

AERONAUTIQUE-CLUB DE FRANCE

MANUEL D'EXPLOITATION FR.DTO.0270

EDITION N°1

SEPTEMBRE 2019



Acronymes utilisés dans le manuel d'exploitation

APRS :	Approbation pour remise en service
CdB :	Commandant de bord
CSP :	Correspondant Sécurité et Prévention
DGAC :	Direction Générale de l'Aviation Civile
DR :	Dirigeant Responsable (Président de l'aéroclub DTO)
DTO :	Organisme de formation déclarée, structure de l'aéroclub depuis le 8 avril 2019
EVENEMENT :	Accident, incident, anomalie d'exploitation, toute situation faisant courir un risque en termes de sûreté ou de sécurité aux matériels et aux personnes
FFA :	Fédération Française Aéronautique
FI :	Instructeur (Flight Instructeur)
HT :	Responsable pédagogique (Head of Training)
LAPL(A) :	Licence Pilote Avion Léger (Light Aircraft Pilot Licence)
MEL :	Liste Minimale d'Equipements (Minimum Equipment List)
PART-FCL :	Textes qui définissent les exigences communautaires pour les licences des navigants
PPL :	Licence Pilote Privé Avion (Private Pilot Licence)
REX :	Démarche de Retour d'Expérience

A. Généralités

1. Description et contrôle du manuel.

L'Aéronautique-Club de France (ACDF) est déclaré DTO depuis le 12 novembre 2018, sous le numéro FR.DTO.0270

Le présent manuel constitue le manuel d'exploitation (MANEX) de l'Aéronautique-Club de France, organisme de formation fondé en 1897.

Il vient compléter la Réglementation en vigueur et le Règlement intérieur de l'ACDF.

Il regroupe l'ensemble des activités élémentaires basées sur le bon sens et liées à la pratique du vol à l'ACDF.

Plutôt que des règles, consignes, nous préférons parler de bonnes pratiques.

Ce manuel a été présenté en Assemblée générale ordinaire. Il est disponible sur le site de l'ACDF et envoyé par courriel aux membres.

Il est nécessaire de consulter régulièrement ce document afin de le maintenir à jour.

Sont concernés :

- Les opérations sur les avions appartenant au club.
- Les opérations sur les avions loués ou prêtés à l'ACDF et utilisés par ce dernier.

2. Liste et description des différentes parties

Le manuel d'exploitation comporte sept parties :

Partie A :	Généralités
Partie B :	Sécurité
Partie C :	Planning et utilisation des avions
Partie D :	Technique d'utilisation
Partie E :	Vol
Partie F :	Formation initiale et formation continue
Partie G :	Références

3. Système d'amendement et de révision

En matière d'exploitation, ces amendements temporaires ou définitifs sont destinés à prendre en compte une évolution réglementaire à effet immédiat,

les consignes de navigabilités et toute mesure ayant trait à la sécurité des vols.

Tout amendement fait l'objet d'une nouvelle version du présent manuel. Chaque version doit recevoir l'aval du DR, du HT et du CSP.

Chaque membre du club aura accès à la dernière version informatique du manuel, celle-ci étant en ligne sur le site de l'aéroclub. La nouvelle version sera également envoyée par courriel aux membres.

Une version papier à jour est également disponible dans les locaux de l'aéroclub.

4. Dérogations

Toute dérogation aux consignes figurant dans le présent manuel doit recevoir l'approbation du DR ou son représentant, en indiquant les limites de la dérogation.

Les dérogations ne sont accordées que pour une durée limitée et ne doivent pas impacter la réglementation basique. Elles ne peuvent concerner que les parties plus restrictives imposées par le club.

B. Sécurité

Le CSP est chargé de promouvoir la culture de la politique de sécurité décrite ci-dessous.

