

Affiliation FFA N° 5049

Tél. (Club-House) :

09 63 52 80 49

Fax :

02 33 22 13 55

<http://ac-cherbourg.com/>



Fédération Française Aéronautique

# DTO : Manuel de Sécurité

## *Organisation – Exploitation – Sécurité des vols*

	Acteur	Date	signature
Rédaction	Jean Kott (CPS)	27 nov 2019	
Validation	Denis Lenoël (RP)	30 Nov 2019	
Approbation	Christine Mesnage (DR)	8 dec 2019	
Conformité au R.I.	C.A. ACJP		

Rédigé conformément aux règlements EU 1178/2011 et EU 2018/1119

ORGANISME DE FORMATION DÉCLARÉ n° FR.DTO.0367

**Siège social** : Mairie de Cherbourg Octeville

**Adresse postale** : Aérodrome de Cherbourg Maupertus - 50330 Gonneville-Le Theil

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

## Table des matières

<b>A - GENERALITES.....</b>	<b>6</b>
1 Description et contrôle du manuel.....	6
1.1- Introduction.....	6
1.2- Système d'amendement et de révision.....	6
1.3- Suivi des amendements et révisions.....	7
1.4- Liste des acronymes utilisés dans ce document.....	8
1.5- Documents applicables.....	8
1.6- Objectif et Contenu du manuel.....	9
1.7- Remerciements.....	9
2 Organisation.....	10
2.2- Enregistrement en Préfecture .....	10
2.3- Agrément de l'Association comme Groupement Sportif.....	10
2.4- Activités du DTO.....	10
2.5- Site de l'Aéroclub et plan des locaux.....	11
3 Responsabilités - Dirigeants.....	14
3.1- Dirigeants du DTO.....	14
3.2- Responsabilités et tâches de l'encadrement opérationnel.....	14
4 Discipline.....	18
4.1- Obligations des membres.....	18
4.2- Traitement des écarts et manquements.....	18
<b>B – RÈGLES GÉNÉRALES D'EXPLOITATION.....</b>	<b>19</b>
1 Contrôle et supervision de l'exploitation.....	19
1.1- Contrôle de l'exploitation.....	19
2 Préparation des vols.....	19
2.1- Planification.....	19
2.2- Visites de maintenance.....	19
3 Autorité – Tâches et responsabilités du commandant de bord.....	20
4 Emport de passagers.....	20
4.1- Définition du passager.....	20
4.2- Vols locaux à titre onéreux.....	21
4.3- Vols d'instruction.....	21
4.4- Vols en frais partagés.....	21
5 Documents avions.....	22
5.1- Introduction.....	22
5.2- Organisation de la mise à jour des documents.....	23
6 ARCHIVAGE DES DOCUMENTS.....	23
6.1- Dossiers de formation.....	23
6.2- Dossiers pilotes.....	23
7 Enregistrement des licences et qualifications des pilotes.....	24
8 Échéances médicales et qualifications.....	24
9 Limitation des temps de vol et périodes d'activité des FI.....	24
9.1- Programme de vols.....	24
9.2- FI salariés.....	24

9.3- Repos périodique des FI.....	24
10 Limitation temps de vol et période d'activité des stagiaires.....	24
11 Carnets de vol des pilotes.....	25
12 Planning des vols.....	25
<b>C – RÈGLES D'UTILISATION.....</b>	<b>26</b>
1 Présentation des avions.....	26
2 Manuels d'utilisation des avions.....	27
2.1- Check-list.....	27
2.2- Limitations.....	27
2.3- Maintenance et carnet de route.....	27
3 Procédures d'urgence et de secours.....	28
4 Utilisation des aides de radionavigation.....	28
5 Tolérances techniques.....	28
<b>D - NAVIGATION.....</b>	<b>29</b>
1 Performances en route.....	29
1.1- Réglementation.....	29
1.2- Décollage.....	29
1.3- Croisière.....	29
1.4- Descente et atterrissage.....	29
2 Planification du vol.....	30
2.1- Emport de carburant.....	30
2.2- Altitudes de sécurité.....	30
2.3- Équipements de navigation.....	30
3 Masses et centrage.....	30
4 Minima météorologiques opérationnels pour les FI.....	31
5 Minima météorologiques opérationnels pour les stagiaires (vol solo).....	31
6 Limitations dues au vent.....	31
7 Procédures radio.....	31
8 Circuits d'aérodrome à Cherbourg.....	32
8.1- Circuit piste 28 main gauche (bleu) / main droite (rouge).....	32
8.2- Circuit piste 10 main gauche (rouge) et main droite (bleu).....	33
9 Aérodromes utilisés pour la formation.....	34
10 Prise en charge d'un avion en vue d'un vol.....	34
10.1- Accès sur la zone Aéroportuaire.....	34
10.2- Sortie d'un avion du hangar.....	35
10.3- Visite prévol.....	35
10.4- Démarrage moteur.....	36
10.5- Roulage vers le poste d'avitaillement.....	36
10.6- Avitaillement.....	36
10.7- Roulage en vue du décollage.....	37
10.8- Essais moteurs, alignement et décollage.....	37
10.9- Retour de vol.....	38
<b>E - FORMATION.....</b>	<b>39</b>
1 Recrutement – évaluation et suivi des instructeurs.....	39
2 Entraînement initial des FI.....	39
3 Entraînement périodique des FI pour maintenir leurs compétences.....	39
4 Standardisation de la formation des FI.....	39

5	Maintien des compétences des pilotes.....	40
6	Contrôle des compétences.....	40
7	Évaluation continue du personnel du DTO.....	40
<b>F</b>	<b>SÉCURITÉ – GESTION DES ÉCARTS.....</b>	<b>41</b>
1	Définition d'une politique générale et Programme d'actions.....	41
1.1-	Affectation d'un membre compétent de l'aéro-club à la mission de promotion de la prévention.....	41
1.2-	Définition par écrit la mission de cette personne et les moyens mis à sa disposition.....	41
1.3-	Mise en place d'une commission de prévention interne au club.....	41
1.4-	Mise en œuvre de Aérodiagnostic.....	41
1.5-	Élaboration d'un plan d'actions prévention.....	42
1.6-	Mise en œuvre des actions hiérarchisées de ce plan de prévention.....	42
1.7-	Réalisation d'un suivi de ces actions.....	42
1.8-	Collaboration régulière avec le correspondant sécurité du CRA.....	42
2	Bilan initial.....	42
3	Plan d'actions – Présentation des mesures.....	42
4	Mesures de performances et indicateurs.....	43
5	Recueil et exploitation des dysfonctionnements.....	43
6	Promotion de la prévention et du système.....	44
	<b>ANNEXES.....</b>	<b>45</b>

## A - GENERALITES

### 1 Description et contrôle du manuel

#### 1.1- Introduction

L'**Aéroclub Jean-Piquenot** a réalisé le présent Manuel de Sécurité afin de présenter l'organisation de sa structure de formation et d'informer

L'ACJP est implanté sur l'aéroport de CHERBOURG MAUPERTUS– LFRC

Adresse postale : Aéroclub Jean Piquenot  
8 Rue Jean Mermoz  
50330 Gonneville  
09 63 52 80 49  
<http://ac-cherbourg.com>  
e-mail : [contact@ac-cherbourg.com](mailto:contact@ac-cherbourg.com)

Le présent Manuel d'Opérations a été réalisé suivant les dispositions des règlement (EU) N° 1178/2011 et 2018/1119

#### 1.2- Système d'amendement et de révision

Le manuel est référencé par un numéro d'amendement, et la date de son édition.  
Deux types d'amendements sont prévus :

- Les amendements à caractère majeur devant être communiqués à l'Autorité et nécessitant une refonte du présent manuel.
- Les amendements mineurs qui seront réalisés annuellement et ne demandent pas de communication à l'Autorité.

*A l'occasion de ce dernier type d'amendement, l'ACJP a choisi de ne pas procéder à une réédition complète du manuel mais seulement à celle des pages concernées.*

En bas de page à gauche, on trouve un code dont la syntaxe est la suivante :  
ACJP-MANSEC-*M-m* dans lequel *M* est l'indice de révision majeure et *m* l'indice de révision mineure. Ce code constitue également le nom des fichiers informatiques sous lesquels sont archivés les divers documents. Une révision majeure est également appelée Version.  
La date en pied de page est la date d'édition du document.

Par convention, la version 0 et ses révisions est un brouillon non applicable en l'état.  
Il ne fait donc l'objet d'aucun suivi

### 1.3- Suivi des amendements et révisions

Date	Vers.- Rév.	N° de Page	Nature des changements
1/09/2019	0-x	Toutes	Draft de la Version initiale. Aucun suivi des révisions mineures
29/12/2019	1-0	Aucune	Première publication officielle du document

## 1.4- Liste des acronymes utilisés dans ce document

(A)	Aéronef - Aéroplane -
(ACJP)	Aéroclub Jean-Piquenot
(CBT)	Formation basée sur les compétences
(CdB)	Pilote Commandant de Bord.
(CPS)	Correspondant Prévention Sécurité.
(CRA)	Comité Régional Aéronautique
(DTO)	Organisme de Formation Déclaré
(FFA)	Fédération Française Aéronautique
(FI)	Instructeur en vol - Flight Instructor –
(FE)	Examineur en vol – Flight Examiner
(HT)	Responsable Pédagogique - Head of Training -
(LAPL)	Licence de pilote d'avion léger - Light aircraft pilot licence –
(MANSEC)	Manuel de Sécurité du DTO ( Le présent manuel )
(PICUS)	Pilot In Command Under Supervision
(PPL)	Licence de pilote privé - Private pilot licence –
(REX)	Retour d'Expérience
(RP)	Responsable pédagogique (synonyme de HT)
(SGS)	Système de Gestion de la Sécurité

## 1.5- Documents applicables

### Règlements européens :

EU 965/2012 et 2016/1199 (Part NCO )

EU 1178/2011 et 2018/1119 ( Déclared Training Organization )

### Autres documents

Memento FFA (Edition d'octobre 2019).

Règlement intérieur de l'ACJP.

## 1.6- Objectif et Contenu du manuel

Le but du présent manuel est de décrire l'ensemble des règles et procédures en vigueur au sein de l'ACJP et du DTO affilié. Chaque membre du club (élève et pilote breveté) doit en avoir connaissance.

Le manuel présente

- L'organisation générale de l'ACJP
- Les responsabilités des dirigeants
- Les règles régissant l'ensemble des membres en rappelant notamment ce qu'implique le caractère associatif de l'ACJP.
- Les règles relatives à l'exploitation des avions
- Les règles relatives au traitement des écarts aux prescriptions
- Les annexes.

## 1.7- Remerciements

L'auteur remercie l'ensemble du C.A. et spécialement sa Présidente pour la confiance accordée lors de la rédaction de ce manuel.

Remerciements à Denis Lenoël, Responsable pédagogique, qui a longuement vérifié la pertinence de ce qui est écrit ici.

Remerciements à Jean-Michel Moucault et Gilbert Mesnage qui avaient rédigé une version antérieure d'un manuel d'exploitation dont l'auteur s'est inspiré pour rédiger le présent manuel.

Remerciements particuliers à Pascal Fauvel pour sa contribution à la rédactions des LEMs et de la check-list de KL.

Enfin, remerciements à Catherine ARTHUR-KOTT, épouse de l'auteur et correctrice particulièrement avisée, qui a su déceler les fautes d'orthographe et les nombreuses imprécisions stylistique dans la rédaction de ce manuel.

## 2 Organisation

### 2.1.1 Forme juridique de l'organisme abritant le DTO

Association sans but lucratif conforme à la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901

### 2.2- Enregistrement en Préfecture

**L'Aéroclub Jean Piquenot (ACJP)** est une structure associative, dont les statuts (dernière version) ont été déposés à la Préfecture de la Manche le 27 mars 2019. Il a été créé le 9 février 1988. La publication au J.O. « Associations » est en date du 2 mars 1988 sous le n° 0502002981 devenu le n° W502000956

Les divers récépissés de déclaration sont en Annexe 4 du présent manuel.

