANT			
LIAISON A T C			

MODULE VOL ARRIVÉE ET ATERRISSAGE EFIS	E	A	P
PROCEDURE D'ARRIVÉE SUR AÉRODROME			
ATERRISSAGE NORMAL			
ATERRISSAGE SANS VOLETS			
ATERRISSAGE VENT DE TRAVERS			
APPROCHE VOL MOTEUR REDUIT			
REMISE DE GAZ			
LIAISON ATC			

MODULE VOL PROCÉDURE INHABITUELLES ET URGENCE EFIS	E	A	P
DECOLLAGE INTERROMPU			
PANNE MOTEUR SIMULÉE APRES DECOLLAGE			
ATERRISSAGE FORCÉ SIMULÉ			
URGENCES SIMULÉES			
LIAISON ATC			



III – Manuel des Formations

COMPÉTENCES NON TECHNIQUES EFIS	E	A	P
CONSCIENCE DE LA SITUATION NORMALE			
CONSCIENCE DE LA SITUATION ANORMALE			
ENVIRONNEMENT EXTERIEUR METEO			
ENVIRONNEMENT EXTERIEUR TRAFFIC			
ANALYSE EVENEMENTS ET DIAGNOSTIQUES			
DÉCIDER ET METTRE EN OEUVRE			
CHARGE DE TRAVAIL CLARIFIE LES PRIORITES			
GESTION DU STRESS ET DE LA FATIGUE			



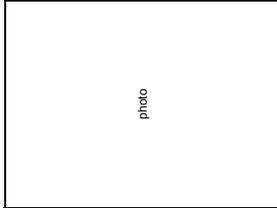
III – Manuel des Formations

F. LIVRET DE PROGRESSION AEROGEST



G.FORMATION VOLTIGE

1. LIVRET VOLTIGE



valable BB /PPL :
 Visite médicale, date de validité :

Date de Lacher

Programme d'instruction en voltige

Nom : Prénom :

Date du vol	X en formation																																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34			
Vol n°																																					
Instructeur																																					
Temps de vol																																					
manuel de vol																																					
Mise en œuvre (sol)																																					
procédures et vérifications																																					
décollage herbe																																					
atterrissage herbe																																					
décollage piste en dur																																					
atterrissage piste en dur																																					
Approche 1,3 Vs																																					
circuit d'aérodrome																																					
PTU																																					
PTE																																					
vent de travers																																					
vent fort 20kts																																					

sécurité des évolutions																																					
gestion vitesse																																					
gestion facteur de charge																																					
procédure d'urgence																																					
évacuation et utilisation du parachute																																					



III – Manuel des Formations

2. DEBRIFING VOLTIGE

Date : / /	Vol n° :	AVION : Extra 200	Immat : F-HLIL
Instructeur :	Contrôle sol <input type="checkbox"/>	Contrôle vol <input type="checkbox"/>	



III – Manuel des Formations

H. LIVRET DE FORMATION DÉMATÉRIALISÉ

Livret de Progression Dématérialisé Aerogest



Informations générales

Elève : MMARIEN Thomas , né(e) le 07/04/1989 à tournai (00)

Date de démarrage de la formation: 26/01/2017

Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

Instructeur secondaire : GAVAZZI Vincent

Type de formation : FFLA

Structure : Aeroclub de Lille Bondues



Avancement

Formation théorique

Nombre de briefings longs vus : 0 / 10

Nombre d'examens officiels validés : 0 / 2

Pourcentage d'avancement : 0 %

Formation pratique

Nombre de vols effectués : 0

Nombre d'exercices validés : 0 / 191

Pourcentage d'avancement : 0 %

Statistiques

Temps de vol en local double commande : 0h 0min

Temps de vol en local solo : 0h 0min

Temps de vol en navigation double commande : 0h 0min

Temps de vol en navigation solo : 0h 0min

Nombre d'atterrissages en double commande : 0

Nombre d'atterrissages solo : 0

Lacher solo non effectué

Lacher Navigation non effectué

Test final non effectué

L'élève n'a pas terminé la formation à la date d'émission du document

Document émis le 24/02/2017



III – Manuel des Formations

Aéroclub de Lille Bondues

Elève : MARIEN Thomas

Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

Formation théorique

Examens officiels

Nom de l'exam	Date de l'exam	Note obtenue	Instructeur signant	Date de signature	Signature de l'instructeur
Epreuve commune	Non réalisé				
Epreuve spécifique	Non réalisé				

Briefings longs

Phase : Maniabilité

Nom du briefing	Date	Durée	Instructeur du briefing	Instructeur signant	Date de signature du briefing	Signature de l'instructeur
Mise en oeuvre de l'avion	Non réalisé					
Principes du vol	Non réalisé					
Utilisation au sol, virages	Non réalisé					
Décrochages, vrilles	Non réalisé					
Pannes	Non réalisé					

Phase : Navigation

Nom du briefing	Date	Durée	Instructeur du briefing	Instructeur signant	Date de signature du briefing	Signature de l'instructeur
Méthodes de navigation	Non réalisé					
Radionavigation	Non réalisé					
Application au voyage	Non réalisé					
Vol sans visibilité	Non réalisé					
Présentation du test en vol	Non réalisé					



III – Manuel des Formations

Aeroclub de Lille Bondues

Elève : MARIEN Thomas

Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

Formation pratique

Phase : Maniabilité

Nom de l'exercice	Vus E	Vus A	Vus P	Nombre total de vus	Situation
Compétence : Compétences non techniques					
Sujet : Conscience de la situation					
Environnement extérieur Infrastructures	0	0	0	0	Non vu
Environnement extérieur Météo	0	0	0	0	Non vu
Environnement extérieur Trafic	0	0	0	0	Non vu
Conscience des systèmes avions Situation anormales	0	0	0	0	Non vu
Conscience des systèmes avions Situation normale	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Affirmation de soi et gestion des ressources					
Charge de travail Clarifier les priorités	0	0	0	0	Non vu
Gestion stress et fatigue	0	0	0	0	Non vu
Affirmation de soi : Solo	0	0	0	0	Non vu
Compétence : Procédures					
Sujet : Préparation du vol					
Documents	0	0	0	0	Non vu
Carburant	0	0	0	0	Non vu
Limitations - performances	0	0	0	0	Non vu
Météo	0	0	0	0	Non vu
NOTAM	0	0	0	0	Non vu
Masse et centrage	0	0	0	0	Non vu
Mise en œuvre avion	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Traitement de panne					
procédure d'urgence DR400 120	0	0	0	0	Non vu
procédure d'urgence DR400 135 CDI	0	0	0	0	Non vu
Panne moteur	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Procédure normale					
Check-list	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Gestion du vol					
Gestion du carburant	0	0	0	0	Non vu
Compétence : Communication					
Sujet : Communication					
Communication ATC	0	0	0	0	Non vu
Briefings	0	0	0	0	Non vu
Partager projet d'action	0	0	0	0	Non vu
Compétence : Pilotage					
Sujet : Opérations au sol					
Roulage	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Croisière					
Palier croisière	0	0	0	0	Non vu
Virage puissance constante	0	0	0	0	Non vu
Palier attente compensation	0	0	0	0	Non vu
compas / directionnel	0	0	0	0	Non vu
Palier approche	0	0	0	0	Non vu
Virage vitesse constante	0	0	0	0	Non vu
Vol lent	0	0	0	0	Non vu
Virage grande inclinaison	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Montée					
Montée normale	0	0	0	0	Non vu
Montée perfos max	0	0	0	0	Non vu
Virages	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Descente					
Descente Vz constante	0	0	0	0	Non vu
Descente à Vi et Vz constante	0	0	0	0	Non vu
Descente moteur réduit	0	0	0	0	Non vu
Virage	0	0	0	0	Non vu
Changement config sur plan air constant	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Décollage					
Décollage normal	0	0	0	0	Non vu
Décollage interrompu	0	0	0	0	Non vu
Décollage vent traversier	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Panne moteur					
Panne moteur après décollage	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Atterrissage					
Normal	0	0	0	0	Non vu



III – Manuel des Formations

Aeroclub de Lille Bondues

Elève : MARIEN Thomas

Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

Nom de l'exercice	Vus E	Vus A	Vus P	Nombre total de vus	Situation
Touché	0	0	0	0	Non vu
Touché piste en dur	0	0	0	0	Non vu
Vent traversier	0	0	0	0	Non vu
Volets approche	0	0	0	0	Non vu
Volets 0°	0	0	0	0	Non vu
Atterro terrain court / meuble	0	0	0	0	Non vu
Panne anémomètre	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Remise de gaz					
Configuration approche	0	0	0	0	Non vu
Configuration atterrissage	0	0	0	0	Non vu
Suite à un atterrissage manqué	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Position inusuelle					
Virage engagé	0	0	0	0	Non vu
Décrochages moteur réduit	0	0	0	0	Non vu
Décrochage avec puissance	0	0	0	0	Non vu
Décrochage en virage	0	0	0	0	Non vu
mise en garde / vrilles	0	0	0	0	Non vu
Compétence : Trajectoire					
Sujet : Descente					
Contrôle du plan de descente	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Décollage					
Départ en secteur	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Croisière vol local					
Orientation vol local	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Approche					
Retour secteur	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Approche finale					
Interception et suivi de plan	0	0	0	0	Non vu
Interception et suivi d'axe	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Tour de piste					
Rectangulaire	0	0	0	0	Non vu
Basse hauteur	0	0	0	0	Non vu
Adapté (y compris antibruit)	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Vol moteur réduit					
Visualisation des angles de plané	0	0	0	0	Non vu
Visualisation de la trajectoire	0	0	0	0	Non vu
PTU	0	0	0	0	Non vu
Encadrement	0	0	0	0	Non vu



III – Manuel des Formations

Aeroclub de Lille Bondues

Elève : MARIEN Thomas

Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

Phase : Navigation

Nom de l'exercice	Vus E	Vus A	Vus P	Nombre total de vus	Situation
Compétence : Compétences non techniques					
Sujet : Conscience de la situation					
Infrastructure et équipement	0	0	0	0	Non vu
Environnement : trafic	0	0	0	0	Non vu
Environnement : MIO	0	0	0	0	Non vu
Proximité sol et Obstacles	0	0	0	0	Non vu
Espaces aériens	0	0	0	0	Non vu
Conscience du temps	0	0	0	0	Non vu
Systèmes avions Situation normale	0	0	0	0	Non vu
Systèmes avions Situation anormale	0	0	0	0	Non vu
Changement projet d'action	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Affirmation de soi et gestion des ressources					
Charge de travail Planif et orga tâches Normal	0	0	0	0	Non vu
Charge de travail Carifier les priorités	0	0	0	0	Non vu
Gestion stress et fatigue	0	0	0	0	Non vu
Affirmation de soi : Nav	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Prise de décision					
Elaboration des options possibles	0	0	0	0	Non vu
Compétence : Procédures					
Sujet : Préparation du vol					
Documents	0	0	0	0	Non vu
Carburant	0	0	0	0	Non vu
Route et niveau de vol	0	0	0	0	Non vu
Limitations - performances	0	0	0	0	Non vu
Météo	0	0	0	0	Non vu
NOTAM	0	0	0	0	Non vu
Plan de vol	0	0	0	0	Non vu
Masse et centrage	0	0	0	0	Non vu
Mise en œuvre avion (+ démarrage)	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Traitement de panne					
Traitement de panne	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Procédure normale					
Calage altimétrique	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Gestion du vol					
Organisation du départ	0	0	0	0	Non vu
Utilisation log de NAV	0	0	0	0	Non vu
Procédure point tournant	0	0	0	0	Non vu
Gestion du carburant	0	0	0	0	Non vu
Application éléments réglementaires	0	0	0	0	Non vu
Plan de vol	0	0	0	0	Non vu
Déroutement	0	0	0	0	Non vu
Organisation arrivée	0	0	0	0	Non vu
Arrivée sur aérodrome à fort trafic	0	0	0	0	Non vu
Compétence : Communication					
Sujet : Communication					
Check-lists	0	0	0	0	Non vu
Partager un projet d'action	0	0	0	0	Non vu
Communication ATC	0	0	0	0	Non vu
Compétence : Pilotage					
Sujet : Décollage					
Décollage terrain court et meuble	0	0	0	0	Non vu
Décollage normal	0	0	0	0	Non vu
Panne moteur après décollage	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Atterrissage					
Atterrissage	0	0	0	0	Non vu
Vent traversier	0	0	0	0	Non vu
Touché piste en dur	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Remise de gaz					
Remise de gaz	0	0	0	0	Non vu
Sujet : VSV					
VSV Montée normale et virages	0	0	0	0	Non vu
VSV Palier (croisière, attente, approche)	0	0	0	0	Non vu
VSV Virage (Ruisance, Vi constante)	0	0	0	0	Non vu
VSV Vol lent	0	0	0	0	Non vu
VSV Descente (Vi Vz constantes, Virages)	0	0	0	0	Non vu
VSV Changement de config sur plan air constant	0	0	0	0	Non vu



III – Manuel des Formations

Aeroclub de Lille Bondues

Elève : MARIEN Thomas

Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

Nom de l'exercice	Vus E	Vus A	Vus P	Nombre total de vus	Situation
VSV	0	0	0	0	Non vu
Compétence : Trajectoire					
Sujet : Traitement de panne					
Panne moteur en campagne	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Opérations au sol					
Roulage	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Croisière					
GPS FFL	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Descente					
POD	0	0	0	0	Non vu
Contrôle du plan de descente	0	0	0	0	Non vu
Point réduction vitesse	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Décollage					
Départ chemin imposé	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Approche					
Arrivée	0	0	0	0	Non vu
Arrivée AD non contrôlé	0	0	0	0	Non vu
Arrivée AD contrôlé	0	0	0	0	Non vu
Arrivée avec chemin imposé	0	0	0	0	Non vu
Interruption volontaire du vol	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Approche finale					
Vitesse axe plan	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Tour de piste					
Rectangulaire	0	0	0	0	Non vu
Adapté (anti-bruit)	0	0	0	0	Non vu
Basse hauteur	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Vol moteur réduit					
PTU	0	0	0	0	Non vu
Encadrement	0	0	0	0	Non vu
Visualisation trajectoire	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Croisière navigation					
Cheminement	0	0	0	0	Non vu
Estime	0	0	0	0	Non vu
Guidage radar /Gonio	0	0	0	0	Non vu
VOR matérialisation	0	0	0	0	Non vu
VOR suivi d'axe	0	0	0	0	Non vu
VOR flanquement	0	0	0	0	Non vu
GPS identification carte	0	0	0	0	Non vu
GPS direct TO	0	0	0	0	Non vu
Déroutement, contour, égarement	0	0	0	0	Non vu



