



# Manuel

# d'Organisation et

# d'Exploitation

Union Aérienne Lille-Roubaix-Tourcoing

## UAL RT Anoctal

### Table des matières

#### I. Manuel d'Organisation

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

#### II. Manuel d'Exploitation

#### A - Généralités

- 1 introduction
- 2 -organistion
- 3 -responsabilité des dirigeants
- 4 discipline
- 5 -contrôle et supervision de l'exploitation
- 6 preparation 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 Aérodromes utilisés pour la formation

#### D - Formation

1 - Recrutement - Évaluation et suivi des instructeurs

Edition 3.1

## UALRT

### Table des matières

- 2 Entraînement initial des FI
- 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.AL.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

Edition 3.1



PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE



## - 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.AL.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/<br>majeure | rédacteur | pages<br>amendées                    | description                                                                                                                                                                                                              |
|---------|------------|---------------------|-----------|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1       | 18/04/2017 | majeure             | V.GAVAZZI | toutes                               | 1ère édition                                                                                                                                                                                                             |
| 2       | 23/11/2017 | mineure             | V.GAVAZZI |                                      | Mise à jour ateliers de maintenance<br>Vols de découverte<br>Utilisation du PA 28<br>Protocoles voltiges<br>Entraînement minimum pilote<br>breveté<br>Suppression du manuel<br>CEPADUES Mise à jour du listing<br>des FI |
| 3       | 20/06/2018 | majeure             | V.GAVAZZI | 70<br>107<br>147<br>152 à 155<br>156 | Formation voltige FCL 800 Mise à jour du listing des FI Conseil d'administration Livret de progression voltige Maintien de compétences                                                                                   |



## I - Manuel d'Organisation

| édition | date | mineure/<br>majeure | rédacteur                  | pages<br>amendées                                                              | description                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------|------|---------------------|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3.1     |      | Mineure             | JM.BOUGENIERE<br>V.GAVAZZI | 13<br>18<br>19 /20<br>22<br>23<br>24<br>28<br>29<br>81<br>99<br>152<br>158/160 | Maintenance Planning des vols Description des avions Décollage limitation vent PA 19 Ajout zone de voltige FRELINGHIEN sécurité en compétition voltige Atterrissage Limitation vent PA 19 PA 28 limitation d'utilisation des pistes en herbe Maintien des compétences ajout ABL Ajout PA 19 Ajout ABL Livret de formation PPL/LAPL Organigramme Listing instructeurs |
|         |      |                     |                            |                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

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



## - 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

## UALRT Acoutal

## 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

**3** 03-20-72-40-98

email: secretariat@ualrt.org

site internet : <a href="http://www.ualrt.org">http://www.ualrt.org</a>

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.

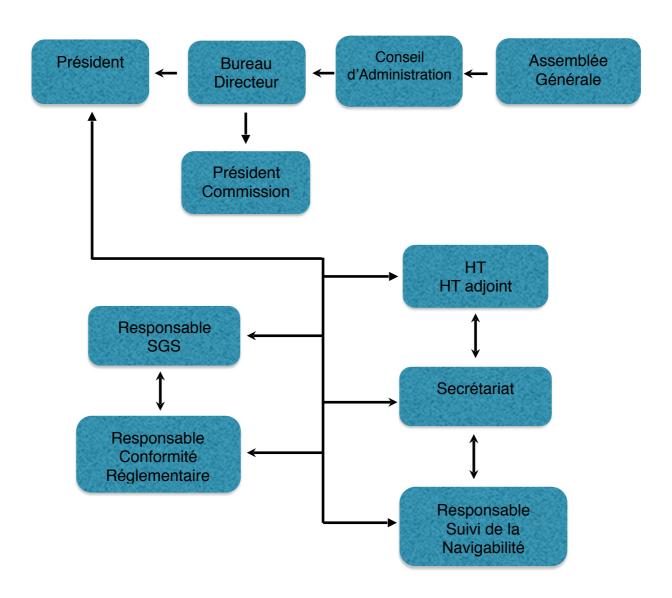


#### 2. ORGANISATION

#### 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





#### 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 soustraitants.

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'UARLT 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.



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 règlementaire 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.



#### 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 règlementaire s'assurera lors des audits que l'exploitation se déroule conformément aux dispositions décrites dans les manuels et aux exigences réglementaires.

La veille règlementaire sera assurée via la clé FI/FFA mise à jour via une newsletter trimestrielle expédiée par mail par la Fédération Française Aéronautique. Le responsable de contrôle règlementaire 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.

Edition 3.1 page 12/166 15/09/2020



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.

| avior          | 1      | maintenance partie G et M | Propriétaire             |
|----------------|--------|---------------------------|--------------------------|
| DR 400120      | F-GTPS | Bénifontaine AÉRO         | U.A.L.R.T                |
| DR 400 120     | F-GUXL | Bénifontaine AÉRO         | U.A.L.R.T                |
| DR 400 120     | F-GOVX | Bénifontaine AÉRO         | U.A.L.R.T                |
| DR 400 120     | F-GTPF | Lille Aéro Maintenance    | U.A.L.R.T                |
| DR 400 135 CDI | F-HBYZ | Aéro Flandre Maintenance  | Aéro Flandre Maintenance |
| DR 400 140b    | F-GYDD | Bénifontaine AÉRO         | U.A.L.R.T                |
| DR400 180      | F-GSBM | Bénifontaine AÉRO         | U.A.L.R.T                |
| DR400 180      | F-GRIP | Bénifontaine AÉRO         | U.A.L.R.T                |
| EA 200         | F-HLIL | Aéro Flandre Maintenance  | U.A.L.R.T                |
| PA 28 R-201    | F-HUAL | Aéro Flandre Maintenance  | U.A.L.R.T                |
| PA 19.         | F-HLOG | Decomair                  | U.A.L.R.T                |
| CAP 10 C       | F-GGYF | Aéro Flandre Maintenance  | Aéro club de la lys      |

## UAL RT revolu

## 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.

Edition 3.1 page 14/166



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 réglemention des vols de découverte .

- des vols de découverte voltige

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



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 :

Edition 3.1 page 16/166



- 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 OUALIFICATIONS

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. Fl 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

Edition 3.1 15/09/2020



- 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
- Pour toute réservation supérieure à 5h, le pilote devra informer le secrétariat de sa réservation dans le but d'organiser au mieux les opérations de maintenance.
  - 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 interchangés 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 ,des meetings, des Fly in 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
- si le vol envisagé nécessite une autorisation particulière une copie devra être adressée au secrétariat.

Edition 3.1 page 18/166

## UAL RT

## II – Manuel d'Exploitation

## 17. SÉCURITÉ DES VOLS

Se reporter à la partie S.G.S.

## **B. TECHNIQUE D'UTILISATION**

#### 1. DESCRIPTION DES AVIONS

La flotte de l'UARLT est constituée comme suit :

| type         | immatriculation | moyens<br>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          | GTN 635            | G.P.S                           | MODE S       | V.F.R NUIT | PLB     |
| DR 400 120   | F-GTPS          | GTN 635            | G.P.S                           | MODE S       | V.F.R NUIT | PLB     |
| DR 400 120   | F-GTPF          | 430 GNS            | V.O.R/<br>G.PS                  | MODE S       | V.F.R NUIT | ELT     |
| DR 400 135   | F-HBYZ          | GNC 255            | VOR<br>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          | GTN 635            | G.P.S                           | MODE S       | V.F.R NUIT | ELT     |
| DR 400 180   | F-GSBM          | GNS 430            | G.P.S<br>V.O.R<br>I.L.S         | MODE S       | V.F.R NUIT | ELT     |
| EA 200       | F-HLIL          | TRIG               | G.PS                            | MODE S       | V.F.R JOUR | PLB     |
| PA 28 R-201  | F-HUAL          | GTN 650<br>GTN 650 | GPS<br>VOR<br>ILS<br>DME<br>ADF | MODE S       | IFR        | ELT     |
| PA 19        | F-HLOG          | BECKER/<br>TRIG    | NIL                             | MODE S       | VF.R jour  | PLB     |
| CAP 10 C     | FGGYF           | BECKER             |                                 | MODE S       | V.F.R JOUR | PLB     |

L'ensemble de la flotte peut être utilisé pour toutes les formations : 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.

Le PA 19 sera utilisé pour la formation à la variante train classique.

L'extra 200 et le CAP 10 C seront de plus utilisés 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. Le CAP 10 C n'est utilisé que de façon ponctuelle.

#### 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

Un manuel de vol reste a demeure dans chaque avion, saut dans l'extra pour les seances 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

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

Edition 3.1 15/09/2020 page 20/166



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.

#### 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 son 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.

#### C. NAVIGATION

#### 1. PERFORMANCES EN ROUTE

#### 1.1. Règlementation

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.

#### Pour le PA 19

Limitation vent: vent maximum toutes directions rafales comprises 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).

Edition 3.1 page 22/166 15/09/2020



#### 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.

#### 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 des zones de Deûlémont et Frelinghien sont soumises 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 ou Frelinghien : 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.

Compétition voltige : lors des compétitions, un membre de l'équipe ou à défaut un autre compétiteur sera muni d'une radio dans le but de prévenir le pilote s'il juge que la



sécurité est engagée. Notamment lors des phases de roulage, de décollage, d'atterrissage, d'intégration dans le circuit.

#### 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 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 :

- 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 le PA 28:

les touch and go seront réalisés sur piste en dur ,sur piste en herbe uniquement avec un instructeur à bord

#### Pour l'extra 200:

L'atterrissage sur les terrains autres que LFQO nécessite une autorisation du HT. (cf tableau autorisation pilote voltige)

Limitations vent en fonction des prévisions météo :

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

#### Pour le PA 19:

Limitations vent en fonction des prévisions météo vent maximum toutes directions rafales comprise 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 tous les avions exploités par l'U.A.L.R.T:

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 :

- 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'arrivé 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.<br>réserve U.A.L.R.T 60 minutes.<br>à la puissance croisière. |
| vol local                         | réserve réglementaire 30 minutes.<br>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.                    |

Edition 3.1 page 25/166



| emport de carburant et lubrifiant |                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| navigation                        | quantité nécessaire pour le vol pour parer à toute<br>éventualité compte-tenu du vent, des aléas météo,<br>du contrôle et rejoindre un terrain de déroutement<br>avec une réserve de 30 minutes.<br>U.A.L.R.T idem sauf réserve : 40 minutes.<br>à la puissance de croisière. |
| navigation VFR nuit et IFR        | quantité nécessaire pour le vol pour parer à toute<br>éventualité compte-tenu du vent, des aléas météo,<br>du contrôle et rejoindre un terrain de déroutement<br>avec une réserve de 45 minutes<br>réserve U.A.L.R.T idem.<br>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.

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 règlementaires ; 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.

Edition 3.1 page 26/166



## 6. AÉRODROMES UTILISÉS POUR LA FORMATION

Tout aérodrome techniquement et règlementairement capable d'accueillir les avions utilisés par l'UALRT en France et à l'étranger peuvent être utilisé 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.



### 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. ENTRAINEMENT 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 : LAPL PPL CPL ATPL et titulaires ABL

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<br>un vol annuel avec un FI<br>sur 120 140B,180, PA 28<br>ou EXTRA |                                    | un vol de contrôle de<br>compétence tous les 2<br>ans sur DR 400<br>120,140B ,180 ou PA 28            |
| DR 400 135 CDI | un vol dans les 6 mois                                                                    |                                    | un vol de contrôle de<br>compétence tous les 2<br>ans sur DR 400<br>120,140B ,135 CDI,180<br>ou PA 28 |



| type               | expérience récente<br>solo | expérience récente double commande | vol de contrôle de compétence                                                          |
|--------------------|----------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| DR 400 140B et 180 | un vol dans les 6 mois     |                                    | un vol de contrôle de<br>compétence tous les 2<br>ans sur DR 400 140B,<br>180 ou PA 28 |
| PA 28              | un vol dans les 3 mois     |                                    | un vol de contrôle de<br>compétence tous les 2<br>ans sur PA 28                        |
| EA 200             | un vol tous les mois       |                                    | un vol de contrôle de<br>compétence ou solo<br>supervisé tous les ans<br>sur EA 200    |
| PA 19              | un vol dans les 3 mois     |                                    | Un contrôle de<br>compétence EA 200 ou<br>un vol de contrôle de<br>compétence en PA 19 |

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 de l'UALRT (cf. annexe V).

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.

Edition 3.1 15/09/2020 page 29/166



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.

#### 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.



## A.CONTENU DU MANUEL

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

programme de formation LAPL programme de formation PPL programme de formation VFR DE NUIT programme de formation VOLTIGE(FCL 800)

FORMATION BREVET DE BASE
FORMATION VOLTIGE
FORMATION ABL
FORMATION AUX VARIANTES
LIVRET DE PROGRESSION DÉMATÉRIALISÉ AEROGEST
LIVRET DE PROGRESSION VOLTIGE



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

#### pour la partie théorique :

formations E-learning:

Aérogligli 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 le manuel de formation pratique VOLTIGE(FCL 800) de la FFA





## **Manuel de Formation Pratique au PPL(A)**

**Document cadre de la formation** 

**Commission Formation - FFA** 

Edition 4 - Décembre 2013



#### **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 débuter 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.



#### Table des matières

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



#### 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.



# 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.                                                                                                                                 |

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique PPL(A) Ed4 décembre 2013



# 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 | I) | 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.

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique PPL(A) Ed4 décembre 2013



# 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.

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique PPL(A) Ed4 décembre 2013



#### 9.3.Instruction en vol

Le tableau ci-dessous indique une progression optimale sur la base minimale règlementaire 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
- $\bullet$  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.

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique PPL(A) Ed4 décembre 2013



#### 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

© Commission Formation – FFA
Manuel de Formation Pratique PPL(A) Ed4 décembre 2013



#### Prise de décision :

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

Cela se traduit par :

- Analyser les évènements 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.

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique PPL(A) Ed4 décembre 2013



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                                                         | MNA 1 Préparation de l'avion - Roulage, effet primaire des gouvernes       |       |       |
| MNA 2                                                         | MNA 2 Roulage, assiette, inclinaison ligne droite                          |       |       |
| 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                                                         | MNA 8 Vol lent – Stabilité longitudinale                                   |       |       |
| 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 mote |                                                                            | 01.00 |       |
| MNA 16 Vol de synthèse avant lâche                            |                                                                            | 00.45 |       |
| SO 1 MNA                                                      | SO 1 MNA Tour de piste                                                     |       | 00.30 |
| TOTAL MANI                                                    | ABILITE                                                                    | 15.00 | 00.30 |

### 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) 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'équipements (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;

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique PPL(A) Ed4 décembre 2013



- (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               | NAV 8 Navigation – Radionavigation (VOR)                   |       |       |
| 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              | NAV 13 VSV – Positions inusuelles                          |       |       |
| SO 7 NAV Navigation |                                                            |       | 01.00 |
| TOTAL NAVIO         | TOTAL NAVIGATION                                           |       |       |

# 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.

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique PPL(A) Ed4 décembre 2013



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                                | 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                                | PERF CTL Navigation                                          |       |       |
| TOTAL NAVI                              | TOTAL 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...)

