

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 – SEP 22

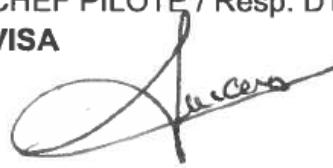
Révision n°1 – SEP 23



DASSAULT

FALCON SERVICE

FFA N° 0706003040
DEC N° FR.DTO.0609

RÉDACTION :	VALIDATION :	VÉRIFICATION :
NOM, FONCTION : L. MAINI SECRETAIRE ADJOINT VISA 	NOM, FONCTION : T. MARTIN PRESIDENT / Rep. DTO VISA 	NOM, FONCTION : D. LUCAS CHEF PILOTE / Resp. DTO VISA 



DASSAULT
FALCON SERVICE
A Dassault Aviation Company

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 : SEP 22

REV 01

SEP 23

Page 2/104

**PAGE
LAISSEE
INTENTIONNELLEMENT
BLANCHE**

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
		REV 01 SEP 23
Page 3/104		

TABLE DES MATIERES

PARTIE A GENERALITES.....	8
A00 ADMINISTRATION ET CONTROLE DU MANUEL.....	9
1. DESCRIPTION DU MANUEL D'EXPLOITATION	9
2. DESCRIPTION DE LA PAGINATION.....	10
3. REVISIONS ET DATES D'ENTREE EN VIGUEUR.....	10
4. SIGNALISATION DES AMENDEMENTS.....	10
5. ATTRIBUTION ET DIFFUSION.....	10
6. PROCEDURE DE REDACTION	11
7. HISTORIQUE DES AMENDEMENTS.....	14
8. DOCUMENTS DE REFERENCE.....	15
A01 ORGANISATION ET RESPONSABILITES	17
1. ATTESTATIONS	17
2. LOCAUX.....	17
3. FLOTTE	17
4. ORGANIGRAMME ASSOCIATION	18
5. ORGANIGRAMME DTO	18
6. CONSEIL D'ADMINISTRATION.....	19
7. BUREAU DIRECTEUR.....	19
8. PRESIDENT.....	20
9. VICE PRESIDENT.....	20
10. TRESORIER.....	20
11. SECRETAIRE	20
12. CHEF PILOTE.....	20
13. RESPONSABLE ENTRETIEN.....	20
14. CORRESPONDANT ENTRETIEN	20
15. RESPONSABLE SGS	21
16. CORRESPONDANT SGS.....	21
17. REPRESENTANT DU DTO.....	22

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
		REV 01 SEP 23
Page 4/104		

18.	RESPONSABLE PEDAGOGIQUE DTO	22
19.	INSTRUCTEURS.....	23
20.	ANNUAIRE.....	23
21.	REGLEMENT INTERIEUR	24
A02	CONTROLE ET SUPERVISION	27
1.	SUIVI ADMINISTRATIF DES MEMBRES ACTIFS	27
2.	SUIVI DES COMPETENCES DES MEMBRES ACTIFS.....	27
3.	NAVIGABILITE DES AERONEFS.....	27
4.	CONTROLE OPERATIONNEL	27
A03	SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS).....	28
1.	LES PRINCIPES GENERAUX.....	28
2.	REVUE SECURITE	29
3.	POLITIQUE SECURITE	29
4.	PRINCIPE DE LA CULTURE JUSTE	30
5.	EVALUATION ET GESTION DES RISQUES	31
A04	COMPOSITION DE L'EQUIPAGE	35
1.	GENERALITES	35
2.	VOL STANDARD.....	35
3.	VOL STANDARD AVEC PLUSIEURS PILOTES	35
4.	VOL STANDARD AVEC PASSAGERS	35
5.	VOL D'INSTRUCTION	35
6.	VOL DE SUPERVISION INSTRUCTEUR.....	36
A05	EXIGENCES EN TERME DE QUALIFICATIONS	37
1.	GENERALITES	37
2.	EXPERIENCE RECENTE ET CONDITIONS DE PROROGATION LICENCE SEP	37
3.	LACHER SOUS SUPERVISION.....	38
4.	PILOTE BREVETE	38
5.	INSTRUCTEUR	38
6.	EXAMINATEUR.....	38
A06	PRECAUTIONS EN MATIERES DE SANTE	39

 <p>DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company</p>	<p>MANUEL AEROCLUB</p>	Édition 1 : SEP 22	
		REV 01	SEP 23
		Page 5/104	

1.	PREAMBULE	39
2.	FATIGUE SOMMEIL ET REPOS.....	39
3.	ALCOOL.....	39
4.	STUPEFIANTS.....	40
5.	PRODUITS PHARMACEUTIQUES.....	40
6.	OPERATIONS CHIRURGICALES ET ARRETS MEDICAUX.....	40
7.	PLONGEE SOUS-MARINE.....	40
8.	DON DU SANG	40
9.	VIGILANCE MUTUELLE.....	41
A07	LIMITATIONS TEMPS DE VOL	42
1.	PREAMBULE	42
2.	TEMPS DE VOL.....	42
3.	TEMPS DE SERVICE	42
4.	LIMITATIONS TEMPS DE RESERVATION	43
A08-01	PROCEDURES D'EXPLOITATION – PREPARATION DES VOLS.....	44
1.	RESERVATION DE L'AVION.....	44
2.	ETAPES DE LA PREPARATION DU VOL.....	46
3.	DOCUMENTS DU PILOTE ET DE L'AVION	47
4.	EQUIPEMENT ET DOCUMENTATION MINIMUMS.....	48
5.	MINIMA ET VISIBILITE	49
6.	VENT ET CALCUL DE DERIVE.....	50
7.	CALCUL DE L'EMPORT CARBURANT	51
8.	DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE.....	52
A08-02	PROCEDURES D'EXPLOITATION – EN VOL.....	53
1.	BRIEFINGS ET CHECK LIST POINTS TOURNANTS (EXEMPLES).....	53
2.	REGLAGES RADIO ET TRANSPONDEUR PAR DEFAUT	54
3.	HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL	54
4.	CLASSES D'ESPACES AERIENS ET REGLE SEMI-CIRCULAIRE.....	55
5.	INTEGRATION SUR AERODROME NON CONTROLE	57
6.	TURBULENCES DE SILLAGE.....	58

 <p>DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company</p>	<p>MANUEL AEROCLUB</p>	Édition 1 : SEP 22	
		REV 01	SEP 23
		Page 6/104	

7. GIVRAGE	58
A08-03 PROCEDURES D'EXPLOITATION - APRES LE VOL	59
1. CHECK LIST POST-VOL.....	59
2. REGLEMENTAIRE.....	60
3. ADMINISTRATIF	61
4. NETTOYAGE DE L'AVION	63
A09 MARCHANDISES DANGEREUSES	64
1. GENERALITES	64
2. PORTABLE ELECTRONIQUE DEVICE (PED).....	64
3. ARMES A FEU	64
4. TRANSPORT DE CARBURANT.....	64
A10 SURETE	65
1. MESURES DE SURETE RELATIVES A L'AEROCLUB.....	65
2. MESURES DE SURETE RELATIVES A L'AVION (SUR BASE).....	66
3. MESURES DE SURETE RELATIVES A L'AVION (EN ESCALE).....	66
4. MESURES DE SURETE RELATIVES A L'AVION (A L'ETRANGER)	66
A11 TRAITEMENT NOTIFICATION ET COMPTE-RENDU DES EVENEMENTS.....	67
1. GENERALITES	67
2. COMPTE-RENDU D'EVENEMENT SECURITE AVIATION GENERALE (CRESAG).....	68
3. FICHE DE RETOUR D'EXPERIENCE (REX)	69
A12 REGLES DE L'AIR	70
1. EVITEMENTS ET REGLES DE PRIORITES	70
2. SIGNAUX D'INTERCEPTION	71
3. SIGNAUX LUMINEUX ET PYROTECHNIQUES.....	73
4. SIGNAUX VISUELS AU SOL.....	74
5. SIGNAUX DE CIRCULATION AU SOL.....	76
A13 LOCATIONS.....	84
1. PREAMBULE	84
2. AVIONS INTEGRES A LA DECLARATION DTO	84
3. AVIONS HORS DECLARATION DTO	84



PARTIE B UTILISATION DE L'AVION CESSNA 172 SP..... 85

MANUEL DE VOL.....	CESSNA 172 SP 86
QUICK REFERENCE HANDBOOK (QRH)	CESSNA 172 SP 88
EQUIPEMENTS DE SECURITE	CESSNA 172 SP 89

PARTIE C ROUTES ET AERODROMES..... 90

C01 GENERALITES.....	91
1. CARTES DISPONIBLES A L'AEROCLUB.....	91
C02 ROUTES.....	92
1. RAPPEL DES CLASSES D'ESPACES AERIENS.....	92
2. HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL.....	93
3. NIVEAUX DE CROISIERE VFR	94
C03 AERODROMES	95

BASE ACDFS : LE PLESSIS BELLEVILLE (LFPP).....	95
--	----

PARTIE D FORMATION 101

D01 GENERALITES.....	102
1. PREAMBULE	102
D02 FORMATION THEORIQUE	103
1. PREAMBULE	103
D03 FORMATION PRATIQUE.....	104
1. PREAMBULE	104



DASSAULT
FALCON SERVICE
A Dassault Aviation Company

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 : SEP 22

REV 01

SEP 23

Page 8/104

PARTIE A GENERALITES

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 9/104		

A00

ADMINISTRATION ET CONTROLE DU MANUEL

1. DESCRIPTION DU MANUEL D'EXPLOITATION

COMPOSITION

 ORO.MLR.101

Le manuel aéroclub est conforme à l'ORO.MLR.101 et prend en compte les parties NCO (Non Commercial other than complex Operator) et DTO (Declared Training Organisation) des règlements EASA AIROPS et AIRCREW.