III – Manuel des Formations

Aeroclub de Lille Bondues

Elève : MARIEN Thomas

Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

Phase : Perfectionnement

Nom de l'exercice	Vus E	Vus A	Vus P	Nombre total de vus	Situation
Compétence : Procédures					
Sujet : Préparation du vol					
Documents de vol et briefing météo	0	0	0	0	Non vu
Calcul masse et centrage ,performance	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Traitement de panne					
Urgence simulé					
Urgence simulé	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Communication					
respect des instructions ATC					
respect des instructions ATC	0	0	0	0	Non vu
liaison ATC					
liaison ATC	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Procédure normale					
démarrage moteur/procédure après mise en route					
démarrage moteur/procédure après mise en route	0	0	0	0	Non vu
Roulage /procédure après décollage					
Roulage /procédure après décollage	0	0	0	0	Non vu
Procédure départ de l'aérodrome					
Procédure départ de l'aérodrome	0	0	0	0	Non vu
journal de navigation, estime, usage de la carte					
journal de navigation, estime, usage de la carte	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Croisière navigation					
Orientation calcul, estimés, tenue du log					
Orientation calcul, estimés, tenue du log	0	0	0	0	Non vu
Déroulement planification, mise en oeuvre					
Déroulement planification, mise en oeuvre	0	0	0	0	Non vu
Utilisation des moyens radio NAV					
Utilisation des moyens radio NAV	0	0	0	0	Non vu
Gestion du vol vérification des système ,carburant,					
Gestion du vol vérification des système ,carburant,	0	0	0	0	Non vu
Compétence : Pilotage					
Sujet : Traitement de panne					
Panne moteur après décollage					
Panne moteur après décollage	0	0	0	0	Non vu
Panne en campagne					
Panne en campagne	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Croisière					
Changement de vitesse en vol rectiligne					
Changement de vitesse en vol rectiligne	0	0	0	0	Non vu
Montée perfos max /virage/mise palier					
Montée perfos max /virage/mise palier	0	0	0	0	Non vu
Virage à inclinaison moyenne					
Virage à inclinaison moyenne	0	0	0	0	Non vu
virage serre inclinaison 45°/virage engagé					
virage serre inclinaison 45°/virage engagé	0	0	0	0	Non vu
Vol lent avec et sans volets					
Vol lent avec et sans volets	0	0	0	0	Non vu
Décrochage lisse sortie avec utilisation du moteur					
Décrochage lisse sortie avec utilisation du moteur	0	0	0	0	Non vu
Approche décro virage 20°descente config approche					
Approche décro virage 20°descente config approche	0	0	0	0	Non vu
Approche du décrochage en config atterrissage					
Approche du décrochage en config atterrissage	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Descente					
Descente avec et sans moteur					
Descente avec et sans moteur	0	0	0	0	Non vu
Virage serré en vol plané					
Virage serré en vol plané	0	0	0	0	Non vu
mise en palier					
mise en palier	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Décollage					
Décollage					
Décollage	0	0	0	0	Non vu
Décollage interrompu					
Décollage interrompu	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Atterrissage					
atterrissage de précision / vent de travers					
atterrissage de précision / vent de travers	0	0	0	0	Non vu
Atterrissage volets 0					
Atterrissage volets 0	0	0	0	0	Non vu
Touché					
Touché	0	0	0	0	Non vu
Remise de gaz					
Remise de gaz	0	0	0	0	Non vu
Sujet : VSV					
VSV Approche du décrochage (FPL only)					
VSV Approche du décrochage (FPL only)	0	0	0	0	Non vu
VSV Sortie cabrée					
VSV Sortie cabrée	0	0	0	0	Non vu
VSV Virage engagé					
VSV Virage engagé	0	0	0	0	Non vu
Sujet : Croisière navigation					
Tenue de l'altitude ,du caps, de la vitesse					
Tenue de l'altitude ,du caps, de la vitesse	0	0	0	0	Non vu
VSV					
VSV	0	0	0	0	Non vu
IVV					
IVV	0	0	0	0	Non vu
Compétence : Trajectoire					
Sujet : Approche					
procédure d'arrivée sur un aérodrome					
procédure d'arrivée sur un aérodrome	0	0	0	0	Non vu



IV – Système de Gestion de la Sécurité

0. PRÉAMBULE

La structure du manuel de gestion de la sécurité est fournie dans les règlements européens n° 1178 de la commission du 5 novembre 2011 modifié par le règlement n° 290/2012 du 30 mars 2012, conformément au règlement n° 216/2008 du parlement et du conseil déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile.

L'Union Aérienne Lille-Roubaix-Tourcoing (UALRT) a choisi de définir et mettre en œuvre son Système de Gestion de la Sécurité à partir de l'organisation générale proposée par la Fédération Française Aéronautique.

Afin de mettre en place son Système de Gestion de la Sécurité (SGS) avec la meilleure efficacité, l'UALRT a décidé d'adhérer au programme SGS élaboré par la FFA.

A cette fin, l'UALRT s'inscrit dans la démarche présentée dans l'engagement ci-dessous.

ENGAGEMENT DE LA FFA DANS UNE DÉMARCHE GLOBALE DE SÉCURITÉ

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

Les aéro-clubs doivent définir et mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité.

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

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

Les principales orientations sont :

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

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

*Jean Michel OZOUX
Président*



IV – Système de Gestion de la Sécurité

0.1.Lexique

CRA : Comité Régional Aéronautique

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

FFA : Fédération Française Aéronautique

FI : Flight Instructor - Instructeur de vol

HT : Head of Training (id. à RP)

REX : Retour d'Expérience

RMK : Remarque

RP : Responsable Pédagogique

SGS : Système de Gestion de la Sécurité



IV – Système de Gestion de la Sécurité

1. HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

Le responsable SGS assure les mises à jour du manuel.

En cas d'évolution du Manuel SGS, l'ensemble de celui-ci sera réédité et une nouvelle version sera publiée.

Chaque version antérieure sera archivée 3 ans.

édition	date	mineure/ majeure	rédacteur	pages amendées	description
1	31/03/2017	majeure	V GAVAZZI	toutes	1ère édition

édition	date	approbation par l'autorité	service	référence



IV – Système de Gestion de la Sécurité

2. ADHÉSION AU COMITÉ RÉGIONAL AÉRONAUTIQUE DU NORD-PAS-DE-CALAIS

Dans le cadre du système général précité, l'UALRT a passé la convention suivante avec le Comité Régional Aéronautique du Nord-Pas-De-Calais :

**ENGAGEMENT DU COMITE REGIONAL AERONAUTIQUE DU NORD-PAS-DE-CALAIS
CONVENTION AVEC LES AERO-CLUBS**

La Fédération Française Aéronautique a décidé de s'impliquer dans la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité au sein de chaque aéro-club.

Cet engagement nécessite l'aide de tous les organes de la FFA, dont les CRA.

Dans ce cadre, le Comité Régional Aéronautique du Nord-Pas-De-Calais s'engage à s'impliquer dans cette stratégie afin de permettre l'amélioration constante du niveau de sécurité des vols réalisés au sein de chacun des aéro-clubs régionaux.

A cette fin, le CRA du Nord-Pas-De-Calais apporte une aide aux aéroclubs fédéraux de sa région en :

- *Assurant la promotion de la prévention auprès de chacun des aéro-clubs de la région*
 - *Assurant la promotion de la prévention auprès de ses organismes de tutelle*
- *Assurant un suivi des actions de prévention régionales lors de chacune de ses réunions*
 - *Disposant d'un correspondant de sécurité régional, dont la principale mission est d'aider à l'efficacité de la démarche auprès des clubs*
 - *Etablissant une convention avec chacun des aéro-clubs de la région*
 - *Informant régulièrement la FFA du déroulement de ces actions*
 - *Examinant les meilleurs pratiques*

*Fait à Lille, le 01 juin 2016
Le Président du Comité Régional
Aéronautique du Nord-Pas-de-Calais
Dominique DUMON*

*Adhésion de l'UALRT à cette démarche
Le Président
JM BOUGENIERE*



IV – Système de Gestion de la Sécurité

3. ORGANISATION AU SEIN DE L'UALRT

3.1. Conseil d'administration de l'aéroclub

En respect du fonctionnement statutaire de l'UALRT, le Conseil d'Administration s'est prononcé sur les modalités de mise en œuvre de la démarche SGS dans les termes ci-après :

MISE EN ŒUVRE DE LA DEMARCHE

La mise en œuvre de la démarche de gestion de la sécurité a été validée au sein de l'UALRT lors de la réunion de Conseil d'Administration du 01 juin 2016.

Le Conseil d'Administration a donné un avis favorable sur :

- La signature par le club de la convention avec le Comité Régional Aéronautique
- L'acte d'engagement présenté par le Président

Il a été décidé :

- Que le suivi du plan d'actions serait à l'ordre du jour de chaque réunion non exceptionnelle du Conseil d'Administration
- La création de la Commission SGS de l'Aéroclub.

La composition de cette commission a été officialisée. Elle comprendra :

- Le Président du club (qui en assurera la présidence)
- Le Responsable pédagogique
- Le responsable SGS/Correspondant Prévention-Sécurité. Ce correspondant sera choisi pour ses compétences par le bureau de l'UALRT qui validera cette nomination.

La Commission Prévention-Sécurité pourra inviter dans le cadre de son activité tout membre en mesure d'apporter un témoignage.

3.2. Adaptation des statuts

Une commission de sécurité a été créée, un article est intégré aux statuts de l'UALRT.

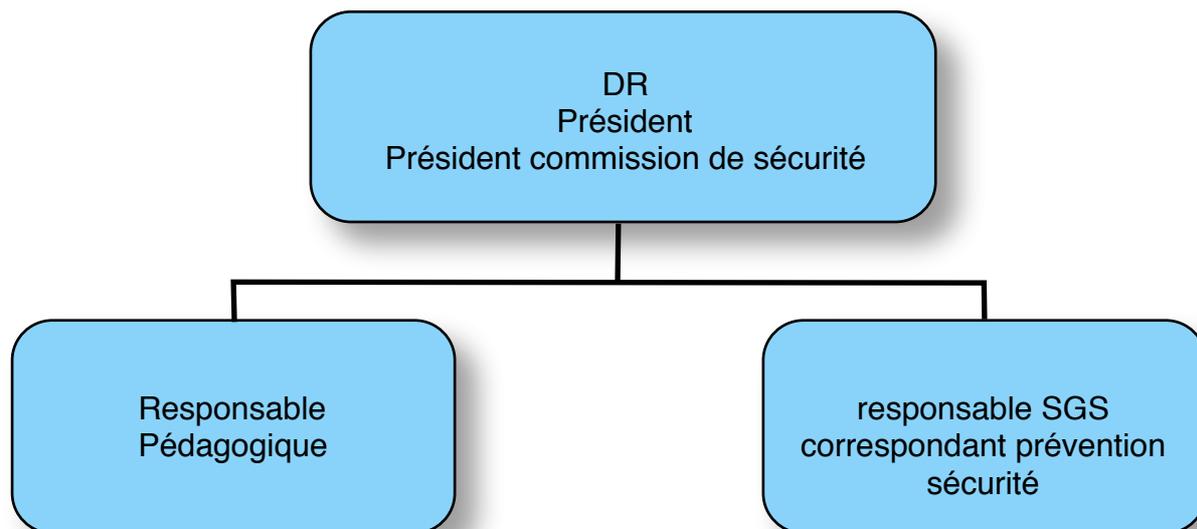


IV – Système de Gestion de la Sécurité

3.3. Organisation de la structure SGS

3.3.1. Organigramme

La structure du SGS est basée sur la création d'une commission SGS. L'organigramme retenu est le suivant :



3.3.2. La Commission SGS

Rôle de la commission

Le rôle de la commission est d'être le garant de la pratique du pilotage au sein de l'UALRT en respect des pratiques sécuritaires.

Missions de la Commission

Recueillir et analyser les rapports de dysfonctionnements survenus.
Proposer au Conseil d'Administration des mesures à prendre afin d'éviter le retour de ces dysfonctionnements.
Donner un avis sur les avenants et mises à jour du Manuel d'Opérations dès lors qu'ils ont une incidence sur la sécurité.
Transmettre ces avenants pour validation à l'autorité, si nécessaire.
Transmettre à la FFA, sous la forme REX, les dysfonctionnements analysés au sein de l'UALRT.

Composition et Moyens de la Commission

La commission est composée :
Du Président de l'aéro-club, qui la préside
Du responsable SGS/Correspondant Prévention-Sécurité
Du Responsable pédagogique
De tout les instructeurs de l'UALRT

La commission peut faire appel à toute personne supplémentaire, membre ou extérieure à l'association, pour ses compétences.
La commission dispose du logiciel *Aérogest* REXFFA SGS pour recueillir et traiter les évènements.
Le président, le responsable SGS ont un accès « administrateur » au logiciel *Aérogest* REXFFA SGS.



IV – Système de Gestion de la Sécurité

La commission peut acquérir les informations extérieures qui lui permettent d'assurer son rôle.
La commission se réunira au moins 2 fois par an.

La commission établira un compte-rendu de chacune de ses réunions.

Ce compte-rendu sera transmis au Conseil d'Administration, le Président en fera une présentation.

La commission dispose d'une publication spécifique « Incidence Sécurité » diffusée par Email à tout les membres du club et disponible au club en version papier.

La commission rédige le plan d'intervention d'urgence ainsi que la liste des personnes à prévenir en cas d'urgence, et en assure sa diffusion (affichage au club et dans les papiers des avions).

3.3.3. Le responsable SGS/Correspondant Prévention-Sécurité

Dans le cadre de l'obtention de l'ATO, le Club U.A.L.R.T met en place un Système de Gestion de la Sécurité.

