



1.

ACAM VOL DE NUIT PRESENTATION

VERSION V1.1 – JANVIER 2025

Historique du document

Date	Version	Auteur	Description	Commentaires
Nov. 2011		Patrick Bourchet	Version initiale	
Nov. 2024	V1.0	RFR / JLR	Mise à jour	
Jan. 2025	V1.1	RFR / JLR	Actualisation	

Table des matières

Historique du document.....	2
Table des matières	2
1 Présentation de l'Activité Vol de Nuit.....	3
2 Organisation	4
3 Participation financière.....	5

1 Présentation de l'Activité Vol de Nuit

Le vol de nuit en VFR est une activité complémentaire au vol de jour pour les pilotes brevetés, qu'ils viennent de passer leur PPL ou qu'ils soient déjà très expérimentés.

C'est une école de rigueur et aussi d'émerveillement.

Ce type de vol est très agréable, car il s'exécute obligatoirement dans de très bonnes conditions météo. Cela permet de jouir de très belles vues sur les zones éclairées ou non, car la pleine lune réserve aussi de bonnes surprises. Le vent est la plupart du temps très calme, sans composante thermique ascendante ou descendante, donc souvent un vol à zéro turbulence.

Le vol de nuit permet également le voyage à plusieurs, avec des contraintes supplémentaires d'organisation. La satisfaction est toujours au rendez-vous.

Le lâcher en TdP est un objectif simple : 2 à 3 HDV devraient suffire.

Pour obtenir la qualif VFR Nuit (incluant les voyages), il faut un minimum de 5 HDV, dont au moins 3 en DC incluant au moins 1 HDV en navigation, ainsi que 5 décollages + 5 atterrissages complets en solo.

Selon l'expérience du pilote et les conditions de vol, il faudra en réalité environ 7 à 8 HDV. Il faut également avoir eu au préalable la formation VSV du PPL, à réviser éventuellement et à faire pour ceux qui ne l'auraient pas effectuée en formation LAPL.

La qualification VFR Nuit donne au Pilote la possibilité d'effectuer en CDB de longs vols (toute la France, y compris la Corse) dans un environnement hostile, déroutements souvent fort lointains, dans des conditions où le relief et les nuages sont en général invisibles.

Donc l'exécution des vols doit être extrêmement rigoureuse : analyse très précise de la situation météo, suivi de la navigation, respect des altitudes de sécurité, gestion du carburant, mise à jour constante de la situation météo.

Le voyage de nuit nécessite une rigueur encore plus grande que le vol de jour.

2 Organisation

Le club organise chaque hiver des sessions de vol de nuit.

LIEU

A ce jour, le vol de nuit se pratique à Avignon, sur le terrain LFMV.

AVION

Mise à disposition d'un avion 4 places (de préférence F-GULL) à LFMV du lundi au vendredi soir (5 soirs de vols).

Il y a possibilité également de pratiquer le VDN avec l'EVEKTOR F-HAKM.

Départ de l'avion le lundi avec un décollage avant CS.

Retour de l'avion le samedi matin – 2 Pilotes avec un autre avion ou une voiture.

Quelques fois, possibilité d'extension jusqu'au dimanche matin (6 soirs de vols).

Paiement des convoyages Aix Avignon Aix : 50% par le Pilote convoyeur, 50% par caisse commune de tous les Pilotes participant aux vols de nuit cette semaine, sauf si le convoyage fait partie de l'instruction VFR Nuit ou VSV (le premier soir notamment).

Paiement des redevances LFMV : à répartir sur les pilotes selon activité de chacun.

METEO

Pour mémoire :

Les minima réglementaires en TdP ou vol local (dans la CTR ou à moins de 12 km si la CTR est désactivée) sont : **5 km de visibilité, 1 500 ft de plafond.**

Les minima réglementaires en navigation sont : **8 km de visibilité, plafond supérieur au niveau de vol prévu + 1500 ft, pas de situation orageuse ni précipitation prévue.**

Ils sont nécessaires pour la mise en place si l'on se pose à LFMV après CS+30 en venant d'Aix et pour les vols navigation au départ d'Avignon.

Toutefois ces minima réglementaires sont à majorer radicalement pour profiter de la beauté du vol de nuit. Une visibilité inférieure à 30 km enlève beaucoup du charme de l'expérience.

DUREE

Plusieurs sessions d'une semaine entre novembre et mars chaque année.

PLANNING

Se rapprocher de l'instructeur qui organise.

S'inscrire sur le Groupe WhatsApp dédié pour l'organisation des vols.

Tous les vols doivent s'enregistrer dans AEROGEST ONLINE.

3 Participation financière

Les Pilotes participent aux taxes d'atterrissage (Avignon ou autres terrains), aux taxes de STAP et PCL si activé et à 50 % des vols de convoyages entre LFMA et LFMV.

GESTION DE CAISSE VDN (compte pilote dédié)

Il existe un compte pilote spécifique de fonction, appelé « ACAM vol de nuit ».

Ce compte gère la caisse vol de nuit, prévu pour les dépenses facturées par LFMV ou autres entités.

Il est sous la responsabilité du Responsable Pédagogique Adjoint en charge des vols de nuit.

Il s'alimente par prélèvement de compte pilote ou virement de compte à compte par le pilote, des frais suivants :

- Une participation forfaitaire par pilote par soir de vol en élève ou en CDB (acompte sur les frais)
- Le paiement du STAP Avignon, par soir, négocié avec LFMV, par les pilotes concernés (2 ou 3) qui en ont bénéficié le soir de l'activation du STAP.
- Le paiement des taxes d'atterrissage sur les aérodromes autres qu'Avignon lors des navigations par le pilote qui a atterri et celui qui a décollé d'après le carnet de route.

Le compte « ACAM Vol de nuit » paye :

- Les taxes de nuit d'Avignon (reçues par mois) pour la semaine de vol.
- La taxe de jour d'Avignon pour un avion qui monte le pilote du retour en fin de session
- Les taxes de nuit des aérodromes extérieurs
- Le remboursement des convoyages :
 - Vol aller en début de session
 - Le vol retour en fin de session
 - Parfois le vol qui transporte le pilote convoyeur en fin de session d'Aix à Avignon.

Pendant que l'avion est basé à Avignon, si l'avion vole de jour, **le pilote de vol de jour paye la taxe** d'atterrissage LFMV, et non le compte pilote ACAM VDN.

Le compte pilote ACAM VDN **doit être soldé** à la fin de la saison des vols programmés par le club, en principe le 31 mars de l'année.

FIN DE DOCUMENT