# 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.

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique PPL(A) Ed4 décembre 2013



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'examinateur sollicité pour l'épreuve communique au candidat les modalités pratiques du test

A l'issue du test d'aptitude, l'examinateur 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'examinateur.

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

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique PPL(A) Ed4 décembre 2013





# Manuel de Formation Pratique au LAPL(A)

**Document cadre de la formation** 

**Commission Formation - FFA** 

Edition 1 - Décembre 2013



### **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 débuter 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.

© Commission Formation – FFA
Manuel de Formation Pratique LAPL(A) Ed 1 Décembre 2013



### Table des matières

| Tabl                               | e des matières                                                                                                        | 3        |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 1.<br>1.1.<br>1.2.<br>1.3.         | Objectifs Organisation Durée Objectifs Pédagogiques                                                                   | 4<br>4   |
| 2.<br>2.1.<br>2.2.<br>2.3.<br>2.4. | Règlementation applicable  Pré requis  Contenu de la formation - Moyens  Délivrance du titre – Privilège  Approbation | 6<br>6   |
| 3.                                 | Localisation                                                                                                          | 6        |
| 4.                                 | Délégation de Responsabilité                                                                                          | 7        |
| 5.                                 | Ressources Humaines                                                                                                   | 7        |
| 6.1.<br>6.2.<br>6.3.               | Moyens Pédagogiques  Documentation  Moyens de simulation  Avions                                                      | 7<br>7   |
| 7.                                 | Conditions d'admission                                                                                                | 7        |
| 8.                                 | Programme d'évaluation                                                                                                | 7        |
| 9.1.<br>9.2.<br>9.3.               | Programme résumé  Instruction en vue de l'obtention du théorique LAPL(A) Instruction FNPT Instruction en vol          | 7<br>7   |
| 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.<br>14.1.<br>14.2.              |                                                                                                                       | 14<br>14 |



# 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.

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique LAPL(A) Ed 1 Décembre 2013



# 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 ;                                                                                                                                                                                        |
|     | 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.                                                                                                                                 |

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique LAPL(A) Ed 1 Décembre 2013



# 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 | 1) | 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.

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique LAPL(A) Ed 1 Décembre 2013



### 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.

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique LAPL(A) Ed 1 Décembre 2013



### 9.3.Instruction en vol

Le tableau ci-dessous indique une progression optimale sur la base minimale règlementaire 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.

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique LAPL(A) Ed 1 Décembre 2013



#### 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

© Commission Formation – FFA
Manuel de Formation Pratique LAPL(A) Ed 1 Décembre 2013



#### - 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...)

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique LAPL(A) Ed 1 Décembre 2013



| 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<br>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 MAN | IABILITE                                                                                               | 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.

© Commission Formation – FFA
Manuel de Formation Pratique LAPL(A) Ed 1 Décembre 2013



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 NAVI | GATION                                               | 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 |

© Commission Formation – FFA Manuel de Formation Pratique LAPL(A) Ed 1 Décembre 2013



# 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.

© Commission Formation – FFA
Manuel de Formation Pratique LAPL(A) Ed 1 Décembre 2013



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

A l'issue du test d'aptitude, l'examinateur 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'examinateur.

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

© Commission Formation – FFA
Manuel de Formation Pratique LAPL(A) Ed 1 Décembre 2013





# Manuel de formation à la qualification vol de nuit

Commission Formation - FFA

Edition 1 - Mars 2014



# 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 Entraineur 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)



### 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 : Entraineur 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 |
|      |      |                |                         |
|      |      |                |                         |
|      |      |                |                         |
|      |      |                |                         |
|      |      |                |                         |
|      |      |                |                         |

| © Copyright FFA - Commission Formation             |               |
|----------------------------------------------------|---------------|
| Manuel de formation à la qualification vol de nuit | Ed1 Mars 2014 |



# 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 |
| Α        | 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 rubriques.

en fin de formation est le niveau A dans les différentes

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.

© Copyright FFA - Commission Formation Manuel de formation à la qualification vol de nuit Ed1 Mars 2014



### **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

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

© Copyright FFA - Commission Formation Manuel de formation à la qualification vol de nuit Ed1 Mars 2014 Page 5



# MANUEL DE FORMATION A LA QUALIFICATION VOL DE NUIT

#### 2-4-1-2 Entraineur 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 : Entraineur au vol sur PC avec manche et manette des gaz fonctionnels.

| EAV/ DC | Vol sans visibilité : |      |
|---------|-----------------------|------|
| EAV PC  | - 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<br>la leçon                                                        | Cumul        | Total formation |
|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|--------------|-----------------|
| VOL<br>sur avions<br>autorisés<br>au vol de nuit | Vol aux instruments de base : - VSV 1 - VSV 2  Vol de nuit : - VDN 1 local + tdp - VDN 2 tdp - VDN 3 tdp - VDN 4 tdp solo - VDN 5 tdp solo - VDN 6 tdp solo - VDN 7 tdp solo - VDN 8 tdp solo - VDN 9 nav - VDN 10 nav | 0h45<br>0h45<br>0h30<br>0h30<br>0h30<br>0h30<br>0h30<br>0h30<br>0h30<br>0h3 | 1h30<br>6h00 | 1h30<br>7h30    |

© Copyright FFA - Commission Formation

Manuel de formation à la qualification vol de nuit Ed1 Mars 2014 Page 6



# MANUEL DE FORMATION A LA QUALIFICATION VOL DE NUIT

### 2-5 <u>Déroulement type de la formation vol de nuit</u>:

| Jour 1  | Jour 2    | Jour 3    | Jour 4 | Jour 5 | Jour 6 | Jour 7 | Jour 8 |
|---------|-----------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ACCUEIL | Cours sol | Cours sol | EAV PC | VOL    | VOL    | VOL    | VOL    |
|         | VSV       | VDN       | VSV    | VSV 1  | VSV 2  | VDN 1  | VDN 2  |

| Jour 9 | Jour 10 | Jour 11 | Jour 12 | Jour 13 | Jour 14 | Jour 15 | Jour 16 |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| VOL    | VOL     | VOL     | VOL     | VOL     | VOL     | VOL     | VOL     |
| VDN 3  | VDN 4   | VDN 5   | VDN 6   | VDN 7   | VDN 8   | VDN 9   | VDN 10  |

# 3 - PROGRAMME DETAILLE DE LA FORMATION

# **PHASE 1 - COURS AU SOL**

# **VOL SANS VISIBILITE**

| VSV - PILOTAGE BASIQUE (1H00) Rappels de physiologie chez l'homme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Formation<br>réalisée le:                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Généralités Circuit visuel en palier  - ligne droite à puissance constante - ligne droite à vitesse constante - changement de vitesse - virages à puissance constante - virages à vitesse constante Circuit visuel en montée - ligne droite à vitesse constante - virages à vitesse constante Circuit visuel en descente - le couple vario vitesse - ligne droite à puissance constante - ligne droite à pente constante - virages à pente constante | Acquisition le:  Nom et visa du Formateur: |

© Copyright FFA - Commission Formation Manuel de formation à la qualification vol de nuit Ed1 Mars 2014



# 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):

- Documentation,

- Préparation du vol :
  - 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 :
  - 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)**

- 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:

© Copyright FFA - Commission Formation Manuel de formation à la qualification vol de nuit Ed1 Mars 2014



# 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 :  - vol horizontal,  - montée,  - descente,  - virages au taux standard en vol horizontal, montée, descente Circuit aux instruments Radioguidage | Formation<br>réalisée le:<br>Acquisition le:<br>Nom et visa du<br>formateur : |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| VSV 2 – VOL SANS VISIBILITE (0h45)                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Formation réalisée le:                                                        |
| <ul> <li>Décollage et montée normale</li> <li>Passage en palier, étude des différentes configurations</li> <li>Relation assiette / vario / puissance en montée et en descente</li> </ul>                                                                                                                                     | Acquisition le:                                                               |
| <ul> <li>Descente avec couple vario / vitesse</li> <li>Montée, palier, descente</li> <li>Virages serrés</li> </ul>                                                                                                                                                                                                           | Nom et visa du formateur :                                                    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 1                                                                             |

# **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<br>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<br>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<br>0h30 |
| VDN 9 - navigation de nuit, sur une ou plusieurs branches.                                                                                                                                                                                              |                 |                     | 1 séance de<br>0h45  |
| VDN 10 - navigation de nuit, sur une ou plusieurs branches.                                                                                                                                                                                             |                 | 1 séance de<br>1h00 |                      |
| Formation réalisée le:                                                                                                                                                                                                                                  | Acquisition le: | Nom et visa         | a du formateur :     |

© Copyright FFA - Commission Formation
Manuel de formation à la qualification vol de nuit Ed1 Mars 2014
Page 9





Programme de Formation Pratique Vol Qualification additionnelle voltige

Commission Formation - FFA
Edition 1 - Janvier 2018





# MANUEL DE FORMATION À LA QUALIFICATION VOLTIGE « AEROBATICS RATING »

(FCL 800)



COMMISSION FORMATION - FFA
VERSION VALIDÉE PAR LA DGAC LE 02/06/2017





Fédération Française Aéronautique

# Programme de Formation à la qualification additionnelle voltige FCL 800

# **Commission Formation – FFA**

Version validée par la DSAC le 02/06/2017

#### **PREAMBULE**

L'organisme de formation ATO ou DTO dispense la formation à la qualification additionnelle voltige « aerobatic rating FCL.800 » sur la base de ce manuel de formation élaborée par la FFA, outil de référence destiné aux instructeurs et aux élèves pilotes.

Le cursus type proposé est prévu pour :

- Une formation théorique.
- Une formation pratique comportant au moins 5 heures de vol ou 20 vols d'instruction voltige, objectif retenu pour un stage intensif bloqué. Un nombre d'heures plus important adapté à la progression de l'élève pilote s'avérera généralement nécessaire, notamment dans le cadre d'une formation s'étalant sur une période longue, éventuellement entrecoupée d'interruptions fréquentes.

Un livret de progression doit regrouper les matrices de suivi des formations théoriques et pratiques (permettant le contrôle de la progression et de l'acquisition de tous les items) et des fiches de progression (destinées à présenter vol après vol les compétences acquises techniques et non techniques).

Ce manuel est un document opposable qui ne peut être modifié sans être validé à nouveau par la Direction Générale de l'Aviation Civile.



Page 3/11



# Table des matières

| 1. OBJECTIFS                                                                                               | 5  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.1. Organisation                                                                                          | 5  |
| 1.2. Durée                                                                                                 | 5  |
| 1.3. OBJECTIFS PÉDAGOGIQUES                                                                                | 5  |
| 2. RÈGLEMENTATION APPLICABLE                                                                               | 5  |
| 2.1. Pré requis :                                                                                          | -  |
| 2.1. Pre requis                                                                                            |    |
| 2.3. DÉLIVRANCE DU TITRE - PRIVILÈGE.                                                                      | -  |
| 2.4. APPROBATION                                                                                           |    |
| 3. LOCALISATION                                                                                            |    |
| 4. DÉLÉGATION DE RESPONSABILITÉ                                                                            |    |
|                                                                                                            |    |
| 5. RESSOURCES HUMAINES                                                                                     | 6  |
| 6. MOYENS PÉDAGOGIQUES                                                                                     |    |
| 6.1. DOCUMENTATION                                                                                         | 6  |
| 6.2. MOYENS DE SIMULATION                                                                                  | 6  |
| 6.3. AVIONS                                                                                                |    |
| 7. CONDITIONS D'ADMISSION                                                                                  | 6  |
| 8. PROGRAMME DE PRÉ-ÉVALUATION                                                                             | 6  |
| 9. PROGRAMME RÉSUMÉ                                                                                        |    |
| 9.1. FORMATION THÉORIQUE EN VUE DE L'ACQUISITION DES CONNAISSANCES NÉCESSAIRES À LA PRATIQUE DE LA VOLTIGE | -  |
| 9.2. INSTRUCTION AVEC SIMULATEUR DE VOL (FNPT)                                                             |    |
| 9.3. FORMATION PRATIQUE                                                                                    |    |
| 10. PROGRAMME DÉTAILLÉ DE FORMATION                                                                        |    |
|                                                                                                            |    |
| 10.1. COMPÉTENCES                                                                                          |    |
| 10.2. FORMATION THÉORIQUE                                                                                  |    |
| 10.3. FORMATION PRATIQUE                                                                                   |    |
| LEÇON 1                                                                                                    | 8  |
| 11. LIVRET DE PROGRESSION (LPE)                                                                            |    |
| 12. ENCHAÎNEMENT DES LEÇONS ET CALENDRIER DE FORMATION                                                     |    |
| 13. DÉLIVRANCE DE LA QUALIFICATION                                                                         |    |
| 13. DELIVKANCE DE LA QUALIFICATION                                                                         | 10 |
| ATTESTATION DE FORMATION                                                                                   | 11 |



#### 1. Objectifs

L'objectif de la formation à la qualification additionnelle voltige est d'amener l'élève à un niveau de compétence lui permettant d'effectuer de la voltige aérienne en conformité avec les exigences du FCL.800, sur un avion monomoteur à pistons SEP dans un environnement VFR, en respectant le domaine de vol et la sécurité.

Ce programme de formation est basé sur l'acquisition et l'évaluation des compétences techniques et non techniques spécifiques à la voltige aérienne.

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

- Pilotage et Trajectoire
- Procédures
- Connaissances
- Conscience de la situation
- Gestion des ressources
- Prise de décision

#### 1.1. Organisation

La formation comporte une formation théorique au sol et une formation pratique en vol

#### 1.2. Durée

La formation pratique est basée sur un minimum de 5 heures ou 20 vols d'instruction voltige. Il n'est pas prévu de durée maximale de formation.