Pour en faciliter la réussite, le président du club s'engage à promouvoir la prévention en :

- Adhérent à la convention proposée par le Comité Régional Aéronautique
- Validant et diffusant le présent engagement
- Affectant un membre compétent de l'aéro-club à la mission de promotion de la prévention
- Définissant par écrit les missions de cette personne et les moyens mis à sa disposition Mettant en place une commission de prévention interne au Club U.A.L.R.T
- Définissant par écrit le rôle, le mode de fonctionnement et les moyens de cette commission, notamment l'identification et l'analyse des dysfonctionnements
- Elaborant un plan de prévention sur la base des écarts identifiés
- Mettant en œuvre les actions hiérarchisées de ce plan de prévention
- Réalisant un suivi de ces actions, dont un état sera fait au moins lors de chaque réunion du Conseil d'Administration
- Collaborant régulièrement avec le correspondant prévention/sécurité du C R A Collaborant avec la commission sécurité de la FFA, notamment par l'utilisation du REX FFA

Fait à Lille marcq 17 12 2016

Le Président JM BOUGENIERE

L'UALRT a décidé de créer la fonction de responsable SGS/correspondant Prévention-Sécurité dans le cadre du Système de Gestion de la Sécurité.

Rôle du responsable SGS/correspondant Prévention-Sécurité :

Un rôle d'animateur. Il doit donc contribuer de façon continue à faciliter l'amélioration du niveau de prévention des accidents et incidents au sein de l'UALRT.

Il est l'interlocuteur privilégié des instances fédérales et de la DGAC pour les questions de sécurité.

Il devra rendre compte au moins mensuellement au Président du déroulement de sa mission.

Missions du responsable SGS/correspondant Prévention-Sécurité :

Contribuer à l'actualisation constante des actions de prévention, notamment dans le cadre du système global de sécurité.

Susciter le retour d'informations de la part de tous les membres de l'UALRT et organiser leur analyse.

Contribuer à la promotion de la prévention, notamment par la diffusion des informations.

Participer à l'analyse des dysfonctionnements au sein de la commission SGS de l'UALRT.

Tenir à jour un état statistique et technique des accidents et incidents survenus.

Assurer toute mission spécifique que pourrait lui confier le président dans le cadre du SGS.

Moyens du responsable SGS/correspondant Prévention-Sécurité :

Pour l'exercice de ses missions, est directement rattaché au Président.



IV – Système de Gestion de la Sécurité

Il devra informer le président au plus tôt s'il estime ne pas disposer des moyens lui permettant d'assurer ses missions.

Il est administrateur du logiciel *Aérogest* REXFFA SGS qui recueille et permet de traiter les événements.

Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention.

Il est destinataire, via le Responsable de conformité réglementaire, des éléments de veille réglementaire obtenus par la « clé FI FFA ». Il est à noter que cette veille réglementaire est assurée par le Responsable Pédagogique ou son représentant.

Il peut demander tous les éléments lui permettant d'avoir la meilleure connaissance des actions en cours ou passées au sein de l'UALRT. En cas de difficultés, le président aidera à l'obtention de ces informations.

Le correspondant est l'interlocuteur privilégié du Responsable Pédagogique pour les questions de prévention. Il doit être informé par le Responsable Pédagogique de toute mise à jour du Manuel d'Opérations pouvant avoir un lien avec la sécurité.

Le correspondant est l'interlocuteur privilégié du correspondant sécurité du Comité Régional Aéronautique, avec qui il est en lien direct.

Le correspondant est associé à l'élaboration et à l'actualisation du plan de prévention.

Le correspondant dispose des accès aux informations spécifiques, notamment aux espaces dédiés à la prévention dans le domaine aéronautique.

Le responsable SGS ne dispose d'aucun moyen coercitif qui serait incompatible avec sa mission d'animateur.



IV – Système de Gestion de la Sécurité

4. PLAN D’ACTIONS - PRÉSENTATION DES MESURES

4.1. Plan d’actions

Un plan d’actions évolutif sera mis en place.

Il sera actualisé lors de l’analyse de dysfonctionnements nécessitant la mise en œuvre d’actions nouvelles.

une analyse des risques lors de changement interne (nouveau avion, équipement) ou changement externe sera effectuée le cas échéant nécessitant la mise en œuvre d’actions nouvelles.

Trame du plan d’actions :

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

Dans un souhait d’amélioration continue et afin de mesurer les résultats obtenus, un bilan annuel sera effectué.

4.2. Recueil et exploitation des dysfonctionnements

La directive 2003/42 et le règlement EU 376/2014 relative « aux comptes rendus d’événements dans l’aviation civile » impose la notification des incidents à la plupart des acteurs de l’aviation civile.

Notifier, Analyser, Agir sont les principes de cette démarche de sécurité.

Le règlement EU376/2014 est en annexe du manuel.

La liste des événements de sécurité obligatoires à déclarer pour les aéronefs non complexe figure en annexe 5 du règlement EU376/2014. Elle est également affichée dans la salle pilote.

La déclaration des événements de sécurité obligatoires doit être faite dans les 72 heures.

Le dépôt d’événements de sécurité peut se faire soit via le site [site aerogest-resa/REXFFA](http://site.aerogest-resa/REXFFA), soit en déposant le formulaire papier au secrétariat ou dans la boîte aux lettres en salle pilote.

Les formulaires papier sont disponibles en salle pilote.

- les déclarations peuvent être faites de façon anonyme
- le responsable SGS fait le suivi des éléments recueillis, suivant le caractère d’urgence pressentie :
 - ✓ une réunion spécifique de la commission prévention/sécurité
 - ✓ une analyse lors de la prochaine réunion de la commission
 - ✓ une mise en œuvre de mesures de première urgence si nécessaire
 - ✓ la transmission d’une première analyse est faite dans les 72 heures à la DSAC.
- lors de la réunion de la commission une étude des causes sera réalisée
- le plan d’actions sera actualisé en intégrant les objectifs et décisions retenus
- si nécessaire, la commission pourra faire appel à des aides extérieures, notamment le correspondant prévention du Comité Régional Aéronautique



IV – Système de Gestion de la Sécurité

4.3. Association des structures statutaires

Le bon fonctionnement du SGS passe par l'adhésion des élus de l'association. A cette fin, lors de chaque réunion du Conseil d'Administration, l'ordre du jour comprendra un chapitre sur la sécurité et les travaux du Système de Gestion de la Sécurité.

Les mesures de prévention retenues seront portées à la connaissance des élus et dans la mesure du possible, un engagement financier sera acté.

4.4. Promotion de la prévention et du système

Le Système de Gestion de la Sécurité est une démarche primordiale pour l'épanouissement de l'aéro-club.

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

A cette fin, l'UALRT c'est doté d'une publication « incidence sécurité » uniquement dédié au retour d'expérience et à la prévention sécurité.

Une réunion d'information sur la sécurité sera organisée une fois par an.

5. MOYENS COMPLÉMENTAIRES UTILISÉS PAR LE SGS

5.1. Moyens fédéraux

5.1.1. Commission Prévention-Sécurité de la FFA

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

L'UALRT utilisera le support de cette commission notamment pour disposer de supports fédéraux tels que :

- De statistiques nationales actualisées
- D'informations sur l'identification de risques nouveaux, et de mesures de prévention adaptées
- Guides
- Affichettes
- Vidéos

5.1.2. Correspondant Prévention-Sécurité de la FFA

L'UALRT fera appel à l'aide et au support du correspondant prévention/sécurité du CRA à des fins techniques et de promotion, notamment :

- Aide lors d'analyses de dysfonctionnements délicates
- Assistance lors de réunions de sécurité pour les adhérents
- Présentation d'outils et de supports nouveaux émanant de la FFA

L'UALRT sera également à l'écoute du correspondant du CRA pour toutes propositions qu'il pourrait formuler.

5.1.3. Veille réglementaire

La veille réglementaire sera assurée au niveau national via la newsletter FFA.

Le Responsable Pédagogique de l'UALRT (et également tous les FI de l'Aéroclub), destinataire de cette clé et de ses mises à jour, est chargé de l'identification des points qui pourraient avoir un rapport avec la sécurité.



IV – Système de Gestion de la Sécurité

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

5.1.4. Utilisation du REXFFA SGS

L'UALRT, dans le cadre de son SGS, utilisera ce système de plusieurs façons :

- En l'utilisant comme moyen de recueil
- En l'utilisant comme moyen d'analyse
- En l'utilisant comme moyen de diffusion
- En l'utilisant comme source de mesures de prévention, grâce aux informations qui en émanent



IV – Système de Gestion de la Sécurité

6. RELATION AVEC L'AUTORITÉ

6.1. Suivi de la démarche

Le président veillera au bon fonctionnement et à la bonne application des manuels et s'en assurera particulièrement en amont des visites annoncées par l'Autorité. Il sera le garant des informations liées au Système de Gestion de la Sécurité communiquées à l'Autorité.

6.2. Visites de l'autorité

Lors d'une visite annoncée de l'Autorité, le dirigeant responsable mettra à disposition de celle-ci les éléments permettant de justifier de la mise en œuvre effective des actions définies dans le manuel.

7. ANNEXE

7.1. Déposer une déclaration via Aérogest résa :

The screenshot shows the website interface for Aéroclub de Lille Bondues. The user is logged in as 'FORMATION ASSISTANTE THAIS EMELINE (Administrateur)'. The navigation menu includes 'MON COMPTE', 'RÉSERVATIONS', 'MESSAGES', 'CONFIGURATION', and 'DÉCONNEXION'. A dropdown menu is open from the 'CONFIGURATION' menu, listing various options: 'REX FFA', 'Cap Logiciels', 'Estimation potentiels', 'Contact', 'AéroGest-Club', 'A propos', 'Nos Liens', 'FFA', 'FFPLUM', 'Presse', 'Autres', 'Aide', 'Gestion des maintenances', 'Gestion des potentiels disponibles', and 'Intéraction planning'. The 'REX FFA' option is circled in red, and the dropdown menu itself is also circled in red.



IV – Système de Gestion de la Sécurité

Recherche... Documents Déposer une déclaration Abonnement X

Nouvelle déclaration : Union Aérienne de Lille-Roubaix- Tourcoing

Important : Cette fiche permet de rapporter un dysfonctionnement afin qu'il soit analysé par la commission prévention/sécurité du club. Il s'agit d'une action de prévention visant à éviter que ce type de dysfonctionnement ne se reproduise à l'identique, ou de façon similaire. La fiche peut également servir à faire une proposition constructive en l'absence de tout dysfonctionnement. Le rédacteur de cette fiche peut se présenter, ou garder l'anonymat.

Complétez le formulaire. Les champs marqués par * sont **obligatoires**

TRAITEMENT DE L'ÉVÈNEMENT

Cette déclaration concerne * :

DESCRIPTION DE L'ÉVÈNEMENT

Date de l'évènement * :

Description de l'évènement * :

Votre commentaire :

Votre expérience récente vous a-t-elle aidé ? Comment ? (connaissances techniques, procédures, actions vitales, formation, etc.)

IDENTIFICATION

Rappel : Le rédacteur de cette fiche peut se présenter, ou garder l'anonymat. Nom, prénom et adresse ne seront communiqués qu'au responsable sécurité du club pour permettre un dialogue, à la stricte exclusion de toute autre personne.

: Je souhaite conserver l'anonymat

VALIDATION



IV – Système de Gestion de la Sécurité

TRAITEMENT DE L'ÉVÈNEMENT

Notes **Analyse** Synthèse Classification Clôture/Publication

Indices préexistants :

Cause principale identifiée :

Facteurs d'aggravation du risque :

TRAITEMENT DE L'ÉVÈNEMENT

Notes **Analyse** Synthèse Classification Clôture/Publication

Indices préexistants :

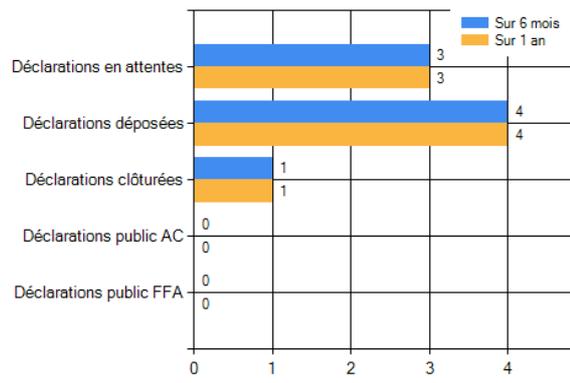
Cause principale identifiée :

Facteurs d'aggravation du risque :

7.2. Traitement

Tableau de bord

Informations générales	sur 6 mois	Sur 1 an
Déclarations en attentes	3	3
Déclarations déposées	4	4
Déclarations clôturées	1	1
Publications aéroclub	0	0
Publications nationalesth>	0	0
Temps moyen de traitement	0 jours	0 jours



TRAITEMENT DE L'ÉVÈNEMENT

Notes Analyse Synthèse **Classification** Clôture/Publication

Catégorie de l'événement : [Non défini] Événements similaires : 3

Type de l'événement : [(ND) Non défini] Événements similaires : 3

Nature de l'événement : [Non défini] Événements similaires : 3

Estimation de la fréquence de l'événement : [Non défini] Événements similaires : 3

Estimation de la détectabilité de l'événement : [Non défini]

	Non défini	Très improbable	Improbable	Probable	Très probable
Non défini					
Anomalie					
Incident					
Incident Grave					
Accident Matériel					
Accident corporel					
Accident matériel et corporel					

Matrice d'évaluation du risque

TRAITEMENT DE L'ÉVÈNEMENT

Notes Analyse Synthèse Classification **Clôture/Publication**

Attention : En tant que responsable sécurité, vous devez vous assurer de l'anonymat de chaque déclaration avant validation/publication. Vous êtes, pour cela, autorisé à modifier les déclarations, afin de retirer toutes informations permettant d'identifier le déclarant (immatriculation, nom & prénom, initiales, ...).

