



ACAM - REGLEMENT INTERIEUR

ANNEXE 2 : CONSIGNES D'EXPLOITATION

VERSION V08 – MARS 2022

AERoclUB AIX-MARSEILLE

ACAM

Document validé lors du CA du 23 février 2022

Historique du document

Date	Version	Auteur	Description	Commentaires
2006	V01	Conseil d'administration	Version initiale	
Fin 2006	V02	Conseil d'administration		
Oct. 2007	V03	Conseil d'administration		
Déc. 2007	V04	Conseil d'administration		
Avril 2008	V05	Conseil d'administration		
Juin 2011	V06	Conseil d'administration		
Juin 2016	V07	Conseil d'administration		
Mars 2022	V08	Conseil d'administration	Mise à jour après validation en CA de février 2022 Mise au format de la nouvelle charte graphique.	Mise à jour de la flotte

Table des matières

HISTORIQUE DU DOCUMENT	2
TABLE DES MATIERES.....	3
1 INTRODUCTION.....	4
1.1 OBJECTIF DU DOCUMENT	4
1.2 AUDIENCE	4
1.3 GUIDE DE LECTURE	4
1.4 RAPPEL SUR LES AVIONS ET LEURS MODELES.....	4
2 SUIVI DES PILOTES.....	5
2.1 RESPONSABLE PEDAGOGIQUE ET CHEF PILOTE	5
2.2 INSTRUCTEUR REFERENT – SUIVI INFORMATIQUE DES PILOTES.....	5
2.3 CONSEILLER SECURITE DES VOLS ET REX	5
2.4 MAINTIEN DES COMPETENCES	6
2.4.1 <i>Principes généraux.....</i>	6
2.4.2 <i>Maintien de la compétence par modèle d'avions.....</i>	6
2.4.3 <i>Contrôle Annuel.....</i>	6
2.4.4 <i>Qualifications spécifiques.....</i>	6
2.5 PROCEDURE DE LACHER	7
2.6 RESPONSABILITE FINANCIERE DES PILOTES	7
3 UTILISATION DES AVIONS.....	8
3.1 RESTRICTIONS.....	8
3.1.1 <i>Utilisation des Pistes.....</i>	8
3.1.1.1 Pistes en herbe.....	8
3.1.1.2 Pistes enneigées.....	8
3.1.2 <i>Vols de voyage – Réservation de longue durée.....</i>	8
3.2 PRIORITES DE L'UTILISATION DES AVIONS.....	9

1 Introduction

1.1 Objectif du document

Les consignes d'exploitation sont une annexe au Règlement Intérieur et visent :

- A l'amélioration de la sécurité des vols et des pilotes
- A la préservation de la flotte d'avions de l'ACAM

1.2 Audience

Ce guide est à l'attention de **tous les membres pilotes** de l'aéroclub, et aux salariés.

Les statuts, le règlement intérieur et ses annexes sont les documents que les membres s'engagent à respecter dès leur adhésion à l'association et que les salariés ou sous-traitants doivent respecter en signant leur contrat.

1.3 Guide de lecture

Ce document est organisé de la manière suivante :

- Suivi des pilotes
- Utilisation des avions de la flotte

1.4 Rappel sur les avions et leurs modèles

Au sein du club, voici la liste des **avions** et leur modèles associés (type d'aéronef) dans la flotte de l'ACAM :

Avions	MODELE	Code
F-HXAM	Czech Sport Aircraft PS28	PS28
F-BXNN	CESSNA 150	C150
F-GSRU et F-GJZG	ROBIN APEX DR400 Dauphin 120 cv	DR42
F-HCAS	CESSNA 172	C172
F-GULL et F-GLVA	ROBIN APEX DR400 Régent	DR48
F-GIEH	PIPER PA28 CADET 135 CENTURION	PA28
F-GCAR	ROBIN APEX R1180T Aiglon	R1180

2 Suivi des pilotes

2.1 RESPONSABLE PEDAGOGIQUE et CHEF PILOTE

Le club dispose d'un Responsable pédagogique et d'un Responsable pédagogique Adjoint en charge de la formation des élèves et de la gestion globale de l'instruction conformément à la réglementation.

Il dispose également d'un Chef Pilote (et éventuellement d'un Chef Pilote Adjoint) en charge de la gestion des Pilotes brevetés.

Ils agissent sous l'autorité du président et ont autorité sur tous les membres du Club quant à l'utilisation des avions et à la sécurité des vols. Chaque membre doit se conformer à leurs décisions.