Il contient les consignes et les informations nécessaires aux membres de l'aéroclub pour assurer l'exploitation de la flotte à leur disposition : les vols doivent être opérés conformément à ce manuel. Il est rédigé en français.

Il est composé de quatre parties :

A - Généralités

Cette partie comprend l'ensemble des politiques, consignes et procédures d'exploitation non liées à un type d'avion, nécessaires à une exploitation sûre et dans de bonnes conditions au sein de l'aéroclub. Elle est en conformité avec l'ensemble des règlements pertinents.

B - Utilisation

Cette partie comprend l'ensemble des consignes et procédures relatives à un type d'avion, nécessaires à une exploitation sûre. Il existe donc une partie B par type d'avion exploité par l'aéroclub.

C - Lignes (Consignes et informations concernant les routes et aérodromes)

Cette partie comprend les consignes et informations se rapportant à la zone d'exploitation. Elle est complétée par la documentation JEPPESEN et GARMIN.

D - Formation

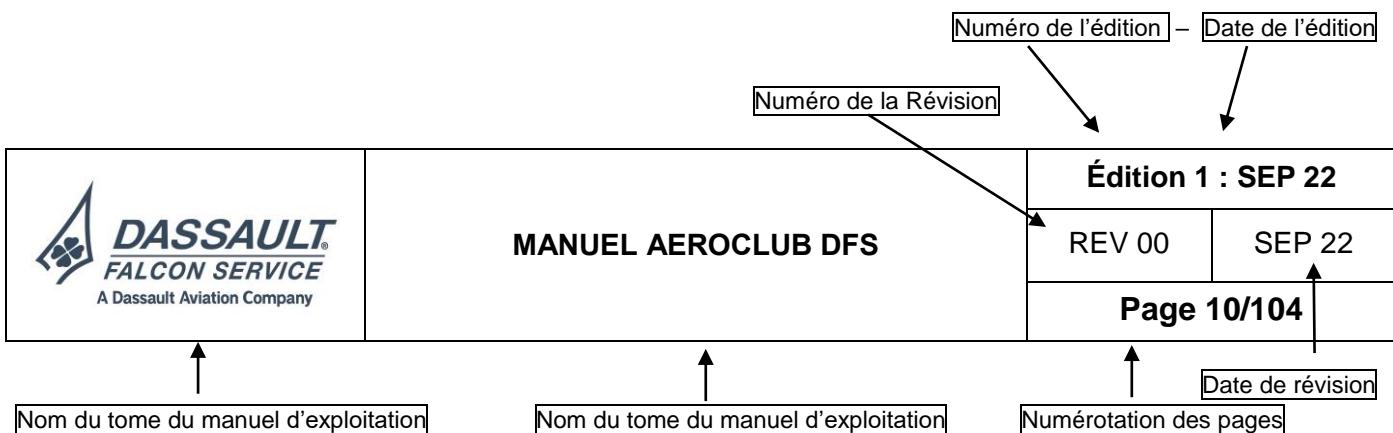
Cette partie comprend les consignes de formation des membres pour une exploitation sûre.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
		REV 01 SEP 23
Page 10/104		

2. DESCRIPTION DE LA PAGINATION

L'AIR-OPS exige un découpage strict du manuel d'exploitation en chapitres, en sections et en sous-sections. Ce manuel est inspiré de cette structure.

Figure 1 – Description de la pagination



3. REVISIONS ET DATES D'ENTREE EN VIGUEUR

Chaque page possède un numéro de révision. Cette révision est visible dans l'en-tête des pages.

La date d'entrée en vigueur associée à cette révision est disponible dans la sous-section « Historique des amendements ».

4. SIGNALISATION DES AMENDEMENTS

Les amendements sont signalés sur chaque page par un trait vertical apparaissant dans la marge. Il permet au lecteur d'identifier rapidement le texte ayant fait l'objet d'un amendement par rapport à la version précédente.

5. ATTRIBUTION ET DIFFUSION

L'ensemble des documents d'exploitation est mis à la disposition des membres de l'aéroclub par différents moyens :

Diffusion électronique : OPENFLYERS / PC de l'aéroclub (bureau) / envoi par mail

Diffusion papier : 1 exemplaire au club

Tous ces documents sont la propriété DFS. Il est interdit, sauf autorisation spéciale, de communiquer à l'extérieur tout ou partie de leur contenu.

La Diffusion étant effectuée de façon électronique, toute impression, hormis celle disponible à l'aéroclub, est une diffusion non contrôlée.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 11/104		

6. PROCEDURE DE REDACTION

ELABORATION

Le manuel d'exploitation est amendé à partir de diverses sources d'informations :

- Révision des manuels du constructeur,
- Installation d'un nouvel équipement modifiant les procédures de vol,
- Évolution de la réglementation (AIR-OPS, AIR-CREW, arrêté français),
- Entrées et sorties de flotte, évolution de la Déclaration DTO, changement de responsable, ...
- Consignes des autorités (EASA, DGAC, DSAC),
- Anomalie constatée par un utilisateur du manuel,
- Évolution des procédures internes,
- Améliorations issues du système de gestion de la sécurité.

VALIDATION / VERIFICATION

Rédacteur : Secrétaire

Validateur : Président / Représentant du DTO

Vérificateur : Chef pilote / Responsable pédagogique DTO

ACCUSE RECEPTION PAR L'AUTORITE

L'Autorité accuse réception de l'amendement via la plateforme en ligne METEOR.

EQUIPES DE TRAVAIL

Les équipes de travail sont composées de spécialistes dans chaque domaine concerné par les sous-sections du manuel d'exploitation.

Les équipes de travail responsables des chapitres du manuel aéroclub sont les suivantes :

BD	Bureau Directeur
CHEF	Chef Pilote
CSGS	Correspondant SGS
INST	Instructeur
CA	Conseil d'Administration
PSDT:	Président
RDTO:	Représentant DTO
RPED:	Responsable Pédagogique
RSGS	Responsable SGS
RRES	Responsable Réservation
SECR :	Secrétaire
TRES :	Trésorier
VPDT	Vice-Président

Ces équipes de travail sont chargées de faire vivre la documentation en tenant compte des évolutions de l'aéroclub et des exigences opérationnelles et réglementaires.



Partie A

Chapitres	Équipe de travail responsable
A00 – Administration et contrôle du manuel d'exploitation	SECR
A01 – Organisation et responsabilités	TOUS
A02 – Contrôle et supervision de l'exploitation	BD, CHEF, RDTO, RPED, INST
A03 – Système de Gestion de la Sécurité (SGS)	RSGS, CSGS, RDTO, RPED, SECR
A04 – Composition de l'équipage	PSDT, VPDT, CHEF, SECR
A05 – Exigences en matière de qualification	CHEF, RDTO, RPED, INST, SECR
A06 – Précautions en matière de santé	PSDT, VPDT, CHEF, RPED, INST, SECR
A07 – Limitations des temps de vol	PSDT, VPDT, CHEF, RPED, INST, SECR
A08 – Procédures d'exploitation	BD, RRES, CHEF, RDTO, INST
A09 – Marchandises dangereuses et armes	BD, CHEF, RSGS, CSGS
A10 – Sûreté	BD, CHEF, RSGS, CSGS
A11 – Traitement, notification, compte-rendu des évènements	RSGS, CSGS, RPED, SECR
A12 – Règles de l'air	CHEF, RDTO, RPED, INST, SECR
A13 – Location	BD, CHEF, RDTO

Partie B

Chapitres	Équipe de travail responsable
Tous	CHEF, RPED, INST, SECR

Partie C

Chapitres	Équipe de travail responsable
Tous	BD, CHEF, RDTO, SECR

Partie D

Chapitres	Équipe de travail responsable
Tous	RDTO, CHEF, RPED, INST, SECR

Manuels annexes

Manuels	Responsable
Livret Adhérent	BD
Règlement intérieur	BD

NOTE : en cas de contradiction entre le manuel d'exploitation et un manuel ou document annexe, le manuel d'exploitation prévaut.



DASSAULT
FALCON SERVICE
A Dassault Aviation Company

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 : SEP 22

REV 01

SEP 23

Page 13/104

SUIVI DE LA DOCUMENTATION

Le suivi de la documentation est assuré non seulement par les équipes de travail mais aussi par l'ensemble des membres de l'aéroclub.

En effet, tout membre a la possibilité de faire part d'un besoin d'évolution de la documentation directement aux équipes responsables, soit par l'intermédiaire des instructeurs.