Marquer comme "clôturé" :

Publier aux membres de l'aéroclub :

Transmettre pour publication nationale :

Enregistrer **Annuler** **Supprimer**



IV – Système de Gestion de la Sécurité

DESCRIPTION DE L'ÉVÈNEMENT

Date de l'évènement : 01/06/2016 Date de déclaration : 03/06/2016

Description de l'évènement :

demo

Commentaire du déclarant :

Votre fonction au moment de l'évènement : Non défini Type de vol : Solo pilote

Nombre et type de personnes concernés : ex : 1 contrôleur + 2 pilotes Nature du vol : VFR Jour

Lieu : LFQQ Phase de vol : En route

Météo : ex : CAVOK, Vent, Tempéral Type d'aéronef : DR 400/120

Environnement : Non Contrôlé (Classe F) Equipement : Instrumentation classiqu

Nom & Prénom : Anonyme E-mail : Anonyme

TRAITEMENT DE L'ÉVÈNEMENT

Notes Analyse Synthèse Classification Clôture/Publication

Notes internes :



V - Annexes



DSAC

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE FRENCH CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFICAT D'ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ (ATO) APPROVED TRAINING ORGANISATION CERTIFICATE

FR.ATO.0268

En vertu du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission et sous réserve des conditions spécifiées ci-dessous, la Direction Générale de l'Aviation Civile certifie par la présente
Pursuant to Commission Regulation (EU) No 1178/2011 and subject to the conditions specified below, the French Civil Aviation Authority hereby certifies

UNION AERIEENNE DE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING

Avenue du Général De Gaulle
59910 BONDUES

Site(s) de formation: Bondues (France)

Training site(s):

en tant qu'organisme de formation certifié selon la partie ORA disposant du privilège de dispenser des cours de formation conformes à la partie FCL, notamment l'utilisation de FSTD, comme indiqué dans la liste ci-jointe de cours de formation agréés.

as a Part-ORA certified training organisation with the privilege to provide Part-FCL training courses, including the use of FSTDs, as listed in the attached training course approval.

CONDITIONS :

Les privilèges et le champ d'application du présent certificat sont limités aux cours de formation, notamment l'utilisation de FSTD, comme indiqué dans la liste ci-jointe de cours de formation agréés.

This certificate is limited to the privileges and the scope of providing the training courses, including the use of FSTDs, as listed in the attached training course approval

Le présent certificat est valide tant que l'organisme agréé reste conforme à la partie ORA, la partie FCL et tout autre règlement applicable le cas échéant.

This certificate is valid whilst the approved organisation remains in compliance with Part-ORA, Part-FCL and other applicable regulations

Sous réserve de conformité avec les conditions citées précédemment, le présent certificat reste valide tant qu'il n'est pas remplacé, limité, suspendu ou retiré.

Subject to compliance with the foregoing conditions, this certificate shall remain valid unless the certificate has been surrendered, limited, suspended or revoked.

Date de délivrance:

Date of issue :

26 avril 2017

26 april 2017

Pour la DGAC:

For the French Civil Aviation Authority:

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord
Délégation Nord Pas de Calais
Le Délégué

L. BRETON



Page 1/3



V - Annexes



DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
FRENCH CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFICAT D'ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ (ATO)
APPROVED TRAINING ORGANISATION CERTIFICATE

AGRÉMENT DU COURS DE FORMATION
TRAINING COURSE APPROVAL

Pièce jointe au certificat ATO numéro:
Attachment to ATO Certificate number:

FR.ATO.0268

UNION AERIENNE DE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING

a obtenu le privilège de fournir et de dispenser les cours de formation partie FCL suivants et d'utiliser les FSTD suivants :
has obtained the privilege to provide and conduct the following Part-FCL training courses and to use the following FSTDs:

Cours de formation partie FCL <i>Part-FCL training course</i>	FSTD utilisé(s), incluant le code en lettres <i>Used FSTD, including letter code</i>
Cours de pilote d'aéronef léger LAPL(A) <i>LAPL(A) course</i>	Nil
Cours de pilote privé PPL(A) <i>PPL(A) course</i>	Nil
Cours de qualification de vol de nuit (A) <i>Night rating (A) course</i>	Nil

Cet agrément pour les cours de formation reste valide tant que :

- a) le certificat ATO n'a pas été remplacé, limité, suspendu ou retiré ; et,
- b) toutes les opérations sont exécutées conformément à la partie ORA, la partie FCL, et, le cas échéant, à tout autre règlement applicable et aux procédures figurant dans les documents de l'organisme conformément à la partie ORA.

This training course approval is valid as long as:

- (a) The ATO certificate has not been surrendered, limited, suspended or revoked; and
- (b) All operations are conducted in compliance with Part-ORA, Part-FCL, other applicable regulations and, when relevant, with the procedures in the organisation's documentation as required by Part-ORA

Date de délivrance:

Date of issue :
26 avril 2017
26 april 2017

Pour la DGAC:

For the French Civil Aviation Authority:

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord
Délegation Nord-Pas de Calais
Le Délégué

L. BRETON



Page 2/3



V - Annexes



DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
FRENCH CIVIL AVIATION AUTHORITY

APPROBATION DES COURS DE FORMATION CONFORMES A LA RÉGLEMENTATION FRANÇAISE

APPROVAL OF TRAINING COURSES COMPLIANT WITH DGAC-FRANCE NATIONAL REGULATION

Ce document est une annexe au certificat ATO numéro :
This document is an appendix to ATO Certificate number:

FR.ATO.0268

UNION AERIENNE DE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING

a obtenu le privilège de fournir et de dispenser les cours de formation conformes à la réglementation française suivants et d'utiliser les FSTD suivants :
has obtained the privilege to provide and conduct the following training courses compliant with DGAC-France national regulation and to use the following FSTDs

Cours de formation réglementation nationale DGAC-France national regulation training course	FSTD utilisé(s), incluant le code en lettres * Used FSTD, including lettre code*
Formation au brevet de base (arrêté du 31 juillet 1981)**	Nil
Formation à la pratique de la voltige (arrêté du 2 juillet 2007)** Aerobatic flight training (French order of 2 July 2007)	Nil

*cours approuvé conforme à la réglementation française
national certified training course

**cours national, approbation non requise
national course, approval not required

Cet agrément pour les cours de formation reste valide tant que :

- le certificat ATO n'a pas été remplacé, limité, suspendu ou retiré ; et,
- toutes les opérations sont exécutées conformément à la partie ORA, la partie FCL, et, le cas échéant, à tout autre règlement applicable et aux procédures figurant dans les documents de l'organisme conformément à la partie ORA.

This training course approval is valid as long as:

- The ATO certificate has not been surrendered, limited, suspended or revoked; and,
- All operations are conducted in compliance with Part-ORA, Part-FCL, other applicable regulations and, when relevant, with the procedures in the organisation's documentation as required by Part-ORA

Date de délivrance:

Date of issue :
26 avril 2017
26 april 2017

Pour la DGAC:

For the French Civil Aviation Authority:

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord
Délégation Nord Pas de Calais
Le Délégué

L. BRETON



Page 3/3



V - Annexes

1. FORMULAIRE D'AGRÉMENT DE L'ATO



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale de l'Aviation civile

Lesquin, le 26 avril 2017

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Le délégué

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord

à

Délégation Nord Pas de Calais

UNION AERIENNE LILLE ROUBAIX TOURCOING
A l'attention de M Bougenière
Avenue du Général De Gaulle
59910 BONDUES

Nos réf. : DNPC/2017/04/0037
Affaire suivie par : Laurence BERNARD
laurence.bernard@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : 03 20 16 18 08 - Fax : 03 20 16 18 17

ENVOI EN RECOMMANDE AVEC ACCUSE RECEPTION

Objet : Certification ATO.

Monsieur le Dirigeant responsable,

Vous avez sollicité la certification ATO de l'organisme « **Union Aérienne de Lille Roubaix Tourcoing** » au titre du règlement (UE) n°1178/2011 modifié de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile, conformément aux règlements (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

A cet effet, vous m'avez transmis :

- Le formulaire de candidature ATO section I signé et conforme à l'AMC1 ORA.ATO.105.
- Les manuels de référence de votre organisme : le manuel d'organisation et d'exploitation, le manuel décrivant le système de gestion de la sécurité, le manuel de formation LAPL et PPL ainsi que ceux relatifs à la formation à la qualification vol de nuit et à la voltige.

Les manuels déposés n'appelant aucune remarque, je vous prie de trouver ci-joint le certificat ATO n° FR.ATO.0268.

A compter de la notification de la présente, l'organisme de formation déclaré n° F-RF-NPC-99001 est radié. Les formations désormais autorisées au sein de votre organisme de formation ATO sont celles identifiées dans le certificat joint. Le numéro d'ATO remplace le numéro d'enregistrement d'organisme déclaré, et doit être utilisé comme référence pour toutes vos actions de formation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Dirigeant responsable, l'expression de ma considération distinguée.

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord
Délégation Nord Pas de Calais
Le Délégué

L. BRETON

PJ : Certificat ATO.0268
Copie à : DSAC/PN/FOR

Aéroport de Lille-Lesquin
B.P. 429
59814 LESQUIN CEDEX



DSAC

www.developpement-durable.gc



V - Annexes

2. RÉCÉPISSÉ D'ENREGISTREMENT EN PRÉFECTURE



PREFECTURE DU NORD

DRLP/3
Section associations
12 rue Jean Sans Peur
59039 LILLE CEDEX
03.20.30.53.88

Le numéro W595003875
est à rappeler dans toute
correspondance.

**Récépissé de Déclaration de MODIFICATION
de l'association n° W595003875**

Ancienne référence
de l'association :
0596004723

Vu la loi du 1er Juillet 1901 relative au contrat d'association ;
Vu le décret du 16 Août 1901 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi précitée ;

LE PREFET DE LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS - PREFET DU NORD

donne récépissé à Monsieur le Président
d'une déclaration en date du : **02 septembre 2016**
faisant connaître le(s) changement(s) suivant(s) :

DIRIGEANTS, STATUTS

dans l'association dont le titre est :

UNION AERIENNE DE LILLE - ROUBAIX - TOURCOING

dont le siège social est situé : Aérodrome Lille-Marq
avenue du Général de Gaulle
59910 Bondues

Décision(s) prise(s) le(s) : **26 juin 2016**

Pièces fournies : liste des dirigeants
Procès-verbal
Statuts

Lille, le 06 septembre 2016

Pour le Préfet,



Loi du 1 juillet 1901, article 5, al 5,6 et 7 - Décret du 16 août 1901, article 3 :
Les associations sont tenues de faire connaître, dans les trois mois, tous les changements survenus dans leur administration ou leur direction, ainsi que toutes les modifications apportées à leurs statuts.
Ces modifications et changements ne sont opposables aux tiers qu'à partir du jour où ils auront été déclarés.
Loi du 1 juillet 1901, article 8, al 1 :
Seront punis d'une amende de 1500 € en première infraction, et, en cas de récidive, ceux qui auront contrevenu aux dispositions de l'article 5.

NOTA :
L'insertion au Journal Officiel des modifications portant sur le titre, l'objet, le siège social d'une association est facultative. Elle ne peut être exigée des tiers car le récépissé délivré par les services préfectoraux lui est dans tous les cas.
La loi 78-17 du 6 Janvier 1978 modifiée relative à l'informatic, aux fichiers et aux libertés, s'applique à la déclaration relative à votre association dont les destinataires sont les services préfectoraux et les services de l'Etat concernés. L'article 43 de cette loi vous garantit un droit d'accès et de rectification. Celui-ci peut s'exercer auprès du préfet ou du sous-préfet de l'arrondissement du siège de votre association, pour les données à caractère personnel concernant les personnes physiques déclarées comme étant chargées de sa direction ou de son administration.



V – Annexes

3. STATUTS DE L'U.A.L.R.T



Statuts

Union Aérienne Lille-Roubaix-Tourcoing



V – Annexes



Statuts UALRT

FORMATION - OBJET

ARTICLE 1. DÉNOMINATION

Il est fondé entre les adhérents aux présents statuts, personnes physiques ou morales, une association régie par la loi du 1er juillet 1901.

Elle est dénommée UNION AÉRIENNE DE LILLE ROUBAIX TOURCOING.

ARTICLE 2. OBJET

L'association a pour principal objet de :

- promouvoir, de faciliter et d'organiser la pratique de l'aviation et des différentes activités s'y rattachant, notamment par des opérations de découverte de l'aviation auprès du public et par la formation de pilotes, l'entraînement, le voyage et l'instruction technique nécessaires, tant à l'aide de moyens privés que de moyens d'État, à effet de développer l'aviation générale notamment auprès de la jeunesse comme de préparer aux carrières ou métiers y ressortissant,
- participer à l'étude, la réalisation et la gestion d'infrastructures aéronautiques: aérodromes, avitaillements, installations techniques et d'accueil ou toute autre activité dans l'intérêt de l'association.

ARTICLE 3. SIEGE - DURÉE

Le siège de l'association est fixé sur l'aérodrome de LILLE-MARCQ EN BAROEUL mais il pourra être transféré en tout autre endroit par simple décision du Conseil d'administration. Son aérodrome d'attache est LILLE-MARCQ EN BAROEUL

La durée de l'association est illimitée.

ARTICLE 4. COMPOSITION

L'association se compose de membres actifs.

Pour être membre actif de l'association, il faut jouir de ses droits civiques et remplir une demande d'adhésion ; l'adhésion ne deviendra définitive qu'après agrément du Bureau de l'association. Si un refus est opposé, le Bureau de l'association n'a pas à justifier sa décision auprès du postulant.

En cas de radiation d'un membre, une nouvelle demande d'adhésion devra être déposée et sera soumise à l'agrément du Bureau de l'association.

Dès l'admission, une cotisation est à régler. Tous les membres actifs doivent être titulaires d'une licence fédérale en cours de validité.

Les cotisations sont fixées annuellement par le Conseil d'administration. Les cotisations couvrent l'année civile du 1^{er} Janvier au 31 Décembre et sont payables dans les conditions et délais fixés par le Règlement intérieur.

ARTICLE 5. DÉMISSION – DÉCÈS – RADIATION – EXCLUSION

La qualité de membre de l'association se perd par :

- la démission,
- Le décès,
- la radiation,
- l'exclusion.

Le démissionnaire dispose d'un délai de douze mois pour clôturer son compte, délai au delà duquel le solde restera acquis à l'Association.

La radiation est prononcée par le Conseil d'administration.

L'exclusion est proposée par la commission discipline au Conseil d'Administration qui statue.



V – Annexes



Statuts UALRT

ADMINISTRATION - FONCTIONNEMENT

ARTICLE 6. RESSOURCES

Les ressources de l'association comprennent :

- les droits d'entrée et les cotisations.
- les subventions de l'État et des collectivités locales et leurs établissements publics.
- les participations des membres aux frais et plus généralement toutes ressources autorisées par la loi (dons, legs, placements financiers, ...)

Les montants du droit d'entrée et de la cotisation annuelle sont fixés par le Conseil d'administration.

ARTICLE 7. COMPTES

Il est tenu une comptabilité conforme faisant apparaître annuellement un compte de résultat et un bilan. Les comptes annuels seront vérifiés et certifiés par un expert comptable.

