



MANUEL D'EXPLOITATION OM



ATO
FR.ATO.0145
CAPAM



Liste de Diffusion

Ce document sera mis à la disposition de toutes les personnes adhérentes du CAPAM par le moyen du site internet <https://www.capam-aero.fr/>

La distribution se fera par METEOR à l'autorité de surveillance.



Référentiel Réglementaire

L'ATO se conforme et veille aux règlements et consignes relatifs à ses activités :

1. Disponibles sur le site internet de l'EASA:
 - *RÈGLEMENT DE BASE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL amendé*
 - *RÈGLEMENT (UE) N°1178/2011 DE LA COMMISSION « AIRCREW » amendé*
 - *RÈGLEMENT (UE) N° 965/2012 DE LA COMMISSION « AIROPS » amendé*
 - *RÈGLEMENT (UE) N° 923/2012 DE LA COMMISSION « SERA » amendé*
 - *RÈGLEMENT (UE) N° 376/2014 DE LA COMMISSION « concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile »*
 - *RÈGLEMENT (UE) N° 2015/1018 DE LA COMMISSION « établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile ».*
2. Disponibles sur le site internet de l'EASA:
 - *Les AMC et GM liés aux différents règlements.*
3. Disponibles sur le site internet de l'EASA :
 - *Les consignes relatives à la sécurité aérienne, notamment les « Safety Information Bulletin » et l'« European Plan for Aviation Safety »*
4. Disponibles sur le site internet du Ministère des Transports :
 - *Les AMC alternatifs*
5. Disponibles sur le site internet du Ministère des Transports :
 - *Toutes autres informations relatives aux activités de l'ATO :*
6. Disponibles sur d'autres sites internet :
 - *Toutes autres informations relatives aux activités de l'ATO*



Définitions :

Liées à la PART ARA et PART ORA :

“moyens acceptables de conformité” (AMC – Acceptable Means of Compliance): des documents contraignants adoptés par l'Agence pour illustrer des moyens permettant d'établir la conformité avec le règlement de base et ses règles de mise en œuvre;

“moyens alternatifs de conformité”: ceux qui proposent une alternative à des AMC existants ou proposent de nouveaux moyens d'établir la conformité avec le règlement (CE) no 216/2008 et ses règles de mise en œuvre pour lesquelles aucun AMC associé n'a été adopté par l'Agence;

“organisme de formation agréé” (ATO – Approved Training Organisation): un organisme qualifié pour se voir délivrer ou maintenir un agrément lui permettant de dispenser des formations en vue de la délivrance de licences de pilote, ainsi que des qualifications et des certificats associés;

Un «système basique d'entraînement au vol aux instruments (“Basic Instrument Training Device” BITD)»

désigne un système d'entraînement au sol qui représente le poste de pilotage d'une classe d'avions. Il peut être constitué d'une planche de bord reproduite sur écran et de commandes de vol actionnées par ressorts, pour offrir une plateforme d'entraînement qui couvre au moins les aspects liés aux procédures de vol aux instruments

“spécifications de certification” (CS – Certification Specifications): des normes techniques adoptées par l'Agence qui indiquent des moyens d'établir la conformité avec le règlement de base et ses règles de mise en œuvre et qui peuvent être utilisées par un organisme à des fins de certification;

“instructeur de vol” (FI – Flight Instructor): un instructeur disposant des privilèges pour dispenser une formation dans un aéronef, conformément à la partie-FCL;

“simulateur d'entraînement au vol” (FSTD – Flight Simulation Training Device): un dispositif d'entraînement qui désigne un simulateur de vol (FFS – Full Flight Simulator), un système d'entraînement au vol (FTD – Flight Training Device), un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT – Flight and Navigation Procédures Trainer) ou un système basique d'entraînement au vol aux instruments (BITD – Basic Instrument Training Device);

“qualification FSTD”: le niveau d'aptitude technique d'un FSTD, tel que défini dans le document de mise en conformité;

“utilisateur FSTD”: l'organisme ou la personne qui introduit auprès d'un ATO une demande de formation, de contrôle ou d'examen par le biais d'un FSTD;

“immobilisation au sol”: l'interdiction formelle pour un aéronef de décoller et le fait de prendre les mesures requises pour l'en empêcher;

“documents d'orientation” (GM – Guidance Material): les documents non contraignants élaborés par l'Agence qui permettent d'illustrer la signification d'une exigence ou d'une spécification et qui servent à appuyer l'interprétation du règlement de base, de ses règles de mise en œuvre et des AMC;

“autre dispositif d'entraînement” (OTD – Other Training Device): une aide utilisée pour l'entraînement des pilotes, autre qu'un FSTD, qui permet l'entraînement lorsqu'il n'est pas nécessaire de disposer d'un environnement de poste de pilotage ou de cockpit complet;

“Part-FCL”: Flight Crew Licence: l'annexe I de l'AirCrew



“Part-MED”: l’annexe IV de l’AirCrew concernant le Médical

“Part-ORA”: Organisation Requirement for AirCrew: l’annexe VII du règlement AirCrew traitant des ATO.