## 1.3. Objectifs Pédagogiques

- (a) Pilotage de l'avion au moyen des repères visuels extérieurs ;
- (b) Gestion des erreurs et des menaces spécifiques à la voltige aérienne ;
- (c) Etude des figures de voltige aérienne inscrites dans l'AMC du FCL800;
- (d) Gestion des positions inusuelles ou non désirées ;
- (e) Etude des vrilles ;
- (f) Enchaînement des figures;

## 2. Règlementation applicable

Le règlement applicable pour la qualification additionnelle voltige FCL800 est détaillé dans le règlement PART-FCL Sous-partie C.

## 2.1. Pré requis :

- PART FCL.020
- PART FCL.200
- PART MED A.030
- PART FCL-800.

## 2.2. Contenu de la formation - Moyens

PART FCL 800 AMC et GM à la PART FCL Subpart C

## 2.3. Délivrance du titre - Privilège

A l'issue de la formation, le candidat reconnu apte se voit délivrer la qualification additionnelle voltige FCL.800

© Commission Formation – FFA

Programme de Formation Pratique QA Voltige Ed1 Janvier 2018

Page 5/11



#### 2.4. Approbation

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

Ce programme de formation, approuvé par l'Autorité, est proposé par la FFA.

Les aéro-clubs ATO ou DTO de la FFA qui adoptent ce programme doivent l'intégrer tel quel dans la documentation officielle d'homologation ou de déclaration.

Tout changement et/ou modification est du ressort exclusif de la FFA.

#### 3. Localisation

La formation s'effectue sur les aérodromes utilisés pour les vols.

## 4. Délégation de Responsabilité

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

#### 5. Ressources Humaines

Les Instructeurs en vol effectuant la formation pratique à la qualification additionnelle voltige doivent être instructeurs voltige.

Dans le cadre d'un organisme de formation ATO, celui-ci précisera dans son Manuel d'Exploitation quels sont les instructeurs voltige.

Pour s'assurer et contrôler que les instructeurs maintiennent leur qualification, un DTO devra de manière permanente garder une liste de tous les instructeurs, comprenant les informations sur leurs privilèges d'instructeurs ainsi que sur les périodes de validité de leurs licences, qualifications et des certificats incluant leurs certificats médicaux. Et ce, conformément à l'AMC1 DTO GEN.210d) INSTRUCTEURS EN DTO

In order to ensure and monitor that the instructors maintain their required qualification, a DTO should permanently keep a list of all instructors, including information on their instructional privileges as well as on the validity periods of their licences, ratings and certificates including their medical certificates.

## 6. Moyens Pédagogiques

#### 6.1. Documentation

L'élève devra acquérir la documentation préconisée par l'organisme de formation ATO ou DTO au fur et à mesure de sa progression.

## 6.2. Moyens de simulation

Aucun moyen de simulation n'est prévu pour cette formation.

### 6.3. Avions

L'ATO ou le DTO utilisera un ou plusieurs avions adaptés à la pratique de la voltige aérienne, dont le type d'aéronefs devra être précisé dans le Manuel de l'ATO ou dans la déclaration du DTO.

## 7. Conditions d'admission

Les prérequis du FCL.800.

## 8. Programme de pré-évaluation

Il n'y a pas de pré-évaluation théorique et/ou pratique avant l'entrée en formation pour la qualification additionnelle voltige.

© Commission Formation – FFA

Programme de Formation Pratique QA Voltige Ed1 Janvier 2018

Page 6/11



## 9. Programme résumé

# 9.1. Formation théorique en vue de l'acquisition des connaissances nécessaires à la pratique de la voltige

L'acquisition personnelle de connaissances peut se faire par consultation d'ouvrages ou de publications sur la voltige. Les connaissances théoriques seront complétées par l'instructeur à l'occasion des vols, ou indépendamment des vols, en séances individuelles ou collectives.

Les contributions de spécialistes de divers aspects de la discipline pourront être intégrées à la formation. L'acquisition de l'ensemble des connaissances définies dans les AMC du PART FCL.800 sera vérifiée par l'instructeur voltige grâce à une matrice de suivi de la formation théorique.

#### 9.2. Instruction avec simulateur de vol (FNPT)

Non prévue dans le cadre de cette formation.

## 9.3. Formation pratique

Les items devant être acquis au cours de la formation ont été regroupés en leçons de façon à assurer une progression logique ; tout ou partie du contenu d'une leçon peut faire l'objet de plusieurs vols. L'instructeur reste maître de la durée des vols.

La durée de formation pratique sera adaptée au stagiaire en fonction de l'ensemble des paramètres existants (disponibilité, facultés cognitives et adaptatives, météo, ...).

Le suivi de la progression de l'élève se fait à l'aide du livret de progression

## 10. Programme détaillé de formation

### 10.1. Compétences

Les objectifs de formation sont décrits par compétence.

L'évaluation des compétences en cours d'acquisition est consignée dans le livret de progression.

#### Pilotage

• Etre capable de contrôler l'attitude de l'avion au travers des repères extérieurs en respectant les limitations d'utilisation de l'avion.

#### Traiectoire:

• Etre capable de concevoir, matérialiser et suivre une trajectoire au travers de points clés.

#### Connaissances

• Ensemble des savoirs spécifiques nécessaires à la pratique de la voltige.

## Conscience de la situation :

Capacité d'un pilote à analyser l'environnement interne et externe à l'avion.

#### Cette capacité sous-entend :

- La conscience de sa condition physique
- La conscience de sa condition mentale
- La conscience de l'environnement
- La conscience du temps (chronologique)

#### Gestion des ressources:

- Gestion de la condition physique
- Gestion de la condition mentale
- Gestion de la charge de travail

© Commission Formation – FFA

Programme de Formation Pratique QA Voltige Ed1 Janvier 2018

Page 7/11



#### Prise de décision :

Capacité d'un pilote à prendre une décision adaptée.

#### 10.2. Formation théorique

Les items suivants, regroupés par thèmes, seront abordés conformément à l'AMC du PART FCL.800 :

#### Facteurs humains et limites physiologiques

- 1. Désorientation spatiale
- 2. Mal de l'air
- 3. Effets des G positifs et négatifs
- 4. Voile gris, perte de conscience

#### Technique

- 1. Réglementation, environnement, bruit
- 2. Aérodynamique : vol lent, décrochage, vrille, vol ventre, vol dos
- 3. Limitations générales cellule et moteur
- 4. Utilisation de l'accéléromètre

#### Figures de voltige et manœuvres de sortie

- 1. Paramètres d'entrée
- 2. Programmation et enchaînement de figures
- 3. Figures sur l'axe de roulis
- 4. Figures sur l'axe de tangage
- 5. Combinaison de figures
- 6. Entrée et sortie de vrilles, plates, dos

## Procédures d'urgence

- 1. Sortie de positions inusuelles
- 2. Utilisation du parachute et évacuation de l'avion

### 10.3. Formation pratique

Les exercices de voltige du programme de la formation en vol devront être répétés autant que nécessaire jusqu'à ce que l'élève-pilote les restitue en toute sécurité, avec un niveau jugé satisfaisant par l'instructeur.

A la fin de sa formation, l'élève pilote devra être capable de faire un enchaînement de figures de voltige en solo supervisé par un instructeur voltige.

Les points 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) Pilotage de l'avion au moyen du circuit visuel adapté ;
- (c) Gestion du volume d'évolution ;
- (d) Pannes moteur simulées en voltige ;
- (e) Gestion des erreurs et des menaces liées aux vols de voltige seul ou avec passager ;
- (f) prise de décision et de gestion du vol en situation dégradée

Il est rappelé qu'une leçon peut être réalisée en plusieurs vols.

## **LEÇON 1**

Pré-vol ; Installation dans l'avion Actions sécurité avant voltige Vol ventre en palier rectiligne à différentes vitesses, décrochage Virages ventre serrés en palier Sortie de cabré ; Sortie de piqué 8 paresseux

© Commission Formation – FFA

Programme de Formation Pratique QA Voltige Ed1 Janvier 2018

Page 8/11

Edition 3.1 page 77/166



#### LEÇON 2

Vol dissymétrique : glissé, dérapé Chandelle Vrilles ventre à droite et à gauche

......

#### LEÇON 3

Montée sous 45° Vrille arrêtée sur axe Virage engagé, spirale Redémarrage du moteur en vol (si applicable)

#### LEÇON 4

Mise dos en palier par ½ tonneau Sortie dos en palier par ½ tonneau Tonneau en palier Vol dos en palier rectiligne

## LEÇON 5

Virages en vol dos en palier Virage engagé dos Décrochage dos symétrique Boucle

#### LEÇON 6

Mise dos par ½ boucle Immelmann Enchaînement de figures

#### LEÇON 7

Renversement
Retournement sous 45°
Enchaînement de figures
Récupération de situations non désirées ("gamelle", reculade)

#### LECON 8

Rétablissement tombé
Panne moteur et interruption en évolution
Sécurité emport passager
Enchaînement de figures

## LEÇON 9

Départ en vrille dos involontaire
Départ en vrille aplatié involontaire
Décrochages dynamiques, symétrique et dissymétrique.
Enchaînement de figures

### LEÇON 10

Enchainement de figures Vol(s) solo supervisé(s) par un instructeur

© Commission Formation – FFA

Programme de Formation Pratique QA Voltige Ed1 Janvier 2018

Page 9/11



## 11. Livret de Progression (LPE)

Un livret de progression est obligatoire.

Il est élaboré par l'ATO ou le DTO conformément au contenu du programme de formation.

A cet effet, la FFA propose au choix de l'ATO ou DTO deux modèles de LPE qui répondent aux exigences du règlement (Part ORA) :

- Un LPE basé sur deux matrices de suivi (formation théorique et formation pratique) et sur des fiches de progression remplies après chaque vol dans lesquelles est détaillée l'évaluation des compétences acquises ou non acquises.
- Un LPE qui s'inspire du modèle ENAC/FFA

Le livret de progression sera archivé par l'ATO ou DTO à l'issue de la formation pratique pendant 3 ans minimum, sous forme papier ou numérique.

L'élève pourra disposer d'une copie du LPE à sa demande.

## 12. Enchaînement des leçons et calendrier de formation

En fonction des aléas de programmation (météo, physiologie, etc...), l'enchaînement des leçons proposé dans le livret de progression sera adapté et pourra être modifié à la convenance de l'instructeur, tout en respectant la cohérence de la formation.

## 13. Délivrance de la qualification

A l'issue de la formation, le DTO ou l'ATO délivre une attestation qui indique que le candidat a suivi de manière complète et satisfaisante la formation théorique et pratique définie au FCL.800.

La qualification additionnelle correspondante est apposée sur la licence du pilote, par un service des licences de la Direction Générale de l'Aviation Civile sur présentation de cette attestation. Le pilote a six mois à partir de la date de délivrance de l'attestation pour faire apposer la qualification sur sa licence. Cependant, il ne peut exercer les privilèges que si la qualification est apposée sur la licence.



Page 10/11



NOM de l'ATO / DTO
N° agrément DGAC
Adresse
Rue
CP
Tél
Mail



# ATTESTATION DE FORMATION FCL 800

| Je, soussigné(e),,                                                              |
|---------------------------------------------------------------------------------|
| Responsable pédagogique de l'aéroclub ATO/DTO*                                  |
| atteste que Mr/Mme,                                                             |
| Titulaire de la licence n°                                                      |
| A suivi de manière complète et satisfaisante le cours de formation en vue de la |
| délivrance de la qualification additionnelle voltige prévue au FCL.800.         |
| Fait à, le, le                                                                  |
|                                                                                 |

© Commission Formation – FFA
Programme de Formation Pratique QA Voltige Ed1 Janvier 2018

Page 11/11

<sup>\*</sup> Rayer la mention inutile et faire figurer le n° d'ATO/DTO de l'aéroclub.

# UAL RT Acousta

# III - Manuel des Formations

# C. A.B.L.

## Autorisation de base LAPL

solo sans la supervision d'un instructeur dans un rayon de 25 Nm autour de l'aérodrome de départ en espace aérien français.

L'autorisation sera délivrée par le HT et pourra être retirée à tout moment aux élèves :

titulaires du BIA et ayant reçu une formation théorique complémentaire, titulaires du LAPL ou PPL théorique,

ayant validé tous les items de la section maniabilité, les procédures d'urgence et les compétences non techniques et ayant effectué un vol de reconnaissance sur les terrains de LFQT ET LFQQ

après avoir effectué un vol de contrôle avec un instructeur ayant effectué moins de 25% de leur formation et désigné par le HT.

Les autorisations additionnelles : types d'avion différents, terrain extérieur, emport de passagers donneront lieu à un vol de contrôle dans les mêmes conditions que la délivrance initiale.

L'autorisation d'emport de passager sera limitée à 1 passager après un minium de 10h de vol en tant que PIC .et avoir subi une formation complémentaire.

# Programme du vol de contrôle

initial et de délivrance des autorisations additionnelles. Pour valider le test, aucun ITEM ne doit être insuffisant.

| Mise en oeuvre                                        | S | ı |
|-------------------------------------------------------|---|---|
| Documents personnels                                  |   |   |
| Document de bord                                      |   |   |
| Connaissances du manuel de vol                        |   |   |
| Connaissances des procédures d'urgences               |   |   |
| Performances, masse et centrage, devis carburant      |   |   |
| Briefing météo adapté au vol projeté                  |   |   |
| Connaissances de l'aérodrome, balisages, manche à air |   |   |



| Visite prévol                                                                                                                      |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Démarrage moteur : procédure normale et dysfonctionnements                                                                         |  |
| Roulage                                                                                                                            |  |
| Actions vitales avant décollage                                                                                                    |  |
| Décollage normal / décollage court / décollage type terrain mou / vent de travers                                                  |  |
| Montée normale / pente MAX / VZ MAX                                                                                                |  |
| Panne moteur simulée en montée initiale                                                                                            |  |
| Maniabilité                                                                                                                        |  |
| Virages en montée                                                                                                                  |  |
| Mise en palier - Vérifications croisière                                                                                           |  |
| Virages 30 ° 45° >45° d'inclinaison                                                                                                |  |
| Vol lent                                                                                                                           |  |
| Approche du décrochage                                                                                                             |  |
| Décrochages lisse et avec volets                                                                                                   |  |
| Accélération à la VNO                                                                                                              |  |
| Panne moteur simulée                                                                                                               |  |
| IVV                                                                                                                                |  |
| Urgence simulée                                                                                                                    |  |
| Procédure d'approche et d'atterrissage                                                                                             |  |
| Orientation et retour vers l'aérodrome                                                                                             |  |
| Procédure d'arrivée et d'intégration sur aérodrome en fonction des autres activités : largage parachutistes, voltige, vol a voile, |  |
| Atterrissage normal                                                                                                                |  |
| Atterrissage court ,/ vent de travers / volets 0                                                                                   |  |
| Touch and go                                                                                                                       |  |
| Remise de gez                                                                                                                      |  |
| Circuit d'aérodrome et circuit adapté                                                                                              |  |
| Bilan des compétences                                                                                                              |  |
| Pilotage                                                                                                                           |  |
|                                                                                                                                    |  |



| Trajectoire                                         |  |
|-----------------------------------------------------|--|
| Procédures                                          |  |
| Connaissances                                       |  |
| Communication                                       |  |
| Conscience de la situation                          |  |
| Prise de décision                                   |  |
| Affirmation de soi et gestion des ressources        |  |
| Autorisations additionnelle                         |  |
| Prise en charge du passager                         |  |
| Navigation                                          |  |
| Utilisation basique des moyen radio NAV (Direct to) |  |
|                                                     |  |

## **GLOSSAIRE**

PILOTAGE

Piloter et contrôler les paramètres primaires de l'avion (cap, vitesse, altitude, vario) en utilisant des pré-affichages.