ARTICLE 8. FONCTIONNEMENT – CONSEIL D'ADMINISTRATION.

L'association est administrée par un Conseil d'administration composé de 7 membres au moins et 17 membres au plus, membres actifs depuis au moins un an.

Ne peuvent être élus au Conseil d'administration que les personnes jouissant de leurs droits civiques et majeures de dix-huit ans révolus. Un membre ne peut être élu au conseil d'administration que s'il a obtenu plus de 50% des voix exprimées.

Le Conseil d'administration est élu à bulletin secret par l'Assemblée Générale. Il est renouvelable par tiers tous les ans.

Les administrateurs sont élus pour un mandat de 3 ans.

Les membres sortants du Conseil d'administration sont rééligibles.

Le Conseil d'administration a la faculté de pourvoir, en cas de vacance, au remplacement des membres ayant cessé leur activité, mais dans ce cas, la nomination sera provisoire et soumise à la ratification de la prochaine Assemblée Générale. Ces membres ainsi élus le seront pour le temps d'exercice de ceux qu'ils remplacent.

ARTICLE 9. CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an sur convocation du Président ou sur la demande du quart de ses membres. Il ne peut délibérer valablement que si au moins la moitié de ses membres sont présents.

Les décisions sont prises à la majorité des voix ; en cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

Tout membre du Conseil d'administration qui, sans excuse valable, n'aura pas assisté à trois réunions consécutives pourra être considéré comme démissionnaire par le Bureau.

Les membres du Conseil d'administration ne peuvent recevoir aucune rétribution à raison des fonctions qui leur sont confiées ; toutefois, des remboursements de frais peuvent leur être accordés, sur présentation des pièces établissant la matérialité des dépenses effectuées. Ces remboursements sont décidés par le Bureau.

Le Conseil d'administration prend soin de la gestion de l'Association et autorise éventuellement le Président à faire toute aliénation ou toute acquisition.

Les délibérations du Conseil d'administration seront consignées dans un registre spécialement tenu à cet effet.

ARTICLE 10. BUREAU

Le Bureau est composé au minimum de :

- un Président,
- un Secrétaire Général,
- un Trésorier.



V – Annexes



Statuts UALRT

Le conseil d'administration élira parmi ses membres un Président, un Secrétaire Général, un Trésorier. Leur mandat au bureau prend fin en même temps que leur mandat au Conseil d'administration.

Le Bureau est l'organisme d'exécution du Conseil d'administration dont il détient tous les pouvoirs, sauf limitation expresse. Il se réunit sur la convocation du président chaque fois que les circonstances l'exigent. Il a notamment délégation pour embaucher ou révoquer le personnel. Il fixe les traitements, les indemnités ou gratifications et le remboursement des frais engagés au profit de l'association.

L'association est représentée en justice et dans tous les actes de la vie civile par son Président, ou à défaut, par tout autre membre du Bureau ou du Conseil d'administration spécialement habilité à cet effet par le Conseil d'administration.

Le Président ordonne les dépenses dans le cadre du budget et peut déléguer à cet effet ses pouvoirs à tout membre du Bureau, sauf au Trésorier ; il ouvre les comptes courants bancaires ou postaux. En cas d'absence ou d'empêchement, il est de plein droit suppléé, en tous ses pouvoirs, par le Vice-président, ou à défaut le Secrétaire Général.

Le Secrétaire Général (ou son adjoint) rédige les convocations, les procès-verbaux de toutes les séances du Conseil d'administration, du Bureau et des Assemblées. Il supervise la conservation des archives.

Le Trésorier (ou son adjoint) est chargé de tout ce qui concerne la gestion du patrimoine de l'association. Il effectue tous encaissements et tous paiements, tient la comptabilité des opérations qu'il effectue et en rend compte à l'Assemblée Générale.

ARTICLE 11. COMMISSIONS

L'association mettra en place deux commissions :

- une commission de discipline
- une commission de sécurité

ARTICLE 11.1 COMMISSION DE DISCIPLINE

Il est constitué une Commission de discipline dont le rôle est de :

- veiller à la stricte observation des statuts et du règlement intérieur, des règles de sécurité imposées par l'activité de l'association ;
- de statuer sur les fautes disciplinaires commises par les adhérents de l'association, en méconnaissance de leurs obligations prévues par les statuts et le règlement intérieur
- de statuer sur les conflits qui pourraient surgir entre membres, dans le cadre de l'activité de l'association

Le Président du Conseil d'administration nomme le Président de la commission de discipline parmi les membres du Conseil d'administration

La commission de discipline est constituée de membres actifs à jour de leur cotisation désignés par son Président ; celle-ci sera composée au minimum de 3 membres.

Si l'incompatibilité touche le Président de la Commission de discipline, celui-ci est remplacé par un membre désigné par le Président du Conseil d'Administration.

Le Président du Conseil d'Administration est inéligible au poste de membre de la Commission de discipline.

La commission de discipline se réserve le droit d'inviter toute personne, membre ou extérieure à l'association.

ARTICLE 11.2 COMMISSION DE SÉCURITÉ

La commission de sécurité est composée du Président (qui la préside) ou d'un de ses représentants, du responsable SGS, de l'instructeur référent et de l'ensemble des instructeurs. Elle se réunira au moins deux fois par an.

Elle a pour objet de traiter des problématiques de sécurité au sein de l'association.



V – Annexes



Statuts UALRT

LES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

ARTICLE 12. DISPOSITIONS COMMUNES

Les Assemblées générales de l'Association se composent des membres actifs depuis plus de six mois à la date de l'Assemblée Générale, à jour de leur cotisation, titulaires d'une licence fédérale en cours de validité.

Les assemblées générales auront lieu au siège de l'association.

Les membres doivent être convoqués par tous moyens classique (courrier) ou moderne (mail) au moins quinze jours francs avant la date de la réunion sauf en cas de dissolution – voir article 15.

L'ordre du jour est fixé par le Conseil d'administration à moins que l'Assemblée ne soit réunie sur la demande de ses membres qui indique alors la ou les questions à porter à l'ordre du jour.

Les Assemblées sont présidées, en principe, par le Président, mais ce dernier peut désigner un Président de séance.

Le secrétariat est tenu par le Secrétaire ou par son délégué.

Deux scrutateurs peuvent éventuellement être nommés pour le dépouillement de votes.

Le vote par procuration est admis dans la limite de trois pouvoirs. Le vote par correspondance n'est pas admis.

Les délibérations des Assemblées font l'objet de comptes-rendus transcrits sur un registre spécial et signés par le Président, le Secrétaire et éventuellement par les scrutateurs.

Les décisions prises en Assemblée Générale s'imposent à tous les membres.

ARTICLE 13. ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

L'Assemblée Générale (dite "Assemblée Générale Ordinaire") a lieu une fois par an, de préférence au cours du premier semestre de l'année civile. Des Assemblées Générales peuvent être réunies à toute époque de l'année, à l'initiative du Conseil d'administration, ou sur demande écrite adressée au Président, du tiers des membres actifs avec un ordre du jour précisé.

L'Assemblée entend les rapports du Président et des divers responsables sur la situation de l'association. Elle approuve les comptes de l'exercice clos ; elle vote le budget prévisionnel, pourvoit au renouvellement des membres sortants, délibère sur toutes les questions mises à l'ordre du jour.

Aucun quorum n'est exigé pour la tenue de l'Assemblée générale ordinaire, les décisions sont prises à la majorité des seuls suffrages exprimés des membres présents ou représentés. En conséquence, il ne sera pas tenu compte des bulletins blancs ou nuls et des abstentions.

Chaque membre actif ne peut représenter au plus que trois autres membres actifs.

Lors de l'élection du Conseil d'administration une date de clôture des candidatures d'au moins une semaine précédant l'AG sera notifiée dans la convocation.

ARTICLE 14. ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE

L'Assemblée Générale Extraordinaire est convoquée par le Conseil d'administration quand il en est besoin pour statuer sur une modification des statuts ou sur la dissolution ou bien, à la demande d'un tiers des membres actifs plus un. Saisi d'une telle demande, le Conseil d'administration convoquera une Assemblée Générale Extraordinaire dans le mois suivant la réception de la demande.

L'Assemblée Générale Extraordinaire ne peut avoir lieu que si au moins 1/3 des membres sont présents ou représentés. Si ce quorum n'est pas atteint, l'Assemblée est à nouveau convoquée sur le même ordre du jour : la convocation est adressée aux membres de l'Assemblée quinze jours au moins avant la date fixée pour la réunion. L'Assemblée Générale statue alors sans condition de quorum.

Les décisions sont prises à la majorité des 2/3 des membres présents ou représentés.



V – Annexes



Statuts UALRT

DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 15. MODIFICATION DES STATUTS

Les présents statuts ne peuvent être modifiés qu'au cours d'une Assemblée Générale convoquée spécialement à cet effet, dite "Assemblée Générale Extraordinaire (AGE)".

ARTICLE 16. DISSOLUTION

L'Assemblée Générale ne peut prononcer la dissolution de l'association que si elle est convoquée extraordinairement à cet effet. Elle se prononce dans les conditions prévues par l'article 14 ci-dessus.

En cas de dissolution, l'Assemblée Générale désigne un ou plusieurs commissaires chargés de la liquidation des biens de l'association. Elle attribue l'actif net à une ou plusieurs associations ayant un objet analogue, ou à des associations ayant pour but exclusif l'assistance ou la bienfaisance.

Le patrimoine de l'Association répond seul des engagements contractés en son nom sans qu'aucun des sociétaires même s'il est membre du Conseil d'administration ou du Bureau puisse en être personnellement responsable.

En aucun cas, les membres de l'Association ne peuvent se voir attribuer une part quelconque des biens de celle-ci.

ARTICLE 17. RÈGLEMENT INTÉRIEUR – SANCTIONS

Le Conseil d'administration définit un Règlement intérieur Il fixe dans le détail le mode de fonctionnement de l'association, il devra être approuvé par l'Assemblée Générale. Si les circonstances l'exigent, ce règlement pourra être modifié, par le Conseil d'administration, il sera immédiatement applicable et ce, jusqu'à la prochaine assemblée générale qui devra en approuver la nouvelle version.

Il sera affiché dans les locaux de l'association et mis à la disposition de chaque membre sur simple demande. Le Règlement intérieur s'impose à tous les membres actifs de l'association, qui seront présumés en avoir eu connaissance.

Le Règlement intérieur précise les modalités de détermination des sanctions applicables aux membres de l'aéroclub en cas de manquement aux dispositions précisées notamment dans les statuts ou le règlement intérieur de l'aéroclub.

ARTICLE 18. OBLIGATIONS

L'association devra :

- remplir les formalités d'adhésion aux organismes régionaux auxquels elle est rattachée et se conformer de ce fait aux statuts et règlement intérieur de ceux-ci,
- remplir les formalités d'affiliation à la Fédération Française Aéronautique et se conformer, de ce fait, aux statuts et règlement intérieur de celle-ci.

ARTICLE 19. SURVEILLANCE

Les registres de l'association et les pièces de comptabilité doivent être présentés à toute réquisition du Préfet.

Les modifications aux statuts portant sur l'intitulé, l'objet ou le siège de l'association doivent être portées à la connaissance de la préfecture dans le mois qui suit leur adoption par l'Assemblée générale.

Les changements de personnes au sein du Bureau doivent être portés à la connaissance de la Préfecture dans les trois mois.

Statuts adoptés par l'Assemblée Générale extraordinaire du 26/06/2016

Le Président,
S. H. BOUWAZ NORTO

Le Secrétaire Général,
C. DEMEYERE

Page 6 sur 6

26/06/2016



V – Annexes

4. RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE L'U.A.L.R.T.



Règlement Intérieur

Union Aérienne Lille-Roubaix-Tourcoing



V – Annexes



RI UALRT

PARTIE COMMUNE

ARTICLE 1 - ESPRIT ASSOCIATIF, DEVOIR GENERAL DE PRUDENCE

L'UALRT est une association sans but lucratif. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser dans les règles de l'art et le respect de la Réglementation Aéronautique, les matériels et équipements mis à disposition et de les ménager.

ARTICLE 2 - PLURIDISCIPLINARITÉ

Si l'association regroupe plusieurs activités distinctes, chaque discipline pourra être gérée et administrée de manière autonome. Des commissions pourront être créées en fonction des besoins. La composition et le mandat de chaque commission seront définis par le conseil d'administration.

ARTICLE 3 - COTISATIONS

Le montant des cotisations annuelles des membres actifs est fixé chaque année par le Conseil d'administration ; néanmoins, le Conseil d'administration se réserve le droit de pouvoir proposer des cotisations modulables.

La cotisation annuelle court pour l'année civile. Elle est payable à partir du 15 Octobre de l'année précédente et est due au 1er Janvier.

En cas d'admission en cours d'année, la cotisation annuelle sera due en totalité.

ARTICLE 4 - INSCRIPTIONS- RÉINSCRIPTIONS

Tout membre non réinscrit au 31 Mars de l'année courante sera de fait considéré comme radié et perdra sa qualité de membre. Passée cette date, la réinscription sera soumise à l'approbation du Bureau.

Les inscriptions ou réinscriptions ne peuvent se faire que physiquement auprès du secrétariat muni des documents originaux.

ARTICLE 5 - PERTE DE LA QUALITÉ DE MEMBRE

La qualité de membre se perd par démission, décès, radiation ou exclusion.

- **Démission**

Le membre démissionnaire devra adresser sous lettre recommandée avec accusé de réception sa décision au président du conseil. Elle n'a pas à être motivée par le membre démissionnaire. Le démissionnaire dispose d'un délai de douze mois pour clôturer son compte, délai au delà duquel le solde restera acquis à l'Association.

- **Décès**

En cas de décès, la qualité de membre disparaît avec la personne et ni les héritiers, ni les légataires ne peuvent prétendre à un quelconque maintien dans l'association. Aucune restitution de cotisation n'est due aux héritiers ou légataires. Le solde du compte sera restitué aux héritiers ou légataires.

- **Radiation**

La cotisation dont le montant est fixé par le conseil d'administration est exigible le 1er janvier.