Le DTO fait donc partie intégrante du club et est administrée par les dirigeants du club. Les responsabilités sont précisées au paragraphe 3.

L'Organisme est déclaré auprès de l'EASA sous le n° FR.DTO.0367

### 2.3- Agrément de l'Association comme Groupement Sportif

Arrêté Préfectoral du 29 septembre 1989 reproduit en Annexe 3

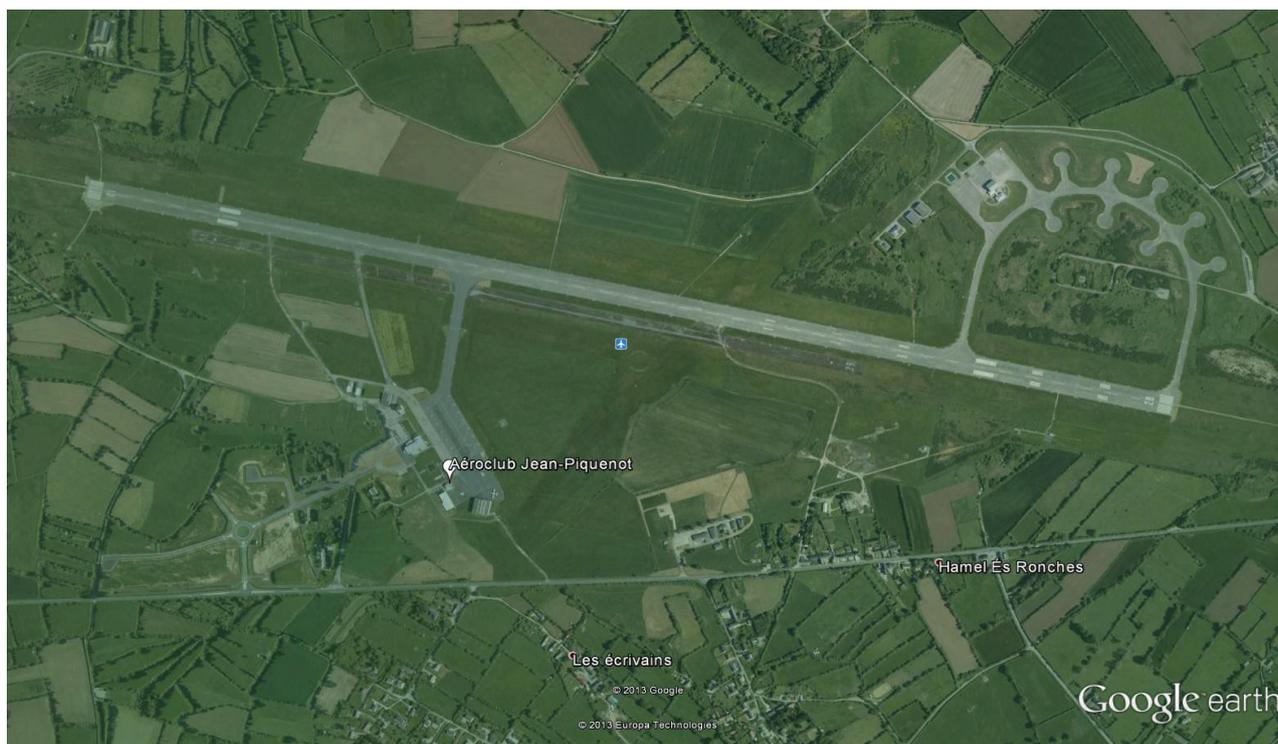
### 2.4- Activités du DTO

Les activités du DTO sont :

- La formation de pilotes en vue de l'obtention des licences LAPL et PPL
- La formation de pilotes à l'obtention d'habilitations et de variantes
- La remise à niveau et entraînement des pilotes tant à leur demande que suite à une décision des instances du DTO habilitées à le faire.
- La réalisation de prorogations ou renouvellements des qualifications associées à ces licences.

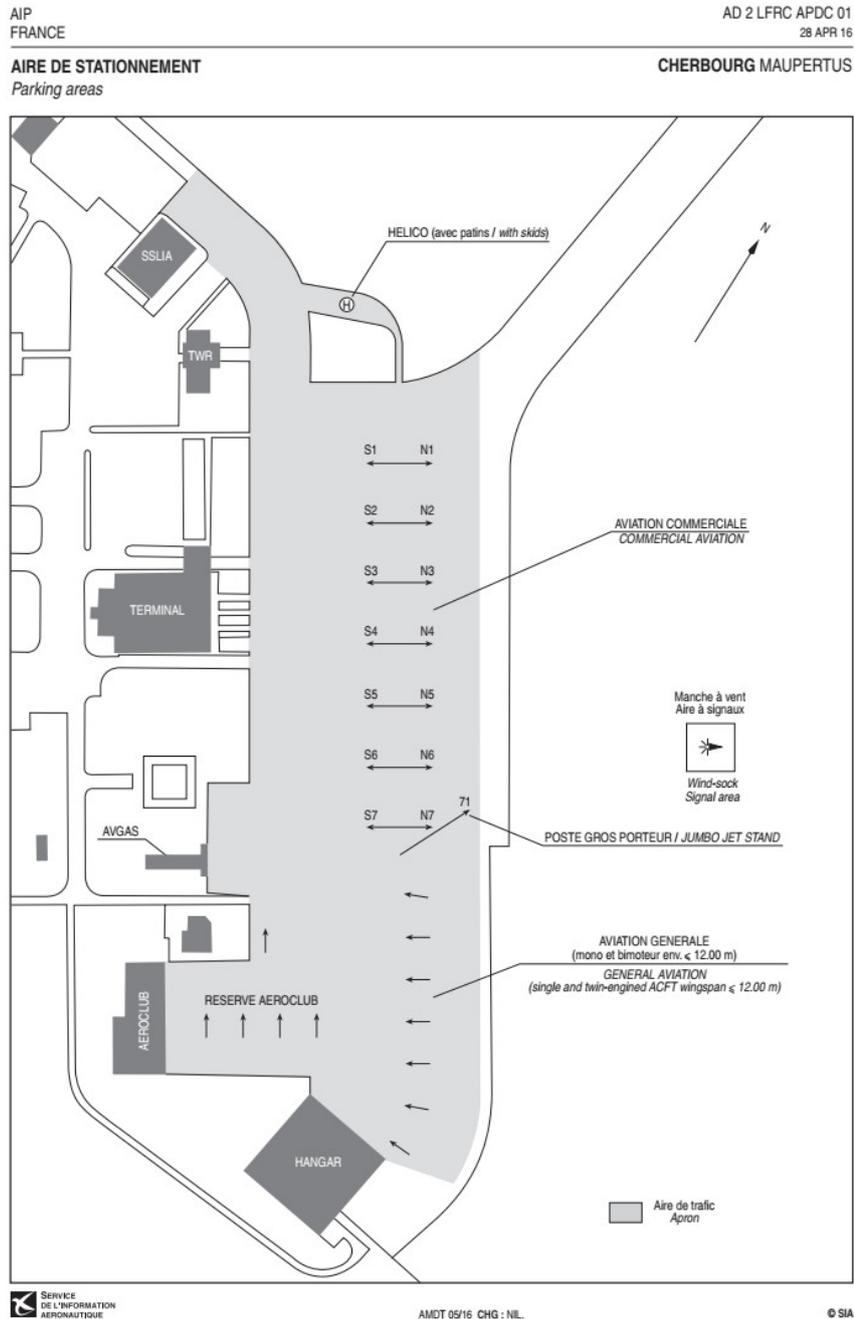
## 2.5- Site de l'Aéroclub et plan des locaux

### 2.5.1 Situation générale sur le site de l'aéroport de Cherbourg Maupertus

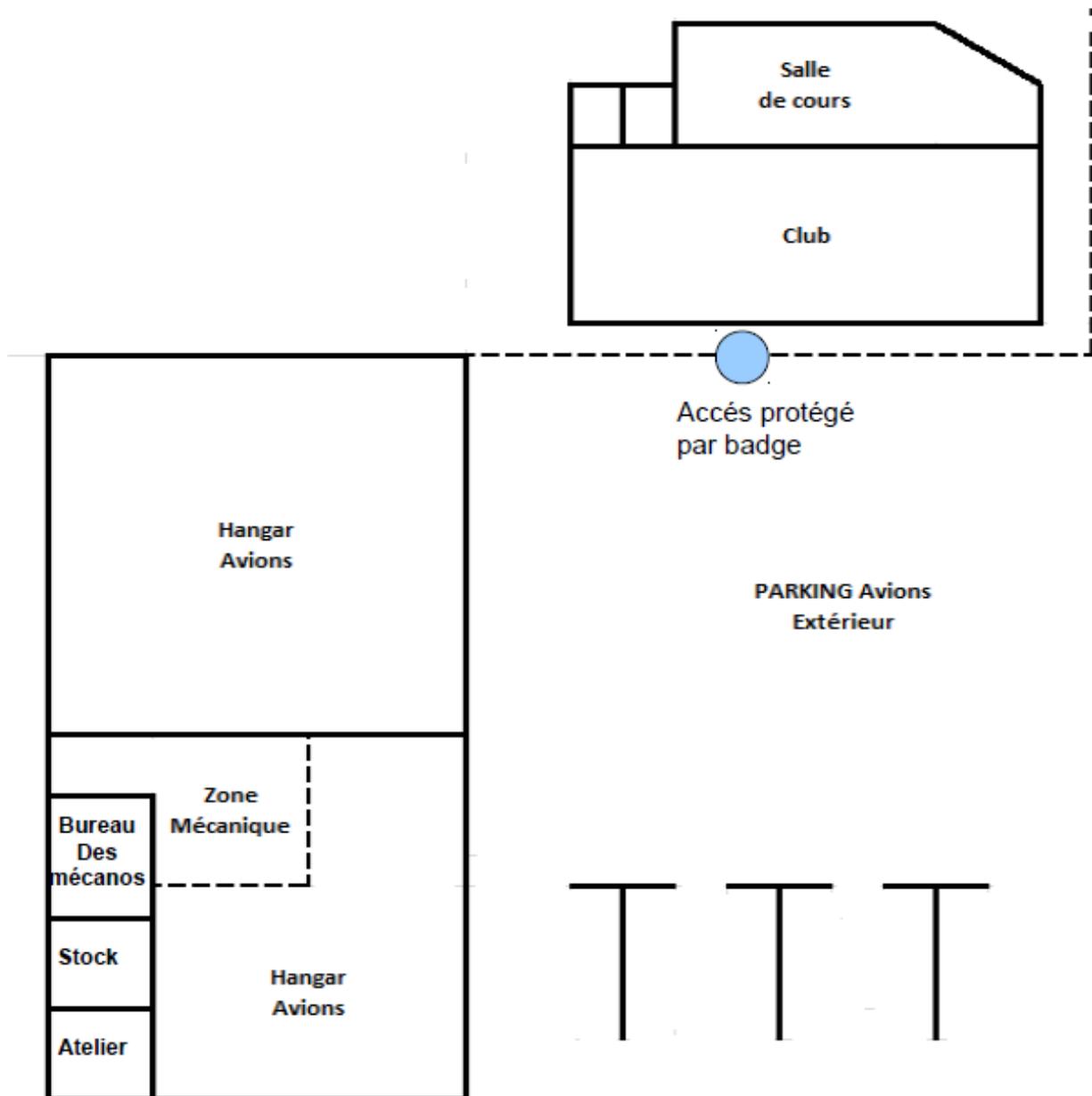


## 2.5.2 Implantation des locaux sur la plateforme aéroportuaire

(carte extraite de l'IAC-LFRC avec l'aimable autorisation du SIA)



### 2.5.3 Plan schématique des locaux de l'aéroclub Jean-Piquenot



## 3 Responsabilités - Dirigeants

### 3.1- Dirigeants du DTO

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

- Le Président de l'ACJP, qui est le Dirigeant Responsable (DR)
- Le Correspondant Sécurité (CPS)
- Le Responsable Pédagogique (RP)

### 3.2- Responsabilités et tâches de l'encadrement opérationnel

#### **Le Président de l'Aéro-Club - Dirigeant Responsable.**

Il est chargé de veiller au maintien en conformité de la structure DTO. Le Représentant du DTO est le Président de l'Aéro-club. De par son positionnement dans l'association tel que défini par les statuts de l'aéro-club, il est à même d'engager le club vis-à-vis de l'autorité.