1. Politique de sécurité de l'aéroclub

Conformément aux attentes du DTO, la politique de sécurité couvre les principes suivants :

- D'identification et évaluation des risques (Aérodagnostic).
- De retour d'expérience (REX).
- De mise en œuvre d'actions et de prévention (plan d'action).
- De promotion de la prévention.

2. La sécurité, une affaire de tous

Pour une sécurité efficace, chacun adhère à la démarche de sécurité de l'aéroclub et ce dans l'intérêt général.

Comment ?

En volant régulièrement, en partageant le plaisir de voler avec d'autres pilotes, y compris avec des élèves, en volant avec un instructeur en cas de doute sur ses compétences du moment ou pour maintenir son niveau de compétence.

Par ailleurs, le pilote doit signaler tout évènement à notification obligatoire (règlement d'application UE n° 2015/1018, V. annexe) sans délai au DR, HT ou CSP. De ce signalement, il sera établi un compte rendu d'évènement.

La bonne pratique est d'encourager les reports d'évènements autres, même considérés comme mineurs.

Le retour d'expérience vers les membres suite à l'analyse d'un REX se fait en concertation avec le pilote concerné et le CSP. Cela peut déboucher ou non sur la mise en œuvre d'actions préventives sous forme de plan d'action. Si une publication nationale ou au sein de l'aéroclub est prévue, celle-ci garantit l'anonymat du déclarant.

Par ce partage d'expérience entre pilotes, l'objectif est d'améliorer sans cesse la sécurité dans notre activité.

C. Planning et réservation des avions

1. Introduction

Les membres pourront piloter les avions appartenant à l'aéroclub, si les conditions suivantes sont réunies :

- Etre à jour de leur cotisation
- Avoir un compte pilote avec un solde créditeur d'au moins 100 € et suffisamment approvisionné pour couvrir le coût d'au moins 1 heure de vol
- Avoir les licences, brevets et qualifications dont ils sont titulaires en état de validité
- Leur visite médicale d'aptitude valide et sans restriction par rapport au vol envisagé
- Ne pas avoir reçu de restriction de la part du DR ou du HT quant au vol envisagé.

Par ailleurs, tout pilote ou élève pilote doit s'abstenir de voler dès qu'il ressent une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité le vol envisagé. Toute consommation de boisson alcoolisée, de narcotique, de stupéfiant influent sur la vigilance du pilote est à bannir.

De même, tout pilote ou élève pilote doit être conscient que la prise de certains médicaments peut nuire à la sécurité d'un vol.

2. Mode d'emploi

Il est obligatoire de réserver l'avion avant de partir en vol. Pour cela, l'aéroclub dispose d'OpenFlyer, un logiciel de réservation accessible en ligne.

La réservation doit se faire au plus près du temps d'utilisation prévu de l'avion. Il est conseillé de vérifier la bonne prise en compte de la réservation avant de venir voler pour éviter tout impair.

Attention : Le Règlement intérieur détaille un certain nombre de dispositions (minimum d'heures, annulation de vol, retard au départ ou à l'arrivée, réservation non honorée) qu'il convient de connaître. Ces dispositions qui peuvent paraître contraignantes, permettent avant tout une meilleure utilisation des avions et la convivialité au sein du club.

Priorités : Les actions de maintenance pourront amener l'annulation de vols prévus. Charge au secrétariat d'en avertir les membres concernés.

De même, priorité sera donnée aux élèves passant leur épreuve pratique, BB, LAPL ou PPL.

Les vols d'instruction sont planifiés d'un accord commun entre l'instructeur et l'élève.

3. Opération de maintenance

Les visites sont réalisées par un atelier en charge de la maintenance. Celles-ci sont planifiées par le Responsable mécanique de l'aéroclub.

Un suivi des opérations de maintenance est effectué par un organisme extérieur agréé.

Le « régime Pilote-propriétaire » permet à un pilote ayant les connaissances requises d'être désigné par le DR pour effectuer des interventions courantes de maintenance. Le Pilote-propriétaire est déclaré auprès de l'organisme de suivi. La liste des interventions autorisées est disponible dans les locaux de l'aéroclub.