A défaut de règlement de la cotisation au 15 février, le secrétaire du Conseil d'administration pourra informer, par



V – Annexes



RI UALRT

lettre simple ou par mail, les membres qui ne sont pas à jour de leur cotisation, en les invitant à régulariser la situation sous 15 jours. A l'expiration de ce délai de quinzaine, le secrétaire du conseil d'administration établit la liste des membres n'étant pas à jour de leur cotisation à l'effet de la soumettre au conseil d'administration qui statuera sur la radiation des membres défallants.

Le conseil arrête ensuite la liste des membres de l'association ; cette liste doit, en tout état de cause, être mise à jour par le conseil procédant à la convocation de l'assemblée générale annuelle.

Dans le cas de comptes sociétaires débiteurs, le secrétaire du Conseil d'administration pourra informer, par lettre simple ou par mail, les membres concernés, en les invitant à régulariser la situation sous 15 jours. A l'expiration de ce délai de quinzaine, le secrétaire du conseil d'administration établit la liste des membres n'étant pas à jour de leur cotisation à l'effet de la soumettre au conseil d'administration qui statuera sur la radiation des membres défallants.

La radiation est prononcée par le conseil d'administration, à la majorité simple.

• Exclusion

L'exclusion est prononcée, par la commission de discipline, pour tout manquement à l'une des obligations auxquelles sont tenus les membres de l'association et notamment pour toute infraction aux prescriptions des statuts, du règlement intérieur et des règles de sécurité (au sol ou en vol) de l'association ou pour tout motif grave préjudiciable au club ou tout comportement ou attitude néfaste envers le club.

D'une façon générale pourra être exclu tout membre qui serait une cause de préjudice à l'association ou porterait atteinte à ses intérêts ou à sa dignité.

L'exclusion prononcée par la commission de discipline est soumise à l'examen du Conseil d'administration qui statue.

ARTICLE 6 - COMMISSION DE DISCIPLINE

Les sanctions disciplinaires sont :

- L'avertissement oral
- Le blâme
- L'exclusion temporaire pour une durée qui ne peut excéder 2 ans
- L'exclusion définitive.

➤ Saisine de la Commission de discipline

La Commission de discipline est saisie par requête du Président du Conseil d'Administration.

La requête est motivée. Elle mentionne expressément les faits reprochés à l'adhérent susceptible d'être poursuivi disciplinairement, ainsi que les stipulations des statuts ou du règlement intérieur, ou les règles de sécurité qui n'auraient pas été respectées. Les pièces justificatives sont jointes à la requête.

Le président de la Commission de discipline, ou son suppléant en cas d'incompatibilité, informe, par courrier recommandé avec accusé de réception, l'intéressé de la procédure engagée contre lui. Il l'informe qu'il peut être assisté par un membre de l'association ou par un avocat.

L'intéressé dispose d'un délai minimal de 15 jours à compter de la réception du courrier d'information, pour prendre connaissance de son dossier au secrétariat du club et organiser sa défense.

Le Président lui indique qu'il a le droit d'obtenir la communication d'une copie intégrale de son dossier. Il l'informe de la date, de l'heure et du lieu où il sera entendu par la Commission de discipline.



V – Annexes



RI UALRT

La convocation comprend la copie intégrale de la requête du Président du Conseil d'Administration et des pièces jointes. Les pièces du dossier et les documents annexés doivent être numérotés.

La Commission de discipline est convoquée par son Président ou à défaut par un membre du Conseil d'administration désigné par le Président de l'association à la date précisée dans le courrier adressé à l'intéressé.

➤ Fonctionnement de la Commission de discipline

L'intéressé peut présenter devant la Commission de discipline des observations écrites ou orales, citer des témoins.

Si l'intéressé entend citer des témoins, il doit en informer préalablement le Président de la commission de discipline au plus tard 3 jours avant l'audience.

Le Président de la Commission de discipline assure l'organisation des débats et la police de l'audience.

La Commission de discipline désigne, parmi ses membres, un rapporteur qui instruit le dossier. Ce rapporteur ne participe pas au délibéré. Le rapporteur fait lecture de son rapport.

La Commission de discipline entend séparément chaque témoin cité. Toutefois, le président peut décider de procéder à une confrontation des témoins ; il peut également décider de procéder à une nouvelle audition d'un témoin déjà entendu.

L'intéressé peut, à tout moment de la séance, demander au président l'autorisation d'intervenir afin de présenter des observations orales ; il doit être invité à présenter d'ultimes observations avant que le conseil ne commence à délibérer.

La Commission de discipline délibère à huis clos hors la présence de l'intéressé et des témoins. Elle ne peut statuer que si elle est composée d'au moins 3 membres.

La décision prononçant une sanction est motivée en fait. Elle vise les stipulations des statuts ou du règlement intérieur ou les principes sur lesquels elle est fondée.

Toutes les sanctions disciplinaires proposées par la Commission de discipline sont soumises au Conseil d'administration qui statue. Les décisions du Conseil sont portées à la connaissance de l'intéressé par courrier recommandé avec accusé de réception. Elles prennent effet à compter de la date de réception par l'intéressé.

Lorsque la notification de la décision d'exclusion a été adressée au domicile indiqué par l'intéressé et n'a pas touché son destinataire, ce dernier est réputé en avoir eu connaissance à la date de la première présentation.

ARTICLE 7 - COMMISSION DE SÉCURITÉ

La Commission de Sécurité ne dispose d'aucun pouvoir disciplinaire. Elle peut prendre des mesures conservatoires à l'encontre d'un membre de l'association dans l'attente d'une décision disciplinaire de la Commission de discipline.

Elle peut saisir sur requête motivée le Conseil d'administration de toute difficulté liée à la sécurité concernant un membre de l'association.

Le Président du Conseil d'administration a alors la possibilité de saisir la commission de discipline de la difficulté.

ARTICLE 8 - ACTIVITÉ

Chaque pilote breveté doit avoir le souci permanent de la connaissance et de l'application des derniers textes de réglementation en vigueur.

Seuls les membres l'Union Aérienne de Lille Roubaix Tourcoing peuvent utiliser les aéronefs appartenant à l'association comme pilote ou commandant de bord.

Les personnes utilisant les aéronefs de l'Union Aérienne de Lille Roubaix Tourcoing soit comme passager, soit comme pilote volent à leurs risques et périls.

Cet article ne s'applique pas aux salariés de l'Union Aérienne de Lille Roubaix Tourcoing.

ARTICLE 9 - AFFILIATION

Tous les membres de l'union aérienne doivent être affiliés à la fédération représentant leur activité.



V – Annexes



RI UALRT

ARTICLE 10 - CONSIGNES PARTICULIÈRES

En sus des règlements de la circulation aérienne, les membres du club s'engagent à respecter le présent Règlement intérieur, les consignes de sécurité et de bon fonctionnement de l'association qui leur sont notifiées de manière écrite ou orale par le président, un instructeur du club ou un membre du bureau. Ils s'engagent également à les faire respecter par leurs invités.

ARTICLE 11 - TRAVAIL BÉNÉVOLE

Les membres du club s'engagent à fournir un travail bénévole notamment dans les domaines suivants : entretien et nettoyage des aéronefs pour des opérations ne nécessitant pas de connaissances spécifiques, entretien et nettoyage des bâtiments et des abords, participation aux opérations de promotion des sports aériens comme les baptêmes de l'air, journées portes ouvertes ou meeting entre autres.

ARTICLE 12 - JEUNES

Pour favoriser l'arrivée de jeunes au sein de l'association, des mesures spécifiques notamment pécuniaires pourront être prises à discrétion du conseil d'administration.

ARTICLE 13 - INTERNET/RÉSEAUX SOCIAUX

Les pages de l'UALRT sont gérées par un ensemble d'administrateurs, désignés par le conseil d'administration, ayant le droit de publication et/ou de retrait.

Sont publiées des informations en relation avec la vie quotidienne du club, les différentes activités.

Sont interdites de publication, les textes ou images :

- à caractère discriminatoire,
- à caractère diffamatoire ou insultant,
- qui contreviennent à la législation : droit à l'image, droit d'auteur
- qui font la promotion d'événements autres que ceux concernant la vie du club ou les manifestations aéronautiques

La modération est réalisée à posteriori et vise à satisfaire les critères sus-cités.

ARTICLE 14 - CONSULTATION

Ce règlement intérieur sera affiché de manière à être facilement consultable. Chaque membre attestera qu'il en a pris connaissance lors de la première inscription.

--- Fin de la partie commune ---



V – Annexes



RI UALRT

SECTION VOL MOTEUR

Dans cette section, il est entendu par «le Président ou un de ses représentants » le Président, un membre du bureau, l'instructeur référent ou un membre missionné par le Président pour une tâche déterminée.

ARTICLE 1 - ORGANISATION

L'organisation de la section vol moteur est décrite dans le Manuel d'Exploitation de l'ATO.

ARTICLE 2 - ÉCOLE DE PILOTAGE

Le fonctionnement de l'école de pilotage est décrit dans le Manuel d'Organisation de l'ATO.

Lorsqu'ils ne peuvent venir, les élèves sont tenus d'annuler leur rendez-vous le plus tôt possible. Un rendez-vous manqué sans un préavis de 24 heures et sans motif grave pourra donner lieu à une facturation correspondant au montant du temps de vol prévu, y compris l'instruction. Après un retard de 10 minutes, l'instructeur est libre de prendre un autre élève ou de se consacrer à une autre tâche.

ARTICLE 3 - ENTRAÎNEMENT MINIMUM ET MAINTIEN DES COMPÉTENCES

Se reporter au Manuel d'exploitation : « D. Formation - Maintien des compétences des pilotes ».

ARTICLE 4 - RÉSERVATIONS

Les réservations se font par l'intermédiaire du logiciel de réservation ; se reporter au Manuel d'Exploitation : «A. Généralités - Planning des vols ».

ARTICLE 5 - UTILISATION DES AVIONS

L'utilisation des avions de l'Union Aérienne est subordonnée à l'autorisation du Président ou de ses représentants qui font autorité pour annuler des vols, réserver l'utilisation des avions à certaines activités.

Les règles d'utilisation des avions sont décrites dans le Manuel d'Exploitation « B. Techniques d'utilisation ».

A la fin de chaque vol, la clé sera remise à l'emplacement prévu dans la boîte à clés. L'échange de clés entre pilotes est interdit.

Le pilote devra rendre l'avion dans un état de propreté intérieure et extérieure correct. En cas de manquement constaté, Le Président ou un de ses représentants se réserve le droit de réclamer au pilote une somme forfaitaire de 50 euros.

Le dernier pilote à avoir volé sera responsable du rangement de son avion ainsi que de la fermeture des hangars et des locaux.

ARTICLE 6 - VOLS À FRAIS PARTAGÉS

Les vols à frais partagés sont réalisés dans le cadre du cercle de connaissance du pilote : cercle de famille, amis, ...

Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol peuvent être partagés entre les occupants de l'appareil y compris le pilote.

Doivent donc être inclus dans le partage des frais uniquement : les coûts de mise à disposition de l'aéronef et le cas échéant, les redevances aéroportuaires inhérentes au vol entrepris.

Les coûts engendrés par le vol sont calculés à la fin du vol et partagés entre le pilote et les autres occupants ayant pris effectivement part au vol.

La décision d'effectuer un vol à frais partagés appartient au pilote et à lui seul.



V – Annexes



RI UALRT

Le pilote décide seul de retarder ou d'annuler le vol s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunies.

Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice dans le cadre de ce vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires pouvant en découler.

ARTICLE 7 - COAVIONNAGE

La pratique du coavionnage est interdite : c'est-à-dire des vols organisés à partir de sites Internet ouverts au grand public.

ARTICLE 8 - BAPTÊMES DE L'AIR ET VOLS D'INITIATION

Se reporter au Manuel d'Exploitation : A. Généralités – Vols locaux à titre onéreux ».

OBLIGATIONS GÉNÉRALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES

Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par ce présent règlement intérieur et les manuels d'organisation et d'exploitation et SGS. Sa responsabilité ou celle de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où il serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe avec le dommage allégué.

L'association s'engage tout particulièrement à souscrire au profit de ses pilotes divers contrats d'assurances, et en particulier des assurances « responsabilité civile » pour chacun des aéronefs qu'elle met à disposition de ses membres. Les conditions de ces assurances doivent être consultées régulièrement par les membres. Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire.

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont formellement stipulées par ce présent règlement intérieur et par les Manuels d'Organisation et d'Exploitation et SGS. Ils s'engagent tout particulièrement à respecter les règles que l'association et les membres considèrent comme déterminantes, à savoir les règles de l'air, les Statuts et le Règlement intérieur de l'aéroclub, sans considération d'un dommage.

Limite de responsabilité financière des membres vis-à-vis de l'UALRT lors de l'usage des avions

Indépendamment des mesures disciplinaires prévues dans ce règlement intérieur, l'auteur d'un manquement fautif pourra encourir une sanction financière, après avoir pu préparer et exposer ses explications à la Commission de discipline et sur décision du Président :

- à hauteur de 5 fois le tarif de l'heure de vol sur l'aéronef concerné en cas de faute simple (non respect des consignes de bon fonctionnement de l'aéroclub, manquement aux consignes de réservation ou d'utilisation des avions, défauts de maintien à jour des connaissances, retard de paiement des heures de vol, ...)
- à hauteur de 20 fois le tarif de l'heure de vol sur l'aéronef concerné en cas de faute grave (infraction aux consignes de sécurité et règles de l'air, aux procédures réglementaires avant, pendant, et à l'issue d'un vol ayant entraîné un dommage matériel, ...)

Ces limites de responsabilité financière destinées à protéger le membre de bonne foi lors de l'utilisation d'un aéronef du club ne s'appliquent plus lors d'une faute intentionnelle, faute inexcusable, d'un acte de malveillance de sa part ou de sa faute lourde (infraction pénale, utilisation de l'aéronef sans titres aéronautiques valides, sous l'empire d'alcool ou de stupéfiants ou en dehors du domaine de vol prévu dans le manuel de vol ou le CDN, vol à basse hauteur, transport de matières dangereuses ou interdites...)

Dans ces cas des sanctions pourront être encourues jusqu'à hauteur de la valeur de l'aéronef ou des dommages qui en découleraient.



V - Annexes



RI UALRT

FACTURATION

Avant chaque départ, le pilote s'informe de la disponibilité des avions. A son retour, il renseigne complètement le logiciel Aérogest .