Tel que demandé par la réglementation, il sera chargé de :

- Veiller à ce que le DTO et ses activités satisfassent aux exigences applicables, et respectent la déclaration DTO ;
- Élaborer et mettre en œuvre une politique de sécurité garantissant que les activités du DTO sont réalisées en toute sécurité, veiller à ce que le DTO adhère à cette politique de sécurité et prendre les mesures pour en atteindre les objectifs.
- Promouvoir la sécurité au sein du DTO
- Veiller à la disponibilité de ressources suffisantes au sein du DTO afin que les activités visées aux points précédents puissent être réalisées de manière efficace.

---

## **Le Correspondant Prévention Sécurité**

Il est chargé d'animer la Sécurité-Prévention auprès des membres du DTO et de l'aéroclub et de mettre en œuvre les actions conformément au présent Manuel.

### Son rôle :

Le rôle du CPS est spécifiquement 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 du DTO et plus globalement au niveau de l'aéro-club.

Il rend compte au Président (Représentant du DTO) du déroulement de ses missions.

### Ses missions :

- Contribuer à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan de prévention élaboré sur la base de l'outil Aérodiagnostic.
- Contribuer à l'actualisation constante des actions de prévention
- Susciter le retour d'informations de la part de tous les acteurs du DTO (pilotes brevetés, instructeurs, élèves pilotes) et organiser leur recueil et l'analyse des événements au travers d'un système de Retour d'Expérience (REXFFA)
- Contribuer à la promotion de la prévention, notamment par la diffusion des informations pertinentes auprès des acteurs du DTO
- Participer à l'analyse des dysfonctionnements recensés
- Contribuer au bilan interne annuel pour la partie prévention
- Effectuer toute mission spécifique que pourrait lui confier le Responsable du DTO dans le cadre de la politique de sécurité.

---

Ses moyens :

- Le CPS, pour l'exercice de ses missions, est directement rattaché au Représentant du DTO (Président).
- Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention
- Il est destinataire via le Responsable Pédagogique des éléments de veille réglementaire. Il est à noter que cette veille réglementaire est assurée par le Responsable Pédagogique.
- Le CPS est l'interlocuteur privilégié du RP pour les questions de prévention liées à la formation. Il doit être informé par le RP de toute évolution dans la formation pouvant avoir un lien avec la sécurité.
- Le CPS est l'interlocuteur privilégié du Correspondant Prévention-Sécurité Régional du Comité Régional Aéronautique avec qui il est en lien direct.
- Le CPS dispose des accès aux informations spécifiques, notamment aux espaces dédiés à la prévention dans le domaine aéronautique.
- Le CPS met en œuvre l'outil REXFFA afin d'aider au retour d'expérience interne.

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

## Le Responsable Pédagogique

Il est chargé de la mise en œuvre de la formation au sein de l'ACJP et de sa supervision conformément au programme déposé auprès de la DGAC (**DTO.GEN.230**).

Il avertira le Dirigeant Responsable en cas de difficulté identifiée ou pressentie. Il est également chargé de la rédaction des amendements nécessaires au maintien de la conformité qu'il présentera pour avis au DR en vue de leur inscription au présent Manuel. **Il est le représentant du DR auprès de l'Autorité pour toutes les questions liées aux formations théoriques et pratiques.**

### Ses missions :

- Veiller à une bonne intégration de l'instruction théorique et de la formation au vol sur aéronef ou simulateur.
- Superviser les progrès de chaque stagiaire.
- Veiller à l'adéquation de la réalisation des formations avec les dispositions définies au sein du DTO.
- Veiller à la mise à jour des programmes du DTO .
- Veiller à la réalisation satisfaisante des formations en concordance avec les programmes utilisés par le DTO.
- Veiller à ce que les formations réalisées par chacun des instructeurs soient conformes aux engagements de la structure DTO.
- Veiller à l'harmonisation des pratiques d'instruction entre les différents instructeurs.
- Contribuer à l'archivage des données tel que prévu par le DTO et la réglementation.

*Le RP et le CPS sont chargés de s'assurer de la bonne application des dispositions recensées dans le Manuel. Il devront notamment réaliser un audit annuel et en adresser un exemplaire au DR. Cet audit devra être tenu à la disposition de l'Autorité.*

*Les noms des divers responsables à la date d'édition du présent manuel sont précisés en annexe.*

## 4 Discipline

**Par décision de son Conseil d'Administration en date du 13 septembre 2019, en matière de sécurité des vols, l'ACJP a fusionné les règles du club et celles propres au DTO. En conséquence, les règles du présent manuel sont applicables à tous les vols et non pas uniquement ceux relevant du DTO (Formation, Remise à niveau, Qualifications complémentaires, Prorogation et Renouvellement).**

Les règles définies dans le présent manuel prévalent sur toutes les dispositions antérieures figurant au règlement intérieur en cas de contradiction.

### 4.1- Obligations des membres

Les obligations des membres sont définies dans le règlement intérieur de l'ACJP qui précise notamment que :

*l'ACJP est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition.*

### 4.2- Traitement des écarts et manquements

Les écarts liés aux règles définies dans ce Manuel sont traités au chapitre F. Les actions éventuelles prises sont également définies au même chapitre. Ces actions ne sont pas exclusives d'éventuelles sanctions prises en application du Paragraphe 5 du règlement Intérieur.

Les écarts et manquements au RI non liés à la Sécurité des Vols ne sont pas traités ici et relèvent uniquement du § 5 du RI.

## **B – RÈGLES GÉNÉRALES D'EXPLOITATION**

### **1 Contrôle et supervision de l'exploitation**

#### **1.1- Contrôle de l'exploitation**

Les contrôles de l'exploitation, et de sa conformité aux règles du DTO sont organisés au sein de l'ACJP. Ils seront réalisés annuellement sous la responsabilité du CPS et du RP.

La veille réglementaire sera assurée via la clé FI (mise à jour via une newsletter trimestrielle transmise par mail par la Fédération Française Aéronautique). Le DR transmettra les éléments aux dirigeants du DTO afin qu'ils prennent en compte les éléments réglementaires pertinents.

Afin de connaître le niveau de prévention du DTO, le CPS utilisera l'outil « Aérodiagnostic » développé par la FFA, et disponible dans l'espace dirigeants.

### **2 Préparation des vols**

#### **2.1- Planification**

Les vols d'instruction sont planifiés (date, avion, et durée de la prise en compte de l'avion) par accord entre l'instructeur et l'élève, pour les vols en double commande et pour les vols en solo supervisés. Le planning général est accessible à tous les adhérents dans le logiciel utilisé par l'aéroclub pour son exploitation (OpenFlyers)

Les vols hors instruction sont planifiés par le pilote commandant de bord qui réservera l'avion par internet sur le système OpenFlyers, en mentionnant la durée prévue du vol, le temps de mise en œuvre et de restitution de la machine.

#### **2.2- Visites de maintenance**

Les visites de maintenance sont réalisées par l'atelier en charge de la maintenance. Une commande est passée auprès de l'atelier par la personne chargée du suivi. Les DR 400 sont entretenus par l'unité de maintenance basée à Gonneville. Les ateliers jouxtent les locaux de l'ACJP.

Les observations qui pourraient être portées sur les carnets de route seront transmises au plus tôt à l'atelier. Toutefois, tout pilote qui souhaitera utiliser un avion pour lequel apparaîtraient une ou plusieurs annotations, pourra choisir de l'utiliser s'il le souhaite dans la mesure où l'avion reste conforme aux dispositions réglementaires.

## 3 Autorité – Tâches et responsabilités du commandant de bord

Le CdB est responsable de l'exécution du vol, conformément à la réglementation en vigueur, et aux dispositions, consignes et procédures figurant dans le présent manuel. Il est responsable des décisions relatives à cette exécution ainsi que du chargement de l'appareil.

Il est également responsable de son aptitude à effectuer le vol selon :

- Les conditions météorologiques compatibles ou non avec son niveau d'expérience
- Son état général (fatigue, sommeil, stress,...)
- Son état de santé, en particulier l'absence de toute prise de médicament incompatibles avec la fonction de pilote aux commandes
- Son expérience de pilotage suffisamment récente.

**En particulier, après 3 mois sans expérience de vol, tout pilote doit prendre contact avec un FI ou un FE qui jugera de son aptitude à prendre les commandes comme CdB.**

Dans le cadre des vols d'instruction ou de test, l'instructeur ou l'examineur se trouvant en place avant est commandant de bord de l'appareil.

En cas de vol PICUS (voir § A-1.4) , le Pilote aux Commandes est CdB mais son carnet de vol peut être contresigné par l'instructeur ou l'examineur en place droite.

## 4 Emport de passagers

### 4.1- Définition du passager

Un passager est une personne emmenée en vol et ne prenant aucunement part aux opérations de vol. Cette personne peut être ou non un membre de l'ACJP.

## 4.2- Vols locaux à titre onéreux

Les vols locaux à titre onéreux peuvent être des vols découvertes (VD) ou des vols d'initiation (VI). Ils sont réalisés au sein de l'ACJP en respectant précisément les dispositions des règlements européens 965/2012 et 2016/1199 en leur article 6.

Les vols d'initiation consistent en la réalisation d'une première leçon de pilotage pour une personne qui n'est pas encore adhérente de l'ACJP. Ces vols seront toujours assurés par un instructeur et leur durée maximale sera conforme à la réglementation précitée sur les vols découverte.

Les vols découverte sont effectués par des pilotes habilités agréés par le DR satisfaisant aux exigences réglementaires ( plus de 200 heures de vol et 25 heures de vol au cours de la dernière année).

Les vols d'initiation ne peuvent être effectués que par des instructeurs.

## 4.3- Vols d'instruction

Pour tout vol d'instruction, seuls les membres de l'aéro-club ayant un rapport avec la mission peuvent être emmenés en vol.

## 4.4- Vols en frais partagés

Les pilotes du club emmenant des passagers peuvent faire participer ceux-ci aux dépenses inhérentes au vol aux conditions ci-dessous

*En application du Règlement EU 965/2012 Art. 6 § 4bis alinéa a)*

*Les vols à frais partagés sont autorisés **entre particuliers** à condition que les coûts directs du vol (coût avion plus taxes d'atterrissage) soient répartis entre tous les occupants **y compris le pilote CdB membre du club**.*

*Les vols sont effectués sous la responsabilité exclusive du pilote commandant de bord qui :*

*a) - Certifie être en situation réglementaire pour effectuer un tel vol.*

*b) - S'engage à payer au club l'intégralité du coût des heures de vol, la répartition des frais entre les participants étant du ressort exclusif de ces derniers y compris le pilote.*

*En l'absence de convention entre l'ACJP et une des plateformes de co-avionnage présentes en France, il est interdit à tout pilote du club :*

*1 - de publier une intention de vol sur ces plateformes au moyen d'un des avions du club*

*2 – d'utiliser un réseau social aux mêmes fins*

---

## 5 Documents avions

### 5.1- Introduction

Les documents relatifs à chaque avion, nécessaires pour le vol, sont regroupés dans une pochette insérée dans le carnet de route de chaque avion. Il incombe au commandant de bord d'en vérifier la tenue à jour avant tout vol.

Cette sacoche contient :

- Le carnet de route.
- Le certificat d'immatriculation
- Le certificat de navigabilité
- Le certificat d'examen de navigabilité
- Le certificat acoustique
- La licence de station d'aéronef et son annexe
- L'attestation d'assurance
- La fiche de pesée
- *Les cartes d'avitaillement*
- *La liste minimale d'équipements (LEM) relative à l'avion.*

Un exemplaire du manuel de vol reste à demeure dans chaque avion.

## 5.2- Organisation de la mise à jour des documents

L'Atelier tient à jour l'ensemble des documents relatifs à l'entretien et au maintien de la navigabilité des avions.