4. Autorité et responsabilités du Commandant de bord

Le CdB est responsable d'évaluer après examen des documents de l'avion, du cahier de mécanique et la visite prévol, si l'exécution du vol est compatible avec le niveau de sécurité satisfaisant, conformément aux dispositions, consignes et procédures figurant dans le présent manuel, ainsi qu'à la réglementation en vigueur.

Le CdB est également responsable des décisions relatives à cette exécution.

Dans le cas de participation à des raids, à des compétitions, à un vol de présentation lors d'une manifestation aérienne, le CdB devra obtenir l'autorisation du DR ou de son représentant.

Si toute ou partie d'un vol nécessite une autorisation particulière d'une administration ou d'un particulier, charge au CdB d'obtenir cette autorisation et de la transmettre à l'aéroclub. Des procédures ou des limitations particulières pourront être imposées à cette occasion.

Au retour de vol, le CdB complète le carnet de route, la planche de vol et saisit son vol dans OpenFlyer, pour le suivi de navigabilité et la facturation.

Le CdB est responsable de contacter sans délai le DR, le HT ou le CSP en cas d'évènement survenu au cours du vol, mais également en cas de retard conséquent ou de retour décalé.

Dans une situation d'urgence exigeant une décision et une réaction immédiate, le pilote commandant de bord prend toutes les mesures qu'il estime nécessaire dans ces circonstances. Il peut dans un tel cas, s'écarter des règles ainsi que des procédures et méthodes opérationnelles dans l'intérêt de la sécurité. Il fera à son retour un compte rendu d'évènement.

5. *Emport de passagers*

1. Définition

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

La réglementation impose d'avoir effectué 3 décollages et atterrissages complets en tant que CdB au cours des 3 derniers mois précédant le vol envisagé. L'emport de passagers en vol d'instruction peut être exceptionnellement effectué après accord de l'instructeur.

2. Vol local à titre onéreux

Vols découverte : Les pilotes qui remplissent les conditions réglementaires pour effectuer les vols de découverte sont autorisés par le DR. La liste de ces pilotes est affichée dans l'aéroclub.

Vols d'initiation : Ils sont réalisés pour une personne qui n'est pas encore adhérente à l'aéroclub. Seul un FI peut assurer ce type de vol.

3. Documents avions

1. Introduction

Les documents relatifs aux avions sont regroupés dans une sacoche spécifique à chaque aéronef et emmené à chaque vol. Il incombe à chaque CdB de vérifier la tenue à jour des documents avant chaque vol et de ranger systématiquement la sacoche ainsi que les clés après chaque vol.

Cette sacoche contient :

- Le carnet de route (les horaires de vol sont indiqués en UTC)
- Le certificat d'immatriculation
- Le certificat de navigabilité
- Le certificat d'examen de navigabilité
- La licence de station aéronef et le certificat acoustique
- La fiche de pesée
- L'attestation d'assurance
- La carte d'avitaillement
- Le manuel de vol
- La balise

2. Organisation de la mise à jour

La mise à jour des documents avions est réalisée par le secrétariat.

4. Archivage des documents

1. Dossier de formation de l'élève pilote

Le dossier de formation comprend :

- Une partie administrative : un dossier élève pilote constitué par le secrétariat (copie de la pièce d'identité, l'attestation de début de formation, l'attestation médicale (recommandée), une attestation de début de formation pour le BB, une autorisation parentale pour les mineurs)
- Une partie pédagogique : le livret de progression, rempli par l'instructeur après chaque séance.

Le livret de progression reste la propriété de l'aéroclub. En cas de départ de l'élève pilote, une copie de son livret de progression lui sera remise.