Le temps facturé est la plus élevée des deux valeurs définies ci-après : soit le temps « bloc bloc » reporté sur le carnet de route (il s'agit du temps écoulé entre le moment où, avant le vol, l'avion commence à se déplacer par ses propres moyens dans l'intention de décoller et le moment où il s'immobilise après le vol) soit le temps « horamètre » (il s'agit de la différence entre l'indication de l'horamètre au début du vol et l'indication de l'horamètre à la fin du vol).

COMPTE DE SOCIÉTAIRE

Chaque membre possède un compte de sociétaire qu'il doit alimenter de façon à être toujours créditeur avant de voler. Il pourra consulter le solde de son compte à tout moment auprès du secrétariat de l'aéroclub ou par l'intermédiaire du logiciel Aérogest-Réa.

Un pilote qui continue à voler alors que son compte est débiteur, pourra être interdit de vol voire être radié. Le président pourra également prendre toutes les dispositions qu'il jugera utiles pour se faire rembourser l'avance consentie aux sociétaires débiteurs.

--- Fin de la partie vol moteur ---

Le président

J.M. BOUGNON

Page 8 sur 8

Le secrétaire général

C. DEMEYERE

Le trésorier

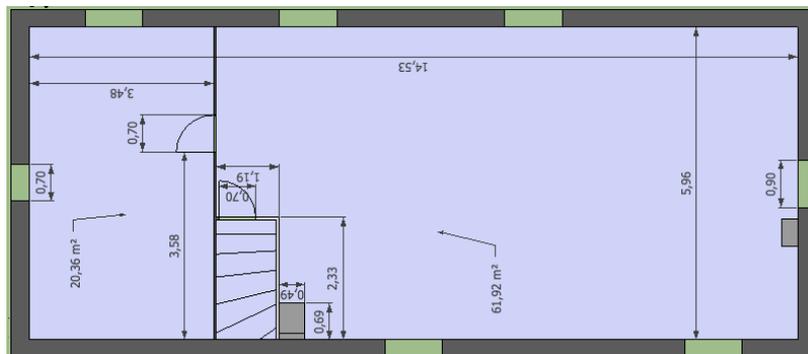
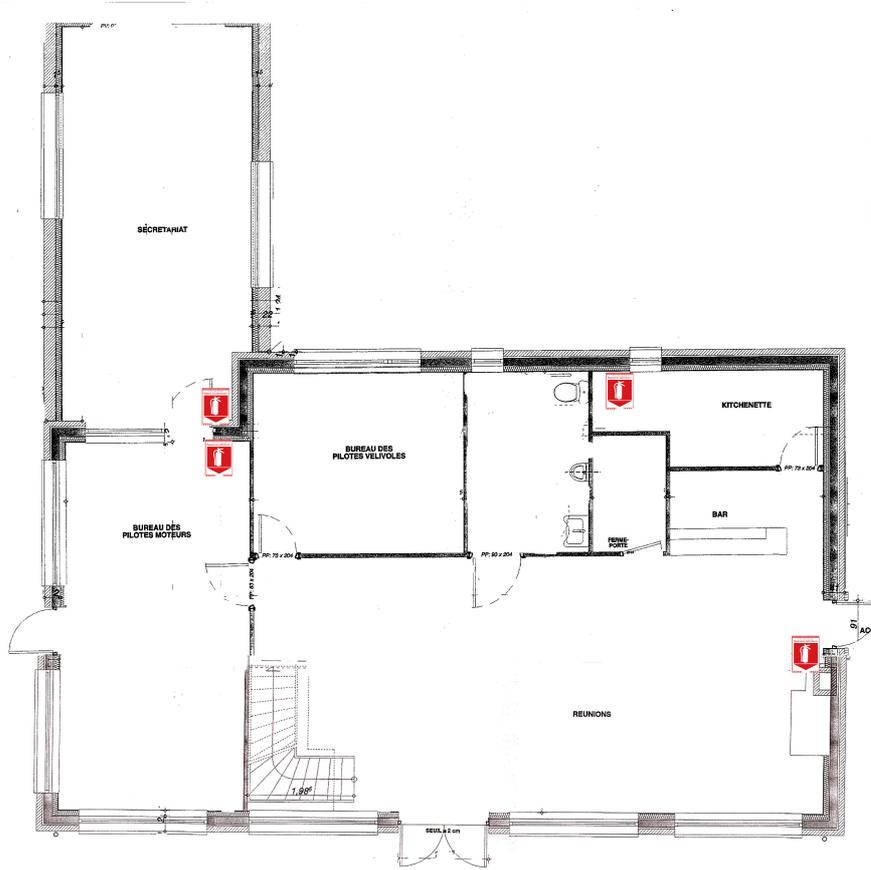
F. STOOP

26/06/2016



V - Annexes

5. PLAN DES LOCAUX





V – Annexes

6. ATTESTATION SUR L'HONNEUR DU PRÉSIDENT

U.A.L.R.T.

Union Aérienne Lille Roubaix Tourcoing

Aéroclub agréé - Ecole de pilotage avion

Ecole - Baptême - Initiation



Avenue du Général de Gaulle
Aérodrome de Lille Marcq-en-Baroeul
59910 BONDUES
03.20.72.40.98
secretariat@ualrt.org
www.ualrt.org

Attestation sur l'honneur

Je soussigné, Jean-Marc BOUGENIERE, président de l'UNION AERIEENNE LILLE ROUBAIX TOURCOING atteste d'une part, que la gestion de l'association à but non lucratif est assurée selon les modalités définies dans les statuts, et d'autre part, que les moyens requis pour garantir un bon niveau de sécurité (système de gestion de la sécurité), le respect de la documentation, le maintien des moyens humains seront dégagés et que l'accès à l'autorité sera garanti.

Bondues le 31 Mars 2017


U.A.L.R.T.
Aérodrome de Lille Marcq en Baroeul
Avenue du Général de Gaulle
59910 BONDUES
Tél : 03.20.72.40.98 - Fax : 03.20.72.18.75
www.ualrt.org



V – Annexes

7. ATTESTATION SUR L'HONNEUR DU TRÉSORIER

U.A.L.R.T.

Union Aérienne Lille Roubaix Tourcoing

Aéroclub agréé - Ecole de pilotage avion

Ecole - Baptême - Initiation



Avenue du Général de Gaulle
Aérodrome de Lille Marcq-en-Baroeul
59910 BONDUES

03.20.72.40.98

secretariat@ualrt.org

www.ualrt.org

Attestation sur l'honneur

Je soussigné, François STOOP, trésorier de l'union
AÉRIENNE LILLE ROUBAIX TOURCOING atteste de la bonne
santé financière du club et, que les moyens requis pour
garantir un bon niveau de sécurité (système de gestion de
la sécurité), le respect de la documentation et le maintien
des moyens humains pourront être dégagés.

Bondues le 30 Mars 2017


U.A.L.R.T.
Aérodrome de Lille - Marcq en Baroeul
Avenue du Général de Gaulle
59910 BONDUES
Tél : 03.20.72.40.98 - Fax : 03.20.72.18.75
www.ualrt.org
Trésorier



V - Annexes

8. ORGANIGRAMME ATO AVEC NOM DES RESPONSABLES ET FONCTIONS

Organigramme CA 2016.xls Organigramme CA 2016.xls

Organigramme CA 2016.xls Cons Adm

CONSEIL D'ADMINISTRATION / ORGANISATION					
					
Jean-Marc BOUGENIERE Président Correspondant Sûreté	Pierrick FOLLET Vice-Président	Catherine DEMEYERE Secrétaire général	Gilbert LOTIGIE Secrétaire Adjoint	François STOOPE Trésorier	Thierry FLAHAUT Trésorier Adjoint
					
Guillaume PACCOUD Site internet Communication	Philippe MALRAS Commission Discipline	Olivier DEVRIENDT responsable suivi de navigabilité	Jean Yves DEPRAETERE responsable baptêmes de l'air	Didier DEMEULEMEESTER responsable entretien des bâtiments	Patrick BAILLEAU Administrateur
					
Vladimir GRAS Administrateur	Gérard TEXIER Administrateur	Fernand LOUIS Administrateur	Pierre-André MOUTON Administrateur	Christophe VANHEMS Administrateur	
					
Marc BELVAL Mécanicien Avion	Vincent GAVAZZI Responsable Suivi de Navigabilité adjoint -Head of Training	Valérie VIGNOL Head of Training adjointe	Pascal VERHAEGHE Responsable SGS	Pierre SCHEPEN Secrétariat bénévole	Emeline THAIS Assistante de Direction
	06 86 88 30 77	06 86 77 48 08			06 48 60 49 84
Salarié	Salarié	Salariée		Bénévole	Salariée



9. PLAN D'INTERVENTION

Mesures à prendre en cas d'incident ou d'accident

Mise en sécurité des personnes impliquées et des autres

Si nécessaire appeler les secours (le 18 ou le 112)

Les services d'urgence fonctionnent 24H/24.
Ils sont en relation constante entre eux.

L'efficacité des secours dépend des informations données :

- adresse précise du lieu du sinistre ou de l'accident
- circonstances (ce qui est arrivé)
- ce que vous constatez
- nombre et état apparent des victimes
- éventualité d'un danger supplémentaire
- numéro de téléphone de l'appelant pour obtenir des renseignements complémentaires

IMPORTANT :

- ne raccrochez jamais le premier
- n'appellez pas si vous savez que quelqu'un l'a déjà fait ou est déjà en relation avec un service d'urgence
- si les coordonnées du requérant sont demandées pour vérifications, son anonymat sera préservé, mise en sécurité des personnes impliquées et des autres.

Eviter le sur accident

Moteur arrêté
Batterie sur off
Extincteurs à proximité et autres mesures adéquates nécessaires.

Déclarations

Vous devez déclarer dans les meilleurs délais l'incident ou accident aux organismes suivants :

hors aérodrome : prévenir la gendarmerie = le 17	aérodrome contrôlé : prévenir le contrôle	LFQO : Appeler la brigade de police de l'air au N° 03.20.87.86.48
BEA H24 au N° 01 48 35 86 54		
Le club : voir les différents N° au dos En priorité le secrétariat pour le suivi de navigabilité et déclaration initiale à l'assurance.		
remplir le carnet de route avec une description succincte		
puis, dans les 3 jours		
un compte rendu d'évènements d'exploitation		
une déclaration d'assurance		
une fiche évènement (si nécessaire le compte rendu évènements d'exploitation peut convenir)		



V – Annexes

10. MEL

M.E.L MINIMUM EQUIPEMENT LIST DR 400 UALRT

ANÉMOMÈTRE	V.F.R JOUR ET NUIT
INDICATEUR DE DÉRAPAGE	V.F.R JOUR ET NUIT
ALTIMÈTRE	V.F.R JOUR ET NUIT
COMPAS MAGNÉTIQUE	V.F.R JOUR ET NUIT
MONTRE marquant heures et minutes	V.F.R JOUR ET NUIT
VARIOMÈTRE	V.F.R NUIT, ON TOP ,SURVOL MARITIME
HORIZON ARTIFICIEL	V.F.R NUIT, ON TOP, SURVOL MARITIME
INDICATEUR DE VIRAGES	V.F.R NUIT ON ,TOP ,SURVOL MARITIME
CONSERVATEUR DE CAPS	V.F.R NUIT ON TOP, SURVOL MARITIME
RADIOS	V.F.R JOUR ET NUIT en fonction :
TRANSPONDEUR	des espaces aériens traversés des aérodromes utilisés
V.O.R OU G.P.S homologué	V.F.R JOUR pour le survol maritime, le V.F.R on top V.F.R NUIT en local et navigation
FEUX DE NAVIGATION	V.F.R NUIT
FEUX ANTICOLLISION	V.F.R NUIT
ÉCLAIRAGE DE BORD	V.F.R NUIT
1 PHARE	V.F.R NUIT
BALISE DE DÉTRESSE	V.F.R JOUR ET NUIT pour tout vol hors local E.L.T Emergency locator transmitter : position ARM P.L.B Balise de localisation personnelle : en place
TROUSSE DE SECOUR	EN PLACE
LAMPE ÉLECTRIQUE AUTONOME	V.F.R NUIT
JEU DE FUSIBLES	V.F.R NUIT
GILETS DE SAUVETAGE	SURVOL MARITIME
CANOTS DE SAUVETAGE	SURVOL MARITIME a plus de 100 nm des cotes (cf nco 175)
SIEGES	1 sièges doit être fonctionnel en place avant
CHAUFFAGE	PEUX ETRE INOPERANT
FREIN DE PARKING	PEUX ETRE INOPERANT
VOYANT POSITION DE VOLET	PEUX ETRE INOPERANT



V – Annexes

M.E.L MINIMUM EQUIPEMENT LIST PA 28 UALRT

ANÉMOMÈTRE	V.F.R JOUR ET NUIT
INDICATEUR DE DÉRAPAGE	V.F.R JOUR ET NUIT
ALTIMÈTRE	V.F.R JOUR ET NUIT
COMPAS MAGNÉTIQUE	V.F.R JOUR ET NUIT
MONTRE marquant heures et minutes	V.F.R JOUR ET NUIT
VARIOMÈTRE	V.F.R NUIT, ON TOP ,SURVOL MARITIME
HORIZON ARTIFICIEL	V.F.R NUIT, ON TOP, SURVOL MARITIME
INDICATEUR DE VIRAGES	V.F.R NUIT ON ,TOP ,SURVOL MARITIME
CONSERVATEUR DE CAPS	V.F.R NUIT ON TOP, SURVOL MARITIME
RADIOS	V.F.R JOUR ET NUIT en fonction : des espaces aériens traversés des aérodromes utilisés
TRANSPONDEUR	
V.O.R OU G.P.S homologué	V.F.R JOUR pour le survol maritime, le V.F.R on top V.F.R NUIT en local et navigation
FEUX DE NAVIGATION	V.F.R NUIT
FEUX ANTICOLLISION	V.F.R NUIT
ÉCLAIRAGE DE BORD	V.F.R NUIT
1 PHARE	V.F.R NUIT
BALISE DE DÉTRESSE	V.F.R JOUR ET NUIT pour tout vol hors local E.L.T Emergency locator transmitter : position ARM P.L.B Balise de localisation personnelle : en place
TROUSSE DE SECOUR	EN PLACE
EXTINCTEUR	EN PLACE
LAMPE ÉLECTRIQUE AUTONOME	V.F.R NUIT
JEU DE FUSIBLES	V.F.R NUIT
GILETS DE SAUVETAGE	SURVOL MARITIME
CANOTS DE SAUVETAGE	SURVOL MARITIME a plus de 100 nm des cotes (cf nco 175)
SIÈGES	1 sièges doit être fonctionnel en place avant
CHAUFFAGE	PEUX ETRE INOPERANT
FREIN DE PARKING	PEUX ETRE INOPERANT