Le CPS tient à jour le présent manuel,

Le RP tient à jour tous les documents généraux relatifs à la formation et chaque instructeur tient à jour les livrets de progression de ses élèves.

## 6 ARCHIVAGE DES DOCUMENTS

### 6.1- Dossiers de formation

Un dossier de formation sera constitué pour chaque élève. Il pourra être numérique ou papier. Son contenu est défini dans le Manuel de Formation. Ce dossier sera complété par l'instructeur après chaque vol d'instruction.

Les dossiers de formation des élèves seront conservés par l'ACJP pendant trois ans après leur départ de l'association.

### 6.2- Dossiers pilotes

Les dossiers des pilotes seront créés lors de l'adhésion à l'ACJP, et archivés par l'ACJP pendant trois ans

Outre les documents liés à l'identité, ils comprendront toutes les déclarations et attestations que le DTO devra progressivement rédiger lors de la formation, telles que :

- Déclaration de début de formation
- Attestation de formation théorique
- Attestation de formation pratique
- Autorisation au vol solo des deux parents pour les mineurs

Ainsi que :

- Attestation d'aptitude médicale
- Attestation d'assurance (incluse dans la licence FFA)

Le dossier sera complété pour les brevetés (ou après obtention) par :

- Copie des licences et qualifications requises pour les vols réalisés à l'ACJP
- Ces éléments seront mis à jour après transmission par le pilote.

L'existence de ce dossier ne dispense pas le pilote de s'assurer de la validité des documents requis avant chaque vol.

## **7 Enregistrement des licences et qualifications des pilotes**

Les licences et qualifications des pilotes sont enregistrées lors de l'inscription au club. Les pilotes sont tenus d'actualiser leurs fiches en cas d'obtention de licences ou qualifications supplémentaires en rapport avec l'activité de l'ACJP.

Le système OpenFlyers tient à jour les différentes licences et qualifications des pilotes membres du club.

## **8 Échéances médicales et qualifications**

Les pilotes sont responsables du respect des échéances de leurs qualifications et aptitudes médicales.

Toutefois, afin de palier un oubli éventuel, et sans se substituer aux pilotes, l'ACJP :

1. Demande aux pilotes de confirmer le respect des échéances lors de chaque réinscription.
2. Paramètre le système de réservation afin qu'il attire l'attention du pilote sur un dépassement d'échéance lors d'une réservation.

## **9 Limitation des temps de vol et périodes d'activité des FI**

### **9.1- Programme de vols**

Voir paragraphe 2.1 « Planification »

### **9.2- FI salariés**

Sans objet, l'ACJP ne faisant pas appel à ce jour à des FI salariés.

### **9.3- Repos périodique des FI**

Il n'est pas défini de repos périodique pour les FI(A). Cependant, un instructeur ne doit pas entreprendre un vol s'il ne se sent pas en état physique et/ou mental de le réaliser.

## **10 Limitation temps de vol et période d'activité des stagiaires**

Il n'existe pas de limitation des temps de vol pour les stagiaires. 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. Éléments extérieurs tels que, par exemple, température et/ou météo.

---

## 11 Carnets de vol des pilotes

Chaque pilote dispose d'un carnet de vol qui doit être conforme aux exigences réglementaires (conforme au règlement AIRCREW Part-FCL).

Les pilotes sont responsables de la tenue à jour de leurs carnets de vol.

Les vols avec instructeurs (hors les vols PICUS) seront notés dans la colonne « double commande »

Les instructeurs visent les carnets pour chacun de ces vols, en portant les mentions éventuellement requises, telles que délivrance d'habilitations, ou obtention de variantes. Les autorisations de vol en solo supervisé sont portées par les instructeurs préalablement au vol.

Il est convenu que les carnets de vol « bleus », qui ne sont plus conformes, peuvent être utilisés jusqu'à ce qu'ils soient complets. Les carnets ouverts ensuite devront être conformes.

## 12 Planning des vols

Le planning des vols se fait avec le système de réservation OpenFlyers. En cas d'indisponibilité soudaine d'un avion (panne..), le secrétariat ou l'atelier prévient, dans la mesure du possible, les pilotes ayant réservé.

Les vols en vue de la délivrance d'une licence sont prioritaires, et pourraient conduire au déplacement de rendez-vous pris pour des vols d'agrément. Dans ce cas, les pilotes sont avisés au préalable par l'instructeur.

## C – RÈGLES D'UTILISATION

### 1 Présentation des avions

La flotte de l'ACJP comprend les avions suivants :



Un DR 400 108 CV 3 Places

F BXRU ( **VFR JOUR Uniquement** )



Un DR 400 108 CV 3 Places

F BXEO ( Agréé VFR Nuit )



Un DR 400 120 CV 4 Places

F GCRS ( Agréé VFR Nuit )



Un DR 400 160 CV 4 Places

F GYKL ( Agréé VFR Nuit )

## 2 Manuels d'utilisation des avions

Les manuels de vol des avions sont à bord des avions.

Ils peuvent être remis sous forme numérique par les instructeurs aux élèves qui le souhaitent. L'ACJP demande à tous les pilotes de respecter scrupuleusement les dispositions définies dans ces manuels.

### 2.1- Check-list

Une Check-list appropriée est présente dans chacun des avions de l'ACJP.

Toutes les check-lists sont également disponibles sur le site de l'ACJP.

Leur contenu est validé par le Responsable Pédagogique. Ces check-lists sont reproduites en annexe.

### 2.2- Limitations

Les limitations propres à chaque avion sont celles définies par les constructeurs et présentées dans les manuels de vol, partie « Limitations ».

Les pilotes sont formés à l'utilisation des manuels de vol lors de leur formation théorique et pratique.

**En raison de nos contrats d'assurance, tout vol est interdit en cas de vent supérieur à 50 km/h ( 27 kts)**

### 2.3- Maintenance et carnet de route

Les dispositions relatives à la maintenance sont précisées dans les carnets de route par l'atelier.

La prochaine échéance figure dans le système de réservation. Si des remarques sont portées sur le carnet de route, elle fait l'objet d'une « approbation pour remise en service » après traitement par l'Atelier.

Afin d'en faciliter la lecture, le site de réservation précise le potentiel restant. Le pilote devra vérifier ces indications avant tout vol afin de s'assurer que le potentiel restant est supérieur à la durée d'utilisation prévue.

### 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. **Elles doivent être connues par cœur de tous les pilotes**

Les procédures pouvant être mises en œuvre au sol, dans les locaux de l'ACJP, ou dans les aires de trafic attenantes sont affichées dans la salle pilote, et rappelées par les instructeurs lors de la formation.

### 4 Utilisation des aides de radionavigation

Les aides de radionavigation doivent être utilisées au maximum par les pilotes afin de contribuer à la sécurité des vols.

Les pratiques les mieux adaptées sont enseignées par les instructeurs lors de la formation initiale, ou lors de la prise en mains spécifique de l'appareil.

Les aides installées sont :

1. F-BXRU, F-BXEO : VOR
2. F-GCRS : VOR + ADF
3. F-GYKL: VOR/ILS + GPS de classe A1

### 5 Tolérances techniques

La liste d'équipements minimum requis pour effectuer un vol correspond à la liste minimum de référence définie par le constructeur de chaque avion. Ces listes sont reproduites en annexe. Un exemplaire se trouve dans le carnet de route de chacun des avions.

## **D - NAVIGATION**

### **1 Performances en route**

#### **1.1- Réglementation**

Le pilote commandant de bord est chargé de l'obtention des informations nécessaires pour la préparation du vol, notamment, en fonction du type de vol prévu.

Ces dispositions sont rappelées dans le Mémo du pilote VFR FFA disponible sur le site de la FFA.

#### **1.2- Décollage**

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

Les facteurs de correction liés à l'état des pistes doivent être pris en compte par le pilote, et sont précisés dans les manuels de vol.

#### **1.3- Croisière**

La croisière est réalisée conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion. Les éléments liés aux altitudes sont rappelés dans le Mémo du pilote VFR FFA disponible sur le site FFA.

#### **1.4- Descente et atterrissage**

La descente et l'atterrissage sont réalisés conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion. Les facteurs de correction liés à l'état des pistes doivent être pris en compte par le pilote, et sont précisés dans les manuels de vol.

L'ensemble des dispositions du manuel de vol telles que citées ci-dessus peuvent être complétées et/ou modifiées par des dispositions spécifiques prises par le RP.

## 2 Planification du vol

### 2.1- Emport de carburant

Il incombe au pilote de définir la quantité de carburant nécessaire au vol, compte tenu de des valeurs définies dans le manuel de vol, et des conditions météorologiques prévues.

Le commandant de bord ajoutera ensuite à ces quantités, les réserves réglementairement définies y compris la notion de quantité admissible. L'ACJP attire l'attention des pilotes sur le fait que les réserves réglementaires sont faibles, et que les temps de vol prévus sont souvent majorés par des retardements, et les invite à majorer sensiblement les quantités déterminées précédemment.

Lors d'un vol d'instruction, l'instructeur doit s'assurer du respect des règles d'emport de carburant.

Ces dispositions peuvent être complétées par des règles opérationnelles définies par le RP

### 2.2- Altitudes de sécurité

Les pilotes devront respecter les altitudes de sécurité définies réglementairement, et, dans la mesure du possible, veiller à choisir celles qui permettront de minimiser les nuisances environnementales.

Les éléments liés aux altitudes sont rappelés dans le Mémo du pilote VFR FFA disponible sur le site FFA.

### 2.3- Équipements de navigation

Les équipements de navigation installés dans les avions sont maintenus en conformité par l'atelier.

Ils sont adaptés à tous les vols qui peuvent être entrepris avec les avions de l'ACJP.

## 3 Masses et centrage

Le respect du domaine de vol est primordial, et notamment le respect des masses admissibles et du centrage de l'avion. Chaque pilote devra impérativement s'assurer qu'il respecte les données du manuel de vol pendant toutes les phases de 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 l'utilisation d'un devis de masse et centrage lors de leur formation théorique et pratique.

Un outil de calcul de masse et de centrage est à la disposition de tous sur le site du club <http://ac-cherbourg.com> (menu aéroclub > Pesée et centrage )

## 4 Minima météorologiques opérationnels pour les FI

Les minima retenus par l'ACJP sont les minima réglementaires. Toutefois, les FI veillent à ce que les conditions de visibilité soient compatibles avec la leçon prévue.

## 5 Minima météorologiques opérationnels pour les stagiaires (vol solo)

Les instructeurs doivent développer la notion de marges en fonction des conditions météorologiques pour les stagiaires. Ces marges sont appliquées lors des vols solos supervisés.

Les instructeurs veillent aussi à ce que les élèves-pilotes prennent en compte l'évolution des conditions météorologiques pour décider de la faisabilité d'un vol. Ils sensibilisent également leurs élèves aux risques liés au vol dans des conditions de visibilité réduites.

En cas d'évolutions météorologiques non prévues, il est possible de déroger aux minima définis au départ afin de poursuivre le vol vers le terrain le plus proche.

## 6 Limitations dues au vent.

**Il est interdit d'effectuer un vol si la vitesse du vent est supérieure à 27 kts ( 50 km/h). Cette limite, non réglementaire, résulte des clauses des contrats d'assurance de l'ACJP**

Les limitations en vent de travers à prendre en compte sont celles définies dans le manuel de vol.

## 7 Procédures radio

La Base principale du DTO étant un terrain non contrôlé avec AFIS, il n'y a pas de clairance au départ et à l'arrivée. L'attention des pilotes est donc attirée sur le fait que la prévention des abordages leur incombe totalement. En l'absence d'AFIS, le terrain est en auto-information.

## 8 Circuits d'aérodrome à Cherbourg

### 8.1- Circuit piste 28 main gauche (bleu) / main droite (rouge)



## 8.2- Circuit piste 10 main gauche (rouge) et main droite (bleu)



L'altitude des deux circuits est à 1500 pieds AMSL soit 1041 pieds AAL

## 9 Aérodromes utilisés pour la formation

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

Aucun des aérodromes de la Manche n'ayant des caractéristiques incompatibles avec les avions de l'ACJP, ils peuvent tous être utilisés pour l'instruction.