2.2 INSTRUCTEUR REFERENT – SUIVI INFORMATIQUE des PILOTES

Chaque pilote breveté PPL, LAPL ou BB choisira un **instructeur référent**. Il pourra le solliciter pour les avis et les vols en double commande nécessaires au respect des règles du Club ou de la DGAC.

Le pilote avec son instructeur référent mettra à jour son dossier individuel dans l'outil informatique du Club tenant à jour ses licences, qualifications et habilitations.

2.3 CONSEILLER SECURITE des VOLS et REX

Le club met à disposition de chaque adhérent un **Conseiller Sécurité des Vols**. Il pourra entendre chaque pilote qui le désire de façon strictement confidentielle sur les difficultés qu'il a rencontrées pendant ses vols.

Le **Conseiller « Sécurité des Vols »** pourra utiliser les **Retours d'Expérience (REX)** pour faire des suggestions au Conseil d'Administration et pour communiquer vers tous les adhérents afin d'améliorer la sécurité des vols.

2.4 MAINTIEN des COMPETENCES

2.4.1 Principes généraux

Tous les pilotes doivent maintenir leur niveau de compétences sur les modèles d'avion sur lesquels ils sont lâchés. Après 2 mois sans vol au club (tous modèles confondus), le pilote doit demander l'avis d'un instructeur, de préférence celui de son instructeur référent.

2.4.2 Maintien de la compétence par modèle d'avions

Pour pouvoir être commandant de bord d'un avion exploité par le club avec ou sans passager, le pilote doit avoir effectué un vol depuis **moins de x mois** sur le **même modèle d'avion** selon son nombre d'heures totale (solo plus double-commande y compris la formation au PPL/LAPL/BB tous modèles confondus), voir tableau ci-dessous et son nombre d'heures effectués dans l'année précédente y compris les heures faites à l'extérieur du Club.

DUREE MAXIMALE en MOIS depuis le DERNIER VOL effectué sur le MEME MODELE d'AVION

ACTIVITE ANNUELLE Tous modèles confondus EXPERIENCE	Moins de 15 Heures	Entre 15 Heures et 40 Heures	Plus de 40 Heures
Jusqu'à 200 heures	2	2	3
Entre 200 heures et 500 Heures	3	6	12
Plus de 500 heures	6	12	12

Si l'un des critères ci-dessus n'est pas satisfait, le pilote doit demander **l'autorisation à son instructeur référent** qui décidera si un vol en double commande est nécessaire ou non en tenant compte de l'expérience globale du pilote, sur le modèle, de vols qui peuvent avoir été effectués à l'extérieur du club et du vol envisagé.

2.4.3 Contrôle Annuel

Le pilote qui a volé moins de 10 heures dans l'année doit effectuer un vol de contrôle avec un instructeur dans le premier trimestre de l'année suivante.

2.4.4 Qualifications spécifiques

Les pilotes voulant effectuer des vols de nuit, des vols à destination de GAP (LFNA), BARCELONNETTE SAINT-PONS (LFMR), MONTDAUPHIN SAINT-CREPIN (LFNC), d'aérodromes nécessitant un survol maritime supérieur à 50 NM, d'aérodromes à usage restreint ou de terrains privés devront avoir obtenu l'autorisation d'un instructeur, et ce quel que soit l'appareil utilisé.

Selon l'expérience du pilote, une formation délivrée par un instructeur sera nécessaire.

2.5 PROCEDURE DE LACHER

Les lâchers des pilotes sur les avions exploités par le club sont effectués sur demande du pilote et laissés à l'appréciation de l'instructeur. Toutefois, pilotes et instructeurs doivent se conformer aux règles suivantes.