V – Annexes

M.E.L MINIMUM EQUIPEMENT LIST PA 28 UALRT

VOYANT POSITION DE VOLET	PEUX ETRE INOPERANT
--------------------------	---------------------



V - Annexes

11. LISTING DES FI

NOM - Prénom Adresse personnelle	N° de téléphone	N° de licence(s)	Qualifications d'instructeurs détenues et restrictions de privilèges éventuelles	Observations - Autres qualifications et/ou autorisations détenues salarié/benevole/ profession
GAVAZZI Vincent 4 avenue de la Marne 59800 Saint André Lez Lille	Domicile : 0686883077 Travail : 0320724098	FRA FCL CA00030692	FI(A)/FE(A) Voltige avancée Q.V.N	SEP FCL1028VFR salarié
VIGNOL Valérie 11 rue Georges FOURNIER 59158 Flines Les Mortagnes	Domicile : 0686774808 Travail : 0320724098	FRA FCL CA00143653	FI(A)/FE(A)/IRI Voltige avancée Q.V.N	SEP IRSE salarié
ANDRE Vincent 29 ter rue du château 59170 CROIX	Domicile : 0680988223	FRA FCL CA 000197046	FI(A) Voltige avancée	IR ME SEP FCL 1.028 bénévole /pilote professionnel
BOUGENIERE Jean-Marc 2 allée de la forge 59830 Louvil	Domicile : 0681020441 Travail :	FRA FCL PA 00199031	FI(A) HVNI Restriction : pilotes brevetés uniquement à jour de SEP	SEP bénévole/ retraité
DOMINGUE william 32 bis rue des tours 5800 LILLE	Domicile : 0613750951 Travail :	FRA FCL CA00310705	FI(A) Voltige avancée HVNI	SEP IR ME FCL 1028 bénévole/ pilote de ligne
DUMON Dominique 144 rue Léo Delibes 59130 Lambersart	Domicile : 0663880118 Travail :	FRA FCL PA 00211848	FI(A) HVNI	SEP bénévole/ retraité



V - Annexes

GEOLEN Julien 131 rue du docteur DUCROQUET 59700 Marcq en Baroeul	Portable : 0632809627	FRA FCL CA 00301207	FI(A) QVN	FCL 1.028 SEP bénévole/ pilote de chasse
GIULIANI Guillaume 11 rue des sources 59770 Marly	Domicile : 0619254778	GBR FCL.CP. 482539K.A	FI(A) HVNI	SEP IRME bénévole/ étudiant
GUBEL Christian Fortstraat 3 B2640 Monsel Belgique	Domicile : 003249728132 1 Travail :	FRA FCL PA00055979	FI(A)	SEP bénévole/ banquier
GUIOT Jean Christophe 87 rue Esquermoise 59000 Lille	Domicile : 0627201933 Travail :	FRA FCL PA002361665	FI(A) HVNI	SEP IFR FCL1028 bénévole/ dirigeant d'entreprise
LEBLANCS Eric 49 rue Léon Gambetta 59170 Croix	Domicile : 0650172816	FRA FCL CA00159670	FI(A) Voltige avancée QVN	SEP ME IRME bénévole/ pilote de ligne
MENUT Sebastien 12 rue du Houblon 59650 Villeneuve d'Ascq	Domicile : 0620616892 Travail :	F- LCA0018687 5	FI(A)	SEP MEP IRME bénévole/ pilote de ligne
NOEL Alexandre 1 rue des jardins Caulier 59000 Lille	Portable : 0643428062	FLAA001982 72	FI(A)/FE(A) HVNI	SEP IR ME bénévole/ pilote de ligne



V - Annexes

POUEY Guillaume 3 cour Delmar 77 bis rue des meuniers 59000 Lille	Domicile : 068336303 Travail :	FRA FCL CA 001213206	FI(A) HVNI	SEP MEP IRME bénévole/ contrôleur
SIRJACOBS Daniel 4 rue barrière Leclercq B7711 Dottignies Belgique	Domicile : 003256485142	FLAA001349 98	FI(A)/FE(A) Voltige avancée QVN	SEP ME IRME IRI bénévole/ pilote de ligne
VERHAEGHE Pascal 157 rue de Roubaix 59420 Mouvaux	Domicile : 0626055979 Travail :	FRA FCL CA00011079	FI(A) Voltige avancée QVN	SEP bénévole/ pilote de ligne rétraité
Niko VAN DEN BOSSCHE KOEKOEKSTRAAT 12C 9667 SAINT KORNELIS- HOREBEKE BELGIQUE	Domicile : +32 4 77 35 22 51 Travail :	IE FCL 272936	FI(A) TRI(A) Voltige aérienne avancée QVN	IR ME SEP FCL 1.028 bénévole/ pilote de ligne
MARIEN Thomas 145 rue Fouquereuil 62400 Bethune	Portable : 06 22 90 18 29	FRA FCL CA 00315548	FI(A)	SEP MEP IR SE IR ME HPA FCL 1.055 Bénévole /pilote de ligne



V - Annexes

12.CANEVAS FFA

Annexe 1 Page 1



ATTESTATION DE FORMATION DE MAINTIEN DE COMPETENCES SEP OU TMG / Page 1



PILOTE	VOL	INSTRUCTEUR
NOM :	Date du vol :	NOM :
PRENOM :	AVION Type :	PRENOM :
N° de licence :	Immatriculation :	N° de qualification FI :
Fin de validité QC :	Départ : Arrivée :	
	Durée totale du vol :	
PHASE SOL / CONNAISSANCES ET BRIEFING		
<p><i>La phase sol a lieu à l'issue de la phase d'auto-évaluation du pilote. Elle permet d'aborder avec le FI ou le CRI qui conduit le maintien de compétences les éléments de connaissances ayant besoin d'être complétés. Les sujets en italique gras seront obligatoirement traités.</i></p>		
<input type="checkbox"/> Les éléments décisionnels techniques et réglementaires de la réalisation du vol (Règle n°1 des cinq doigts : Documents avion, carburant, masse et centrage, notams et Sup AIP, et dossier météo),		
<input type="checkbox"/> Les éléments décisionnels météo de la réalisation du vol (Règle n°2 des cinq doigts : Visi, plafond, nébulosité, vent et précipitations),		
<input type="checkbox"/> Dispositions du manuel de vol		
<input type="checkbox"/> Devis de masse et centrage		
<input type="checkbox"/> Performances avion, vitesses d'évolution		
<input type="checkbox"/> Gestion carburant		
<input type="checkbox"/> <i>Gestion de la menace et de l'erreur</i>		
<input type="checkbox"/> Météo / NOTAMS		
<input type="checkbox"/> Structure de l'espace aérien		
<input type="checkbox"/> Procédures espaces aériens (dont demande de clearance),		
<input type="checkbox"/> Turbulence de sillage		
<input type="checkbox"/> Facteurs humains		
<input type="checkbox"/> <i>Prise de décision en cas de conditions météo défavorables</i>		
<input type="checkbox"/> <i>Anticipation en cas de conditions météorologiques difficiles pour pallier à un vol non intentionnel en conditions IMC</i>		
<input type="checkbox"/> <i>Retour vers des moyens de navigation classiques par rapport à l'utilisation du GPS en navigation et ce, en cas de dégradation des conditions météo.</i>		
<input type="checkbox"/> Objectif destination		
<input type="checkbox"/> Perte de contrôle (dont Controlled Flight Into Terrain (CFIT))		
<input type="checkbox"/> Gestion sol et vol de ses passagers		
Autres sujets traités :		

Page 1/2



V - Annexes



ATTESTATION DE FORMATION DE MAINTIEN DE COMPETENCES SEP OU TMG / Page 2



PILOTE	NOM / Prénom :	N° de licence :	
PHASE VOL / VOL DE MAINTIEN DE COMPETENCES			
<i>Le tableau ci-après, dédié à la phase vol du maintien de compétences, comporte deux colonnes. → La colonne A VERIFIER met en avant le contenu du vol de maintien de compétences tel qu'il a été déterminé par le FI ou CRI et le pilote. Ce contenu varie en fonction des aspirations et de l'auto-évaluation du pilote. → La colonne VERIFIE liste le bilan du maintien de compétences en vol pour les items abordés lors du vol.</i>			
MANIABILITE		A VERIFIER	VERIFIE
Panne moteur en campagne			<input type="checkbox"/>
Atterrissage vent de travers			<input type="checkbox"/>
Virages serrés (45 °) (y compris la reconnaissance et la récupération du virage engagé)			<input type="checkbox"/>
Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses air, notamment à des vitesses air extrêmement faibles, avec ou sans volets			<input type="checkbox"/>
Décrochage et récupération			<input type="checkbox"/>
Décollage, tour de piste, atterrissage			<input type="checkbox"/>
Approche interrompue			<input type="checkbox"/>
Turbulence de sillage			<input type="checkbox"/>
Conscience de la situation en cas de l'approche du décrochage en configuration atterrissage		√	<input type="checkbox"/>
Situations d'urgence et de détresse			<input type="checkbox"/>
Gestion de la menace et de l'erreur		√	<input type="checkbox"/>
Autres items de pilotage traités :			
NAVIGATION (EVENTUELLEMENT)		A VERIFIER	VERIFIE
Préparation navigation			<input type="checkbox"/>
Journal de navigation			<input type="checkbox"/>
Suivi de carte			<input type="checkbox"/>
Radionavigation			<input type="checkbox"/>
Procédures espaces aériens			<input type="checkbox"/>
Déroutement			<input type="checkbox"/>
Atterrissage en campagne			<input type="checkbox"/>
Gestion carburant			<input type="checkbox"/>
Autres items de navigation traités :			
Satisfaisant <input type="checkbox"/> Non satisfaisant <input type="checkbox"/>		Remarques :	
NOM et signature de l'instructeur :			
Signature du pilote :			



V - Annexes

Annexe 2



Guide de vérification et de formation au renouvellement SEP ou TMG Module sol



PILOTE	NOM / Prénom :	N° de licence :		
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom :	N° de FI :		
	MODULE SOL	VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
R E G L E M E N T A T I O N	AIRCREW Part-FCL. Annexe 1 Licences Qualifs Sous Parties A, C, H et I.			
	SERA Domaine d'application, Règles générales Parties 1, 2, et 3.			
	SERA Plans de vol Conditions VMC pour VFR Parties 4 et 5 - Vols VFR spéciaux en CTR.			
	SERA Classification des espaces aériens, Services assurés et prescription de vol ; Partie 6.			
	SERA Services de la circulation aérienne. Parties 7, 8, 9 et 10 et appendices concernés.			
	Arrêté du 24/07/1991 amendé. Conditions d'utilisation d'un aéronef. Chapitres 1, 2, 4 et 6.			

	MODULE SOL	VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
M A N U E L D E V O L	Connaissance de l'avion utilisé			
	Limitations			
	Traitement des urgences			
	Performances décollage, croisière et atterrissage			
	Consommation aux diverses puissances			
	Devis de masse et centrage			
	Instruments particuliers			

	MODULE SOL	VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
P R E P A R A T I O N	Météo (dossier - analyse - décisions)			
	Calcul du carburant avec les sécurités			
	Réalisation des devis de masse et centrage			
	Repérage des espaces aériens (EAC, RTBA, Zones à statut particulier). Notams.			
	Vérification des documents de l'avion et de leur validité			
	Rappel des éléments de sécurité des vols Gestion des menaces, erreurs, et situations indésirables			

Date :	Date :
Signature du pilote :	Signature de l'instructeur :



V - Annexes

Annexe 3 Page 1



Guide de vérification et de formation au renouvellement SEP ou TMG Module vol / Page 1



PILOTE	NOM / Prénom :	N° de licence :		
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom :	N° de FI :		
MODULE VOL		VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
D E P A R T	Vérification et mise en oeuvre de l'avion			
	Démarrage moteur et procédure après mise en route			
	Circulation au sol et procédures d'aérodrome, procédures avant décollage			
	Vérifications au décollage et après décollage			
	Procédures de départ de l'aérodrome			
	ATC: respect des instructions, procédures de radiotéléphonie			

MODULE VOL		VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
M A N I A	Montée : 1) au meilleur taux; 2) en virage 3) mise en palier			
	Virages à moyenne inclinaison (30°)			
	Virages serrés (45 °) (y compris la reconnaissance et la récupération du virage engagé)			
	Vol très lent avec et sans braquage de volets			
	Décrochage : 1) Décrochage en lisse et sortie avec utilisation du moteur 2) Approche du décrochage en virage à 20° d'inclinaison en descente et en configuration approche 3) Approche du décrochage en configuration atterrissage			
	Descente : 1) Avec moteur et sans moteur 2) Virages en descente (virages serrés puissance réduite) 3) Mise en palier			

MODULE VOL		VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
E N R O U T E	Journal de navigation, navigation à l'estime et lecture de cartes			
	Tenue de l'altitude, du cap et de la vitesse			
	Orientation, utilisation de la montre, calcul et actualisation des estimées, journal de navigation			
	Déroutement vers un aérodrome de dégagement (planification et mise en oeuvre)			
	Utilisation des aides radioélectriques à la navigation			
	Pilotage de base aux instruments (virage de 180 ° en IMC simulé)			

Page 1/2



V - Annexes

Annexe 3 Page 2



Guide de vérification et de formation au renouvellement SEP ou TMG Module vol / Page 2



PILOTE	NOM / Prénom :			N° de licence :	
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom :			N° de FI :	
MODULE VOL				VERIFIÉ	ENSEIGNÉ
A P P A T T	Procédures d'arrivée sur aérodrome				
	Atterrissage de précision (atterrissage piste courte) et atterrissage vent de travers.				
	Atterrissage sans volets				
	Approche et atterrissage moteur réduit				
	Posé décollé				
	Remise de gaz à basse hauteur				
	ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie				
	Actions après vol				

MODULE VOL				VERIFIÉ	ENSEIGNÉ
U R G	Panne moteur simulée après le décollage				
	Atterrissage forcé simulé				
	Atterrissage de précaution simulé				
	Urgences simulées				

Page 2/2

Date :	Date :
Signature du pilote :	Signature de l'instructeur :



V – Annexes