“Part NCO”: Non Commercial Operations: l’annexe VII de l’AirOps

“établissement principal”: le siège social ou le siège principal d’un organisme au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement;

“guide d’essai de qualification” (QTG – Qualification Test Guide): désigne un document élaboré pour démontrer que les performances et les qualités de maniement d’un FSTD sont identiques à celles de l’aéronef, d’une classe d’avion ou d’un type d’hélicoptère, simulées dans les limites prévues et que toutes les exigences applicables ont été satisfaites. Le QTG inclut tant les données de l’aéronef, d’une classe d’avion ou d’un type d’hélicoptère, que les données du FSTD utilisées pour appuyer la validation.

Liées à la PART FCL :

Le «vol acrobatique» désigne une manœuvre intentionnelle impliquant un changement brusque de l’assiette de l’aéronef, une position anormale, ou une variation anormale de l’accélération et qui n’est pas nécessaire pour un vol normal ou pour l’instruction débouchant sur des licences ou des qualifications autres que la qualification de vol acrobatique.

Un «avion» désigne un aéronef motopropulsé à voilure fixe et plus lourd que l’air, sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur la voilure.

Un «aéronef» désigne tout appareil qui peut se soutenir dans l’atmosphère grâce à des réactions de l’air autres que les réactions de l’air sur la surface de la terre.

Le «sens de l’air (airmanship)» désigne une capacité d’agir avec discernement et d’utiliser des compétences et comportements pertinents, ainsi que des connaissances approfondies afin d’atteindre des objectifs de vol.

Une «catégorie d’aéronef» désigne une classification des aéronefs selon des caractéristiques de base définies, par exemple avion, aéronef à sustentation motorisée, hélicoptère, dirigeable, planeur ou ballon libre.

Une «classe d’avion» désigne une classification des avions monopilotes qui ne demandent pas de qualification de type.

La «compétence» désigne une combinaison d’aptitudes, de connaissances et d’attitudes nécessaires pour effectuer une tâche selon la norme prescrite.

Un «élément de compétence» désigne une action constituant une tâche qui a un événement déclencheur et un événement de cessation définissant clairement ses limites et un aboutissement observable.

Une «unité de compétence» désigne une fonction bien délimitée comprenant un certain nombre d’éléments de compétence.

Le «copilote» désigne le pilote autre que le commandant de bord, sur un aéronef qui demande plus d’un pilote, mais qui exclut un pilote se trouvant à bord de l’aéronef à la simple fin de recevoir une instruction au vol en vue d’une licence ou d’une qualification.

Le «vol en campagne» désigne un vol entre un point de départ et un point d’arrivée, selon une route prédéfinie, en appliquant des procédures de navigation standard.

Le «temps de vol d’instruction en double commande» désigne le temps de vol au cours duquel une personne reçoit une instruction au vol d’un instructeur habilité.

Une «erreur» désigne une action ou inaction de l’équipage de conduite qui donne lieu à des écarts par rapport aux intentions ou attentes en termes d’organisation ou de vol.

La «gestion des erreurs» désigne le processus consistant à déceler les erreurs et à y remédier en prenant des mesures qui permettent d’en réduire les conséquences ou de les éviter, ainsi que d’atténuer la probabilité d’erreurs ou de situations indésirables de l’aéronef.



Le «simulateur de vol (“Full Flight Simulator” — FFS)» désigne une réplique grandeur nature du poste de pilotage d'un aéronef d'un type, d'un modèle et d'une série spécifiques, comprenant tous les équipements et les programmes informatiques nécessaires à la représentation de l'aéronef en utilisation au sol et en vol, un système de visualisation offrant une vue de l'extérieur et un système de mouvement reproduisant les forces.

Le «temps de vol»:

Ce terme désigne le temps total décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol;

Le «temps de vol en IFR (“Instrument Flight Rules”)» fait référence au temps pendant lequel l'aéronef est exploité en régime de vol IFR.

Le «temps aux instruments au sol» fait référence au temps pendant lequel un pilote reçoit une instruction au vol aux instruments simulée sur un entraîneur synthétique de vol («Flight Simulation Training Device» — FSTD).