TRAJECTOIRE

Concevoir, matérialiser et suivre, au travers de points clés, une trajectoire.

PROCÉDURE

Appliquer l'ensemble des procédures en vigueur pour la préparation et la conduite du vol.

CONNAISSANCES

Ensemble de savoirs nécessaires à la réalisation du vol.

COMMUNICATION

Comprendre, et se faire comprendre des autres, sans ambiguïté.

CONSCIENCE DE LA SITUATION

Capacité d'un pilote à appliquer sa vigilance sur l'environnement interne et externe à l'avion.

PRISE DE DÉCISION

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

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.

# UAL RT Acousta

# III - Manuel des Formations

# **D.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.



# **3. DELIVRANCE DE VARIANTES**

| VARIANTES:                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| -TW -RU -VP -T -SLPC -EFIS                                                              |
| AVION UTILISÉ TYPE : IMMATRICULATION:                                                   |
| NOMBRES DE VOL D'ENTRAINEMENT: 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<br>L'UTILISATION DE LA VARIANTE |
| DATE ET SIGNATURE :                                                                     |
| APPOSER LA VARIANTE SUR LE CARNET DE VOL                                                |
| RESPONSABLE PEDAGOGIQUE                                                                 |
| NOM:                                                                                    |
| PRENOM                                                                                  |
| DATE:                                                                                   |
| SIGNATURE:                                                                              |



# **4. DIFFÉRENTES VARIANTES**

Pour toutes les variantes :

E: étude A: acquis P: perfectionnement

Edition 3.1 page 86/166



# 4.1. Variante TW: Tail Wheel; train classique

| MODULE SOL TW                                               | Е | Α | P |
|-------------------------------------------------------------|---|---|---|
| RAPPEL THÉORIQUE DU PROGRAMME DE LA LICENCE DÉTENUE         |   |   |   |
| SENSIBILISATION AU PROBLEME DE SÉCURITÉ AU SOL              |   |   |   |
| PARTICULARITÉ AU DÉCOLLAGE                                  |   |   |   |
| PARTICULARITÉ A L'ATTERRISSAGE                              |   |   |   |
| 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 | Р |
| VÉRIFICATIONS AVANT VOL                                     |   |   |   |
| MISE EN ROUTE                                               |   |   |   |
| ROULAGE                                                     |   |   |   |
| VERIFICATIONS AVANT DÉCOLLAGE                               |   |   |   |
| DECOLLAGE                                                   |   |   |   |
| ATERRISSAGE                                                 |   |   |   |
| TOUCHÉ                                                      |   |   |   |
| RETOUR AU PARKING                                           |   |   |   |
| MODULE VOL PROCEDURE D'URGENCE TW                           | Е | Α | Р |
| PANNE APRES DECOLLAGE                                       |   |   |   |
| PANNE EN CAMPAGNE                                           |   |   |   |
| COMPÉTENCES NON TECHNIQUES TW                               | E | A | Р |
| 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                          |   |   |   |



# 4.2.RU: Retractable Undercarriage; Train rentrant

| MODULE SOL RU                                       | E | A | Р |
|-----------------------------------------------------|---|---|---|
| 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                                             |   |   |   |
| VERSIFICATIONS 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 | Р |
| SIMULATION DES PROCEDURES URGENCES                  |   |   |   |
| SIMULATION DE SORTIE DE SECOURS DU TRAIN            |   |   |   |
| APPROCHE MOTEUR REDUIT SUR AERODROME                |   |   |   |
| PANNE APRES DECOLLAGE                               |   |   |   |
| PANNE EN CAMPAGNE                                   |   |   |   |



| COMPÉTENCES NON TECHNIQUES RU            | E | A | Р |
|------------------------------------------|---|---|---|
| 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       |   |   |   |



# 4.3.VP: Variable Pitch; Hélice à calage variable

| MODULE SOL VP                                       | E | A | Р |
|-----------------------------------------------------|---|---|---|
| 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 | Р |
|-----------------------------------------------------|---|---|---|
| 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 | Р |
| SIMULATION DES PROCEDURES URGENCES                  |   |   |   |
| PANNE APRES DECOLLAGE                               |   |   |   |
| PANNE EN CAMPAGNE                                   |   |   |   |



| COMPÉTENCES NON TECHNIQUES VP            | E | A | Р |
|------------------------------------------|---|---|---|
| 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       |   |   |   |



# 4.4.T: Moteur Turbo-compressé / Suralimenté

| MODULE SOL T                                        | E | A | Р |
|-----------------------------------------------------|---|---|---|
| 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                                | Е | A | P |
| SIMULATION DES PROCEDURES URGENCES                  |   |   |   |
| PANNE APRES DECOLLAGE                               |   |   |   |
| PANNE EN CAMPAGNE                                   |   |   |   |



| COMPÉTENCES NON TECHNIQUES T             | E | A | Р |
|------------------------------------------|---|---|---|
| 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       |   |   |   |



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

| MODULE SOL SLPC                                     | E | A | Р |
|-----------------------------------------------------|---|---|---|
| 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                                     | Е | A | Р |
|-----------------------------------------------------|---|---|---|
| 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 MORNALES       |   |   |   |
| MODULE VOL URGENCE SLPC                             | E | A | Р |
| SIMULATION DES PROCEDURES D'URGENCES                |   |   |   |
| PANNE APRES DECOLLAGE                               |   |   |   |
| PANNE EN CAMPAGNE                                   |   |   |   |



| COMPÉTENCES NON TECHNIQUES SLPC          | E | A | Р |
|------------------------------------------|---|---|---|
| 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       |   |   |   |



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

| MODULE SOL EFIS                                     | E | A | Р |
|-----------------------------------------------------|---|---|---|
| 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 | Р |
| 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 PALIER                                      |   |   |   |
| AFFICHAGE DES DIFFERENTS PARAMETRES DE CROISIERE    |   |   |   |
| CHANGEMENT DE CONFIGURATION                         |   |   |   |
| VOL LENT AVEC ET SANS VOLETS                        |   |   |   |
| VIRAGES INCLINAISON 45°                             |   |   |   |
| VIRAGES INCLINAISON > 45°                           |   |   |   |
| DÉCROCHAGE EN LISSE                                 |   |   |   |
| APPROCHE DU DÉCROCHAGE                              |   |   |   |
| UTILISATION DU PILOTE AUTOMATIQUE                   |   |   |   |
| LIAISON ATC                                         |   |   |   |



| MODULE PROCEDURE EN ROUTE EFIS            | E | A | Р |
|-------------------------------------------|---|---|---|
| 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                      |   |   |   |
| LIAISONATC                                |   |   |   |

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

| MODULE VOL PROCÉDURE INHABITUELLES ET URGENCE EFIS | E | A | Р |
|----------------------------------------------------|---|---|---|
| DECOLLAGE INTERROMPU                               |   |   |   |
| PANNE MOTEUR SIMULÉE APRES DECOLLAGE               |   |   |   |
| ATTERRISSAGE FORCÉ SIMULÉ                          |   |   |   |
| URGENCES SIMULÉES                                  |   |   |   |
| LIAISON ATC                                        |   |   |   |



| COMPÉTENCES NON TECHNIQUES EFIS          | E | A | Р |
|------------------------------------------|---|---|---|
| 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       |   |   |   |



# E. LIVRET DE FORMATION DÉMATÉRIALISÉ

Le livret de formation PPL est utilisé pour la formation LAPL. Les Items non pertinents pour cette formation ne sont pas effectués dans le cadre de cette formation.

# Livret de Progression Dématérialisé Aerogest



Informations générales

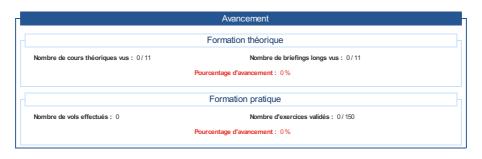
Bève: MGAVAZZI Vincent, né(e) le 07/12/1966 à HENNLETARD (62)

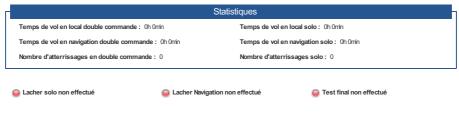
Date de démarrage de la formation: 14/05/2020

Instructeur référent: GAVAZZI Vincent Instructeur secondaire: GAVAZZI Vincent

Type de formation: FPLA Structure: Aeroclub de Lille Bondues







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

Document émis le 26/08/2020

Edition 3.1 page 99/166



 $\mbox{Aeroclub de Lille Bondues} \mbox{ Elève : GAVAZZI Vincent } \mbox{ Instructeur référent : GAVAZZI Vincent } \mbox{ } \mbo$ 

# Formation théorique

# Cours théoriques

| Nom du cours                      | Date du cours | Instructeur du cours | Instructeur signant | Date de signature | Signature de<br>l'instructeur |
|-----------------------------------|---------------|----------------------|---------------------|-------------------|-------------------------------|
| Droit Aérien                      | Non réalisé   |                      |                     |                   |                               |
| Facteurs Humain                   | Non réalisé   |                      |                     |                   |                               |
| Météorologie                      | Non réalisé   |                      |                     |                   |                               |
| Communication                     | Non réalisé   |                      |                     |                   |                               |
| Aérodynamique et Mécanique du vol | Non réalisé   |                      |                     |                   |                               |
| Procédures Opérationnelles        | Non réalisé   |                      |                     |                   |                               |
| Masse et Centrage                 | Non réalisé   |                      |                     |                   |                               |
| Performances                      | Non réalisé   |                      |                     |                   |                               |
| Préparation des vols              | Non réalisé   |                      |                     |                   |                               |
| Connaissances Avion               | Non réalisé   |                      |                     |                   |                               |
| Navigation                        | Non réalisé   |                      |                     |                   |                               |

## **Briefings longs**

Phase : Maniabilité

| Nom                                                              | Date        | Durée | Instructeur<br>réalisant  | Instructeur<br>signant | Date de<br>signature | Commentaire | Signature de<br>l'instructeur |
|------------------------------------------------------------------|-------------|-------|---------------------------|------------------------|----------------------|-------------|-------------------------------|
| Mise en o <mark>euvre de</mark><br>l'avi <mark>on</mark>         | Non réalisé | Б     | $\mathbf{R} / \mathbf{I}$ | Λ-                     |                      |             |                               |
| Connaissance du manuel de vol                                    | Non réalisé |       |                           |                        |                      |             |                               |
| performance et<br>préparation du vol                             | Non réalisé |       |                           |                        |                      |             |                               |
| Utilisation du<br>réchauffage<br>carburateur et de la<br>nixture | Non réalisé |       |                           |                        |                      |             |                               |
| 5 points de sécurité<br>DR4OO                                    | Non réalisé |       |                           |                        |                      |             |                               |
| Procédures<br>d'urgence                                          | Non réalisé |       |                           |                        |                      |             |                               |

Phase: Navigation

Livret de Progression Dématérialisé Aerogest

Document émis le 26/08/2020 11:35:32

Page 2 sur 10



 $\mbox{Aeroclub de Lille Bondues} \qquad \qquad \mbox{Eève : GAVAZZI Vincent} \qquad \qquad \mbox{Instructeur r\'e\'ierent : GAVAZZI Vincent}$ 

| Nom                                 | Date        | Durée | Instructeur<br>réalisant | Instructeur<br>signant | Date de<br>signature | Commentaire | Signature de<br>l'instructeur |
|-------------------------------------|-------------|-------|--------------------------|------------------------|----------------------|-------------|-------------------------------|
| Préparation<br>navigation           | Non réalisé |       |                          |                        |                      |             |                               |
| Utilisation des<br>moyens radio nav | Non réalisé |       |                          |                        |                      |             |                               |
| Analyse des<br>documents météo      | Non réalisé |       |                          |                        |                      |             |                               |
| Analyse des<br>NOTAM                | Non réalisé |       |                          |                        |                      |             |                               |
| Gestion carburant                   | Non réalisé |       |                          |                        |                      |             |                               |



Livret de Progression Dématérialisé Aerogest

Document émis le 26/08/2020 11:35:32

Page 3 sur 10



Aeroclub de Lille Bondues Eève : GAVAZZI Vincent Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