2. Dossier pilote

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

Constitué par le secrétariat, ce dossier comprend :

- Une copie de la pièce d'identité
- Une copie des licences et qualifications
- Une copie de la dernière visite médicale

A ces éléments sont ajoutés le suivi des contrôles club, les renouvellements...

Les informations doivent être fournies au secrétariat par les pilotes.

Les informations sont également enregistrées et mises à jour dans OpenFlyer par les pilotes. Ce logiciel dispose de notifications qui avertissent le pilote avant la fin de ces validités.

L'aéroclub n'est en aucun cas tenu responsable de la non mise à jour du dossier pilote s'il ne trouve pas les documents demandés.

5. 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 sur OpenFlyer par le pilote.

1. Echéance médicale et qualifications

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

Charge aux pilotes d'anticiper la fin de validité de leurs qualifications et de transmettre les mises à jour au secrétariat. Cependant, afin de pallier d'éventuels oublis et sans se substituer aux pilotes, il sera demandé à ces derniers de fournir au secrétariat la copie des documents (licence, qualification, visite médicale) lors de leur réinscription.

6. Carnet de vol des pilotes

Tous les pilotes ou élèves pilotes doivent être en possession d'un carnet de vol à jour et consultable à tout moment par les responsables de l'aéroclub.

Les pilotes sont responsables de la tenue et de la mise à jour de leur carnet de vol. Les FI de l'aéroclub :

- 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.

D. Techniques d'utilisation

1. Description de la flotte

A ce jour la flotte de l'ACDF est composée :

- 1 PA28 Cadet 160 cv F-GUET
- 1 PA28 Cadet 160 cv F-GIEJ
- 1 EVEKTOR Sporstar F-HJES

L'ensemble de la flotte peut être utilisé pour toutes les formations : brevet de base, LAPL(A), PPL(A). Toutefois, l'Evektor F-HJES est privilégié pour la formation.

2. Manuel d'utilisation des avions

Les avions sont exploités conformément au manuel de vol de chaque machine. Tous les manuels de vol sont disponibles dans la sacoche de chaque avion.

1. Check-lists

Elles sont établies sur la base de celles définies par le constructeur. Elles sont disponibles dans chaque aéronef. Les pilotes doivent utiliser uniquement ces check-lists et non les check-lists personnelles.

2. Limitations

Les limitations des aéronefs exploités par l'aéroclub sont celles définies dans le manuel de vol de ces derniers.

3. Maintenance et carnet de route

Toute anomalie doit être signalée dans le cahier de mécanique, avec le nom et la signature du pilote.

Le pilote consulte le carnet de route pour connaître l'état technique de l'avion. De même il s'assure que le potentiel restant avant la prochaine visite lui permet de faire le vol.

Ce potentiel est calculé et reporté par le pilote à la fin de son vol sur le carnet de route.

3. Procédures d'urgence et de secours

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

Les procédures pouvant être mises au sol, dans les locaux de l'aéroclub ou dans les aires de manœuvres sont rappelées par les FI lors de la formation.

4. Utilisation des aides de navigation

Les aides à la navigation (VOR, GPS) doivent être utilisées par les pilotes afin de contribuer à la sécurité du vol. Cependant, ces aides à la navigation ne doivent pas se substituer à une préparation sérieuse du vol (dossier météo, emport des cartes...).

E. VOL

1. Déroulement du vol

Le CdB collecte toutes les informations nécessaires pour le vol. Il s'assure de la viabilité du vol.

2. Opérations au sol

Lors de la manipulation de l'avion tout choc, même sans dommage apparent, devra être impérativement signalé.

La barre de tractage ne doit en aucun cas rester en place sur la roue avant des avions hors phase de manutention, même dans le hangar.

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

Il est impératif de positionner l'avion nez au vent et de telle sorte qu'il ne souffle pas le hangar ou un autre avion lors de la mise en route.

3. Après le vol

Les pilotes sont responsables de la propreté de l'avion. Celui-ci devra être remis dans un état de propreté extérieure et intérieure correct.