EDITION	AMENDEMENT	DATE	PAGES MODIFIEES	NOTES
1	1	01/07/2025	INITIAL	INITIAL
2	1	15/06/19	TOUTES	Prise en compte des actions de l'audit du 04/11/18. Réécriture / Création de deux manuels : Exploitation et Organisation.
2	2	29/05/2020	GEN 20 TEH 3 - 17	
3	1	01/01/2026	Refonte	
3	2	27/03/2026	FOR 3 (archivage): suppression	prise en compte rem DSAC suite à demande d'approbation

Approuvé par : Alexis THELLIER

Responsable de Conformité

Date : 21/03//2026



Table des matières

0. Manuel d'Exploitation - OM	TITRE
Liste de diffusion	LDD
Référentiel Réglementaire	RRG
Définitions	DEF 1
Liste des révisions	LPV 1
Table des matières	TDM 1

PARTIE A - GENERALITES

1. Administration et responsabilités du personnel d'encadrement	GEN 1
2. Discipline des stagiaires	GEN 1
1.1. Généralités	
2.1. Tenue vestimentaire	
2.2. Hygiène de vie	
2.3. Consommation d'alcool et de médicaments	
2.4. Vaccination ou dons du sang	
3. Commandement de l'aéronef (PIC)	GEN 2
3.1. Identité du PIC pour chaque type de vol (solo, double-commande, examen)	
3.2. Responsabilité du pilote commandant de bord	
3.3. Définir les responsabilités du PIC	
3.4. Carnet de vol	
4. Approbation / Autorisation des vols et emport passager	GEN 3
4.1. Procédure pour l'autorisation des vols	
4.2. Personnes pouvant être à bord pendant les vols et les examens en vol	
4.3. Règles de prise en compte d'un appareil par l'instructeur	
4.4. Règles pour les vols solos	
5. Planning des vols : outil openflyers	GEN 4
6. Documents de bord	GEN 4
6.1. Documents réglementaires	
6.2. Autres documents avion	
7. Limitation du temps d'activité et du temps de vol	GEN 5
7.1. Instructeurs	
7.2. Stagiaires	
8. Sécurité	GEN 6
8.1. Documentation applicable	
8.2. Equipements de sécurité à bord des aéronefs	
8.3. Procédure en cas d'accident ou d'incident	

PARTIE B – TECHNIQUE

1. Utilisation des aéronefs	TEC 1
2. Check-lists	TEC 1
3. Limitations	TEC 1
4. Maintenance et carnet de route	TEC 1
5. Equipements	TEC 2



PARTIE C - ROUTE

1. <u>Préparation du vol NCO.OP.135</u>	RTE 1
2. <u>Chargement NCO.POL.105</u>	RTE 1
3. <u>Gestion de carburant NCO.OP.125 et AMC1, NCO.OP.185</u>	RTE 1
4. <u>Performances NCO.POL.110</u>	RTE 1
5. <u>Procédures antibruit NCO.OP.120</u>	RTE 2
6. <u>Minima météorologiques SERA 5001, 5005 et 5010</u>	RTE 2
6.1. <u>Instructeurs</u>	
6.2. <u>Stagiaires solo</u>	
7. <u>Routes et zones utilisées pour la formation</u>	RTE 2

PARTIE D – FORMATION

1. <u>Généralités</u>	FOR 1
2. <u>Formation initiale</u>	FOR 1
3. <u>Standardisation de l'instruction</u>	FOR 1
4. <u>Formation récurrente de standardisation de l'ATO</u>	FOR 2
5. <u>Vérification des compétences</u>	FOR 2
6. <u>Prérequis pour opérer en qualité d'instructeur dans l'ATO</u>	FOR 2
7. <u>Formation de remise à niveau des instructeurs</u>	FOR 2
8. <u>Supervision</u>	FOR 2

PARTIE A – GENERALITES

1. Administration et responsabilités du personnel d'encadrement

Voir Manuel d'Organisation

2. Discipline des stagiaires

2.1. Généralités

Chaque stagiaire a la responsabilité de prendre connaissance et de se conformer aux exigences du Règlement Intérieur, du Manuel d'Exploitation et des supports de formation de l'ATO.

Il est précisé que :

Si un stagiaire montre une attitude irresponsable ou démontre clairement un comportement déviant et un problème de « savoir être », une interruption de sa formation peut être envisagée.

En particulier, dans les cas suivants :

- Un non-respect délibéré et injustifié des règles de l'air
- Le non-respect répété aux exigences des Manuels d'Exploitation et des supports de formations de l'ATO.
- Tout comportement ou attitude mettant en cause la sécurité des vols.

Le Responsable Pédagogique décidera des suites à donner telles que :

- Un avertissement verbal
- Une notification d'avertissement formelle écrite; au bout de 3 avertissements la formation est interrompue.
- Une sanction immédiate d'interruption de la formation

2.2. Tenue vestimentaire

Il est recommandé de s'équiper d'une tenue adaptée à la saison, des lunettes de soleil et éventuellement une casquette

2.3. Hygiène de vie

Les stagiaires devront se présenter avec un état physique et mental compatible avec le programme prévu. En particulier, l'état d'alimentation, de fatigue, de stress, de médication sont à prendre en compte. Ils doivent notifier l'instructeur de tout doute sur leur état de forme.