# Formation pratique

Phase : Maniabilité

| Nom de l'exercice                                                                                                                                            | Vus E          | Vus A       | Vus P       | Nombre total<br>de vus | Situatio                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|-------------|------------------------|------------------------------------------------|
| Compéten                                                                                                                                                     | ice : Pilotage |             |             |                        |                                                |
| Sujet : Pilotage                                                                                                                                             |                |             |             |                        |                                                |
| Mise en œuvre avion                                                                                                                                          | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| Roulage                                                                                                                                                      | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| 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                                         |
| Montée normale                                                                                                                                               | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| Montée perfos max                                                                                                                                            | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| Virages en montée                                                                                                                                            | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| 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 en descente                                                                                                                                           | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| Changement config                                                                                                                                            | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| Virage vitesse constante                                                                                                                                     | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| Vollent                                                                                                                                                      | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| Changement config sur plan air constant 5%                                                                                                                   | 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 terrain court et meuble                                                                                                                            | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Décollage vent traversier                                                                                                                                    | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Sujet : Approche finale                                                                                                                                      |                |             |             |                        |                                                |
| Interception et suivi de plan                                                                                                                                | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Interception et suivi d'axe                                                                                                                                  | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Sujet : Tour de piste                                                                                                                                        |                |             |             |                        | 1401111                                        |
| Rectangulaire                                                                                                                                                | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| Adapté (y compris antibruit)                                                                                                                                 | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Basse hauteur                                                                                                                                                | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| Sujet : Remise de gaz                                                                                                                                        | U              | U           | U           | U                      | NOTIV                                          |
|                                                                                                                                                              | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| Configuration atterrissage Suite à un atterrissage manqué                                                                                                    | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
|                                                                                                                                                              | - U            | U           | U           | U                      | NOTIV                                          |
| Sujet : Atterrissage Atterrissage Normal                                                                                                                     | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| Touché                                                                                                                                                       | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
|                                                                                                                                                              | 0              |             | 0           | 0                      |                                                |
| Atterro terrain court / meuble                                                                                                                               |                | 0           |             |                        | Non vi                                         |
| Vent traversier                                                                                                                                              | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Touché piste en dur                                                                                                                                          | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Volets 0°                                                                                                                                                    | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Volets approche                                                                                                                                              | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Sujet : Position inusuelle                                                                                                                                   |                |             |             |                        |                                                |
| Virage grande inclinaison                                                                                                                                    | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Virage engagé                                                                                                                                                | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Décrochages moteur réduit                                                                                                                                    | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| 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                                         |
| Sujet : Gestion du vol                                                                                                                                       |                |             |             |                        |                                                |
| Briefings                                                                                                                                                    | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Check-list                                                                                                                                                   | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Partager projet d'action                                                                                                                                     | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Départ en secteur                                                                                                                                            | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Depart en secteur                                                                                                                                            | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vi                                         |
| Orientation vol local                                                                                                                                        |                |             | 0           | 0                      | Non vi                                         |
|                                                                                                                                                              | 0              | 0           | U           |                        |                                                |
| Orientation vol local                                                                                                                                        |                |             |             | 0                      | Non vi                                         |
| Orientation vol local<br>Gestion du carburant local<br>Communication LFQO                                                                                    | 0              | 0           | 0           | 0                      |                                                |
| Orientation vol local<br>Gestion du carburant local<br>Communication LFQO<br>Retour secteur                                                                  |                |             |             | 0                      |                                                |
| Orientation vol local<br>Gestion du carburant local<br>Communication LFQO<br>Retour secteur<br>Sujet : Traitement de panne                                   | 0              | 0           | 0           | 0                      | Non vu                                         |
| Orientation vol local Gestion du carburant local Communication LFQO Retour secteur Sujet : Traitement de panne Panne moteur après décollage                  | 0 0            | 0 0         | 0 0         | 0                      | Non vo                                         |
| Orientation vol local Gestion du carburant local Communication LFQO Retour secteur Sujet : Traitement de panne Panne moteur après décollage Panne anémomètre | 0 0 0          | 0<br>0<br>0 | 0<br>0<br>0 | 0 0                    | Non vi<br>Non vi<br>Non vi                     |
| Orientation vol local Gestion du carburant local Communication LFQO Retour secteur Sujet : Traitement de panne Panne moteur après décollage                  | 0 0            | 0 0         | 0 0         | 0                      | Non vu<br>Non vu<br>Non vu<br>Non vu<br>Non vu |



Aeroclub de Lille Bondues Elève : GAVAZZI Vincent Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

| Nom de l'exercice                                          | Vus E            | Vus A | Vus P | Nombre total<br>de vus | Situation |
|------------------------------------------------------------|------------------|-------|-------|------------------------|-----------|
| procédure d'urgence DR 400 135 CDI                         | 0                | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| procédure d'urgence DR 400 120                             | 0                | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Compétence : Tr                                            | ajectoire        |       |       |                        |           |
| 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    |
| Compétence : Compétence                                    | s non techniques | 2     |       |                        |           |
| Sujet : Affirmation de soi et gestion des ressources local |                  |       |       |                        |           |
| Affirmation de soi                                         |                  | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |



Livret de Progression Dématérialisé Aerogest

Document émis le 26/08/2020 11:35:32

Page 5 sur 10



 $Aeroclub \ de \ Lille \ Bondues \\ Eève : GAVAZZI \ Vincent \\ Instructeur \ r\'eférent : GAVAZZI \ Vincent \\$ 

Phase: Navigation





Aeroclub de Lille Bondues Elève : GAVAZZI Vincent Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

| Nom de l'exercice                                          | Vus E                | Vus A | Vus P | Nombre total<br>de vus | Situati |
|------------------------------------------------------------|----------------------|-------|-------|------------------------|---------|
| Compétence : Compét                                        | ences non techniques |       |       | uc vus                 |         |
| Sujet : Conscience de la situation                         |                      |       |       |                        |         |
| Infrastructure et équipement                               | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Envrionnement : trafic                                     | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Environnement : MTO                                        | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Espaces aériens                                            | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Conscience du temps                                        | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Charge de travail Planif et orga tâches Normal             | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Charge de travail Clarifier les priorités                  | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Systèmes avions Situation normale                          | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Systèmes avions Situation anormale                         | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Baboration des options possibles                           | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Gestion stress et fatigue                                  | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Compétence                                                 | : Procedures         |       |       |                        |         |
| Sujet : Préparation du vol                                 |                      |       |       | •                      |         |
| Documents<br>Météo                                         | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Carburant                                                  | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non Non |
| Route et niveau de vol                                     | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Limitations - performances                                 | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| NOTAM                                                      | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Ran de vol                                                 | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Masse et centrage                                          | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Sujet : Croisière navigation                               | U                    | U     | U     | U                      | NOIT    |
| Check-lists                                                | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Utilisation log de NAV                                     | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Procédure point tournant                                   | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Application éléments réglementaires                        | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Traitement de panne                                        | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Gestion du carburant                                       | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Han de vol                                                 | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Organisation arrivée                                       | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Arrivée sur aérodrome à fort trafic                        | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Compétence                                                 |                      |       |       |                        |         |
| Sujet : Croisière navigation                               |                      |       |       |                        | _       |
| Organisation du départ                                     | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Cheminement                                                | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Estime                                                     | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Guidage radar /Gonio                                       | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| VOR matérialisation                                        | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| VOR suivi d'axe                                            | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| VOR flanquement                                            | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| GPS identification carte                                   | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| GPS direct TO                                              | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| GPS FPL                                                    | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Déroutement, contour, égarement                            | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Nav basse altitude                                         | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| niveaux de vol                                             | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Arrivée AD non contrôlé                                    | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Arrivée AD contrôlé                                        | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Compétence : C                                             | Communication        |       |       |                        |         |
| Sujet : Croisière navigation                               |                      |       |       |                        |         |
| Communication ATC                                          | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Compétence : Compéte                                       | nces non techniques  | 2     |       |                        |         |
| Sujet : Affirmation de soi et gestion des ressources nav   |                      |       |       |                        |         |
| Affirmation de soi                                         | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| Compéte                                                    | nce : VSV            |       |       |                        |         |
| Sujet : VSV                                                |                      |       |       |                        |         |
| VSV Montée normale et virages                              | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| VSV Palier (croisière, attente, approche)                  | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| VSV Virage (Puissance, Vi constante)                       | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| VSV Approche du décrochage (PPL only)                      | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| VSV Vol lent                                               | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| VSV Descente (Vi Vz constantes, Virages)                   | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| VSV Changement de config sur plan air constant             | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| VCV Cortic polyco (DDI poly)                               | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |
| VSV Sortie cabrée (PPL only)                               |                      |       |       |                        |         |
| VSV Sortie cabree (PPL only)  VSV Virage engagé (PPL only) | 0                    | 0     | 0     | 0                      | Non     |



Aeroclub de Lille Bondues Elève : GAVAZZI Vincent Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

# Phase: Test PPL

| Nom de l'exercice                                   | Vus E | Vus A | Vus P | Nombre total<br>de vus | Situation |
|-----------------------------------------------------|-------|-------|-------|------------------------|-----------|
| Compétence : Test F                                 | PL    |       |       |                        |           |
| Sujet : Test PPL                                    |       |       |       |                        |           |
| Documents de vol et briefing météo                  | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Calcul masse et centrage ;performance               | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| démarrage moteur/procédure après mise en route      | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Roulage /procédure après décollage                  | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Décollage                                           | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Décollage interrompu                                | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Procédure départ de l'aérodrome                     | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| respect des instructions ATC                        | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Changement de vitesse en vol rectiligne             | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Montée perfos max /virage/mise palier               | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| mise en palier                                      | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Virage à inclinaison moyenne                        | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| virage serre inclinaison 45°/virage engagé          | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Vol lent avec et sans volets                        | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Décrochage lisse sortie avec utilisation du moteur  | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Approche décro virage 20° descente config approche  | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Approche du décrochage en config atterrissage       | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Descente avec et sans moteur                        | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Virage serré en vol plané                           | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| journal de navigation, estime, usage de la carte    | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Tenue de l'altitude ,du caps, de la vitesse         | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Orientation calcul, estimés, tenue du log           | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Déroutement planification, mise en œuvre            | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Utilisation des moyens radio NAV                    | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| VSV                                                 | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Gestion du vol vérification des système ,carburant, | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| procédure d'arrivée sur un aérodrome                | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| atterrissage de précision / vent de travers         | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Atterrissage volets 0                               | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Touché                                              | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Remise de gaz                                       | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Panne moteur après décollage                        | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| MV                                                  | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Panne en campagne                                   | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Urgence simulé                                      | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| liaison ATC urgences                                | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |



Aeroclub de Lille Bondues

Elève : GAVAZZI Vincent

Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

Détail des leçons en vol

Livret de Progression Dématérialisé Aerogest

Document émis le 26/08/2020 11:35:32

Page 9 sur 10



Aeroclub de Lille Bondues

Elève : GAVAZZI Vincent

Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

# Ce document a été généré par l'outil Aerogest-Formation



Pour plus d'informations, connectez-vous sur www.aerogest.fr



 $Aeroclub \ de \ Lille \ Bondues \\ Elève : MARIEN \ Thomas \\ Instructeur \ référent : GAVAZZI \ Vincent \\$ 

### Phase: Perfectionnement

| Nom de l'exercice                                   | Vus E         | Vus A | Vus P | Nombre total<br>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                                      | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Sujet : Communication                               |               |       |       |                        |           |
| respect des instructions ATC                        | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| liaison ATC                                         | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Sujet : Procédure normale                           |               |       |       |                        |           |
| démarrage moteur/procédure après mise en route      | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Roulage /procédure après décollage                  | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Procédure départ de l'aérodrome                     | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| journal de navigation, estime, usage de la carte    | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Sujet : Croisière navigation                        |               |       |       |                        |           |
| Orientation calcul, estimés, tenue du log           | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Déroutement planification, mise en oeuvre           | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Utilisation des moyens radio NAV                    | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Gestion du vol vérification des système ,carburant, | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Compétence                                          |               | · ·   | 0     | 0                      | NOTIVU    |
| Sujet : Traitement de panne                         | e . Filotage  |       |       |                        |           |
| <u> </u>                                            | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Panne moteur après décollage                        |               |       |       |                        |           |
| Panne en campagne                                   | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Sujet : Croisière                                   |               |       |       |                        |           |
| Changement de vitesse en vol rectiligne             | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Montée perfos max /virage/mise palier               | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Virage à inclinaison moyenne                        | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| virage serre inclinaison 45°/virage engagé          | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Vol lent avec et sans volets                        | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Décrochage lisse sortie avec utilisation du moteur  | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Approche décro virage 20° descente config approche  | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Approche du décrochage en config atterrissage       | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Sujet : Descente                                    |               |       |       |                        |           |
| Descente avec et sans moteur                        | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Virage serré en vol plané                           | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| mise en palier                                      | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Sujet : Décollage                                   |               |       |       |                        |           |
| Décollage                                           | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Décollage interrompu                                | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Sujet : Atterrissage                                |               |       |       |                        |           |
| atterrissage de précision / vent de travers         | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Atterrissage volets 0                               | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Touché                                              | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Remise de gaz                                       | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
|                                                     |               | U     | U     | 0                      | NOTIVU    |
| Sujet : VSV                                         |               |       | •     |                        |           |
| VSV Approche du décrochage (PPL only)               | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| VSV Sortie cabrée                                   | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| VSV Virage engagé                                   | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Sujet : Croisière navigation                        |               |       |       |                        |           |
| Tenue de l'altitude ,du caps, de la vitesse         | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| VSV                                                 | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| MV                                                  | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| Compétence                                          | : Trajectoire |       |       |                        |           |
| Sujet : Approche                                    |               |       |       |                        |           |
| procédure d'arrivée sur un aérodrome                | 0             | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |

Livret de Progression Dématérialisé Aerogest

Document émis le 24/02/2017 11:50:45

Page 7 sur 9



 $\mbox{Aeroclub de Lille Bondues} \mbox{ Elève : GAVAZZI Vincent } \mbox{ Instructeur référent : GAVAZZI Vincent } \mbox{ } \mbo$ 