- Les pilotes ayant moins de 100H de vol solo après l'obtention de la licence PPL ou LAPL doivent pour changer de modèle, avoir effectués 10h de vol solo et 15 atterrissages solos sur le précédent modèle après obtention de la licence.
- Pour débiter la formation ou voler sur le Régent, le lâcher sur Dauphin 120CV doit avoir été effectué. De même, pour être lâché sur le C172, il faut avoir les dix heures de solo sur C150.
- Lorsqu'un nouvel adhérent arrive au Club avec des vols solos effectués sur les mêmes modèles d'avions que ceux utilisés par l'ACAM, la vérification de compétence peut être plus simple que le premier lâcher défini au paragraphe suivant.
- La formation pour un lâcher est constituée des parties suivantes :
 - Une acquisition théorique de l'avion : connaissance du manuel de vol (particulièrement performances au décollage, devis de masse, centrage), paramètres utilisés en tour de piste à LFMA, visite prévol : 4 heures d'acquisition personnelle.
 - Une réunion préparatoire avec un instructeur pour éclaircir les acquisitions personnelles : 1 heure
 - Une visite prévol et la découverte de l'avion avec l'instructeur : 30 minutes
 - 2 à 3 vols sont à prévoir avant le lâcher :
 - Premier vol avec un chargement limité une centaine de kilos au-dessous du poids maximum autorisé, en général le pilote et l'instructeur
 - Deuxième vol avec un chargement proche du poids maximum.
- Après le lâcher, le pilote effectue les premiers vols solos en respectant les règles suivantes :
 - Les deux premiers vols sont des vols locaux effectués seul à bord. Ils comprendront au moins 2 atterrissages complets chacun.
 - Les 3èmes et 4èmes vols sont des navigations avec atterrissages complets sur des aérodromes extérieurs connus du pilote.

2.6 RESPONSABILITE FINANCIERE des PILOTES

Le pilote est responsable du respect des règles applicables au club.

En cas de casse d'un avion consécutif au non-respect des règles, il lui sera demandé de participer à la franchise à concurrence **de 1000 euros (mille euros)** ou au prix de la réparation si inférieur à la franchise.

3 UTILISATION DES AVIONS

3.1 Restrictions

3.1.1 Utilisation des Pistes

3.1.1.1 Pistes en herbe

Pas de restriction sur nos huit avions.

Toutefois, le commandant de bord doit s'assurer de l'état de la piste : trop boueuse, le décollage sera difficile, trop de cailloux, l'utilisation de l'aérodrome est à éviter.

3.1.1.2 Pistes enneigées

Aucun avion n'est autorisé à utiliser une piste enneigée, même partiellement.

Une dérogation du Président ou du chef pilote est possible dans certains cas exceptionnels très précis laissés à leur appréciation.

3.1.2 Vols de voyage – Réservation de longue durée

Les réservations de plus de 3 heures nécessitent que le pilote renseigne la destination, le temps de vol envisagé et signale les noms de tous les pilotes (membres du club) susceptibles d'effectuer une partie du vol en commandant de bord.

Les vols vers des pays étrangers nécessitent l'autorisation du Président, du chef pilote ou de l'instructeur référent qui tiendront compte des compétences linguistiques du pilote (anglais, autres langues). Les pilotes se doivent de vérifier que les papiers administratifs (avions, pilote, vol) sont en règle pour le pays envisagé et qu'ils possèdent les qualifications nécessaires. Le club doit être averti à l'avance afin de vérifier auprès de son assureur si les garanties du contrat sont suffisantes et si la couverture est valable pour les pays survolés ou atteints pendant le voyage.

Les vols à plus de 200 NM nécessitent également l'autorisation du Président, du Chef-Pilote ou de l'instructeur référent.

3.2 PRIORITES DE L'UTILISATION DES AVIONS

Les priorités d'utilisation des avions sont fixées comme suit :

AVIONS	Vol de nuit	Priorités
PS28 F-HXAM	NON	Ecole et vols de moins de 3 heures
Cessna F-BXNN	NON	Ecole et vols de moins de 3 heures
ROBIN DR 400/120 DAUPHIN F-GJZG et F-GSRU		Un des deux appareils pourra être utilisé en voyage, si l'autre est disponible. Ce dernier ne pourra alors être utilisé que pour les vols locaux inférieurs à 3h.
Piper PA28 F-GIEH	OUI	Voyages et école
ROBIN DR400 140	NON	Voyages et école
Cessna 172 F-HCAS	OUI	Voyages et école
Robin DR400-180 F-GULL et F-GLVA	OUI	Voyages (école à titre exceptionnel)
ROBIN R1180T F-GCAR	NON	Voyages (école à titre exceptionnel)

Les sorties et voyages organisés par l'ACAM ont priorité sur les autres vols.

Pour ceux-ci, en cas de concurrence, la priorité sera donnée aux déplacements les plus longs ainsi qu'aux pilotes ayant effectué le moins de voyages depuis le début de l'année.

La réservation pour un voyage ou exceptionnellement pour un vol de moins de 24H peut être faite plus de six semaines avant la date de l'événement auprès du secrétariat, du chef pilote ou de ses adjoints. L'accord du club sera parfois différé selon la complexité du voyage envisagé.

FIN DE DOCUMENT