Pour passer en revue les aléas possibles, il est possible d'utiliser l'acronyme "IMSAFE": incertitude/impératifs, Maladies/médicaments, Soucis/stress, Alimentation/alcool, Forme/fatigue, Expérience/émotions.

2.4. Consommation d'alcool et de stupéfiants

Les pilotes devront respecter le Décret n° 2022-978 du 2 juillet 2022. A ce titre, il est fortement déconseillé de consommer des boissons alcoolisées ou des stupéfiants 8 heures au moins avant un vol, ceci étant incompatible avec la sécurité des vols.

2.5. Vaccinations ou dons du sang

Un délai de 24 heures doit être respecté avant d'entreprendre un vol. Ce délai peut être réduit ou rallongé suivant avis du médecin ayant pratiqué le traitement. Dans ce cas, joindre un certificat médical.



3. Commandement de l'aéronef (PIC)

3.1. Identité du PIC pour chaque type de vol (solo, double-commande...)

Le « commandant de bord (« Pilot in Command » - PIC) » fait référence au pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité.

Durant ses vols solos, le stagiaire est considéré comme PIC.

Pour les vols en double commande, l'instructeur est considéré comme PIC.

Pour les examens en vol :

- Si l'examen se déroule en présence de l'instructeur à bord, ce dernier joue le rôle de pilote de sécurité. Il est considéré comme le PIC
- Si l'examen se déroule sans la présence de l'instructeur, l'examineur désigné par l'ATO, joue le rôle de pilote de sécurité. Il est considéré comme le PIC.

Le pilote de sécurité est le garant de la sécurité des vols. À ce titre il valide les exercices. S'il juge qu'un exercice présente un danger particulier ou n'est pas conforme aux exercices décrits dans les fiches du Manuel de Sécurité SEP de la Commission Formation de la FFA, il n'acceptera pas l'exercice proposé.

3.2. Responsabilités du pilote Commandant de bord

Le commandant de bord est responsable de l'exécution du vol, conformément aux dispositions, consignes et procédures figurant dans les manuels de l'ATO.

Il est responsable des décisions relatives à cette exécution ainsi que du chargement de l'appareil. Le commandant de bord maintient l'objectif général de l'ATO axé sur la sécurité des vols.

En cas d'incidents ou accidents, il prend les mesures nécessaires, conformément aux directives des manuels de l'ATO.

3.3. Définir les responsabilités du PIC

Le PIC est responsable du bon déroulement du vol et en particulier de la sécurité des vols.

Le rôle de CDB (PIC) sera attribué avant le vol et ne doit pas être changé au cours du vol, afin d'éviter toute ambiguïté ou conflit d'autorité.

3.4. Carnet de vol

Le Carnet de vol devra être conforme aux exigences réglementaires. Il peut être électronique ou papier (à condition qu'il soit conforme au règlement EASA Part FCL 050).

Les pilotes sont responsables de la tenue à jour de leur carnet de vol.

Les pilotes noteront tout vol avec Instructeur à bord dans la colonne « Double Commande ».

Les instructeurs surveillent ces mises à jour et signent, à la fin de chaque vol, le carnet de l'élève.

Les instructeurs y mentionnent également les autorisations de vol seul à bord ou les variantes acquises.

Il est convenu, avec l'Autorité, que les Carnets de vols déjà ouverts qui ne sont pas conformes avec le FCL 050 ne sont pas à remplacer tant qu'ils ne sont pas complets.



4. Approbation / Autorisation des vols et emport de passagers

4.1. Procédure pour l'autorisation des vols

Nul ne peut être instructeur au sein de l'ATO s'il n'a pas dans les 90 jours précédents effectué au moins 3 décollages, et 3 atterrissages en tant que PIC.

Les instructeurs de l'ATO doivent posséder la qualification instructeur correspondant à la licence ou à la qualification pour laquelle ils instruisent.

4.2. Personnes pouvant être à bord pendant les vols et les examens en vol

Sont autorisés :

- Les élèves pilotes
- Les pilotes instructeurs intégrés à l'ATO
- Les personnels autorisés à exercer des fonctions directement en rapport avec la conduite des vols.
- Les pilotes de l'autorité (DSAC), ainsi que les examinateurs désignés par l'ATO.
- Les passagers, sous réserve du respect des règles ci-dessous;

L'emport de passager sera soumis à l'autorisation de l'instructeur et de l'élève. Si un passager est à bord, il ne devra pas être simulé (NCO.OP 180) :

- des situations nécessitant des procédures anormales ou d'urgence (exercices de panne, de décrochages, etc.) ;
- des vols en conditions météorologiques aux instruments (IMC).

Toute personne mineure devra être munie d'une autorisation parentale.

Ne sont pas considérés comme passagers : les stagiaires, les instructeurs, les examinateurs ainsi que les personnels désignés par l'Autorité de Surveillance (DSAC).