### Formation pratique

Phase: Vol de nuit

| Nom de l'exercice                                                                                           | Vus E        | Vus A      | Vus P | Nombre total<br>de vus | Situation        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------------|-------|------------------------|------------------|
| Compétence : MODULE                                                                                         | SOL          |            |       |                        |                  |
| Sujet : MODULESOL                                                                                           |              |            |       |                        |                  |
| CONVAISSANCE DU MANUEL DE VOL                                                                               | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| PERFORMANCES ET PREPARATION DU VOL                                                                          | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| PROCEDURES D'URGENCE                                                                                        | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| ABERRATION VISUELLE: FAUX HORIZON - ILLUSION AUTOCINÉTIQUE - MY OPIE NOCTURNE -<br>TROU NOIR - EBLOUSSEMENT | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| DÉSORIENTATION SPATIALE                                                                                     | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| EFFET DE LA FATIGUE                                                                                         | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| GESTION DU CARBURANT ET DES RÉSERVOIRS                                                                      | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| UTILISATION DU GPS GNS/GTN                                                                                  | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| Z SÉCU/ PRISE DE DÉCISION EN CAS DE MÉTÉO DÉFAVORABLE                                                       | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| MINÉRAIRE EN VER DE NUIT                                                                                    | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| DÉPOT DE PLAN VOL                                                                                           | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| ANALYSE DOSSIER MÉTÉO                                                                                       | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| ANALYSE DES NOTAM                                                                                           | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| Compétence : MODULEVO                                                                                       | L MANIA      |            |       |                        |                  |
| Sujet: MODULEVOL MANIA                                                                                      | 0            | 0          | 0     | 0                      | Name             |
| VERIFICATION AVANT DEVARRAGE                                                                                | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| DEWARRAGE MOTEUR NORWAL - DÉFAILLANCES RÉGLAGE ECLAIRAGE DE BORD/EBLOUSSEMENT                               | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu<br>Non vu |
| ROULAGE                                                                                                     | 0            | 0          | 0     | 0                      |                  |
| ECLAIRAGE PARKING ET TAXIWAY                                                                                | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu<br>Non vu |
| APPRÉCIATION DE LA VITESSE ET DES DISTANCES                                                                 | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| VERFICATION INSTRUMENTALE DE LA TRAJECTORE                                                                  | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| PROCÉDURE DE RETOUR AÉRODROME                                                                               | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| IDENTIFICATION ECLAIRAGE DE L'AÉRODROVE (PISTE, AIDE ATTERRISSAGE)                                          | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| ADAPTATION AU VOL DE NUT                                                                                    | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| ORIENTATION LOCALE                                                                                          | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| RÉFÉRENCE VISUELLE EN PHASE DE DECOLLAGE                                                                    | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| UTILISATION DES INSTRUMENTS EN MONTÉE ET VIRAGE INTTAL                                                      | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| TOUR DE PISTE ET REPERAGE                                                                                   | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| ASPECT VARIABLE DE L'EOLAIRAGE DE PISTE                                                                     | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| INTERCEPTION DU PLAN D'APPROCHE                                                                             | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| VERICATION DU PLAN DE DESCENTE EN BASE ET FINALE À L'AIDE DES INSTRUMENTS                                   | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| ARRONDI ET TOUCHER DES ROUES                                                                                | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| APPROCHE INTERROMPUE                                                                                        | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| DECOLLAGE ATTERRISSAGE VENT DE TRAVERS                                                                      | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| LIAISONATC                                                                                                  | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| Compétence : MODULE PROCE                                                                                   | URE EN ROUTE |            |       |                        |                  |
| Sujet : MODULE PROCEDURE EN ROUTE                                                                           |              |            |       |                        | NI-              |
| NAVIGATION À L'ESTIME - LECTURE DE CARTE                                                                    | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| MAINTIEN DE L'ALTITUDE, DU CAP                                                                              | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| ORIENTATION - PLANIFICATION  GESTION DU VOL SYSTEME DE L'AVION (GNS/GNT, EGT, PA)                           | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| GESTION DU CARBURANT ET DES RÉSERVORS                                                                       | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu<br>Non vu |
| EFFETS DES ECLAIRAGES DU POSTE DE PILOTAGE                                                                  | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| EFFETS DELA LUNE SUR LA VISIBILITÉ                                                                          | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| MAINTIEN DES MINIMUNS DE SECURITÉ                                                                           | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| DEROUTEVENT                                                                                                 | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| SUVI DU PLAN DE VOL                                                                                         | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| LIAISONATC                                                                                                  | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| Compétence : MODULE VOL PROCÉDURES IN                                                                       | HABITUELLES  | ET URGENCE |       |                        |                  |
| Sujet: MODULE VOL PROCÉDURES INHABITUELLES ET URGENCE                                                       |              |            |       |                        |                  |
| PANNERADIO                                                                                                  | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| PANNE D'ÉCLAIRAGE CABINE                                                                                    | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| PANNE ELECTRIQUE TOTALE                                                                                     | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| VIRAGE GRANDE INCLINAISON                                                                                   | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| VIRAGEBNGAGÉ                                                                                                | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| SORTIE DE PIQUÉ - SORTIE DE PIQUÉ                                                                           | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| APPROCHE DU DÉCROCHAGE                                                                                      | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| ARRONDI ET TOUCHER DES ROUES SANS PHARES                                                                    | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| URGENOES SIMULÉES                                                                                           | 0            | 0          | 0     | 0                      | Non vu           |
| Compétence : COMPÉTENCES NO                                                                                 | IN TECHNIQUE | 5          |       |                        |                  |



 $A e roclub \ de \ Lille \ Bondues \\ Elève: GAVAZZI \ Vincent \\ Instructeur \ référent: GAVAZZI \ Vincent \\$ 

| Nom de l'exercice                           | Vus E | Vus A | Vus P | Nombre total<br>de vus | Situation |
|---------------------------------------------|-------|-------|-------|------------------------|-----------|
| Sujet : COMPÉTENCES NON TECHNIQUES          |       |       |       |                        |           |
| CONSCIENCE DE LA SITUATION NORWALE          | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| CONSCIENCE DE LA SITUATION ANORWALE         | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| ENVIRONNEMENT EXTERIBUR - METEO             | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| ANALYSE DES ÉVÈNEVENTS ET DIAGNOSTIQUE      | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| DÉCIDER ET METTRE BN OBJVRE                 | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| OHARGE DE TRAVAIL - CLARIFIER LES PRIORITES | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |
| GESTION DU STRESS ET DE LA FATIGUE          | 0     | 0     | 0     | 0                      | Non vu    |



Livret de Progression Dématérialisé Aerogest

Document émis le 31/05/2018 09:36:18

Page 4 sur 6







### 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) nº 1178/2011 de la Commission et sous réserve des conditions spécifiées cidessous, 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 AERIENNE 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 N Délégation Nord Pas de Calais Le Délégué

ZRage 1/3

L. BRETON





### 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 Part-FCL training course            | FSTD utilisé(s), incluant le code en lettr<br>Used FSTD, including lettre code |  |  |  |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| Cours de pilote d'aéronef léger LAPL(A)  LAPL(A) course           | Nil                                                                            |  |  |  |
| Cours de pilote privé PPL(A)  PPL(A) course                       | Nil                                                                            |  |  |  |
| Cours de qualification de vol de nuit (A) Night rating (A) course | 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,
- 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 O Délégation Nord Pas de Calais

Le Délégué

L. PRETON

Page 2/3

enérale

CIVILLE





5 . .

### DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE

FRENCH CIVIL AVIATION AUTHORITY

### APPROBATION DES COURS DE FORMATION CONFORMES A LA REGLEMENTATION 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 règlementation 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                                                                              |

<sup>\*</sup>cours approuvé conforme à la règlementation française national certified training course

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 Délégation Nord Pas de Calais

L. BRETON

ge 3/3

<sup>\*\*</sup>cours national, approbation non requise national course, approval not required



### Livret de Progression Dématérialisé Aerogest



### Informations générales

**Bève**: MPERLADE Jean-baptiste, né(e) le 28/04/1994 à evry (91)

Date de démarrage de la formation: 21/04/2018

 Instructeur référent : GAVAZZI Vincent
 Instructeur secondaire : GAVAZZI Vincent

 Type de formation : VOLTI
 Structure : Aeroclub de Lille Bondues



# Avancement Formation théorique Formation pratique Nombre de vols effectués: 0 Nombre d'exercices validés: 0/89 Pourcentage d'avancement: 0%

# Temps de vol en local double commande: 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

Test non effectué

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

Document émis le 30/05/2018



Aeroclub de Lille Bondues Elève : PERLADE Jean-baptiste Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

# Formation pratique

### Phase : Voltige élémentaire

| Nom de l'exercice                                                                                     | Vus E        | Vus A | Vus P | Nombre total de vus | Situation                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------|-------|---------------------|----------------------------|
| Compétence : COMPÉTENCES NO                                                                           | N TECHNIQUES |       |       |                     |                            |
| Sujet : COMPÉTENCES NON TECHNIQUES                                                                    |              |       |       |                     |                            |
| CONSCIENCE DE LA SITUATION NORWALE                                                                    | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| CONSCIENCE DE LA SITUATION ANORMALE                                                                   | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| ENVIRONNEMENT EXTERIBUR - MÉTÉO                                                                       | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| ANALYSE DES ÉVÈNEMENTS ET DIAGNOSTIQUE                                                                | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| DÉOIDER ET METTRE BN OBUVRE                                                                           | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| CHARGE DE TRAVAIL - CLARIFIER LES PRIORITÉS                                                           | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| GESTION DU STRESS ET DE LA FATIGUE                                                                    | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| Compétence : MODULE                                                                                   | SOL          |       |       |                     |                            |
| Sujet: MODULESOL                                                                                      |              |       |       |                     |                            |
| RÉGLEVENTATION RELATIVE À LA PRATIQUE DE LA VOLTIGE - NUSANCES SONORES                                | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| PRINCIPE D'AÉRODYNAMQUE, VOL LENT, DÉCROCHAGES, VRILLES, VRILLES PLATES, VRILLES                      | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| IN/FSES                                                                                               |              |       |       |                     |                            |
| PRINCIPE DE RESISTANCE STRUCTURALE - LIMITATIONS CELLULE MOTEUR                                       | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| CONNAISSANCE DU MANUEL DE VOL - LIMTATIONS CELLULE - LIMTATIONS MOTEUR LIMTATIONS DE VITESSE, VNE, VA | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| FACTEUR DE CHARGE SYMÉTRIQUE, ASYMÉTRIQUE                                                             | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| EFFETS PHYSIOLOGIQUES DÛS AUX ACOÉLÉRATIONS, POSITIVES ET NÉGATIVES, VOILE GRIS-                      |              |       |       |                     |                            |
| VOILENOIR                                                                                             | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| PARAMETRES D'ENTRÉE DES FIGURES DE VOLTIGE                                                            | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| SYSTEMES DE PLANIFICATION ET D'ORDONNANCEMENT DES MANOEUVRES, TONNEAUX-                               | 0            | 0     | 0     | 0                   |                            |
| BOUCLES                                                                                               | U            | U     | U     | U                   | Non vu                     |
| MANOEUVRES COMBINÉES, GESTION DE LA VITESSE ET DU FACTEUR DE CHARGE                                   | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| RÉCUPÉRATION DES ATTITUDES INUSUELLES                                                                 | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| ENTRÉE ET RÉCUPÉRATION DES VRILLES ENTRETENUES, PLATES, ACCELÉRÉES ET INVERSÉES                       | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| DÉSORIENTATION SPATIALE                                                                               | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| MAL DEL'AIR                                                                                           | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| PERFORMANCE ET PREPARATION DU VOL                                                                     | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| PROCEDURES D'URGENCE                                                                                  | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| UTILISATION DU PARACHUTE                                                                              | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| EVACUATION DE L'AVION                                                                                 | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| GESTION DU CARBURANT ET DES RÉSERVOIRS                                                                | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| ANALYSE DOSSIER MÉTÉO                                                                                 | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| ANALYSE DES NOTAM                                                                                     | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| Compétence : MODULE VOL                                                                               | - MANIA      |       |       |                     |                            |
| Sujet: MODULEVOL - MANA                                                                               |              |       |       |                     |                            |
| VERIFICATION AVANT DEVARRAGE                                                                          | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| DEWARRAGE MOTEUR NORMAL - DÉFAILLANCES                                                                | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| ROULAGE                                                                                               | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| VERIFICATION AVANT DEPART                                                                             | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| PROCÉDURE DE DECOLLAGE NORWAL                                                                         | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| PROCÉDURE DE DECOLLAGE VENT DE TRAVERS                                                                | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| MONTÉE PENTE MAX                                                                                      | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| MONTÉE V.Z. MAX                                                                                       | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| MONTÉENORWALE                                                                                         | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| MSE EN PALIER                                                                                         | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| AFFICHAGE DES DIFFERENTS PARAMETRES DE CROISIERE                                                      | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| VOL LENT                                                                                              | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| VIRAGES - INCLINAISON                                                                                 | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| GLISSADES                                                                                             | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| RÉCUPÉRATION DU VIRAGE ENGAGÉ                                                                         | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| RÉCUPÉRATION DES ATTITUDES INUSUELLES                                                                 | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| DÉCROCHAGES                                                                                           | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| VRILLES ECOLE ET RECUPERATION                                                                         | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| PROCEDURE D'ARRIVÉE SUR AÉRODROME                                                                     | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| APPROCHE                                                                                              | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| ATTERRISSAGENORIVAL                                                                                   | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
|                                                                                                       | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
|                                                                                                       |              | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| ATTERRISSAGE VENT DE TRAVERS  ATTERPRISSAGE DISTE BUDI D                                              |              |       | U     | U                   |                            |
| ATTERRISSAGE PISTE EN DUR                                                                             | 0            |       | ^     | ^                   | Nharan                     |
| ATTERRISSAGE PISTE EN DUR<br>AFFROCHEVOL MOTEUR REDUIT                                                | 0            | 0     | 0     | 0                   | Non vu                     |
| ATTERRISSAGE PISTE EN DUR                                                                             |              |       | 0 0   | 0 0                 | Non vu<br>Non vu<br>Non vu |

Livret de Progression Dématérialisé Aerogest Document émis le 30/05/2018 10:12:10 Page 3 sur 6



Aeroclub de Lille Bondues Elève : PERLADE Jean-baptiste Instructeur référent : GA VAZZI Vincent

| Nom de l'exercice                                       | Vus E           | Vus A    | Vus P | Nombre total<br>de vus | Situation |
|---------------------------------------------------------|-----------------|----------|-------|------------------------|-----------|
| Sujet: MODULE VOL - PROCÉDURES INHABITUELLES ET URGENCE |                 |          |       |                        |           |
| DECOLLAGE INTERROMPU                                    | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| PANNE MOTEUR SIMULÉE APRES DECOLLAGE                    | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| ATTERRISSAGE FORCÉ SIMULÉ                               | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| INTERRUPTION DE FIGURE                                  | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| REDEVARRAGE DU MOTEUR EN VOL                            | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| URGENCES SIMULÉES                                       | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| LIAISONATC                                              | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| Compétence : MODULE VOL                                 | TIGE ÉLÉMENTAIR | <b>.</b> |       |                        |           |
| Sujet : MODULE VOLTIGE ÉLÉMENTAIRE                      |                 |          |       |                        |           |
| CHANDELLE                                               | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| HUIT PARESSEUX                                          | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| MISE DOS - SORTIE DOS                                   | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| MISE DOS PAR DEMIE BOUCLE                               | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| DECROCHAGE DOS                                          | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| TONNEAUX                                                | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| TONNEAUX LENT                                           | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| TONNEAUX À FACETTES                                     | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| TONNEAUX SOUS 45°                                       | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| BOUCLE                                                  | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| REWERSEMENT                                             | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| RENVERSEMENT 45°                                        | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| RETOURNEVENT SOUS 45°                                   | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| RETABLISEMENT TOMBÉ                                     | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| RETABLISEVENT NORWAL                                    | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| RETABLISSEMENT NORWAL SUVI D'UN TONNEAU                 | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| VIRAGES DOS                                             | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| TBVAILLES                                               | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| VRILLEVOLTIGE1 TOUR                                     | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| VRILLEVOLTIGE1 TOUR 1/2                                 | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| VRLLEA PLAT                                             | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| VRILLEDOS                                               | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| TIRÉ- POUSSÉ                                            | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| TIRÉ-TIRÉ                                               | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| MAROHES                                                 | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| BOUCLETTE                                               | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| ENCHAINEVENT - PROGRAMVE                                | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| GESTION DE L'ENERGIE (VITESSE/ALTITUDE)                 | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |
| GESTION DU FACTELIR DE CHARGE                           | 0               | 0        | 0     | 0                      | Non vu    |



### O. PRÉAMBULE

La structure du manuel de gestion de la sécurité est fournie dans les réglements européens n° 1178 de la commission du 5 novembre 2011 modifié par le réglement 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



### 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



## 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/<br>majeure | rédacteur | pages amendées | description  |
|---------|------------|---------------------|-----------|----------------|--------------|
| 1       | 31/03/2017 | majeure             | V GAVAZZI | toutes         | 1ère édition |
|         |            |                     |           |                |              |
|         |            |                     |           |                |              |
|         |            |                     |           |                |              |

| édition | date | approbation par l'autorité | service | référence |
|---------|------|----------------------------|---------|-----------|
|         |      |                            |         |           |
|         |      |                            |         |           |
|         |      |                            |         |           |
|         |      |                            |         |           |



### 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



### 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

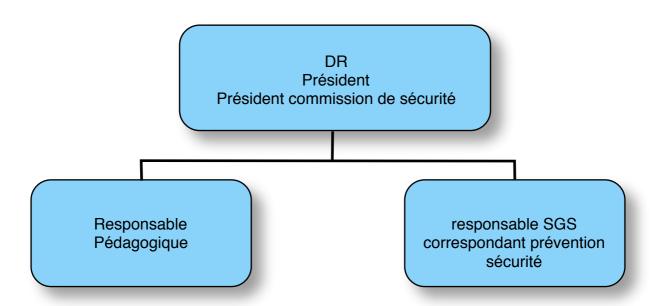
Une commission de sécurité a été créée, un article est intégré aux statuts de l'UALRT.