Pour les vols en solo supervisé, l'instructeur veille à ce que les aérodromes choisis soient compatibles avec les compétences acquises par les élèves.

Pour la formation au VFR de nuit, l'aérodrome de Cherbourg LFRC est utilisé pour la formation de base, jusqu'au lâché. Pour la navigation, les cheminements associés à l'espace de CHERBOURG sont utilisés. Les aérodromes de Granville, Caen sont utilisés pour la navigation contrôlée ainsi que pour la mise en œuvre du PCL.

## 10 Prise en charge d'un avion en vue d'un vol

Avant toute autre opération, le pilote s'assurera sur le système de réservation OpenFlyers que l'avion est bien réservé à son nom et que son potentiel est suffisant pour le vol à effectuer.

Si le potentiel est dépassé de moins de 5 heures, un vol local est possible après autorisation expresse et formelle du mécanicien.

Aucun vol de navigation vers un autre terrain ne peut être entrepris avec un avion dont le potentiel est expiré.

Si un pilote, n'ayant fait aucune réservation, souhaite utiliser un avion libre, il doit tout de même le mentionner dans le système OpenFlyers avant toute autre opération.

### 10.1- Accès sur la zone Aéroportuaire

L'aéroport étant classifié « Terrain sensible » par la DSAC, l'accès à la zone de trafic est contrôlé par un tourniquet à badges RFID. Ces badges individuels sont délivrés par l'exploitant de l'aéroport sur demande des responsables accrédités du club (Président, Trésorier, Référent de Sûreté).

L'usage de ces badges est de la responsabilité des CdB. Leur utilisation est régie par le manuel de sûreté de l'aéroclub qui décrit l'ensemble des procédures applicables.

## 10.2- Sortie d'un avion du hangar

Avant tout déplacement d'un avion, le pilote doit vérifier :

- L'absence d'eau dans les réservoirs d'essence au moyen de l'outil de purge disponible dans un des hangars s'il s'agit du premier vol de la journée.
- Le niveau d'huile au moyen de la jauge. Pour mémoire le niveau doit être compris entre 4 et 6 pour les 108 et 120 CV et entre 6 et 8 pour le 160 CV. Attention à ne pas serrer la jauge après vérification. En cas de nécessité, rajouter la quantité d'huile nécessaire. Suivre les indications sur le choix de l'huile à utiliser en cas de rodage moteur.

S'il est nécessaire de sortir un autre avion que celui réservé, la purge de cet autre avion devra être effectuée.

La sortie peut se faire au moyen d'une barre de traction manuelle ou de la barre à propulsion électrique. La batterie de cette dernière doit être remise en charge après toute utilisation. Observer les consignes données sur le panneau à proximité du chargeur.

L'avion sorti doit être garé sur l'un des **T** prévu à cet effet. Il est interdit de laisser un avion sur le parking à un autre endroit sauf s'il s'agit d'une manœuvre momentanée destinée à permettre la sortie d'un autre appareil. Le premier doit alors retourner au hangar immédiatement après.

## 10.3- Visite prévol

Les bords d'attaque des ailes et empennages doivent être exempts de toute contamination. Si ce n'est pas le cas, procéder à leur nettoyage.

Mettre l'avion sous tension (batterie ON ) et procéder aux opérations suivantes:

- Examen des jauges de carburant et vérification de leur cohérence avec le carnet de route.
- Vérification du bon fonctionnement des divers feux (phares, feux de navigation, feu anti-collision).
- Vérification du bon fonctionnement de l'alarme de décrochage.

Mettre l'avion hors-tension (batterie OFF )

Faire le tour de l'avion en suivant tous les items de la check-list appropriée.

Vérifier la propreté du pare-brise. Ne jamais décoller avec un pare-brise contaminé car cela rend difficile voire impossible de distinguer un autre avion à plus d'un km

*Nota : Ces opérations peuvent être effectuées avant la sortie du hangar.*

## 10.4- Démarrage moteur

La check-list démarrage doit être scrupuleusement respectée.

Attendre, après le démarrage, que le moteur soit chaud (  $T^{\circ}$  d'huile  $> 40^{\circ}$  C ) avant le roulage.

## 10.5- Roulage vers le poste d'avitaillement.

Signaler à l'AFIS, par un bref message, que l'on roule vers la pompe.

## 10.6- Avitaillement

L'avitaillement en carburant est effectué sur la plateforme grâce à un badge RFID fixé avec la clef de chaque avion.

La procédure à suivre est la suivante.

1. Garer l'avion, roulette de nez sur la ligne entre le cercle et la pompe (et non pas au milieu du cercle). L'aile doit se trouver au niveau de la pompe elle-même. Si on a un fort vent de secteur sud, on se gare nez de l'avion tourné vers le club-house.
2. Arrêter le moteur suivant les consignes de la check-list, arrêter son téléphone mobile (ou le placer en mode avion) et faire débarquer tous les passagers.
3. Prendre le fil de masse à droite de la pompe et le fixer à l'échappement ou au reniflard d'huile.
4. Dérouler le tuyau (sans décrocher le pistolet) suffisamment pour ne pas avoir à tirer dessus lorsque le pistolet sera décroché.
5. Aller à la borne et suivre les indications données par l'écran.
6. Décrocher le pistolet et procéder à l'avitaillement.
7. Raccrocher le pistolet, enrouler le tuyau et récupérer le ticket à la borne.
8. Remettre en place le fil de masse et vérifier que les bouchons de réservoir sont bien positionnés.
9. Procéder à l'embarquement.
10. Effectuer la mise en route comme décrit ci-dessus ( § 10.4 )

## 10.7- Roulage en vue du décollage

Demander les paramètres à l'AFIS et l'aviser du roulage : **Attention, il ne s'agit pas d'une demande de clairance**. Il faut donc veiller à la circulation sur la zone de manœuvre car l'AFIS ne peut qu'accuser réception de votre intention. L'heure du départ est notée précisément car elle détermine le début du vol. La vitesse de roulage doit être inférieure à 10 km/h.

Le roulage s'effectue en principe par le cheminement dit « nord » c'est à dire entre le parking commercial et la manche à air. Il peut se faire côté sud ( vers l'aérogare) si un trafic à l'arrivée emprunte le cheminement nord.

Important : Le cheminement sud est interdit en cas de présence d'un appareil de transport de passagers sur le parking commercial.

Faire très attention aux piétons circulant entre l'aérogare et le parking aviation générale.

## 10.8- Essais moteurs, alignement et décollage

Les essais moteurs se font normalement au point d'attente Alpha. En cas de trafic se trouvant en finale, on peut signaler à l'AFIS que les essais sont faits au niveau de la manche à air sur le cheminement nord ou au niveau du poste de stationnement Novembre 1 si on est passé par le cheminement sud (voir schéma au § A-2.5.2 ).

Le pilote doit s'aligner sur la piste en étant sûr de disposer d'une TODA suffisante pour assurer son décollage en toute sécurité en tenant compte de la charge de son avion et des conditions de température et de pression. Un minimum de 1500m est requis pour les élèves en vol solo ainsi que pour les VD.

## 10.9- Retour de vol

Remplir soigneusement le carnet de route de l'avion.

Sur la page de gauche :

- Le nom du pilote suivi (éventuellement) d'un '/' et du nom de l'instructeur
- Le rôle de chacun ( P pour pilote en vol solo ) ou EP/Fl si vol en double.
- Le terrain de départ
- Le terrain d'arrivée
- L'heure de départ
- L'heure d'arrivée
- Le temps de vol

Les heures sont, par défaut, les heures locales (bien que l'heure aéronautique soit UTC). Les noter hh:mm ou hhmm. Éviter 9h30 et préférer 09:30 ou 0930. Si on souhaite noter en heure UTC, suffixer la mention de l'heure par un 'Z'.

En heure d'été, on notera par exemple 1030 ou 0830Z

Sur la page de droite , mentionner :

- La quantité d'essence avitaillée s'il y a lieu (attention à la colonne selon que l'on a procédé avant ou après le vol).
- La quantité d'huile ajoutée lors de la visite prévol s'il y a lieu.
- Les valeurs du totalisateur tachymétrique au départ et à l'arrivée
- **Si pas d'anomalie**, noter BFG ou RAS ou rien du tout.
- **Si anomalie non bloquante** pour le vol suivant (voir la LEM), noter BFG et reporter l'anomalie dans les fiches prévues à cet effet.
- **Si anomalie bloquante**, la noter sur le carnet de route et alerter l'atelier ou un membre du bureau.
- Signer la ligne.

Après remplissage du carnet de route, on en reportera les indications dans le système OpenFlyers.

## **E - FORMATION**

### **1 Recrutement – évaluation et suivi des instructeurs**

L'ACJP a choisi de faire appel à des instructeurs bénévoles.

Lors du recrutement d'un instructeur, le responsable pédagogique est invité à donner un avis sur le profil aéronautique du candidat.

Lors de l'intégration d'un instructeur au sein du DTO, un dossier spécifique est ouvert pour l'instructeur. Il comprendra les licences et qualifications attestant que l'instructeur est apte à piloter les avions de l'ACJP sur lesquels il pourra dispenser des formations, et les documents attestant des qualifications d'instructeur requises et de leur validité.

### **2 Entraînement initial des FI**

Tout FI non issu de l'ACJP sera lâché par le RP sur chacun des types appareils qu'il sera amené à utiliser en instruction. Ces vols de prise en mains seront l'occasion de préciser les spécificités liées à l'environnement (zones de travail, hauteurs de survol..)

### **3 Entraînement périodique des FI pour maintenir leurs compétences**

Le principe de l'entraînement périodique des FI est retenu. La demande peut être formulée par le FI au RP, ou être proposée par celui-ci en fonction de besoins identifiés, par exemple évolution des exercices liés à la délivrance des licences, modification d'un avion de la flotte.

### **4 Standardisation de la formation des FI**

Au moins deux réunions de tous les instructeurs seront organisées chaque année. Elles seront animées par le RP, et le Dirigeant Responsable y sera invité.

## 5 Maintien des compétences des pilotes

Les conditions d'entraînement liées au maintien des compétences sont définies réglementairement.

Sinon, un ré-entraînement avec instructeur sera réalisé à la demande du pilote. Cet instructeur validera par note sur le carnet de vol, la reconnaissance de cette aptitude.

Les vols réalisés avec instructeur conformément aux dispositions permettant le maintien des qualifications concourent aussi au maintien des compétences

Des modules spécifiques peuvent être également conçus, à la demande du pilote, ou à l'initiative du RP pour répondre à des besoins spécifiques (suite à un long arrêt des vols par exemple).

## 6 Contrôle des compétences

Le suivi des formations est réalisé sur la base du Manuel de Formation. Si le suivi n'a pu être conforme à ce plan, le RP et l'instructeur définiront les leçons nécessaires à la reprise de ce cursus.

Lorsqu'un cursus de formation a été réalisé de façon complète et satisfaisante, un vol de pré-test sera réalisé par le RP ou un FE de l'ACJP avant la réalisation de la demande de test par l'instructeur.

Un programme est défini par le Responsable Pédagogique pour les formations aux habilitations spécifiques, et aux variantes. Il est remis à tous les instructeurs.

## 7 Évaluation continue du personnel du DTO

Pour les instructeurs en phase de supervision (FI restreints), le superviseur assistera à quelques formations théoriques de son choix, et pourra assister à quelques formations en vol lorsque l'avion le permet.

Pour les instructeurs complets, la préparation des renouvellements de qualification sera l'occasion d'une évaluation par le RP.

Le suivi des résultats d'examens en vue de délivrance de licences sera également l'occasion d'une évaluation indirecte des instructeurs.

## **F – SÉCURITÉ – GESTION DES ÉCARTS**

### **1 Définition d'une politique générale et Programme d'actions**

Le DR du DTO, Président de l'ACJP s'engage à faire appliquer la politique de sécurité définie ci-dessous

Cet engagement est intégré au livret d'accueil qui est remis à tous les nouveaux membres. Il est affiché dans les locaux de l'ACJP.