4.3. Règles de prise en compte d'un appareil par l'instructeur

L'instructeur est chargé de vérifier l'adéquation de l'utilisation d'un appareil avec la séance en vol programmée, en fonction des contraintes réglementaires et météorologiques. Il peut le cas échéant s'appuyer sur le Responsable Pédagogique. Il doit vérifier l'état de validité des documents associés. Il est responsable de la tenue de ces documents.

4.4. Règles pour les vols solos

Un élève pilote ne volera pas en solo sauf :

- S'il est autorisé à le faire par mention écrite sur son carnet de vol ou un autre support papier avec délivrance d'une autorisation explicite pour ce vol solo, et
- S'il est supervisé par un instructeur au sol et
- S'il a un certificat médical LAPL, classe 2 ou classe 1, et
- S'il a 16 ans révolus

Si son instructeur est FI restreint l'autorisation de premier vol solo et de première navigation solo sera donnée par un instructeur non restreint désigné par le RP.



5. Planning des vols : outil OpenFlyers

L'outil de planification/réservation des vols utilisé au sein du CAPAM est le système de gestion « OpenFlyers ». <https://openflyers.com/capam/>

Ce système permet une réservation à distance et informe le pilote sur les potentiels restants des appareils ainsi que l'avitaillement réalisé lors des vols précédents.

Lors de la réservation, les informations suivantes devront être renseignées :

- date
- avion
- heure et durée de prise en compte
- temps de vol estimé
- terrain de départ et de destination

La saisie du vol se déroule en deux étapes :

- au départ, pour l'ouverture du vol : le créneau apparaît alors en bleu, signifiant que l'avion est en vol. Le nombre de personnes à bord et la destination devront être renseignés.
- au retour, pour la clôture du vol : saisir les informations (heures, carburant, huile...) sur OpenFlyers puis reporter des informations identiques sur le carnet de route. Pour des besoins de statistiques, il est important de faire apparaître les critères concernant le type de vol (VFR – Local – VEA...)

L'indisponibilité technique d'un avion apparaît dans le système de réservation OpenFlyers avec la mention «Maintenance».

6. Documents de bord

6.1. Documents réglementaires (NCO GEN.135)

Dans chaque sacoche avion le pilote trouve à sa disposition l'ensemble des documents avion réglementaires. Les documents suivants sont placés dans une pochette située en dernière page du Carnet de Route de l'avion.

- Le Certificat de Navigabilité
- Le Certificat d'Examen de Navigabilité
- Le Certificat d'immatriculation
- La fiche de Pesée
- La licence de Station d'Aéronef
- L'attestation d'assurance
- Le Certificat Acoustique

6.2. Autres documents avion

Dans la sacoche avion se trouvent aussi:

- Un petit classeur comprenant les cartes VAC à jour des aérodromes proches. A la fin de ce classeur se trouvent les fiches de rappel de la conduite à tenir en cas d'interception.
- La Minimum Equipment List de l'avion (MEL)
- La fiche ERP (Emergency Response Plan, en annexe du Manuel d'Organisation) avec les numéros à contacter en cas d'urgence.
- Les cartes d'essence

La mise à jour des documents est réalisée par la ou les personnes désignées par le Conseil d'Administration ou par l'atelier aéronautique désigné pour ce qui concerne la maintenance et par le secrétariat pour ce qui concerne la partie administrative.

Le pilote sera responsable de la vérification de la validité de l'ensemble des documents énoncés ci-dessus.

Pour chaque vol le pilote (PIC) est responsable de l'emport de la documentation aéronautique nécessaire au vol envisagé en prenant en compte les aléas probables. Si la documentation est sur tablette numérique ou sur smartphone, au moins deux moyens devront être disponibles avec une documentation à jour sur chaque moyen. Le risque d'indisponibilité pour cause de surchauffe devra être pris en compte avec des supports papier couvrant l'essentiel des besoins.



7. Limitations du temps d'activité et du temps de vol

7.1. Instructeurs

Limitations journalières :

- 5 séances (cours + vol) maximum
- 8 heures de temps de travail maximum

7.2. Stagiaires

Limitations journalières :

- 4 heures aux commandes maximum
- 5 heures de présence dans l'aéronef à la fin de la leçon
- 6 heures maximum d'activité, vol + cours au sol

Les instructeurs veilleront à ce que la coupure soit suffisante entre chaque vol . Ils veilleront aussi à ce que les stagiaires puissent bénéficier d'une pause déjeuner suffisante. Ils veilleront surtout à placer leurs stagiaires dans des conditions favorables à l'apprentissage.

Un instructeur refusera un vol avec un stagiaire s'il considère que celui-ci n'est pas en état de voler.

8. Sécurité

8.1. Documentation applicable

Dans le cadre des formations PPL et LAPL, l'ATO applique le "Manuel de Sécurité SEP FFA".