### 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.

Edition 3.1 15/09/2020



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 :

- Adhérant 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 privilégier 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.

Edition 3.1 page 124/166 15/09/2020



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 évènements.

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 règlementaire 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.



### 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(nouvelle 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<br>Afficher cette note sur<br>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<br>correspondant | Avant<br>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 aerogest-resa/REXFFA, soit en déposant le formulaire papier au secrétariat ou dans la boite 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

Edition 3.1 15/09/2020



### 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 émanent 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 règlementaire

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.

Edition 3.1 15/09/2020



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



### 6. RELATION AVEC L'AUTORITÉ

### 6.1. Suivi de la démarche

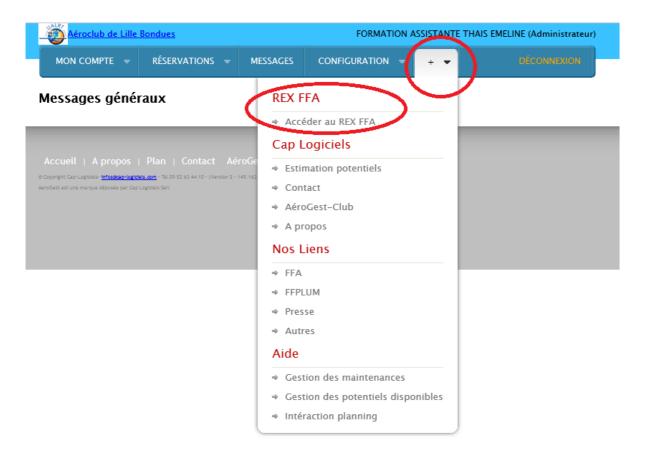
Le président veillera au bon fonctionnement et à la bonne application des manuels et s'en assurera particulièrement en amont des visites annoncées par l'Autorité. Il sera le garant des informations liées au Système de Gestion de la Sécurité communiquées à l'Autorité.

### 6.2. Visites de l'autorité

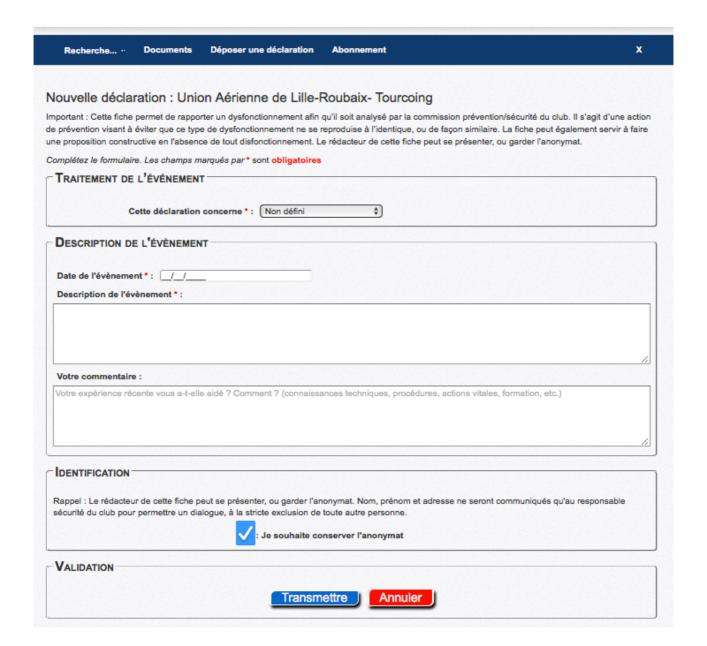
Lors d'une visite annoncée de l'Autorité, le dirigeant responsable mettra à disposition de celleci les éléments permettant de justifier de la mise en œuvre effective des actions définies dans le manuel.

### 7. ANNEXE

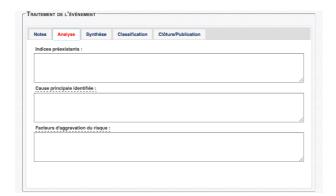
### 7.1. Déposer une déclaration via Aérogest résa :





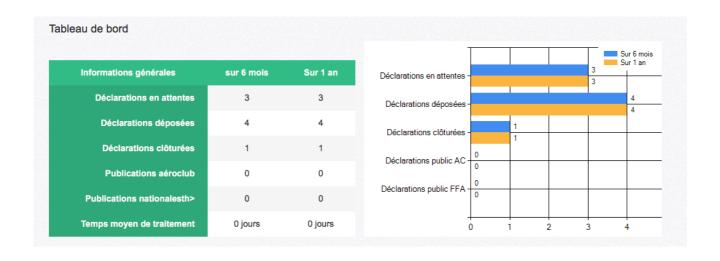






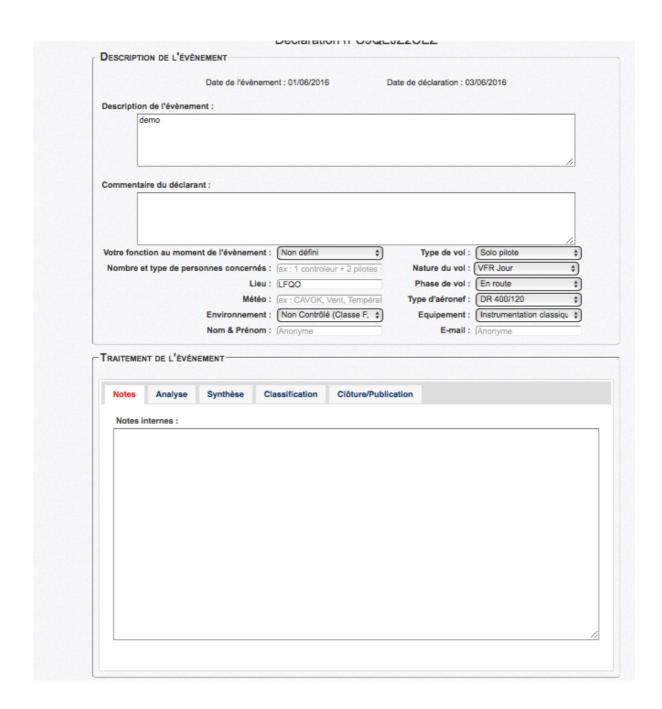


### 7.2. Traitement











### 1. FORMULAIRE D'AGRÉMENT DE L'ATO



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

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord

Délégation Nord Pas de Calais

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

Lesquin, le 26 avril 2017

Le délégué

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

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, les 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

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

L. PRETON

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

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



www.developpement-durable.go



# 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 W595003675 est à rappeler dans touta

Récépissé de Déclaration de MODIFICATION

de l'association n° W595003875

de l'association : 0595004723

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 lei 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-Marcq 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, la 06 septembre 2016

opula Préjet et par délégation, de la Réglementation

SEJiane DEL DIN

-Lot du Liade 1.1901, antide 5 - of 5.6 or 7 - Odored du 16 april 1901, satisfa 3 :
Les associations aux tenues de faire comailze, dans les trois mois, que les changements surverus dans feur administration ou leur direction, ainsi que toutes feu modifications apportées à leurs statuts.
Ces modifications et d'angements ne sont opposables aux lient qu'à peur du jour du 6s auront été actionés.
Cet du faite fault qu'altres 2 - ail :



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



# Statuts

Union Aérienne Lille-Roubaix-Tourcoing





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<sup>er</sup> 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.

Page 2 sur 6

26/06/2016

Edition 3.1 page 136/166





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 élues 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

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.

Page 3 sur 6

26/06/2016





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.

Page 4 sur 6

26/06/2016





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.

Page 5 sur 6 26/06/2016

Edition 3.1 page 139/166





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 <u>ci-dessus.</u>

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 II 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

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

Le Président, J. H. BOUGS NOORS

Page 6 sur 6

Le Secrétaire Général, C. DEMEYERE

26/06/2016

Edition 3.1 page 140/166 15/09/2020



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



# Règlement Intérieur

Union Aérienne Lille-Roubaix-Tourcoing

Edition 3.1 page 141/166





**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 Page 2 sur 8 26/06/2016

Edition 3.1 page 142/166





**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. À 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 défaillants.

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 défaillants.

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.

Page 3 sur 8 26/06/2016

Edition 3.1 page 143/166





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 délibére. 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.

Page 4 sur 8

26/06/2016

Edition 3.1 page 144/166





**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 ---

Page 5 sur 8 26/06/2016

Edition 3.1 page 145/166





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 rendezvous 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 - ENTRAINEMENT 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.

Page 6 sur 8 26/06/2016

Edition 3.1 page 146/166





**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.

Page **7** sur **8** 26/06/2016

Edition 3.1 page 147/166





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 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-Résa.

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

JH. BONGSNIBRO

Page 8 sur 8

Le secrétaire général

C. DEMEYERE

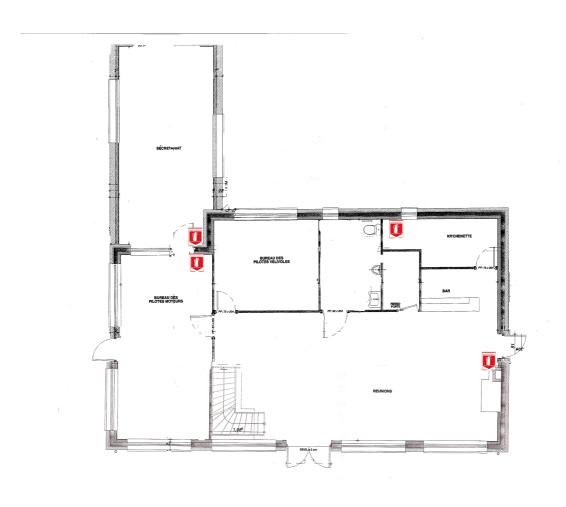
26/06/2016

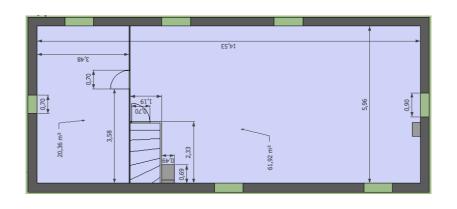
F.STOOP

Le trésorier



## 5. PLAN DES LOCAUX







### 6. ATTESTATION SUR L'HONNEUR DU PRÉSIDENT



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 AERIENNE 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 a l'autorité sera garanti.

Bondues le 31 Hours 2017

Aerodronia de Lill Marcq en Baroeu du Général de Gaulle 59910 BONDUES

Tél: 03.20.72.40.98 - Fax: 03.20.72.18.75

www.ualrt.org



### 7. ATTESTATION SUR L'HONNEUR DU TRÉSORIER





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

Aérodrome de Lille - Marcq en Baroelle

Avenue du Général de Gaulle

59910 ROMDUS Gaulle 59910 BONDUES 72 5001 66 Tél: 03.20.72.40.98 - Fax: 03.20.72.18.75

www.ualrt.org



### 8. ORGANIGRAMME ATO AVEC NOM DES RESPONSABLES ET FONCTIONS



### **CONSEIL D'ADMINISTRATION / ORGANISATION**





Thierry FLAHAUT Administrateur

06 86 88 30 77

Jean LAGERSIE Administrateur Responsable suivi mécanique

Pierre-André MOUTON

06 86 77 48 08

Pierrick FOLLET
Administrateur

06 48 60 49 84

Christopher CLARKE





## 9. PLAN D'INTERVENTION

M.E.L MINIMUM EQUIPEMENT LIST PA 28 UALRT

| M.E.L MINIMUM EQUIPE              | EMENT 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 :                                                                                                                 |
| 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<br>V.F.R on top<br>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                                                                                                                                         |
| EXTINTEUR                         | 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                                                                                                                              |
|                                   |                                                                                                                                                  |



### M.E.L MINIMUM EQUIPEMENT LIST PA 28 UALRT

VOYANT POSITION DE VOLET PEUX ETRE INOPERANT



## 10. MEL

### M.E.L MINIMUM EQUIPEMENT LIST DR 400 UALRT

| M.E.L MINIMUM EQUIPE              | EMENT 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<br>V.F.R on top<br>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                                                                                                                              |
|                                   |                                                                                                                                                  |