 <p>DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company</p>	<p>MANUEL AEROCLUB</p>	Édition 1 : SEP 22	
		REV 01	SEP 23
		Page 14/104	

7. HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

AMENDEMENTS					
AMENDEMENT		EDITION		DATE D'ENTREE EN VIGUEUR	RAISONS
N° DE REVISION	DATE DE REVISION	N° D'EDITION	DATE DE L'EDITION		
REV 00	SEP 22	Edition 1	SEP 22	01/10/2022	Edition initiale du manuel.
REV 01	SEP 23	Edition 1	SEP 22	01/10/2023	Publication officielle du Manuel

 <p>DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company</p>	<p>MANUEL AEROCLUB</p>	<table border="1" data-bbox="1130 94 1472 287"> <tr> <td colspan="2">Édition 1 : SEP 22</td></tr> <tr> <td>REV 01</td><td>SEP 23</td></tr> <tr> <td colspan="2">Page 15/104</td></tr> </table>	Édition 1 : SEP 22		REV 01	SEP 23	Page 15/104	
Édition 1 : SEP 22								
REV 01	SEP 23							
Page 15/104								

8. DOCUMENTS DE REFERENCE

Annexe VII (PART-NCO) du règlement européen 965/2012 « AIROPS » - Mai 2022

Annexe VIII (PART-DTO) du règlement européen 1178/2011 « AIRCREW » - Juin 2020

Guide DSAC manuel DTO – mai 2022

Guide pratique du DTO FFA – Mars 2018

Loi du 1er Juillet 1901 relative au contrat d'association

Statuts de l'association

Mémo VFR



DASSAULT
FALCON SERVICE
A Dassault Aviation Company

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 : SEP 22

REV 01

SEP 23

Page 16/104

**PAGE
LAISSEE
INTENTIONNELLEMENT
BLANCHE**

 <p>DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company</p>	<p>MANUEL AEROCLUB</p>	Édition 1 : SEP 22	
		REV 01	SEP 23
		Page 17/104	

A01

ORGANISATION ET RESPONSABILITES

1. ATTESTATIONS

L'Aéroclub DFS détient le certificat DTO (Declared Training Organisation) n° **FR.DTO.0609** (**AEROCLUB DASSAULT FALCON SERVICE**) délivrés par la Direction Générale de l'Aviation Civile. Ce certificat ainsi que ses spécifications opérationnelles engagent l'ensemble des membres de l'aéroclub à se conformer aux lois, règlements et procédures en vigueur.

L'aéroclub est affilié à la Fédération Française Aéronautique (FFA) sous le numéro **0706003040**.

L'aéroclub détient également le statut d'association régie par la loi de 1901, déclarée à la Préfecture de Seine Saint Denis sous la référence **W931005050** et dont le siège social est situé chez la société DASSAULT FALCON SERVICE sur l'Aéroport du Bourget (Journal officiel du 2 Octobre 1985) au nom du Comité Social et Economique DASSAULT FALCON SERVICE. L'aéroclub est autorisé à effectuer des baptêmes de l'air par arrêté préfectoral 2014-2500.

2. LOCAUX

Les locaux de l'aéroclub DASSAULT FALCON SERVICE et le hangar qui abrite sa flotte sont situés sur l'aérodrome du Plessis-Belleville (Code OACI : LFPP) dans l'Oise.

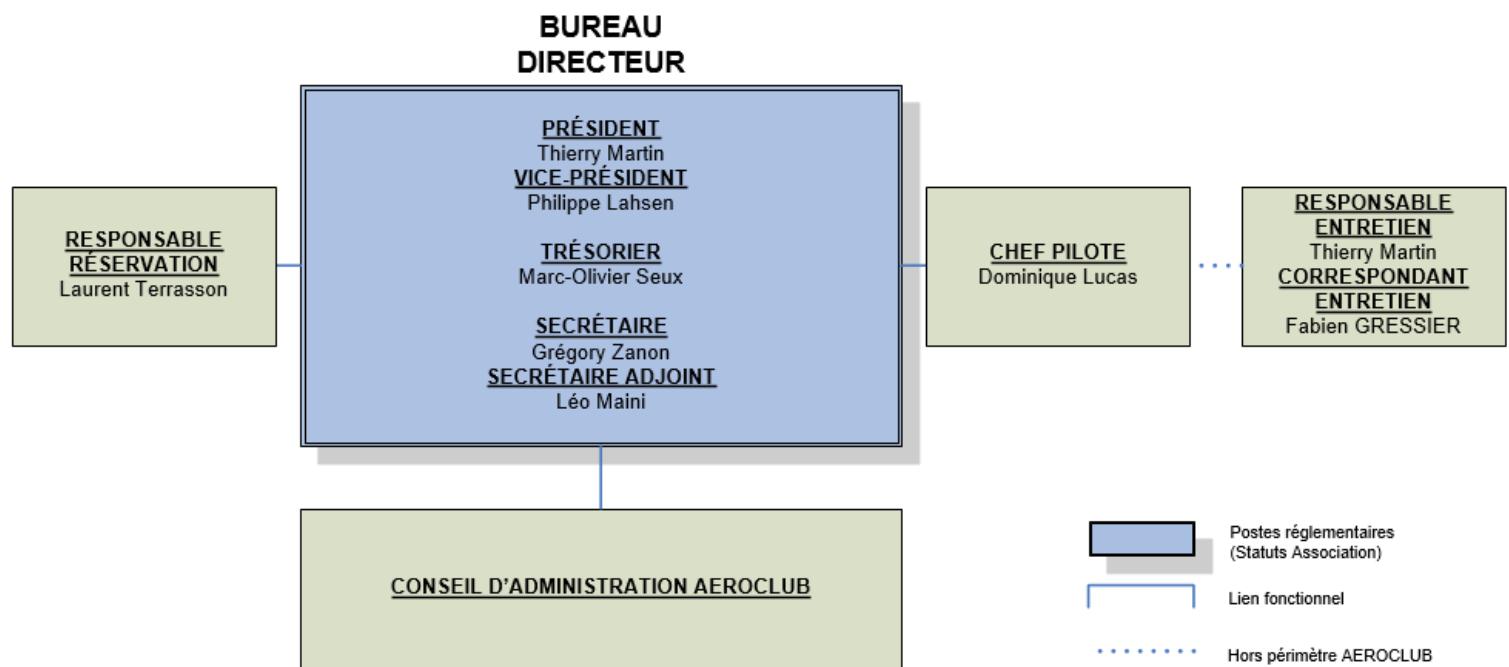
Le local de l'aéroclub est composé d'une entrée qui contient les équipements et les consommables avion (huile, produits d'entretien...), d'une pièce principale, d'un bureau, d'une salle de cours et d'un atelier indépendant.

3. FLOTTE

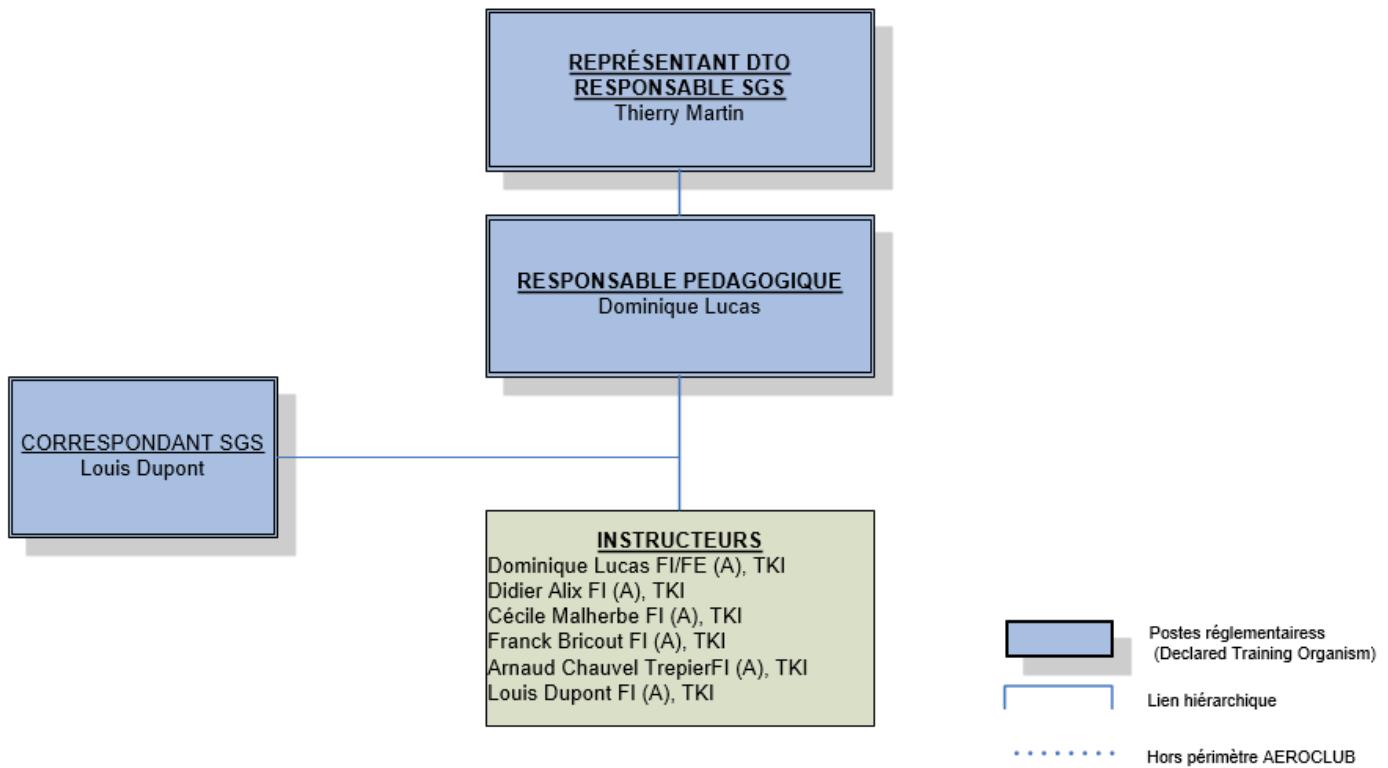
L'Aéroclub DFS est autorisé par son certificat à exploiter les aéronefs suivants pour la formation et le transport à titre privé de ses membres :