8.2. Equipements de sécurité à bord des aéronefs

Voir partie B chapitre 5.

8.3. Procédure en cas d'accident ou incident

La fiche ERP, présente dans chaque sacoche avion ainsi qu'en annexe du Manuel d'Organisation, détaille la marche à suivre pour le pilote ainsi que pour le personnel d'encadrement ayant connaissance d'un accident ou d'un incident.

Rôle du commandant de bord (CDB) ou tout autre membre d'équipage en cas d'incapacité du commandant de bord:

- Le CDB veille à ce qu'il soit porté assistance à toute personne blessée.
- Le CDB prend toutes les dispositions de nature à préserver les documents et le matériel.
- Le CDB alerte les autorités locales civiles ou militaires (police ou gendarmerie).
- Le CDB prévient le Responsable Pédagogique de l'ATO ou tout membre du Bureau du CAPAM à l'aide de la fiche ERP.
- Le CDB rédige un signalement à l'aide de l'application REX FFA sur son smartphone ou téléphone au Responsable du SGS du CAPAM.

Rôle du Responsable Pédagogique:

- En cas d'incapacité du CDB, il est chargé de rédiger et transmettre les comptes-rendus.

Rôle du responsable SGS:

- Il agit en tant que conseiller du CDB.
- Il a pour rôle d'apporter son aide à la rédaction des documents et son assistance pour faciliter leur transmission.
- Il doit également transmettre le compte-rendu des incidents et accidents survenus.

Tout membre du Bureau du CAPAM qui a connaissance d'un incident ou accident doit impérativement informer les autres membres du Bureau.



PARTIE B – TECHNIQUE

1. Utilisation des aéronefs

Tous les aéronefs de l'ATO devront être exploités conformément aux Manuels de Vols.
Tous les manuels de vols sont disponibles à l'ATO à l'intérieur des avions et consultables sur le site internet de l'aéroclub dans la rubrique « Nos avions ». (<https://capam-aero.fr/>)

2. Check-lists

Des Check-Lists ont été établies sur la base de celles définies par le constructeur et validées par le Responsable Pédagogique.
Elles sont disponibles dans chaque aéronef de l'ATO ainsi que sur le site internet de l'aéroclub dans la rubrique « Nos avions ».
Les pilotes sont formés à l'utilisation des check-lists pendant leur formation théorique et pratique.

3. Limitations

Les avions seront utilisés dans les limites prévues par le constructeur. A cet effet, les pilotes détermineront les limitations en utilisant la partie « Limitations » des manuels de vol des avions qu'ils utiliseront.

Les pilotes seront formés à l'utilisation du manuel de vol pendant leur formation pratique et théorique.

Les pilotes devront être conscients que leurs limitations personnelles sont peut être plus restrictives que les limitations du constructeur, en particulier concernant les limitations décollage, atterrissage et vent de travers.

4. Maintenance et carnet de route

Le pilote pourra connaître l'état technique de l'avion grâce à la lecture du carnet de route, et de la fiche consignant les équipements en panne en référence à la MEL. En cas de doute il pourra demander conseil au mécanicien s'il est présent ou demander à un instructeur ou à un membre du Bureau (contact direct ou téléphonique).

Les remarques des pilotes et de l'atelier de maintenance sont disponibles sur le tableau « observations » du bureau des pilotes.

Le site de réservation « OpenFlyers » calcule automatiquement le potentiel restant de l'avion. Le pilote doit avant son vol, s'assurer que le potentiel restant est supérieur à la durée d'utilisation prévue.

Le carnet de route précise notamment les approbations pour remise en service (APRS) en cas d'intervention technique sur l'appareil.

Les pilotes sont formés à la lecture des données techniques d'aptitude au vol pendant leur formation théorique et pratique.

A la prise en compte de l'avion le pilote ouvre le Carnet de Route sur la dernière page utilisée. Si un équipement est porté défaillant il consulte la MEL pour en connaître les consignes éventuelles. Si pendant la visite prévôl ou pendant le vol un équipement est constaté en panne, si cet équipement concerne la navigabilité de l'avion une entrée sera faite sur le Carnet de Route, sur la fiche des équipements en panne en fin de Carnet de Route et sur le tableau des observations. La MEL sera appliquée si la panne est constatée avant le décollage et pourra être consultée si la panne intervient en vol.

Un vol pourra être réalisé avec un équipement manquant si une Lettre de Service du constructeur a été délivrée pour cette configuration. Il convient d'en respecter les consignes.



5. Equipements

Les pilotes devront avoir une connaissance opérationnelle détaillée des équipements de leur avion. Ils doivent demander à un instructeur un complément de formation si nécessaire.

Les avions dont le circuit électrique est équipé de fusibles sont dotés d'une petite trousse de fusibles de rechange, conformément au règlement EASA NCO.IDE.110.