Le matériel nécessaire au lavage des avions et des verrières est regroupé à

un emplacement dédié dans le hangar.

Pour les verrières, il faut utiliser les chiffons adaptés (microfibres) afin d'éviter de rayer le plexiglas.

Le pilote doit rentrer l'avion dans le hangar, sauf si le pilote assurant le vol suivant est présent ou a annoncé son arrivée imminente et souhaite que ce dernier soit laissé sur le parking.

Lors de cette opération, il sera vérifié que tous les contacts et les équipements radio-nav sont coupés, que les protections sont mises, les clés retirées, la verrière fermée.

Le dernier pilote à avoir volé est responsable de la fermeture des hangars et des locaux.

Les pilotes doivent renseigner correctement le carnet de route, OpenFlyer et la planche de vol.

4. Avitaillement

Le Cdb est responsable de l'avitaillement de l'avion. Il lui incombe de définir la quantité de carburant nécessaire au vol envisagé.

Le CdB ajoutera ensuite à ces quantités, les réserves réglementairement définies ainsi que les réserves indiquées dans le Règlement intérieur de l'aéroclub (1h00 d'autonomie).

A la pompe, il est rappelé qu'il est interdit de fumer, d'utiliser son téléphone portable et que personne ne doit être présent à bord de l'avion.

La quantité avitaillée est indiquée sur le carnet de route et sur la planche avec les mentions suivante :

- PC (Plein Complet)
- PP (Plein Partiel)

Une carte Total est disponible dans le carnet de route de chaque avion avec un code. En cas d'absence ou de problème, remettre la facture payée par le pilote au secrétariat.

5. Huile

La quantité d'huile sera indiquée sur le carnet de route et la planche.

6. Décollage, descente et atterrissage

Le décollage, la descente et l'atterrissage seront réalisés conformément aux

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

Sur les pistes en herbe, le CdB devra se renseigner ou évaluer lui-même si l'état du terrain lui permet de redécoller (pluie, gel, ornières, taupinières...).

7. Altitude de sécurité

Le CdB veillera à respecter les altitudes de sécurité définies réglementairement. Les éléments liés à l'altitude sont rappelés dans le Mémo du pilote VFR.

8. Masse et centrage

Le respect du domaine de vol est primordial et notamment le respect des masses admissibles et au centrage de l'avion. Chaque pilote devra impérativement s'assurer qu'il respecte les données du manuel de vol pendant toutes les phases du vol. S'il n'est pas possible de respecter ces dispositions, le vol ne doit pas être entrepris ou poursuivi.

Les pilotes sont formés à la réalisation et à l'utilisation d'un devis de masse et de centrage lors de leur formation initiale.

Chaque avion possède dans sa sacoche sa fiche de pesée sur laquelle se trouvent un tableau avec les éléments et un graphique permettant de s'assurer que le vol peut (ou non) être entrepris.

9. Minimas météo en vol

Que ce soit en instruction ou en local/navigation, les minimas retenus par l'aéroclub sont les minimas réglementaires.

Toutefois, pour les cours en vol, les FI veilleront à ce que les conditions de visibilité et les plafonds du moment soient compatibles avec la leçon prévue.

Lors des vols solo, les FI seront attentifs aussi à ce que les élèves pilotes prennent en compte l'évolution des conditions météo pour décider de la faisabilité d'un vol. Ils sensibiliseront également les élèves pilotes aux risques liés au vol dans des conditions de visibilité réduite et à la prise de décision d'interrompre le vol prévu en cas d'évolution météorologique défavorable.

10. Aérodromes et zone de travail utilisés pour la formation

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

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

Pour la formation VFR de nuit, l'aérodrome de Meaux-Esbly sera utilisé pour la formation de base jusqu'au lâcher, ainsi que les aérodromes homologués eu VFR de nuit.