TYPE AVION	S/N	IMMAT.	BASE	Classification	Certification voltige
CESSNA AIRCRAFT COMPANY 172S	9202	F-HKLK	LFPP	VFR VFR DE NUIT IFR	NON

4. ORGANIGRAMME ASSOCIATION



5. ORGANIGRAMME DTO



 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 19/104		

6. CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est constitué par les membres actifs et salariés de DFS.

Après six mois d'ancienneté dans l'association, tout membre actif et salarié de DFS Le Bourget est nommé provisoirement au Conseil d'Administration. Cette nomination provisoire sera soumise à la ratification de la prochaine Assemblée Générale.

FONCTIONNEMENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Conseil d'Administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour faire ou autoriser tous les actes qui ne sont pas expressément réservés par les présents statuts à l'Assemblée Générale. Il surveille la gestion du Bureau Directeur et autorise éventuellement le Président à faire toutes lesaliénations ou acquisitions.

Le Conseil d'Administration ne peut valablement délibérer que si au moins un tiers de ses membres est présent et que le Président et au moins un membre du Bureau Directeur sont présents.

Le Conseil d'Administration confie les tâches à réaliser aux membres et s'assure de leur réalisation.

Les décisions du Conseil d'Administration sont consignées dans un registre spécialement tenu à jour par le secrétaire.

Le Conseil d'Administration propose l'ordre du jour des Assemblées Générales Ordinaires et fournit un rapport sur le fonctionnement de ses activités.

7. BUREAU DIRECTEUR

COMPOSITION DU BUREAU DIRECTEUR

Le Conseil d'Administration désigne parmi ses membres le Bureau Directeur.

Le Bureau Directeur est composé au minimum de :

- 1 Président
- 1 Secrétaire
- 1 Trésorier

FONCTIONNEMENT DU BUREAU DIRECTEUR

Le Bureau Directeur est l'organisme d'exécution du Conseil d'Administration dont il détient tous les pouvoirs, sauf limitation expresse. Il se réunit sur convocation du Président chaque fois que les circonstances l'exigent.

L'Aéro-Club est représenté en justice et dans tous les actes de la vie civile par son Président ou, par défaut, par tout autre membre du Bureau ou du Conseil d'Administration spécialement habilité à cet effet par le Conseil d'Administration.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
		REV 01 SEP 23
Page 20/104		

8. PRESIDENT

Le Président ordonne les dépenses dans le cadre du budget et peut déléguer à cet effet ses pouvoirs à tout membre du Bureau sauf au Trésorier.

En cas d'absence ou d'empêchement, il est de plein droit suppléé, en tous ses pouvoirs, par le(s) vice-président(s).

9. VICE PRESIDENT

Supplée le président

10. TRESORIER

Le trésorier (ou son Adjoint) est chargé de tout ce qui concerne la gestion du patrimoine de l'Association. Il effectue tous encaissements et tous paiements, tient la comptabilité des opérations qu'il effectue et en rend compte à l'Assemblée Générale Annuelle.

11. SECRETAIRE

Le secrétaire (ou son adjoint) rédige les convocations, les procès-verbaux, registres et comptes rendus de toutes les séances du Conseil d'Administration, du Bureau Directeur et des Assemblées. Il est, en outre, chargé de la conservation des archives.

12. CHEF PILOTE

Le chef pilote est le responsable de l'activité aérienne de l'association. En particulier il est responsable de la discipline générale, de l'utilisation réglementaire du matériel aérien, de l'entraînement des pilotes et de leur formation.

Il valide les lâchers avions et les instructeurs.

13. RESPONSABLE ENTRETIEN

Le responsable technique ou responsable entretien est en charge de la surveillance du maintien de la navigabilité de la flotte de l'aéroclub. Il décide sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation, de l'organisme de maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité.

Il délègue la responsabilité du maintien de la navigabilité à un correspondant technique.

14. CORRESPONDANT ENTRETIEN

Le correspondant entretien est le représentant de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité (OGMN) en charge des opérations de maintenance programmées et non programmées de la flotte de l'aéroclub.

Il rend compte directement au responsable entretien.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22	
		REV 01	SEP 23
Page 21/104			

15. RESPONSABLE SGS

Le Responsable SGS s'assure du respect et de la communication de la politique sécurité, notamment au travers du correspondant SGS.

16. CORRESPONDANT SGS

ROLE

Le rôle du CSGS 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.

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 évènements au travers du 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.

MOYENS :

Le CSGS, 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 obtenus via la Newsletter FI de la FFA ainsi que de la « clé FI FFA ». Il est à noter que cette veille réglementaire est assurée par le Responsable Pédagogique.

Le CSGS est l'interlocuteur privilégié du Responsable Pédagogique pour les questions de prévention liées à la formation. Il doit être informé par le Responsable Pédagogique de toute évolution dans la formation pouvant avoir un lien avec la sécurité.

Le CSGS est l'interlocuteur privilégié du Correspondant Prévention-Sécurité Régional du Comité Régional Aéronautique, avec qui il est en lien direct.

Le CSGS dispose des accès aux informations spécifiques, notamment aux espaces dédiés à la prévention dans le domaine aéronautique.

Le CSGS met en œuvre l'outil REXFFA afin d'aider au retour d'expérience interne.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22 <hr/> REV 01 SEP 23 <hr/> Page 22/104	
---	------------------------	---	--

17. **REPRESENTANT DU DTO**

DTO.GEN.210 / AMC1 DTO.GEN.210

Tel que demandé par la réglementation, le représentant du DTO est 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, et veiller à ce que le DTO adhère à cette politique de sécurité et prendre les mesures pour atteindre les objectifs de cette politique de sécurité
- 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.

18. **RESPONSABLE PEDAGOGIQUE DTO**

PART DTO GEN 210

Le Responsable Pédagogique est désigné par le DTO pour assurer les missions ci-après :

- Veiller à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences figurant à l'annexe I (partie FCL) et au programme de formation du DTO,
- Veiller à une bonne intégration de la formation au vol sur un aéronef (ou un simulateur) et de l'instruction théorique,
- Superviser les progrès de chaque stagiaire.

Le Responsable Pédagogique est rattaché directement au Représentant du DTO avec lequel il collabore pour le meilleur fonctionnement de la structure.

Ses missions :

- 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.

Le Responsable Pédagogique alertera le représentant du DTO s'il estime ne pas avoir les moyens de respecter ces engagements.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 23/104		

19. INSTRUCTEURS

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes, le maintien des compétences et la formation. Ils fixent les consignes techniques d'utilisation du matériel volant.

Ils rendent compte au président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne. Ils sont fondés à prendre toute mesure temporaire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que notamment une restriction d'utilisation des aéronefs ou une interdiction de vol.

20. ANNUAIRE

Bureau

Thierry MARTIN (Président / Responsable SGS)	06 64 29 34 89
Philippe LAHSEN (Vice-Président)	06 67 26 98 27
Marc-Olivier SEUX (Trésorier)	01 49 34 34 06 / 06 81 59 69 27
Grégory ZANON (Secrétaire)	01 49 34 20 05 / 06 77 63 42 86
Léo MAINI (Secrétaire adjoint)	01 49 34 34 10 / 06 23 84 56 42

Réservation avion

Sur le site OPENFLYERS : https://openflyers.com/acdfs/	
Laurent TERRASSON	06 86 55 30 95

Instructeurs

Dominique LUCAS (Chef Pilote, Responsable pédagogique) FI/FE (A)	06 10 49 75 58
Didier ALIX FI/FE (A)	06 07 30 06 22
Franck BRICOUT FI (A)	06 82 18 73 49
Arnaud CHAUVEL-TREPIER FI (A)	06 50 55 51 75
Louis-Pierre DUPONT FI (A) (Correspondant SGS)	06 08 81 54 86
Cécile MALHERBE FI (A)	06 16 39 65 03

Maintenance

Thierry MARTIN (Responsable entretien)	06 64 29 34 89
VF Aéro Maintenance Fabien GRESSIER (CAMO : correspondant entretien)	Contacter le Bureau

Aérodrome (LFPP)

Aéro-club AIR FRANCE NORD (carburant/balisage)	03 44 60 53 49
SCAP (gestionnaire de la plateforme) Rémi Lejeune	06 06 97 19 58
SCAP (gestionnaire de la plateforme) Xavier Barral	06 09 85 93 75

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 24/104		

21. REGLEMENT INTERIEUR

DISPOSITIONS GENERALES

Application

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 16 des statuts de l'association, est applicable à tous les membres actifs de l'association et leur est opposable. Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui figure dans ce manuel et mis à leur disposition sur simple demande. Dès lors, lesdits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre qu'il soit, une telle méconnaissance étant irréfragablement présumée leur être imputable.