Chaque avion est équipé d'une trousse de secours conforme au règlement EASA Part NCO.IDE.145. Un membre du Bureau du CAPAM est désigné pour en vérifier le contenu et compléter en cas de besoin.

Chaque avion dont la masse maximum décollage est supérieure à 1200 Kg sera équipé d'un extincteur portatif conformément au règlement EASA NCO.IDE.160.

Chaque avion dispose d'un gant et une pochette ignifugée pouvant recevoir une tablette ou un smartphone.

Des gilets de sauvetage sont à disposition des pilotes dans une armoire du hangar du CAPAM. Conformément au règlement EASA NCO.IDE.175. ils sont indispensables en cas de survol de l'eau au décollage ou à l'atterrissage et pour tout vol pour lesquels, en cas de panne moteur, le retour sur la terre ferme est impossible.

Pour tout vol de nuit, chaque pilote devra avoir un équipement personnel composé d'au moins deux lampes électriques portatives.

Les avions du CAPAM ne sont pas équipés d'oxygène. En conséquence, en application du règlement EASA NCO.OP.190 le temps de vol maximum au dessus de 10 000 ft est de 30 minutes.

En application du règlement EASA NCO.IDE.195, le VFR on Top n'est autorisé qu'aux avions ayant au moins deux moyens de navigation certifiés indépendants. Le GARMIN AERA 760 et les moyens de navigation personnels ne sont pas considérés. Les stagiaires en navigation solo ne sont pas autorisés à voler en VFR on Top.



PARTIE C – ROUTE

1. Préparation du vol NCO.OP.135

Avant d'entamer un vol le pilote commandant de bord prend toutes les informations nécessaires pour garantir le succès et la sécurité de son vol.

Il vérifie que sa documentation est à jour.

Il étudie la situation météorologique générale, les cartes WITEM, les TEMSI, les METAR et les TAF des terrains concernés et voisins de sa route.

Il étudie soigneusement les NOTAM de son itinéraire.

Il doit être en mesure de prouver la réalité de sa préparation.

2. Chargement NCO.POL.105

Le respect du domaine de vol est primordial, et notamment le respect des masses admissibles et du centrage de l'avion.

Le devis de masse et centrage sera vérifié pour chaque vol.

Chaque pilote devra impérativement s'assurer qu'il respecte les données du manuel de vol. S'il n'est pas possible de respecter ces dispositions, le vol ne doit pas être entrepris ou poursuivi.

Le devis de masse et centrage sera abordé pendant la formation théorique et pratique de l'élève pilote.

3. Gestion du carburant NCO.OP.125 et AMC 1, NCO.OP.185

Il incombe au pilote commandant de bord de définir la quantité de carburant nécessaire au vol, compte tenu des valeurs définies dans le manuel de vol, des conditions météorologiques prévues et des aléas divers prévisibles. Le commandant de bord ajoutera ensuite à ces quantités, les réserves réglementairement définies.

L'ATO 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, le Pilote Instructeur doit s'assurer du respect des règles d'emport de carburant.

Une fiche « Devis carburant VFR » est disponible sur <https://www.capam-aero.fr/> et permet à chaque pilote de déterminer les quantités minimales de carburant à emporter pour un vol.

En vol, le pilote commandant de bord vérifie à intervalles réguliers que la quantité de carburant utilisable n'est pas inférieure au carburant nécessaire pour poursuivre le vol, tout en conservant les réserves réglementaires.

4. Performances NCO.POL.110

Le pilote commandant de bord doit calculer les performances de décollage et d'atterrissage de son avion dans les conditions qu'il pense rencontrer. Compte tenu du vieillissement des avions, des imprécisions de pilotage et des incertitudes sur les conditions réellement rencontrées il est fortement conseillé de prendre 30% de marge par rapport aux données constructeur.



5. Procédures antibruit NCO.OP.120

Le pilote commandant de bord tient compte des procédures antibruit publiées pour réduire l'effet de bruit de l'aéronef tout en s'assurant que la sécurité l'emporte sur la réduction du bruit.

6. Minima météorologiques SERA 5001, 5005 et 5010

6.1. instructeurs

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

6.2. Stagiaires, règles solo

L'instructeur autorisant une navigation solo veillera à ce que la situation météorologique ne génère pas un stress particulier à son élève.

Conditions météorologiques minimales pour un départ en navigation solo :

- Plafond > 2500 ft
- Visibilité $\geq$ 10Km.
- Vent travers max 10 kt si compatible avec les limitations avion.

Les départs en navigation solo en VFR spécial ne sont pas autorisés.

Le stagiaire et son instructeur doivent prendre toutes les décisions nécessaires pour que l'atterrissage ait lieu au plus tard 30 minutes avant le coucher du soleil.

Les vols ont lieu obligatoirement en gardant la vue du sol ou de l'eau.