F. Formation initiale et Formation continue

1. Définition

L'activité formation regroupe :

- La formation en vue de l'obtention du BB, du LAPL(A) et du PPL(A)
- Les lâchers sur avions du club ou prêtés à celui-ci
- Les vols d'initiation
- Les vols BIA
- Les vols de contrôle et les vols servant à la prorogation par expérience de la licence SEP
- Les vols VFR de nuit

La formation est assurée par l'équipe pédagogique, constituée des FI du club et sous la responsabilité du HT.

2. Fonctionnement

Les missions du HT sont les suivantes :

- S'assurer de l'adéquation des formations avec les engagements DTO
- Tenir à jour les programmes de formation
- S'assurer de la réalisation effective des formations définies
- Veiller à l'harmonisation des pratiques entre tous les FI
- Répartir les élèves entre les FI

3. Recrutement des FI

Le recrutement des FI est assuré par le HT et le DR

4. *Entraînement initial des FI*

Tout FI issu de l'aéroclub sera lâché par le HT sur chacun des appareil qu'il sera amener à utiliser en instruction. Ces vols de prise en main seront l'occasion de préciser les spécificités liées à l'environnement (zones de travail, survols autorisés ou non...).

5. *Entraînement périodique des FI pour maintenir leurs compétences*

Afin d'entretenir un niveau de formation adéquat, le principe d'entraînement périodique des FI est retenu. La demande peut être formulée par le FI ou par le HT, en fonction des besoins identifiés, par exemple évolution des exercices liés à la délivrance des licences, vols très espacés sur un avion donné, modification d'un avion de la flotte...

Afin d'entretenir l'homogénéité de la formation, la présence d'un autre instructeur pour le vol est encouragée.

6. *Standardisation de la formation dispensée par les FI*

Au moins 1 réunion de FI par année est organisée. Elle est animée par le HT et le DR. Cette réunion annuelle fera l'objet d'un compte-rendu écrit qui sera archivé.

L'objectif de cette réunion est de partager les expériences de chacun, l'état de progression des élèves pilotes et au besoin d'amener des corrections sur le contenu ou sur la pédagogie des leçons.

Les FI sont tenus de faire remonter auprès du HT les difficultés rencontrées sans attendre la réunion suivante.

7. *Formation des élèves pilotes*

Dès son inscription, chaque élève pilote est attribué à un instructeur par le HT. En cas d'indisponibilité de celui-ci, l'attribution se fait par le secrétaire, en accord avec le HT et/ou le DR.

Le FI présentera à l'élève les locaux, les avions ainsi que la formation au sein de l'aéroclub.

Au cours de la formation, l'accent est mis sur les compétences techniques, la sécurité au sol et en vol, mais également sur les facteurs humains, autant d'acquisitions nécessaires au futur CdB.

8. *Formation théorique*

L'Institut Mermoz a été choisi pour assurer la formation théorique par internet.

L'élève, dès son inscription à l'aéroclub, s'abonne sur le site Mermoz pour une durée de 2 ans.

Chaque FI assure le suivi de ses élèves et amènera les compléments théoriques nécessaires.

10 heures en présentiel sont obligatoires dans la formation. Les cours sont assurés sur l'aérodrome de Meaux-Esbly, à des dates fixées en avance et portées à la connaissance des élèves.

La présentation à l'examen théorique est soumise à l'approbation du FI. Tous les modules doivent être validés. Un contrôle des connaissances sous forme de test blanc avec un minimum de 75% de bonnes réponses peut être organisé.

9. Formation pratique

1. Limitation de temps de vols pour les élèves pilotes

Il n'existe pas de limitation des temps de vol pour les élèves pilotes et le cumul de plusieurs leçons sera possible. En revanche, pour des raisons pédagogiques, les FI pourront définir les limites à ne pas dépasser :

- Nombre de vols à déterminer en fonction de la charge cognitive de l'élève pilote.
- Eléments extérieurs tels que la température et/ou météo. Pour les navigations solo, les élèves pilotes devront avoir obtenu leur examen théorique ou posséder une autorisation écrite du HT.
- Les élèves pilotes devront avoir préparé un dossier de vol pour chaque navigation solo.