Esprit associatif

L'aéro-club 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. Chaque membre présent sur l'aérodrome doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres, ainsi qu'au bon fonctionnement de l'activité y compris la mise en œuvre et la rentrée des aéronefs dans leur hangar.

Obligations générales de l'association et de ses membres

Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent règlement intérieur comme étant de simples obligations de moyens et diligence et non des obligations de résultats. Dès lors, la responsabilité de l'association ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée. L'association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices responsabilité civile aéronef pour l'aéronef qu'elle exploite. Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire. Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyen et de diligence. Dès lors, les membres de l'association responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié ne seront tenus à la réparation du préjudice que dans la limite du montant de la franchise.

Par exception au précédent alinéa, les membres de l'association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :

- Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation,
- Dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage, l'atterrissement ou l'amerrissage, d'un terrain ou d'un plan d'eau qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, sauf cas de force majeure,
- Dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure,
- Dommage subi lorsque le personnel nécessaire à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord,
- Dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'emprise d'un état alcoolique ou de drogues, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
		REV 01 SEP 23
Page 25/104		

FORMALITES AVANT ET APRES VOL

Avant de confier un aéronef à un pilote, l'association peut être amenée à lui demander de présenter ses documents aéronautiques, vérifier leurs validités. Les instructeurs sont habilités à faire repasser des contrôles de compétences théorique et pratique.

Avant son vol le pilote doit prendre connaissance du carnet de route et des éventuelles annotations, de la météo, NOTAM, SUP AIP, vérifier la validité des documents de l'avion.

Le temps de vol à payer est décompté de la manière suivante :

- Durée indiquée par l'horamètre (à défaut, le temps tachymètre sera adopté).

Après chaque vol, tout pilote doit :

- Procéder à un avitaillement aux « Languettes » s'il reste moins du tiers des réservoirs,
- Abriter l'aéronef dans le hangar (sauf s'il est assuré qu'un autre pilote puisse partir à la suite de son vol) et le nettoyer.
- Au retour de vol, renseigner dûment le carnet de route, le logiciel en ligne acdfs.openflyers.fr et la planche vol.
- Mettre les clés de l'avion dans le coffre-fort
- Régler intégralement le prix du vol selon le barème heure de vol de l'association (à l'ordre du CE DFS). Fermer le club à clé.
- Fermer les portes du hangar et mettre le système de surveillance en fonction.

Pour tout voyage, il est demandé au pilote:

- D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais,
- De régler lui-même directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs (au besoin par correspondance), faute de quoi des frais supplémentaires lui seront décomptés,
- De s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu. Dans l'impossibilité d'effectuer ce vol lui-même, il en supportera les frais.
- Au retour d'un voyage, les frais d'avitaillement extérieurs au Plessis-Belleville devront faire obligatoirement l'objet d'un justificatif.

Pour les modalités de gestion de vol concernant un avion loué, contacter un membre du bureau.

ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (baptêmes de l'air, vols d'initiation, vols en relation avec la protection des personnes et des biens, vols dans le cadre d'une convention signée par l'association,...), les pilotes nominativement désignés et justifiant d'une expérience et de conditions requises par l'assureur de l'appareil concerné.

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 26/104		

PROCEDURE D'EXCLUSION

En application de l'article 5 des statuts, il est convenu que:

Le membre dont l'exclusion est envisagée, doit être à même de présenter sa défense, avant que ladite exclusion ne soit prononcée.

Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyer à sa dernière adresse connue et, si elle est différente, en copie recommandée avec accusé de réception à l'adresse indiquée à la FFA lors de sa dernière prise de licence fédérale.

La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure.

La lettre de convocation ci-dessus visée devra:

- Être expédiée au moins quinze jours avant la date prévue pour la comparution du membre en instance d'exclusion,
- Indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- Préciser devant quelle instance (comité directeur ou commission) elle aura lieu,
- Comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction d'exclusion envisagée.

Le membre en instance d'exclusion est en droit de connaître au moins 5 jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre.

A cet effet, l'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation.

Dans cette même convocation, il devra également lui être formellement offert la possibilité de les examiner pendant la période de 5 jours ci-dessus visée en un lieu qui devra lui être précisé.

Le membre en instance d'exclusion pourra présenter lui-même sa défense ou se faire assister par une personne de son choix.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 27/104		

A02

CONTROLE ET SUPERVISION

Le contrôle et la supervision de l'activité aérienne s'effectuent via différents moyens mis en place, qui dépendent des secteurs ci-dessous.

1. SUIVI ADMINISTRATIF DES MEMBRES ACTIFS

Le site OPENFLYERS affiche des messages d'alerte de péremption :

- Expiration certificat médical,
- Expiration licence aéronautique,
- Expiration de la cotisation Aéroclub et FFA.

Le site OPENFLYERS permet par ailleurs le suivi administratif en temps réel des membres de l'aéroclub par le Bureau Directeur, les Responsables DTO et les instructeurs.

2. SUIVI DES COMPETENCES DES MEMBRES ACTIFS

Les membres de l'aéroclubs sont soumis tous les 12 mois à un test de compétence avec un instructeur.

L'aéroclub met à disposition trois programmes de test, qui couvrent l'ensemble des connaissances demandées pour le PPL sur 3 ans.

La feuille et le résultat des tests de compétence des adhérents sont conservés pendant 3 ans dans un classeur prévu à cet effet.

3. NAVIGABILITE DES AERONEFS

L'aéroclub désigne un responsable technique chargé de la surveillance du maintien de la navigabilité des appareils en flotte.

La gestion du maintien de la navigabilité des appareils de la flotte est déléguée par contrat à un Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité (OGMN) agréé, dont le représentant est le correspondant entretien auprès du responsable technique de l'aéroclub.

4. CONTROLE OPERATIONNEL

Un abonnement GOLD du site de Flight Tracking en ligne FLIGHT RADAR a été souscrit et mis à la disposition des membres du Bureau Directeur afin de suivre les déplacements des avions de la flotte.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 28/104		

A03

SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)

REFERENCES REGLEMENTAIRES

DTO.GEN.140

DTO.GEN.155

DTO.GEN.210 / AMC1 DTO.GEN.210

1. LES PRINCIPES GENERAUX

La prévention des accidents et des incidents est un axe prioritaire du DTO.

Dans ce cadre et conformément à la déclaration DTO, le club met en place une démarche de prévention des risques, basée sur un Système de Gestion de la Sécurité (SGS).

Le but est de réduire la probabilité d'accidents lors de la formation au pilotage et de l'exploitation de l'avion par les membres de l'aéroclub.

Pour en faciliter l'efficacité, le Représentant du DTO s'engage à promouvoir la prévention en :

- Désignant un membre compétent de l'aéroclub en tant que Correspondant SGS,
- Définissant par écrit les missions du CSGS et les moyens mis à sa disposition,
- Évaluant les risques potentiels via l'outil Aérodiagnostic,
- Élaborant un plan de prévention (Plan d'actions) sur la base des écarts identifiés,
- Mettant en œuvre les actions hiérarchisées de ce plan de prévention,
- Réalisant un suivi de ces actions, dont un état sera fait au moins lors de chaque réunion du Bureau Directeur,
- Collaborant régulièrement avec le correspondant prévention sécurité du CRA,
- Collaborant avec la commission sécurité de la FFA, notamment par l'utilisation de l'outil REXFFA.

La communication étant un élément primordial d'efficacité de la prévention, le représentant légal du DTO veille à ce que la promotion de toutes les actions visant à développer la prévention en interne soit effective, tant par les actions directes liées à l'activité, et notamment les actes de formation, que par l'information régulière des pilotes.

Le SGS de l'aéroclub DFS est basé sur 4 piliers :

- La politique sécurité du représentant DTO,
- La revue sécurité semestrielle,
- Le principe de la culture juste et retours d'expérience,
- L'évaluation et la gestion des risques.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 29/104		

2. REVUE SECURITE

Le système SGS de l'aéroclub DFS est animé par le responsable SGS et le correspondant SGS. Cette animation est effectuée au travers des revues sécurité qui ont lieu tous les 6 mois, idéalement 3 mois avant l'assemblée générale.

Une revue sécurité est également programmée suite à un évènement significatif.

La revue de sécurité est constituée par :

- Le responsable SGS,
- Le correspondant SGS,
- Le chef pilote / Responsable pédagogique DTO
- Au moins un membre du bureau, de préférence le secrétaire.

Les thèmes abordés sont :

- Revue des Comptes Rendus Evènements Aviation Générale (CRESAG) déposés,
- Revue des Retours d'Expérience (REX) collectés,
- Synthèse des informations / retours sécurité extérieurs à l'aéroclub.