Il consiste en :

#### **1.1- Affectation d'un membre compétent de l'aéro-club à la mission de promotion de la prévention**

Le correspondant prévention/sécurité a été retenu. Son nom et ses coordonnées sont indiqués dans le livret d'accueil de l'ACJP.

#### **1.2- Définition par écrit la mission de cette personne et les moyens mis à sa disposition**

Le rôle, les missions et les moyens du correspondant sont décrits chapitre A, § 3.2

#### **1.3- Mise en place d'une commission de prévention interne au club**

Cette commission est constituée :

- Du Dirigeant responsable du DTO
- Du responsable pédagogique
- Du Correspondant Prévention-Sécurité.

La Commission peut s'adjoindre toute personne dont les compétences particulières pourraient être requises.

Le rôle et le mode de fonctionnement de cette Commission sont définis par écrit ainsi que ses moyens concernant notamment l'identification et l'analyse des dysfonctionnements. Ces éléments sont définis dans ce qui suit.

#### **1.4- Mise en œuvre de Aérodiagnostic**

La mise en œuvre de Aérodiagnostic avait déjà été réalisée au sein du club. Une nouvelle mise en œuvre sera réalisée dès l'obtention de l'agrément, et à partir de la dernière version de Aérodiagnostic disponible sur le site FFA afin de disposer d'une évaluation initiale. Une évaluation au moins annuelle sera réalisée ensuite.

## 1.5- Élaboration d'un plan d'actions prévention

Un plan d'actions prévention était déjà utilisé au sein du club. Il sera actualisé en intégrant les résultats de l'évaluation précitée. Il sera réalisé sous la forme disponible au § 3 de ce chapitre.

## 1.6- Mise en œuvre des actions hiérarchisées de ce plan de prévention

Les modalités et la planification de la mise en œuvre de chaque action seront précisément définies dans le plan d'actions prévention.

## 1.7- Réalisation d'un suivi de ces actions

Un état sera fait pour chaque réunion du CA, les membres recevront le plan d'actions prévention actualisé afin d'en vérifier la mise en œuvre.

## 1.8- Collaboration régulière avec le correspondant sécurité du CRA

Collaboration avec la commission sécurité de la FFA, notamment par l'utilisation du REX FFA

## 2 Bilan initial

Un bilan initial sera réalisé lors de la mise en application du présent manuel afin de disposer d'une référence de prévention.

Le bilan initial sera réalisé en utilisant l'outil Aérodiagnostic S G S. Les dirigeants de l'ACJP sont familiers de cet outil, déjà utilisé avant la mise en œuvre du présent règlement de sécurité.

## 3 Plan d'actions – Présentation des mesures

Le plan d'actions sera initialement élaboré à partir de Aérodiagnostic.

Trame du plan d'actions

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

## 4 Mesures de performances et indicateurs

Les mesures de performance sont réalisées grâce à la notation générée par Aérodiagnostic. L'évolution de cette notation sera portée à la connaissance des membres lors de chaque nouvelle utilisation.

Les indicateurs seront de deux types :

- L'évolution du code couleur généré par Aérodiagnostic
- Le suivi statistique des dysfonctionnements recensés

Nota Bene: L'augmentation du nombre de dysfonctionnements rapportés est un élément positif, traduisant une prise de conscience des acteurs, ce qui va dans le sens du management de la prévention. Par contre, le niveau de danger et de risque caractérisant ces dysfonctionnements doit diminuer progressivement et régulièrement.

## 5 Recueil et exploitation des dysfonctionnements

Le recueil et l'exploitation des dysfonctionnements sont des actions existantes au sein de l'ACJP.

Leur formalisation et leur suivi vont être accrus dans le cadre du Présent règlement.

Les principes sont les suivants :

Sensibilisation par le correspondant sécurité/prévention de tous les cadres, notamment des instructeurs et des élus à l'importance du report des dysfonctionnements et écarts identifiés.

Information lors de l'accueil de chaque nouvel adhérent sur la démarche mise en œuvre au sein de l'ACJP, et sur le principe du report des dysfonctionnements

Mise à disposition dans la salle pilotes de l'ACJP d'un registre de recueil de ces dysfonctionnements, avec possibilité de relation nominative ou anonyme des événements. Les éléments seront transmis par l'auteur au correspondant prévention sous toute forme adaptée (mail, poste, remise directe...) ou pourront faire l'objet d'un REX.

Suivi par le correspondant prévention/sécurité des éléments recueillis, pouvant se traduire suivant le caractère d'urgence pressenti, par :

- Réunion spécifique de la commission prévention/sécurité.
- Analyse lors de la prochaine réunion de la commission.
- Mise en œuvre de mesures de première urgence si la nécessité en est pressentie.

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.

Un bilan annuel de sécurité est dressé et présenté devant chaque assemblée générale de l'Association.

Ce bilan est assorti de recommandations et est annexé au PV de l'Assemblée.

## **6 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

C'est également un Système qu'il convient de faire connaître à nos futurs adhérents, et qui peut conditionner leur orientation vers le pilotage.

A cette fin, l'ACJP a retenu trois orientations fortes, complétées en tant que besoin par des actions ponctuelles :

- Tous les adhérents et salariés de l'ACJP recevront le présent manuel, et seront invités à s'associer à la démarche et promouvoir le système.
- Toutes les actions de prévention, validées par le Conseil d'Administration seront portées à la connaissance des membres.
- Tous les résultats des mesures de performances et indicateurs seront adressés à tous les membres.

## **ANNEXES**

ANNEXE 1 : Liste des dirigeants du DTO en date du 1<sup>er</sup> novembre 2019

ANNEXE 2 : Listes d'équipement minimum de chacun des avions

ANNEXE 3 : Check-lists des avions et procédures d'urgence

ANNEXE 4 : Documents administratifs

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

## **ANNEXE 1 :**

### **Dirigeants du DTO**

En date du 1<sup>er</sup> novembre 2019

Dirigeant responsable	Mme Christine MESNAGE <b>Présidente de l'ACJP</b>
Responsable pédagogique	M. Denis LENOËL <b>Instructeur, Instructeur d'instructeurs et Examineur à l'ACJP</b>
Correspondant Sécurité	M. Jean KOTT <b>Vice-président de l'ACJP</b>

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

## **ANNEXE 2 :**

# **LISTES D'ÉQUIPEMENTS MINIMUM**

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

# LEM - F-BXEO

(Liste Equipement Minimum)

## ROBIN DR400/108

Ce document est avant tout une aide à la décision du commandant de bord.

Il ne se substitue en aucun cas à la documentation officielle.

Il présente une synthèse des dispositions réglementaires et précise les règles "club" lorsque celles-ci sont plus restrictives.  
La LEM ne dispense aucunement le pilote immobilisé sur un terrain extérieur d'appliquer les dispositions du § 4.2 du Guide du Pilote.

Cette liste n'est pas exhaustive : en cas de doute, contacter un responsable ( RP ou responsable technique)

Rubrique	DELAI			Nombre Installé	
Elements défectueux	DELAI			Nombre requis pour le Départ	Remarques
	<b>ECLAIRAGE</b>				
Feu anticollision	A	1	1		
Feux de navigation	A	3	0		3 obligatoire vol VFR de nuit
Phare d'atterrissage	A	1	0		obligatoire vol VFR de nuit
Phare de roulage	A	1	0		Possible si phare d'atterrissage fonctionne
Eclairage tableau de bord	B	2	0		obligatoire vol VFR de nuit
<b>SYSTEME DE RADIONAVIGATION</b>					
Récepteur VOR	B	1	0		VFR "On Top" Interdit Sauf vols locaux
GPS					Sans Objet-1 moyen radionav obligatoire en nav
<b>GENERATION PNEUMATIQUE</b>					
Pompe à vide	A	1	1		VFR "On Top" et survol maritime interdits
Succion	A	1	1		VFR "On Top" et survol maritime interdits Surveiller HA et directionnel
<b>COMMANDES MOTEUR</b>					
Manette des gaz		2	2		<b>NO GO</b>
Commande de richesse		1	1		<b>NO GO</b>
Réchauffage carburateur		1	1		<b>NO GO</b>
<b>CONTRÔLE MOTEUR</b>					
Tachymètre (Compte tours)		1	1		<b>NO GO</b>
Indicateur température d'huile		1	1		<b>NO GO</b>
Indicateur pression d'huile		1	1		<b>NO GO</b>
Voyant pression d'huile		1	1		<b>NO GO</b>
Indicateur température carburateur	C	1	0		
<b>TOLERANCES TECHNIQUES</b>			<b>DELAIS DE REPARATION</b>		
	Tout vol interdit		A	2 jours	
	Vol de nuit interdit		B	10 jours	
	Vol de jour sous condition		C	2 mois	
	Vol sous condition				
	Aucune restriction				

# LEM - F-BXRU

(Liste Equipement Minimum)

## ROBIN DR400/108

Ce document est avant tout une aide à la décision du commandant de bord.

Il ne se substitue en aucun cas à la documentation officielle.

Il présente une synthèse des dispositions réglementaires et précise les règles "club" lorsque celles-ci sont plus restrictives.  
La LEM ne dispense aucunement le pilote immobilisé sur le terrain extérieur d'appliquer les dispositions du § 4.2 du Guide du Pilote

Cette liste n'est pas exhaustive : en cas de doute, contacter un responsable (RP ou responsable technique)

Rubrique	DELAI	Nombre Installé			
Elements défectueux		Nombre requis pour le Départ		Remarques	
<b>ECLAIRAGE - Avion Non Autorisé vol de nuit</b>					
Feu anticollision	A	1	1		
Feux de navigation	A	3	0		3 obligatoire VFR de nuit
Phare d'atterrissage	A	1	0		obligatoire VFR de nuit
Phare de roulage	A	1	0		Possible si phare d'atterrissage fonctionne
Eclairage tableau de bord					Sans Objet
Récepteur VOR	B	1	0		VFR "On Top" Interdit
GPS					Sans Objet-1 moyen radionav obligatoire en nav
<b>GENERATION PNEUMATIQUE</b>					
Pompe à vide	A	1	1		VFR "On Top" et survol maritime interdits
Suction	A	1	1		VFR "On Top" et survol maritime interdits Surveiller HA et directionnel
<b>COMMANDES MOTEUR</b>					
Manette des gaz		2	2		<b>NO GO</b>
Commande de richesse		1	1		<b>NO GO</b>
Réchauffage carburateur		1	1		<b>NO GO</b>
<b>CONTRÔLE MOTEUR</b>					
Tachymètre (Compte tours)		1	1		<b>NO GO</b>
Indicateur température d'huile		1	1		<b>NO GO</b>
Indicateur pression d'huile		1	1		<b>NO GO</b>
Voyant pression d'huile		1	1		<b>NO GO</b>
Indicateur température carburateur	C	1	0		
<b>TOLERANCES TECHNIQUES</b>			<b>DELAIS DE REPARATION</b>		
	Tout vol interdit		A	2 jours	
	Vol de nuit interdit		B	10 jours	
	Vol de jour sous condition		C	2 mois	
	Vol sous condition				
	Aucune restriction				

# LEM - F-GCRS

(Liste Equipement Minimum)

## ROBIN DR400/120

Ce document est avant tout une aide à la décision du commandant de bord.

Il ne se substitue en aucun cas à la documentation officielle.