## 11. LISTING DES FI

| NOM - Prénom<br>Adresse<br>personnelle                                                                         | N° de<br>téléphone                                  | N° de<br>licence(s )      | Qualifications<br>d'instructeurs détenues<br>et restrictions de<br>privilèges éventuelles | Observations - Autres qualifications et/ou autorisations détenues salarié/bénévole/profession     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GAVAZZI Vincent<br>45bis av du MI<br>De Lattre de<br>Tassigny –<br>Résidence Le<br>Verger – D49<br>59800 Saint | Domicile :<br>0686883077<br>Travail :<br>0320724098 | FRA FCL CA<br>00030692    | FI(A)/FE(A) FI VOL ACROBATIQUE FI VOL DE NUIT                                             | SEP<br>FCL 055<br>FCL 800<br>Salarié – Haed of<br>Training – Pilote<br>professionnel              |
| VIGNOL Valérie<br>124 impasse<br>Lheureux<br>62400 Béthune                                                     | Domicile :<br>0686774808                            | FRA FCL<br>CA0014365<br>3 | FI(A)/FE(A)/FI(CPL)/ FI(IR) FI VOL ACROBATIQUE FI VOL DE NUIT                             | SEP IRSE PBN MEP IR IRSE + IR/ME hors HPA Comp FCL 055 FCL 800  Salariée – pilote professionnelle |
| BOUGENIERE<br>Jean-Marc<br>2 allée de la<br>forge<br>59830 Louvil                                              | Domicile : 0681020441                               | FRA FCL PA<br>00199031    | FI(A) restreint arrêté du<br>1er mars 2013<br>FI VOL DE NUIT<br>RESTRICTION MÉDICALE      | SEP<br>FCL 055<br>Bénévole/ retraité                                                              |
| DE GAULMYN<br>Thomas<br>48 rue Jean<br>JAURES<br>59700 Marcq en<br>Baroeul                                     | Domicile :<br>0642116070                            | FRA FCL CA<br>00298179    | FI(A) restreint FCL 910                                                                   | SEP MEP IR/PBN IRSE + IR/ME SP hors HPA Comp FCL 055 Auto entrepreneur / pilote professionnel     |
| DOMINGUE<br>William<br>32 bis rue des<br>tours<br>5800 Lille                                                   | Domicile : 0613750951                               | FRA FCL AA<br>00310705    | FI(A) FI VOL ACROBATIQUE FI NUIT                                                          | SEP<br>B737 300-900 IR PBN<br>CESSNA SET<br>FCL 055<br>FCL 800<br>Bénévole/ pilote de<br>ligne    |
| DUMON<br>Dominique<br>144 rue Léo<br>Delibes<br>59130 Lambersart                                               | Domicile : 0663880118                               | FRA FCL PA<br>00211848    | FI(A) restreint arrêté du<br>1er mars 2013<br>FE(A)<br>FI VOL DE NUIT                     | SEP<br>Bénévole/ retraité                                                                         |



| ERNOULD Romain<br>7 rue Louis<br>Loucheur<br>59850 Nieppe                               | Domicile : 0649857138           | FRA FCL CA<br>00330162    | FI(A)                                                                        | SEP MEP IR IR ME/SE CESSNA SET FCL055 Auto entrepreneur / pilote professionnel             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| GUBEL Christian<br>61 Osylei<br>B2640 Mortsel<br>BELGIQUE                               | Domicile :<br>0032497281<br>321 | FRA FCL PA<br>00055979    | FI(A) restreint arrêté du<br>1er mars 2013                                   | SEP<br>FCL 055<br>Remorquage planeur<br>Bénévole/ banquier                                 |
| GUIOT Jean<br>Christophe<br>10 allée de la<br>champreuille<br>59700 Marcq en<br>Baroeul | Domicile : 0627201933           | FRA FCL PA<br>00215351    | FI(A) restreint arrêté du<br>1er mars 2013<br>FI VOL DE NUIT                 | SEP IR IR/SE FCL055 Bénévole/ dirigeant d'entreprise                                       |
| LOUIS Fernand<br>7 rue du vert pré<br>59420 Mouvaux                                     | Domicile :<br>0620628805        | FRA FCL CA<br>00193202    | FI(A)                                                                        | SEP CESSNA SET MEP IR ME/SP FCL 055 Auto entrepreneur / pilote professionnel               |
| MENUT Sébastien<br>12 rue du<br>Houblon<br>59650 Villeneuve<br>d'Ascq                   | Domicile : 0620616892           | FRA FCL AA<br>00186875    | FI(A) FI VOL DE NUIT                                                         | SEP CESSNA SET PILATUS PC6 SET A330-350 IR IR ME FCL 055 Bénévole/ pilote de ligne         |
| NOEL Alexandre<br>1 rue des jardins<br>Caulier<br>59000 Lille                           | Domicile : 0643428062           | FRA FCL<br>AA0019827<br>2 | FI(A)/FE(A) TRI MPA FI VOL DE NUIT                                           | SEP<br>B737 300-900 IR/PBN<br>IR ME<br>FCL 055<br>Bénévole/ pilote de<br>ligne             |
| SIRJACOBS Daniel 4 rue barrière Leclercq B7711 Dottignies BELGIQUE                      | Domicile : 0325648514<br>2      | FRA FCL AA<br>00134998    | FI(A)/FE(A) FI VOL ACROBATIQUE FI VOL DE NUIT TRI A320 TRI A330/350 TRI A340 | SEP MEP IRSE+IRM ESP hors HPA Comp A330/350 A340  RESTRICTION MÉDICALE Bénévole/ pilote de |



| VERHAEGHE<br>Pascal<br>157 rue de<br>Roubaix<br>59420 Mouvaux                | Domicile :<br>0626055979 | FRA FCL CA<br>00011079 | FI(A) FI VOL ACROBATIQUE FI VOL DE NUIT | SEP<br>FCL 800<br>Bénévole/ pilote de<br>ligne retraité                                 |
|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Nathalie VAN<br>DEN BOSSCHE<br>HEILIGE BORRE 13<br>9620 Zottegem<br>BELGIQUE | Domicile :<br>0767837245 |                        | 1 2 2                                   | SEP ME IR (MPA) FCL 800 IR PBN FCL 055 B737 300-900 B777/787  Bénévole/ pilote de ligne |



## **12.CANEVAS UALRT**

| Nom de l'exercice                                       | Vus E           | Vus A      | Vus P | Nombre total<br>de vus | Situation |
|---------------------------------------------------------|-----------------|------------|-------|------------------------|-----------|
| UTILISATION DU RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR                  | 0               | 0          | 0     | 0                      | Non vu    |
| LIAISONATC                                              | 0               | 0          | 0     | 0                      | Non vu    |
| Compétence : MODULE VOL - PROCÉDURE                     | S INHABITUELLES | ET URGENCE |       |                        |           |
| Sujet: MODULE VOL - PROCÉDURES INHABITUELLES ET URGENCE |                 |            |       |                        |           |
| DECOLLAGE INTERROMPU                                    | 0               | 0          | 0     | 0                      | Non vu    |
| PANNE MOTEUR SIMULÉE APRES DECOLLAGE                    | 0               | 0          | 0     | 0                      | Non vu    |
| ATTERRISSAGE FORCÉ SIMULÉ                               | 0               | 0          | 0     | 0                      | Non vu    |
| W                                                       | 0               | 0          | 0     | 0                      | Non vu    |
| URGENCES SIMULÉES                                       | 0               | 0          | 0     | 0                      | Non vu    |
| LIAISONATC                                              | 0               | 0          | 0     | 0                      | Non vu    |
| Compétence : TEST DE Pr                                 | ROROGATION      |            |       |                        |           |
| Sujet: TEST DE PROROGATION                              |                 |            |       |                        |           |
| TEST DE PROROGATION                                     | 0               | 0          | 0     | 0                      | Non vu    |
| Compétence : TEST DE REN                                | OUVELLEMENT     |            |       |                        |           |
| Sujet: TEST DE RENOUVELLEMENT                           |                 |            | ,     |                        |           |
| TEST DE RENOUVELLEMENT                                  | 0               | 0          | 0     | 0                      | Non vu    |



Livret de Progression Dématérialisé Aerogest

Document émis le 30/05/2018 10:10:10

Page 4 sur 6





Aeroclub de Lille Bondues Eève : GAVAZZI Vincent Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

## Formation pratique

### Phase : Laché

| Nom de l'exercice                                                                 | Vus E                    | Vus A     | Vus P | Nombre total<br>de vus | Sit |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------|-------|------------------------|-----|
| Compétence : COMPÉTENCES NON TECHNIQUES  Suiet : COMPÉTENCES NON TECHNIQUES       | ES NON TECHNIQUES        |           |       |                        |     |
| CONSCIENCE DE LA SITUATION NORWALE                                                | 0                        | 0         | 0     | 0                      | N   |
| CONSCIBNCE DE LA SITUATION ANORMALE                                               | 0                        | 0         | 0     | 0                      | N   |
| BWIRONBVENT EXTERIBUR - METEO                                                     | 0                        | 0         | 0     | 0                      | N   |
| ANALYSE DES EVENEWENTS ET DIAGNOSTIQUES                                           | 0                        | 0         | 0     | 0                      | N   |
| DÉOIDER ET METTRE EN OBUVRE                                                       | 0                        | 0         | 0     | 0                      | N   |
| CHARGE DE TRAVAIL - CLARIFIER LES PRIORITES                                       | 0                        | 0         | 0     | 0                      | - r |
| GESTION DU STRESS ET DE LA FATIGUE                                                | 0                        | 0         | 0     | 0                      | - 1 |
| Compétence : MC                                                                   |                          | U         | 0     | 0                      |     |
| Sujet : MODULESOL                                                                 | SECE COL                 |           |       |                        |     |
| CONNAISSANCE DU MANUEL DE VOL                                                     | 0                        | 0         | 0     | 0                      | ١   |
| PERFORMANCES ET PREPARATION DU VOL                                                | 0                        | 0         | 0     | 0                      | ١   |
| PROCEDURES D'URGENCE                                                              | 0                        | 0         | 0     | 0                      | 1   |
| 5 POINTS DE SECURITE DR 400                                                       | 0                        | 0         | 0     | 0                      | 1   |
| VOLÀ MASSEMAX                                                                     | 0                        | 0         | 0     | 0                      | 1   |
| UTILISATION DU RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR                                            | 0                        | 0         | 0     | 0                      | 1   |
| GESTION DU CARBURANT ET DES RESERVOIRS                                            | 0                        | 0         | 0     | 0                      | 1   |
| GESTION DE LA MENACE ET DE L'ERREUR                                               | 0                        | 0         | 0     | 0                      | 1   |
| ANALYSE DOSSIER MÉTÉO                                                             | 0                        | 0         | 0     | 0                      | -   |
| ANALYSE DES NOTAM                                                                 | 0                        | 0         | 0     | 0                      | i   |
| STRUCTURE DE L'ESPACE AÉRIEN                                                      | 0                        | 0         | 0     | 0                      | i   |
| TURBULENCE DE SILLAGE                                                             | 0                        | 0         | 0     | 0                      | i   |
| Z SÉCU/ PRISE DE DÉCISION EN CAS D'UNE MÉTÉO DÉFAVORABLE                          | 0                        | 0         | 0     | 0                      | i   |
| UTISATION DU GPS GNS/GTN                                                          | 0                        | 0         | 0     | 0                      | i   |
| OBJECTIF DESTINATION                                                              | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
|                                                                                   |                          | 0         | 0     |                        | _ [ |
| CFIT                                                                              | 0                        |           |       | 0                      | _ [ |
| GESTION DES PASSAGERS  Compétence : MODULEVOL - AI                                | 0<br>RRIVÉE ET ATTERRISS | 0<br>SAGE | 0     | 0                      |     |
| Suiet: MODULE VOL - ARRIVÉE ET ATTERRISSAGE                                       | TTT TE TO                | J-1.0L    |       |                        |     |
| PROCEDURES D'ARRIVÉE SUR AÉRODROME                                                | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| ATTERRISSAGENORMAL                                                                | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| ATTERRISSAGE SANS VOLETS                                                          | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| ATTERRISSAGE PAR VENT DE TRAVERS                                                  | 0                        | 0         | 0     | 0                      | Н   |
| ATTERRISSAGE PISTE EN DUR                                                         | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
|                                                                                   | 0                        | 0         | 0     |                        |     |
| APPROCHEMOTEUR REDUIT                                                             |                          |           |       | 0                      |     |
| REMSE DE GAZ  Compétence : MODUL                                                  | FVOL - MANIA             | 0         | 0     | 0                      |     |
| Sujet : MODULEVOL - MANIA                                                         |                          |           |       |                        |     |
| VERIFICATION AVANT DEMARRAGE                                                      | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| DEWARRAGE MOTEUR NORMAL - DÉFAILLANCES                                            | 0                        | 0         | 0     | 0                      | - 1 |
| ROULAGE                                                                           | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| VERFICATION AVANT DEPART                                                          | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| PROCÉDURES DE DECOLLAGENORIVAL                                                    | 0                        | 0         | 0     | 0                      | i   |
| PROOÉDURES DE DECOLLAGE PAR VENT DE TRAVERS                                       | 0                        | 0         | 0     | 0                      | i   |
| MONTÉE PENTE MAX                                                                  | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| MONTÉ V.Z MAX                                                                     | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| MONTÉ NORVALE                                                                     | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| MSEBN PALIBR                                                                      | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
|                                                                                   |                          | 0         | -     |                        |     |
| AFFICHAGE DES DIFFERENTS PARAMETRES DE CROISIERE                                  | 0                        |           | 0     | 0                      |     |
| CHANGEVENT DE CONFIGURATION                                                       | 0                        | 0         | 0     | 0                      | _ ! |
| VOLLENT AVEC ET SANS VOLETS                                                       | 0                        | 0         | 0     | 0                      | _ [ |
| VIRAGES INCLINAISON 45°                                                           | 0                        | 0         | 0     | 0                      | _ [ |
| VIRAGES INCLINAISON > 45°                                                         | 0                        | 0         | 0     | 0                      | 1   |
| DÉCROCHAGES                                                                       | 0                        | 0         | 0     | 0                      | - 1 |
| LIAISONATC                                                                        | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| Compétence : MODULEVOL - Sujet : MODULEVOL - PROCEDUREEN ROUTE                    | PROCEDURE EN ROU         | TE .      |       |                        |     |
| Sujet : MODULE VOL - PROCEDURE EN ROUTE  NAVIGATION À L'ESTIME - LECTURE DE CARTE | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
|                                                                                   |                          |           |       |                        | _   |
| MAINTIEN DE L'ALTITUDE, DU CAP                                                    | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| ORIENTATION - PLANIFICATION                                                       | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| GESTION DU VOL - SYSTEVE DE L'AVION (GNS/GTIVEGT/PA)                              | 0                        | 0         | 0     | 0                      |     |
| GESTION DU CARBURANT ET DES RESERVOIRS                                            |                          | (1)       | 0     | 0                      |     |



Aeroclub de Lille Bondues

Elève : GAVAZZI Vincent

Instructeur référent : GAVAZZI Vincent

Détail des leçons en vol

Livret de Progression Dématérialisé Aerogest

Document émis le 30/05/2018 10:10:10

Page 5 sur 6



Aeroclub de Lille Bondues

Elève : GAVAZZI Vincent Instructeur référent : GAVAZZI Vincent LIVret de Progression Dematerialise Aerogest

Formation théorique