3. POLITIQUE SECURITE

La politique de sécurité est définie chaque année et présentée dans l'engagement du Représentant DTO. Elle est revue au minimum une fois par an.

En sa qualité de dépositaire de la sécurité de l'exploitation, le Représentant DTO exprime dans sa déclaration, sa volonté d'amener l'activité aérienne au plus haut niveau de sécurité.

Cette lettre est aussi un message fort à destination de l'ensemble des membres de l'aéroclub, recherchant par là son adhésion au projet. C'est pourquoi elle est portée à leur connaissance par plusieurs moyens de diffusion (affichage, bulletin SGS, ...).

MODALITES DE MISE A JOUR

Les articles qui composent ce document ont vocation à être révisés :

- Chaque fois qu'un changement réglementaire l'exige,
- Lorsque le contexte de l'aéroclub rencontre suffisamment d'évolutions pour qu'un amendement de la politique de sécurité soit envisagé,
- Lorsque l'expérience acquise par le SGS permet l'introduction de nouvelles notions.

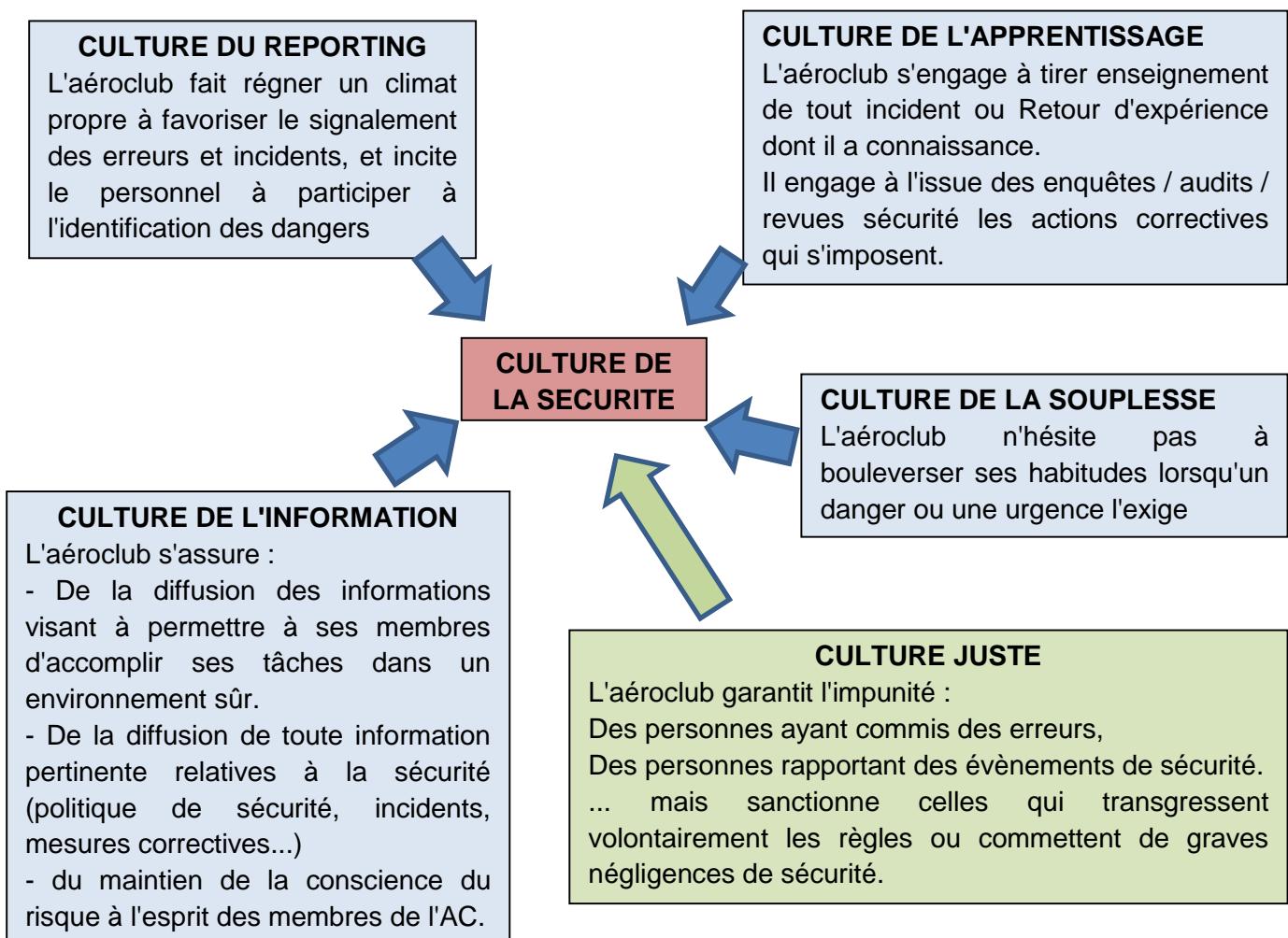
4. PRINCIPE DE LA CULTURE JUSTE

Le schéma figurant ci-dessous, est une interprétation des travaux de l'expert en facteurs humains James REASON. Il décrit la façon dont est envisagée la Culture de la Sécurité au sein de l'aéroclub.

Pour être favorable au développement d'un climat de confiance tout en ne nuisant pas à la sécurité de l'activité aérienne, la *Culture Juste* voulue par le Représentant du DTO se doit de fixer un certain nombre de limites et de définir les comportements admissibles et non admissibles.

Ceci afin de bannir les deux extrêmes que sont :

- **La Culture Punitive**, sans discernement, qui inhibe le partage d'expérience et installe la méfiance chez les individus.
- **La Culture « sans blâme »** qui dans une certaine mesure, peut encourager l'apparition d'un sentiment d'irresponsabilité chez les individus et favoriser les comportements à risque.



 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
		REV 01 SEP 23
Page 31/104		

5. EVALUATION ET GESTION DES RISQUES

L'évaluation et la gestion des risques consiste à identifier, à quantifier et à atténuer au travers de diverses mesures les risques inhérents à la pratique de l'aviation légère et sportive dans le cadre du DTO

Plus particulièrement, l'aéroclub met l'accent sur les risques liés aux changements significatifs ci-dessous (liste non exhaustive) :

- Mise en flotte d'un avion
- Changement d'un responsable au sein de l'association / du DTO
- Accueil d'un nouvel instructeur,
- Mise en service d'un nouvel équipement avion,
- Mise en service d'un nouvel équipement de déplacement avion.

UTILISATION DE LA MATRICE OACI

1) Pour chaque danger identifié pouvant concerter l'activité, envisager les scénarios plausibles pouvant conduire à différents **événements indésirables**.

Un **événement indésirable** (Ei) est un événement indésirable au regard des services attendus. Un événement indésirable peut être de nature technique, procédurale ou humaine. Ci-dessous quelques exemples, issus de l'aviation commerciale :

- Approche non stabilisée ou non conforme
- Position inusuelle (assiette, inclinaison, incidence...)
- Événement lié aux conditions d'aérodrome (état de la piste et aérologie)
- Rencontre de phénomènes météo dangereux hors proximité de l'aérodrome (orage, turbulence, givrage)
- Mise en œuvre inadaptée des systèmes aéronef (masses et centrage, vitesses, trajectoires, configuration aéronef,)
- Événement lié à des travaux/maintenance sur ou à proximité d'une piste
- Mauvaise coordination / exécution des opérations sol (dégivrage, chargements, arrimages)
- Incursion sur piste
- Pénétration d'espaces interdits ou restreints
- Péril animalier dont aviaire
- Défaillance des interfaces sol-bord (incompréhension, inadaptation des infos transmises...)
- Événement relatif à l'entretien de l'aéronef
- Feu / fumée en vol
- Défaillance de système bord entraînant une perturbation de la gestion du vol
- Dommage aéronef suite à rencontre de FOD

Un ou plusieurs événements indésirables conduisent à un **événement ultime** (Eu), accident au sens de l'annexe 13 de l'OACI. Ci-dessous quelques exemples, issus de l'aviation commerciale :

- CFIT (Controlled Flight into Terrain)
- LOC-I (Loss of Control In flight)
- Collision en vol ou au sol
- Sortie de piste
- Dommages blessures en vol ou au sol



2) Evaluer à l'aide du tableau ci-dessous la **probabilité d'occurrence** de ces évènements :

Probabilité de l'événement		
Définition qualitative	Signification	Valeur
Fréquente	Se produira probablement souvent (<i>est arrivé fréquemment</i>)	5
Occasionnelle	Se produira probablement de temps en temps (<i>est arrivé de temps en temps</i>)	4
Faible	Peu probable, mais possible (<i>est rarement arrivé</i>)	3
Improbable	Très peu probable (<i>on ne sait pas si cela s'est déjà produit</i>)	2
Extrêmement improbable	Presque impensable que l'événement se produise	1

3) Situer dans le tableau suivant, la **Sévérité** raisonnablement prévisible des conséquences de ces évènements :

Sévérité de l'événement		
Définition en aviation	Signification	Valeur
Catastrophique	➤ Equipement détruit. ➤ Nombreux morts.	A
Dangereuse	➤ Forte réduction des marges de sécurité, souffrance physique ou charge de travail telle qu'on ne peut être sûr que le personnel opérationnel exécutera ses tâches complètement et avec précision. ➤ Blessures graves. ➤ Importants dégâts matériels.	B
Majeure	➤ Réduction significative des marges de sécurité, perte de capacité du personnel opérationnel à faire face à des conditions d'exploitation négatives suite à une augmentation de la charge de travail ou en raison de conditions limitant son efficacité. ➤ Incident grave. ➤ Personnes blessées..	C
Mineure	➤ Effets négatifs. ➤ Limitations opérationnelles. ➤ Recours à des procédures d'urgence. ➤ Incident mineur..	D
Négligeable	➤ Peu de conséquences	E

 <p>DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company</p>	MANUEL AEROCLUB					Édition 1 : SEP 22	
					REV 01		SEP 23
					Page 33/104		

4) Déduire la **criticité du risque**, en entrant les deux données obtenues précédemment dans la matrice OACI ci-dessous.