Il présente une synthèse des dispositions réglementaires et précise les règles "club" lorsque celles-ci sont plus restrictives.  
 La LEM ne dispense aucunement le pilote immobilisé sur le terrain extérieur d'appliquer les dispositions du § 4.2 du Guide du Pilote

Cette liste n'est pas exhaustive : en cas de doute, contacter un responsable (RP ou responsable technique)

Rubrique	DELAI	Nombre Installé			Remarques
		Nombre requis pour le Départ			
<b>ECLAIRAGE</b>					
Feu anticollision	A	1	1		
Feux de navigation	A	3	0		les 3 obligatoires VFR de nuit
Phare d'atterrissage	A	1	0		obligatoire VFR de nuit
Phare de roulage	A	1	0		Possible si phare d'atterrissage fonctionne
Eclairage tableau de bord	B	2	0		obligatoire VFR de nuit
<b>SYSTEME DE RADIONAVIGATION</b>					
Récepteur VOR	B	1	0		VFR "On Top" Interdit Sauf vols locaux
GPS		0	0		Sans Objet-1 moyen radionav obligatoire en nav
<b>GENERATION PNEUMATIQUE</b>					
Pompe à vide	A	1	1		VFR "On Top" et survol maritime interdits
Succion	A	1	1		VFR "On Top" et survol maritime interdits Surveiller HA et directionnel
<b>COMMANDES MOTEUR</b>					
Manette des gaz		2	2		<b>NO GO</b>
Commande de richesse		1	1		<b>NO GO</b>
Réchauffage carburateur		1	1		<b>NO GO</b>
<b>CONTRÔLE MOTEUR</b>					
Tachymètre (Compte tours)		1	1		<b>NO GO</b>
Indicateur température d'huile		1	1		<b>NO GO</b>
Indicateur pression d'huile		1	1		<b>NO GO</b>
Voyant pression d'huile		1	1		<b>NO GO</b>
Indicateur température carburateur	C	1	0		
<b>TOLERANCES TECHNIQUES</b>			<b>DELAIS DE REPARATION</b>		
	Tout vol interdit		A	2 jours	
	Vol de nuit interdit		B	10 jours	
	Vol de jour sous condition		C	2 mois	
	Vol sous condition				
	Aucune restriction				

# LEM - F-GYKL

(Liste Equipement Minimum)

## ROBIN DR400/160

Ce document est avant tout une aide à la décision du commandant de bord.

Il ne se substitue en aucun cas à la documentation officielle.

Il présente une synthèse des dispositions réglementaires et précise les règles "club" lorsque celles-ci sont plus restrictives. La LEM ne dispense aucunement le pilote immobilisé sur le terrain extérieur d'appliquer les dispositions du § 4.2 du Guide du Pilote

Cette liste n'est pas exhaustive : en cas de doute, contacter un responsable (RP ou responsable technique)

Rubrique	DELAI	Nombre Installé			Remarques
		Nombre requis pour le Départ			
Elements défectueux					
<b>ECLAIRAGE</b>					
Feu anticollision	A	1	1		
Feux de navigation	B	3	0		les 3 obligatoires VFR de nuit
Phare d'atterrissage	B	1	0		obligatoire VFR de nuit
Phare de roulage	C	1	0		Possible si phare d'atterrissage fonctionne
Eclairage tableau de bord	B	2	0		obligatoire VFR de nuit
<b>SYSTEME DE RADIONAVIGATION</b>					
Récepteur VOR	B	1	0		VFR "On Top" Interdit 1 moyen radionav obligatoire au depart en nav
GPS	C	1	0		<b>NO GO si VHF HS</b>
<b>GENERATION PNEUMATIQUE</b>					
Pompe à vide	A	1	1		VFR "On Top" et survol maritime interdits
Succion	A	1	1		VFR "On top" et survol maritime interdits Surveiller HA et directionnel
<b>COMMANDES MOTEUR</b>					
Manette des gaz	A	2	2		<b>NO GO</b>
Commande de richesse	A	1	1		<b>NO GO</b>
Réchauffage carburateur	A	1	1		<b>NO GO</b>
<b>CONTRÔLE MOTEUR</b>					
Tachymètre (Compte tours)	A	1	1		<b>NO GO</b>
Indicateur température d'huile	A	1	1		<b>NO GO</b>
Indicateur pression d'huile	A	1	1		Vol possible si voyant pression d'huile fonctionne
Voyant pression d'huile	B	1	1		Vol possible si indicateur pression d'huile fonctionne
Indicateur température carburateur	C	1	0		
<b>TOLERANCES TECHNIQUES</b>			<b>DELAIS DE REPARATION</b>		
	Tout vol interdit		A	2 jours	
	Vol de nuit interdit		B	10 jours	
	Vol de jour sous condition		C	2 mois	
	Vol sous condition				
	Aucune restriction				

## **ANNEXE 3 : CHECK-LISTS**

1. CHECK-LIST COMMUNE F-BXRU, F-BXEO, F-GCRS
2. CHECK-LIST F-GYKL
3. PROCÉDURES D'URGENCE

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Check-list commune RU,EO,RS page 1/2

<b>CHECK LIST</b> Mars 2019		<b>ROBIN DR400</b>
--------------------------------	---	--------------------

**1 - AVANT MISE EN ROUTE**

Visite pré-vol	<b>EFFECTUÉE</b>
Chargement – Centrage	<b>VERIFIÉS</b>
Fourche, documents	<b>A BORD</b>
Frein parking	<b>SERRÉ</b>
Sièges	<b>RÉGLÉS &amp; VERROUILLÉS</b>
Verrière	<b>FERMÉE NON VERROUILLÉE</b>
Compteur horaire départ	<b>NOTÉ</b>
<b>Pastille NOCO 18</b>	<b>Vérifier la couleur</b>
Radio / Radio-nav	<b>OFF</b>
Alternateur sur	<b>OFF</b>
Commandes	<b>LIBRES</b>
Compensateur	<b>LIBRE, POSITION DECOLLAGE</b>
Volets	<b>RENTRÉS</b>

**2 - MISE EN ROUTE MOTEUR**

Clé	<b>En place sur OFF</b>
Robinet Essence	<b>OUVERT</b>
Mixture	<b>POUSSÉE (plein riche)</b>
Réchauffage carburateur	<b>POUSSÉ (plein froid)</b>
Contact batterie sur	<b>ON</b>
Anticollision sur	<b>ON</b>
Alarmes	<b>ALLUMÉES</b>
Pompe électrique sur	<b>ON</b>
Injections	<b>3 à FROID, 1 à CHAUD</b>
Manette des gaz	<b>1 cm</b>
Contact magnétos sur	<b>BOTH</b>
Hélice	<b>CHAMP LIBRE</b>
Démarrreur	<b>ON (5 secondes Max)</b>

**3 - APRÈS MISE EN ROUTE**

Régime	<b>1200 tours/mn</b>
Témoin pression huile	<b>ÉTEINT (sinon arrêt moteur)</b>
Alternateur	<b>MARCHE</b>
Charge	<b>VÉRIFIÉE - POSITIVE</b>
Pompe électrique sur	<b>OFF - Alarme : ÉTEINTE</b>
Dépression pompe à vide	<b>DANS LE VERT</b>
Radio / Radio-nav	<b>ON</b> Fréquences affichées
	<b>TEST - RÉGLAGES</b> Effectués
Transpondeur	<b>7000 + ALT</b>
Ceintures et verrière	<b>VERROUILLÉES</b>
<b>Chauffage moteur</b>	<b>T° HUILE &gt;40°C</b>
Radio	<b>CONTACT TOUR (ou INFO)</b>
Heure début de vol	<b>NOTÉE</b>
Feux, phares	<b>A LA DEMANDE</b>

**4 - ROULAGE**

Freins et instruments gyroscopiques	<b>TESTÉS</b>
-------------------------------------	---------------

Check-list commune RU,EO,RS page 2/2

**5 - POINT D'ARRÊT - ESSAIS MOTEUR**

<b>Température huile</b>	<b>T° &gt;40°C</b>
1800 T/mn	Sélection magnéto perte < 125 T/mn
1500 T/mn	Réchauffage carbu. perte 100 T/mn
Essai ralenti	<b>600 à 800 T/mn</b>
Mixture	<b>1200 T/mn - ESSAYÉE</b> (1er vol
journée)	

**6 - A.C.H.E.V.E.R.**

<b>A.</b>	<b>Atterrisseur</b>	<b>SANS OBJET</b>
<b>C.</b>	<b>Commandes</b>	<b>LIBRES</b>
	Contact batterie sur	<b>ON</b>
	Contact magnétos sur	<b>BOTH</b>
	Compensateur position	<b>DÉCOLLAGE</b>
	Carburant : mixture	<b>PLEIN RICHE</b>
	réchauffage carbu.	<b>PLEIN FROID</b>
<b>H.</b>	<b>Harnais, ceintures</b>	<b>ATTACHÉS</b>
	Huile, pression et T°	<b>VERIFIÉES</b>
<b>E.</b>	<b>Electricité</b> alternateur sur	<b>ON</b>
	charge	<b>VERIFIÉE &amp; POSITIVE</b>
	<b>Essence</b> robinet réservoir	<b>OUVERT</b>
	témoin pression	<b>ÉTEINT</b>
	pompe électrique	<b>ON</b>
	autonomie en <b>HEURES</b> de vol	
<b>V.</b>	<b>Verrière</b>	<b>VEROUEILLÉE</b>
	<b>Volets</b>	<b>1er CRAN</b>
<b>E.</b>	<b>Extérieurs axes et approche</b>	<b>DÉGAGÉS</b>
<b>R.</b>	<b>Réglage instruments :</b>	conservateur de cap
		altimètre, horizon
	Instruments de navigation	<b>SUR FRÉQUENCES</b>
	<b>Briefing décollage + Météo</b>	

**7 - APRÈS ATERRISSAGE**

Réchauffage carburateur	<b>POUSSÉ</b>
Pompe électrique sur	<b>OFF</b>
Volets	<b>RENTRÉS</b>
Moyens de radionavigation	<b>COUPÉS</b>

**8 - ARRÊT MOTEUR**

Frein parking	<b>SERRÉ</b>
Phares	<b>COUPÉS</b>
Heure fin de vol	<b>NOTÉE</b>
Radio	<b>QUITTÉE</b> puis <b>OFF</b>
Transpondeur sur mode <b>OFF</b>	Code <b>7000</b>
Alternateur sur	<b>OFF</b>
Régime <b>inférieur à 1000 T/mn</b>	<b>ÉSSAI COUPURE</b>
Régime 1200 T/mn	<b>MIXTURE TIRÉE A FOND</b>
Contact magnétos sur	<b>OFF</b> Clé <b>RETIRÉE</b>
Compteur horaire arrivée	<b>NOTÉ</b>
Feu anticollision sur	<b>OFF</b>
Contact batterie sur	<b>OFF</b>
Volets	<b>SORTIS</b> <b>2<sup>ème</sup> CRAN</b>

Check-list F-GYKL page 1/4

CHECK-LIST DR400-160 30/03/2014	F-GYKL
---------------------------------------	--------

**VISITE PRÉ-VOL**

1/ INTERIEURE	2/ EXTERIEURE
<p>Frein de parc serré            Tous moyens électriques coupés            Batterie sur « ON »            Jauge autonomie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vérifiée (3 réservoirs)</li> <li>• cohérente avec le carnet de route</li> </ul> <p>Pompe électrique OFF            Voyants allumés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pression d'huile</li> <li>• pression essence</li> <li>• alarme essence (<i>si fermée ou bas niveau réel sur réservoir sélectionné</i>)</li> <li>• volets (<i>si sortis</i>)</li> </ul> <p>Test avertisseur de décrochage            Batterie sur « OFF »  <b>Détecteur CO :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Couleur claire</b></li> <li>• <b>Date &lt; 3 mois</b></li> </ul> <p>Commandes libres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• non attachées</li> <li>• dans le bon sens</li> </ul> <p>Contacts magnétos coupés, clé enlevée            Mixture plein pauvre            Cabine rangée</p>	<p>Bouchon réservoir arrière fermé            Purges si premier vol (3)            Trappe soute arrière fermée            Fixation antenne VHF, VOR, Anti collision            État fuselage côté gauche, prise statique, drapeau enlevé            État profondeur : débattement, jeu, fixation            État direction : débattement, jeu, fixation            Câble de commande : freinage            Feu navigation            État fuselage côté droit, prise statique, drapeau enlevé            Volet droit : débattement, charnières            Aileron droit : débattement, charnières            Saumon d'aile, feu navigation            Bord d'attaque, état surface de l'aile            Carénage de roue droit, état pneu, gonflage            Propreté verrière            Réservoir droit : contrôle visuel quantité essence            Niveau d'huile : <b>(ATTENTION VERRIERE)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maxi : 7,5 l</li> <li>• mini : 3,8 l</li> </ul> <p>(Ne pas serrer le bouchon d'huile trop fort)            Fixation capot droit            Train avant : carénage, gonflage            Barre de manœuvre enlevée            Hélice : fixation, état, jeu, casserole            Échappement : fixation            Intérieur moteur            Réservoir gauche : contrôle visuel quantité essence            Fixation capot gauche            Carénage de roue gauche, état pneu, gonflage            Bord d'attaque, état surface de l'aile, Phares            Prise de Pitot propre, drapeau enlevé            Saumon d'aile, feu navigation            Aileron gauche : débattement, charnières            Volet gauche : état, charnières</p>