2. Leçon type

- Briefing avant le vol. Ce briefing permet de vérifier les connaissances de l'élève, de préciser l'objectif du vol et les résultats attendus.
- La préparation du vol (informations météo, informations aéronautiques...)
- Le vol proprement dit.
- Débriefing du vol. Celui-ci doit aider l'élève à s'auto évaluer, à dégager les points forts et faibles du travail réalisé et à fixer le contenu et les objectifs de la séance suivante.
- Remplissage des différents documents (livret de progression, carnet de route, OpenFlyer, planche de vol).

- Lavage de l'avion.

Avant d'être présenté à l'examen pratique LAPL(A) ou PPL(A), l'élève pilote passe un test blanc avec un instructeur n'ayant pas supervisé l'élève durant sa formation.

L'objectif est de mettre l'élève pilote en condition de test et de vérifier que son apprentissage ne souffre d'aucune carence.

La présentation à l'examen pratique est soumise à l'approbation du HT.

10. Formation continue des pilotes

Tout nouveau membre titulaire d'une licence de pilote privé sera soumis à un vol de contrôle qui sera réalisé par un FI.

11. La formation sur un nouvel appareil

La formation commencera par un briefing théorique de présentation des caractéristiques de l'avion et des différences s'il s'agit d'un avion de même type. Ce briefing sera suivi d'un ou de plusieurs vols de familiarisation.

Dès que le FI juge le pilote apte, il lui porte mention dans son carnet de vol de l'autorisation de voler sur l'avion concerné comme Cdb. L'information sera reportée sur OpenFlyer par le secrétariat.

12. Vol de prorogation par expérience

Ce vol sera effectué dans les 12 mois avant la fin de la validité de la qualification pour peu que les conditions réglementaires préalables soient respectées, à savoir :

- Avoir effectué au cours des 12 derniers mois avant la date de fin de validité de la qualification ou 12h00 ; dans les 24 mois glissants (LAPL) :
- 12h00 de vol dont 6h00 en tant que CdB
- 12 atterrissages et 12 décollages
- 1h00 minimum de vol d'entraînement avec un FI du club dans les 2 années de validité de la qualification. Ce vol peut être remplacé par n'importe quel autre contrôle de compétence ou un examen pratique avec un FE pour toute autre qualification de classe ou de type.

La séance se déroule de la manière suivante :

- Un briefing incluant une prise en compte de la gestion de la menace et de l'erreur
- Une auto évaluation par le pilote lui-même sur ses compétences

- Un échange entre le FI et le pilote
- Un programme sol et vol (fiche de contrôle) basé sur un document élaboré par l'équipe pédagogique
- La partie vol avec éventuellement une partie navigation
- Un débriefing.

Cette séance est l'occasion de revoir des exercices de son choix, entre autres ceux avec lesquels on est le moins à l'aise.

La fiche de contrôle, après approbation du HT, sera archivée dans le dossier pilote au sein de l'aéroclub.

13. Maintien de compétences des pilotes

Hormis l'obligation réglementaire, l'aéroclub ne retient pas de vol d'expérience récente obligatoire.

Il est cependant rappeler que voler régulièrement est un gage de sécurité. En cas de doute, un pilote ne doit pas hésiter à faire appel à un FI

G.Références

- Formation théorique en e-learning :

Institut Mermoz
 Parc d'affaires ICADE
 43 avenue Robert Schuman
 94150 Rungis

- Livret de progression : Livret Cépadues
- Manuel conseillé : Manuel avion Cépadues

Edition Cépadues
 111 rue Nicolas Vauquelin
 31100 Toulouse