7. Routes et zones utilisées pour la formation

L'intégralité des terrains ouverts à la Circulation Aérienne Publique (CAP) ainsi que ceux restreints mais utilisables par les aéronefs de l'ATO, pourront être utilisés pour la formation. Lors de la formation, les instructeurs veilleront à utiliser les différents types d'aérodromes existant dans la région.

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

D'autre part, les instructeurs veilleront à se concerter avant les vols d'instruction afin de déterminer les zones de travail dans lesquelles ils évolueront afin de minimiser le risque de collision en vol



PARTIE D – FORMATION

1. Généralités

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

Le Responsable Pédagogique assure le recrutement des instructeurs en accord avec le Dirigeant Responsable.

Le Responsable Pédagogique, son Suppléant, ou un instructeur désigné par celui-ci assurent la supervision des FI restreints.

Les programmes de formation pratique utilisés sont ceux mis en œuvre par la FFA. Leurs références sont indiquées en annexe du Manuel d'Organisation.

Conformément au FCL 920 l'accent sera mis sur le TEM tout au long de la formation. Des supports pédagogiques sont disponibles dans la documentation instructeurs de l'aéroclub et sur le site internet du CAPAM.

2. Formation initiale

Tout nouvel instructeur sera formé aux méthodes de l'ATO par un ou des instructeurs désignés par le Responsable Pédagogique ou son Suppléant. Cette formation comportera une présentation des moyens pédagogiques matériels et informatiques, une présentation détaillée des cursus de formation, un partage des objectifs de l'ATO.

Tout FI sera lâché sur chacun des types d'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 et aux particularités des formations délivrées (zones de travail, hauteurs de survol, spécificités locales, méthodes de travail etc...)

De plus, la formation reprend le programme défini pour la Formation Récurrente de standardisation de l'ATO.

3. Standardisation de l'instruction

Des réunions instructeurs sont organisées par le Responsable Pédagogique ou son Suppléant tout au long de l'année. Leur nombre doit être de 6 réunions minimum par an. Le compte rendu de chaque réunion est archivé sur Smile Formation rubrique Instructeurs / Réunions FI.

Les instructeurs doivent être présents à au moins 3 réunions instructeurs dans l'année.

Lors de ces réunions un point est fait sur toutes les formations en cours, sur les éventuels problèmes rencontrés et sur les disponibilités pour accueillir de nouveaux élèves. Différents sujets sont abordés: évolution du contexte réglementaire, évolution du matériel utilisé, uniformisation de pratiques pédagogiques. Le but est d'avoir le même discours d'un instructeur à l'autre et des méthodes d'instruction compatibles.

Si un instructeur n'est pas présent à une réunion instructeurs il devra impérativement en lire le compte rendu.



4. Formation récurrente de standardisation de l'ATO

Chaque intervenant de l'ATO, le ou les Dirigeant (s) Responsable (s), le Responsable Pédagogique et son Suppléant, le Responsable SGS, le Responsable de la Conformité ainsi que tous les instructeurs doivent participer à une réunion annuelle de standardisation ATO. Cette réunion donne lieu à la délivrance d'une attestation archivée dans le dossier de chacun sur le Drive « Equipe Pédagogique CAPAM ».

Le programme de cette réunion comprend:

- La revue du Manuel d'Organisation
- La revue du Manuel d'Exploitation
- La revue des formations dispensées dans l'ATO
- Le point sur le système SGS, les événements sécurité de l'année écoulée
- Les évolutions réglementaires
- Le suivi des problèmes en cours de l'ATO
- Les évolutions envisagées de la formation dans l'ATO

5. Vérification des compétences

À tout moment, le Responsable Pédagogique ou son suppléant peut décider d'un contrôle de compétence d'un pilote de l'ATO. Dans ce cas, ce contrôle sera réalisé par le Responsable Pédagogique, son suppléant ou un instructeur désigné.

6. Prérequis pour opérer en qualité d'instructeur dans l'ATO

Les prérequis pour opérer en qualité d'instructeur dans l'ATO sont :

- D'avoir assisté à la Formation Récurrente de standardisation de l'ATO de l'année précédente
- D'avoir assisté à au moins 3 réunions instructeurs dans l'année précédente
- D'avoir formé 15 heures dans l'année précédente.

7. Formation de remise à niveau des instructeurs

Dans le cas où le FI ne pourrait justifier de ces prérequis, il devra le signaler au Responsable Pédagogique qui définira le programme de formation complémentaire nécessaire pour reprendre l'instruction.

Cela peut être:

- Un entretien personnalisé de remise à niveau, ou
- L'obligation d'assister à une ou plusieurs réunions instructeurs à venir, ou
- Un briefing et un vol sur une leçon donnée

Une attestation de remise à niveau sera archivée dans le dossier numérique de l'instructeur.

8. Supervision

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

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