Check-list F-GYKL page 2/4

**MISE EN ROUTE**

FREIN DE PARC .....	Serré
HORAMETRE (compteur départ) .....	Noté
SIEGE .....	Réglé / Verrouillé
CEINTURES .....	Attachées
VERRIERE .....	Fermée non verrouillée
VOLETS.....	Rentrés
MIXTURE.....	Plein riche
RECHAUFFAGE CARBURATEUR .....	Froid
MAGNETOS (clé mise) .....	OFF
ALTERNATEUR.....	OFF
DISJONCTEURS .....	Vérifiés, enclenchés
BATTERIE .....	ON
PANNEAU ALARMES.....	Testé
ANTI-COLLISION .....	ON
INTERRUPTEUR GENERAL RADIO .....	OFF
ESSENCE.....	Ouverte
POMPE ELECTRIQUE (sauf si moteur chaud) .....	ON
INJECTIONS (à froid 4 à 6, à chaud 2) et 1 cm de gaz	
MAGNÉTOS .....	BOTH
PERSONNE DEVANT + manche tenu .....	Abords dégagés
DÉMARREUR.....	ON

**APRES MISE EN ROUTE**

HUILE (pression / témoin) .....	Vérifiés
RÉGIME.....	1200 tr/mn
ALTERNATEUR.....	ON, charge vérifiée
ESSENCE pompe, pression.....	OFF, vérifiée
INTERRUPTEUR GENERAL RADIO .....	ON
INTERCOM / COM 1 / NAV (GNS430) .....	Réglés
TRANSPONDEUR .....	ALT / 7000
COM 2 (facultatif).....	ON / Réglée
DEPRESSION GYRO .....	Vérifiée
ALTI, HORIZON, GYRODIRECTIONNEL .....	Réglés
VERRIERE .....	Fermée verrouillée

**ROULAGE**

PROCÉDURE RADIO .....	Effectuée
FREIN de parc .....	Desserré
RÉGIME.....	1100 tr/mn
ESSAIS FREINS (efficaces et symétriques).....	Testés
TESTS GYROS (Virage à droite / à gauche).....	Effectués



Check-list F-GYKL page 4/4

**CROISIERE**

ASSIETTE CROISIERE .....	Adoptée
BADIN (VI 180 km/h à 230 km/h) .....	Contrôlé
RÉGIME (2000RPM à 2500 RPM) .....	Contrôlé
PARAMETRES MOTEUR .....	Vérifiés
DIRECTIONNEL et COMPENSATEUR.....	Réglés
ALTIMETRE QNH ou 1013 si FL .....	Réglé
ESSENCE (jauge).....	Vérifiée
MIXTURE ( si Altitude >1500 m) .....	Réglage
GIVRAGE CARBURATEUR.....	Contrôlé
PANNEAU D'ALARMES .....	Vérifié

**DESCENTE**

BRIEFING ARRIVÉE .....	Effectué
MIXTURE.....	Plein riche
RÉCHAUFFAGE CARBU .....	Tiré
(ou à la demande si temps chaud)	
DIRECTIONNEL .....	Recalé
ALTIMETRE.....	Réglé
PASSAGERS.....	Attachés
ASSIETTE (variomètre 500 ft/mn).....	Adaptée

**ATTERRISSAGE (finale)**

POMPE ESSENCE .....	ON
MIXTURE.....	Plein riche
RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR (200ft).....	OFF
VOLETS 2 crans .....	VI 120 km/h
TALONS .....	Plancher

**ARRET MOTEUR (parking)**

FREIN DE PARC .....	Serré
PHARES .....	OFF
PROCÉDURES RADIO .....	Effectuée
INTERRUPTEUR GENERAL RADIO.....	OFF
ALTERNATEUR.....	OFF
REGIME MOTEUR .....	<1000 tours
MAGNÉTOS .....	Essai coupure
MIXTURE.....	Plein pauvre
MAGNÉTOS .....	OFF (clé enlevée)
ANTI COLLISION.....	Laissé sur ON
BATTERIE .....	OFF
VOLETS.....	Sortis 2 crans
HORAMETRE .....	Noté

## Procédures d'urgence (1/2)

### PANNE ALTERNATEUR

- Couper le contact alternateur
- Réduire la consommation électrique
- et couper tout ce qui n'est pas indispensable

### FEU MOTEUR EN VOL

- Fermer l'essence
- Mettre plein gaz
- Après l'arrêt du moteur couper les magnétos
- Appel radio MAYDAY - MAYDAY – MAYDAY au service de contrôle avec lequel vous êtes en liaison ou sur 121.5.
- Couper contact alternateur et batterie
- ATTENTION si batterie coupée : plus d'avertisseur de décrochage
- Fermer l'arrivée d'air dans la cabine.

### ATTERRISSAGE MOTEUR EN PANNE

- Appel radio MAYDAY- MAYDAY – MAYDAY au service de contrôle avec lequel vous êtes en liaison ou sur 121.5
- en courte finale:
  - Resserrer les ceintures
  - Passagers en boule
  - Ôter les lunettes
  - Balise de détresse sur marche
  - Fermer l'essence
  - Déverrouillage verrière
- Avant l'impact : couper tous les contacts électriques

Nota : vitesses de plané :

- F-BXEO, F-BXRU, F-GCRS : 135 km/h
- F-GYKL : 145 km/h

## Procédures d'urgence (2/2)

### **ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE AVEC MOTEUR**

- Reconnaissance terrain à basse vitesse (évolution)
- VI = 150 km/h, volets rentrés
- En courte finale :
  - Resserrer les ceintures
  - Passagers en boule
  - Ôter les lunettes
  - Balise de détresse sur marche
  - Fermer l'essence
  - Déverrouillage verrière
  - Avant l'impact :
    - Couper tous les contacts électriques
    - Mixture tirée
    - Fermer l'essence

Nota : effectuer une approche de précaution

### **GIVRAGE CARBURATEUR**

Si les tours moteur descendent sans raison apparente :

#### **Réchauffage tiré à fond (tout ou rien)**

Les tours remonteront dès la fonte de la glace

Si givrage brutal :

- Réchauffage
- Gaz poussés à fond

### **CES PROCÉDURES SONT À CONNAÎTRE PAR CŒUR**

## **ANNEXE 4 :**

### **DOCUMENTS ADMINISTRATIFS**

1. Récépissé initial du dépôt des statuts de création de l'ACJP
2. Arrêté préfectoral d'agrément de l'ACJP comme organisme sportif
3. Récépissé de déclaration de changement des dirigeants en 2011
4. Courrier de la DSAC attribuant le numéro DTO de l'ACJP

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

## Récépissé initial de dépôt des statuts de l'Association

EXTRAIT du JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE "ASSOCIATIONS"

50 - PANCHE  
CREATION

Déclaration à la sous-préfecture de  
Cherbourg.  
Aéro-Club Jean-Piquenot.  
Objet : faciliter et vulgariser la  
connaissance de l'aéronautique et la  
pratique de l'aviation sous toutes ses  
formes  
Siège social : mairie, 50110 Tourla-  
ville  
Date : 9 février 1988.



Extrait certifié conforme au texte publié au Journal Officiel de  
la République française 'Associations' du 2 MARS 1988 - no  
PAR LE PREFET, DIRECTEUR DES JOURNAUX OFFICIELS

## Arrêté d'agrément comme organisme sportif

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE LA JEUNESSE  
ET DES SPORTS DE LA MANCHE

REPUBLIQUE FRANÇAISE  
PREFECTURE DE LA MANCHE

### ARRÊTE PREFECTORAL D'AGREMENT D'UN GROUPEMENT SPORTIF

LE PREFET DE LA MANCHE  
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL  
DU MERITE -

- VU - la loi n° 84.610 du 16.07.1984 relative à l'organisation et à la promotion des A.P.S,
- VU - le décret n° 85.237 du 13.02.1985 relatif à l'agrément des Groupements Sportifs et des Fédérations Sportives,
- VU - l'arrêté préfectoral du 10 Août 1987 donnant délégation de signature à Mr. ] Directeur Départemental de la Jeunesse et des Sports de la Manche.
- VU - la demande présentée par l'association sportive et sur proposition de Mr. le Directeur Départemental de la Jeunesse et des Sports -

### A R R Ê T E

ARTICLE 1er : - l'agrément au titre des Groupements Sportifs est accordé à l'association :

- AÉRO-CLUB Jean Piquenot
- dont le siège social est fixé à la Mairie de  
TOURLAVILLE
- pour le(s) sport(s) suivant(s) : AERONAUTISME
- sous le numéro : S 50.12.89

ARTICLE 2 : - Le Directeur Départemental de la Jeunesse et des Sports de la Manche est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à SAINT-LO, le 29 Septembre 1989

LE PREFET DE LA MANCHE  
et par délégation,  
LE DIRECTEUR DÉPARTEMENTAL  
DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS

F. RAYE

Récépissé de changement des dirigeants

  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**SOUS-PREFECTURE DE CHERBOURG**

Vie Associative  
Arrondissement de Cherbourg  
AS JARRIER ou E MOTTIN  
02.50.71.50.00

Le numéro W502000956  
est à rappeler dans toute  
correspondance

**Récépissé de Déclaration de MODIFICATION**  
**de l'association n° W502000956**

Ancienne référence  
de l'association :  
0502002981

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

**Le Directeur de la DDCS**

donne récépissé à **Madame la Présidente**  
d'une déclaration en date du : **16 avril 2013**  
faisant connaître le(s) changement(s) suivant(s) :

**DIRIGEANTS**

dans l'association dont le titre est :

**AERO-CLUB JEAN PIQUENOT**

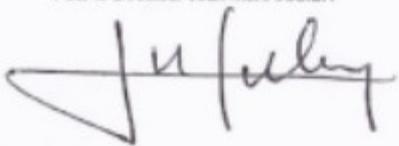
dont le siège social est situé : MAIRIE  
50100 Cherbourg-Octeville

Décision(s) prise(s) le(s) : **16 mars 2013**

Pièces fournies : liste des dirigeants

Saint-Lô, le 17 avril 2013

Pour le Directeur Jean-Marc JULIEN



## Agrément DTO de l'ACJP



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*Direction générale de l'Aviation civile*

Guipavas, le 16 janvier 2019

*Direction de la sécurité de l'Aviation civile*

Aéroclub Jean-Piquenot

*Direction de la sécurité de l'Aviation civile Ouest*

9 rue Jean Mermoz

*Division aviation générale*

50330 GONNEVILLE-LETHEIL

*Subdivision personnels navigants*

Référence : A/19/0139/DSAC-OI/AG/PN

Vos réf. : votre courriel du 11/01/2019

Affaire suivie par : Morgan MATHIAS

bf.dto.dsaco@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 02 98 32 04 88

Objet : Accusé de réception de déclaration de votre organisme de formation

Madame,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la déclaration de votre organisme de formation, Aéroclub Jean-Piquenot auprès de mes services.

Je vous indique que votre organisme est désormais enregistré sous le numéro **FR.DTO.0367**, pour les formations conformes au règlement n°1178/2011 modifié :

- LAPL(A) et PPL(A) théoriques à distance et en présentiel,
- LAPL(A) et PPL(A) pratiques.
- Qualification Vol de nuit (A).

Je vous informe que simultanément à l'attribution de votre numéro DTO, votre organisme de formation est radié du registre des organismes déclarés en application de l'arrêté du 29/03/1999 (FCL.1).

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

  
Anne FARCY  
Adjointe à la directrice,  
chargée des affaires techniques