Le niveau de risque est lu dans la case correspondant à la rencontre des paramètres *probabilité* et *sévérité* :

Probabilité de l'événement	Sévérité du risque				
	Catastrophique A	Dangereuse B	Majeure C	Mineure D	Négligeable E
Fréquente 5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasionnelle 4	4A	4B	4C	4D	4E
Faible 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extrêmement improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

Evaluation du risque ($R = P \times S$)

LA FEUILLE D'ETUDE DE RISQUE

La figure ci-dessous donne quelques indications sur le document utilisé par le SGS pour mener ses études de risque :

Risque	Avant atténuation			Moyen d'atténuation	Risque résiduel		
	Probabilité	Sévérité	Niveau du risque		Probabilité	Sévérité	Niveau du risque
XXX	Fréquente - 5	Mineure - D	5D	XXX	Improbable - 2	Mineure - D	2D
XXX	Improbable - 2	Mineure - D	2D	XXX	Improbable - 2	Mineure - D	2D

Feuille d'étude de risque

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
		REV 01 SEP 23
Page 34/104		

POLITIQUE D'ACCEPTABILITE DU RISQUE

La nature des résultats produits à l'issue du processus d'évaluation précédent, va conditionner les décisions opérationnelles réservées à chaque niveau de risque, comme le décrit le tableau suivant :

Niveau de risque matrice	Conséquences	Actions
SOUHAITABLE	L'activité peut être entreprise sans restriction.	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Le RSGS ou le CSGS tentent malgré de tout de réduire le risque au minimum en retenant les mesures d'atténuation/contrôle jugées adaptées.
TOLERABLE	L'activité peut être entreprise à condition qu'un minimum de mesures raisonnables d'atténuation/contrôle soient mises en œuvre.	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Le Représentant du DTO et le Responsable pédagogique sont avertis du niveau de risque et prennent la responsabilité d'autoriser ou non ces opérations. ⇒ Si les opérations sont autorisées, le RSGS ou les CSGS mettent en œuvre les mesures.
INACCEPTABLE	Opérations interdites.	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Le Représentant du DTO et le Responsable pédagogique sont avertis du niveau de risque et suspendent ou interdisent ces opérations.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
		REV 01 SEP 23
Page 35/104		

A04

COMPOSITION DE L'EQUIPAGE

1. GENERALITES

L'aéroclub exploite exclusivement des appareils certifiés monopilote.

2. VOL STANDARD

L'équipage de conduite standard se compose d'un commandant de bord, assis en place gauche.

L'aéroclub désigne comme commandant de bord un pilote membre dont il juge que les compétences sont satisfaisantes pour accomplir les tâches liées à la fonction commandement et sous condition que celui-ci réponde aux critères de qualifications techniques pour assurer la fonction.

3. VOL STANDARD AVEC PLUSIEURS PILOTES

De par la conception et la certification des appareils exploités par l'aéroclub, l'équipage de conduite est constitué d'un commandant de bord unique, assis place gauche. Bien que le pilote assis place droite puisse participer activement à la conduite du vol (pilotage, navigation, communication), il est considéré comme passager.

A noter qu'un pilote assis en place arrière est tenu d'assurer une veille trafic minimale, en signalant tout appareil qui échapperait à la vigilance du commandant de bord et d'un pilote ou passager assis place droite.

4. VOL STANDARD AVEC PASSAGERS

En fonction des prérogatives accordées par ses qualifications et sa licence, le commandant de bord peut être autorisé à emporter des passagers.

La participation des passagers à la veille trafic est laissée à la discrétion du commandant de bord.

5. VOL D'INSTRUCTION

Dans le cadre de sa déclaration DTO, l'aéroclub dispense de l'instruction à ses membres.

L'équipage de conduite d'un vol d'instruction se compose d'un élève en place gauche et d'un instructeur en place droite.

La responsabilité juridique incombe à l'instructeur.



DASSAULT
FALCON SERVICE
A Dassault Aviation Company

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 : SEP 22

REV 01

SEP 23

Page 36/104

6. VOL DE SUPERVISION INSTRUCTEUR

Dans le cadre d'une évaluation de l'instructeur sur sa capacité à assurer la formation, des vols sous supervision peuvent être effectués.

L'équipage de conduite d'un vol d'instruction sous supervision se compose d'un élève en place gauche, d'un instructeur sous supervision en place droite et d'un examinateur en place arrière.

La responsabilité juridique incombe à l'instructeur.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 37/104		

A05

EXIGENCES EN TERME DE QUALIFICATIONS

1. GENERALITES

Tous les membres de l'aéroclub, adhérents, membres du Bureau Directeur, Instructeurs doivent être à jour de leur cotisations aéroclub et Fédération Française Aéronautique (FFA) pour exercer leurs prérogatives au sein de l'association.

Tous les membres de l'aéroclub, adhérents, membres du Bureau Directeur, Instructeurs doivent justifier d'un compte au moins excédentaire (solde supérieur à 1 euro) auprès de l'association. Un compte déficitaire (solde inférieur à 1 euro) ne permet pas la réservation d'un vol sur le site OPENFLYERS.

Aucune procédure de suspension de vol ou de radiation de l'aéroclub ne doit être engagée contre un membre de l'aéroclub qui souhaite exercer ses prérogatives au sein de l'association ou voler sur un appareil de la flotte.

2. EXPERIENCE RECENTE ET CONDITIONS DE PROROGATION LICENCE SEP

EXPERIENCE RECENTE

Un pilote n'ayant pas effectué au moins 3 décollages et 3 atterrissages dans les 3 derniers mois devra effectuer un vol en double commande avec un instructeur sauf avis particulier du Chef pilote (**règle aéroclub**).

Un pilote doit avoir effectué au moins 3 décollages et 3 atterrissages dans les 3 derniers mois (ou avoir effectué un vol en double commande avec instructeur) pour emporter des passagers (**règlementaire : FCL.060**).

PROROGATION LICENCE SEP

La prorogation de la licence SEP se fait par expérience ou par test.

La prorogation **par expérience** est possible dès que le pilote justifie au cours des 12 mois qui précèdent la fin de validité de la qualification SEP de 12 heures de vol dans la classe concernée dont :

- 6 heures de vol en tant que commandant de bord,
- 12 décollages et 12 atterrissages,
- Un vol d'au moins une heure de remise à niveau avec un instructeur (FI ou CRI). Pour ce point, les pilotes sont dispensés de cette heure s'ils ont réussi un examen pratique pour une autre classe ou un autre type.

La prorogation **par test** est possible en réalisant avec succès un contrôle de compétences avec un examinateur (FE ou CRE) sur la classe concernée dans les 3 mois qui précèdent la fin de validité de la qualification.



3. LACHER SOUS SUPERVISION

Dans le cadre de sa formation, un élève pilote doit détenir les certificats suivants :

- Certificat médical Classe 1 ou 2 valide
- Autorisation de lâcher par un instructeur

4. PILOTE BREVETÉ

Pour exercer ses prérogatives de commandant de bord, un pilote doit détenir les certificats suivants :

- Certificat médical Classe 1 ou 2 valide
- Brevet **Light Aircraft Pilot Licence** LAPL (A) ou **Private Pilot Licence** PPL(A)
- Licence **Single Engine Pilot** (SEP) valide

5. INSTRUCTEUR

Pour exercer ses prérogatives d'instructeur, un pilote doit détenir les certificats suivants :

- Certificat médical Classe 1 ou 2 valide
- Brevet **Private Pilot Licence** PPL(A) ou **Commercial Pilot Licence** CPL(A)
- Licence **Single Engine Pilot** (SEP) valide
- Licence **Flight Instructor** (FI) valide

6. EXAMINATEUR

Pour exercer ses prérogatives d'instructeur, un pilote doit détenir les certificats suivants :

- Certificat médical Classe 1 ou 2 valide
- Brevet **Private Pilot Licence** PPL(A) ou **Commercial Pilot Licence** CPL(A)
- Licence **Single Engine Pilot** (SEP) valide
- Licence **Flight Instructor** (FI) valide
- Licence **Flight Examiner** (FE) valide

NOTE

Le site OPENFLYERS permet la vérification des validités des licences et certificats des membres de l'aéroclub et affiche des alertes d'expiration lors des connexions sur les différents comptes affiche des alertes de validités.

Toutefois, les membres de l'aéroclub sont pleinement responsables de la validité et du renouvellement de leurs certificats et licences.



A06

PRECAUTIONS EN MATIERES DE SANTE

1. PREAMBULE

Pour pouvoir piloter un aéronef, il faut être libre de toute affection pouvant nuire à la vigilance, à la capacité de prendre des décisions correctes, et à la rapidité des réactions. En cas de doute sur son état de santé, un pilote doit consulter son médecin traitant ou un médecin spécialisé en médecine aéronautique.

La pratique de l'aviation est soumise à la détention d'un certificat médical de classe 1 ou 2, délivré par un médecin aéronautique. Chacun des membres de l'aéroclub est responsable de la validité de son certificat médical.

Cette section aborde non seulement les interdictions d'usage mais aussi les recommandations à suivre et les réflexes à adopter suite aux activités, actes médicaux, ou tout évènement de santé extérieurs à l'aéroclub.

NOTE

Tout membre de l'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit pas les conditions d'aptitude nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

2. FATIGUE SOMMEIL ET REPOS

La sécurité des vols et le bon sens imposent que les membres de l'aéroclub, élèves, pilotes, instructeurs bénéficient d'un sommeil suffisant et régulier, et qu'ils soient bien reposés avant d'exercer leurs prérogatives.

Contrairement à l'aviation commerciale, dont le temps de repos et de sommeil est règlementé, aucune disposition légale n'est prévue pour l'aviation légère et sportive. C'est donc sous la forme d'une recommandation, très appuyée, que l'aéroclub demande à ses membres d'être reposés avant de partir en vol.

3. ALCOOL

La consommation d'alcool est interdite dans le cadre des activités aériennes de l'aéroclub.

L'aéroclub recommande d'éviter toute consommation d'alcool les 8 heures précédent un vol.

Il est rappelé que des contrôles d'alcoolémie peuvent être effectués par les autorités compétentes.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 40/104		

4. STUPEFIANTS

La consommation de stupéfiants est interdite dans le cadre des activités aériennes de l'aéroclub.

Il est rappelé que des contrôles de dépistage peuvent être effectués par les autorités compétentes.

5. PRODUITS PHARMACEUTIQUES

Les effets directs et indirects de l'usage de médicament peuvent être nuisibles à la sécurité des vols. Les pilotes amenés à suivre des traitements médicaux doivent avoir l'accord d'un médecin aéronautique avant d'entreprendre un vol.

Que ce soit sur prescription médicale ou sur ordonnance de produits pharmaceutiques à usage non restrictif, le pilote doit demander l'avis d'un médecin sur les effets secondaires.

Une vigilance particulière est demandée vis-à-vis de la consommation de tranquillisants, somnifères et autres psychotropes. Leur emploi doit être évité sans en avoir parlé à un médecin.

6. OPERATIONS CHIRURGICALES ET ARRETS MEDICAUX

Après une anesthésie locale ou générale, dentaire ou autre, un minimum de 48 heures au sol est nécessaire avant de reprendre l'exercice d'une activité aérienne. En cas de doutes sur le moment auquel il convient de reprendre une activité aérienne, demander l'avis d'un médecin.

7. PLONGEE SOUS-MARINE

Piloter un aéronef après avoir fait de la plongée sous-marine ou toute autre activité sous-marine nécessitant de l'air comprimé, peut avoir des conséquences médicales graves, voire fatales, si une certaine période ne s'est pas écoulée entre le moment où on fait surface et celui où l'on décolle. En raison des pressions élevées qui s'exercent sous l'eau, le sang et les tissus absorbent un excès d'azote dont la quantité dépend de la profondeur et de la durée de l'exposition.

En règle générale, il ne faut pas piloter dans les 24 heures qui suivent la plongée, et certainement pas le même jour.

Si de l'air a été emprisonné dans l'oreille moyenne ou dans les sinus aux pressions élevées qui s'exercent pendant la plongée, le vol agravera les choses.

8. DON DU SANG

Les pilotes doivent éviter de donner du sang. En effet, les perturbations de la circulation sanguine qui suivent les dons de sang prennent plusieurs semaines à disparaître, et bien que les effets n'en soient guère prononcés au niveau du sol, le pilote court des risques s'il vole activement.

Les dons de sang inférieurs à 500 millilitres doivent être évités dans les 24 heures précédant une activité aérienne.

Au-delà de 500 millilitres, il est conseillé de consulter un médecin avant de reprendre le vol.



DASSAULT
FALCON SERVICE
A Dassault Aviation Company

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 : SEP 22

REV 01

SEP 23

Page 41/104

9. VIGILANCE MUTUELLE

Les membres de l'aéroclub sont tenus de maintenir entre eux une surveillance minimale et bienveillante afin de dissuader toute personne qui n'est raisonnablement pas en mesure d'effectuer un vol en toute sécurité.

La suspicion raisonnable peut porter sur un comportement lié à l'alcool, aux stupéfiants et à la fatigue mais aussi lié à des troubles psychologiques comme la dépression.

La culture juste encourage les retours d'expérience vers le système SGS.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 42/104		

A07

LIMITATIONS TEMPS DE VOL

1. PREAMBULE

L'aéroclub exploite exclusivement des appareils monomoteurs à piston, de masse maximale au décollage inférieure à 5 700 Kg. Leur autonomie est donc limitée et les temps de vol en aviation générale ne sont pas limités. Cependant, cette section fixe les bonnes pratiques recommandées et les limitations mises en place par le Bureau Directeur.

2. TEMPS DE VOL

Le temps de vol à l'aéroclub DFS est déterminé par l'horamètre des avions de la flotte. C'est la différence affichée entre la valeur de départ et la valeur d'arrivée qui est retenue comme référence du temps de vol, à reporter :

- Sur le carnet de route,
- Sur le carnet de vol,
- Sur OPENFLYERS.

L'horamètre commence à tourner avec la mise en route du moteur et s'arrête avec la mise à l'arrêt du moteur.

3. TEMPS DE SERVICE

Le temps de service n'est pas règlementé dans le cadre des activités d'un aéroclub. Toutefois, il est employé pour définir la présence du pilote et sa charge de travail avant et après le vol.

Il est demandé au pilote de se présenter au moins 30 min avant le créneau de réservation qu'il a renseigné sur OPENFLYERS.

Il est demandé au pilote de prendre en compte dans le temps de service au retour de vol les tâches liées au renseignement des papiers, à l'avitaillement éventuel et au nettoyage afin de libérer l'avion à la fin du créneau de réservation prévu.

En cas de retard, il est demandé au pilote de prévenir dans la mesure du possible l'utilisateur suivant.



4. LIMITATIONS TEMPS DE RESERVATION

LIMITATIONS

Par défaut, le Bureau Directeur limite à 2 heures renouvelables la réservation des avions de sa flotte.

Il est demandé aux pilotes de solliciter auprès du Bureau Directeur la possibilité de réserver l'avion plus longtemps.

RETARDS AU DEPART ET A L'ARRIVEE

Il est porté à l'attention des utilisateurs que passé 15 min après le début du créneau de réservation et en l'absence de nouvelles de la personne qui a effectué la réservation, les avions de la flotte sont considérés comme disponibles.

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dite, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt un membre du bureau de l'aéro-club.

MINIMUM D'HEURES

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra faire valider son projet de voyage par le bureau.

A08-01

PROCEDURES D'EXPLOITATION – PREPARATION DES VOLIS

1. RESERVATION DE L'AVION

En premier lieu, l'adhérent doit réserver l'avion sur lequel il souhaite effectuer un vol.

L'aéroclub DFS utilise la plateforme OPENFLYERS.

Le compte DFS est accessible sous le nom **Aero Club Dassault Falcon Service (acdfs)**.

Le compte DFS est accessible via le lien <https://openflyers.com/acdfs/>.

Chaque adhérent dispose d'un compte créé par le Bureau Directeur et le Responsable Réservation.

Pour se connecter, l'adhérent renseigne le login et le mot de passe qui lui ont été attribués.

Pour effectuer la réservation, l'adhérent doit se rendre dans l'onglet **Planning**, puis **Réserver** et enfin **Effectuer une réservation**.

Sur la page Effectuer une réservation (Partie gauche) :

Ressource : choisir l'avion voulu Début : renseigner l'heure début réservation (heure LOC)

Pilote : (nom de l'adhérent)..... Fin: renseigner l'heure de fin réservation (heure LOC)

Si vol d'instruction : sélectionner l'instructeur.

Planning > Réserver > Effectuer une réservation

Ressource: F-HKLK (CESSNA 172S) ▾	Début : 06 ▾ / 11 ▾ / 2022 ▾ 14 ▾ : 00 ▾
Pilote: Aucun ▾	Fin : 06 ▾ / 11 ▾ / 2022 ▾ 16 ▾ : 00 ▾
Instructeur: Examinateur DGAC ▾	<input checked="" type="checkbox"/> Même jour

Sur la page Effectuer une réservation (Partie droite) :

Type d'activité : renseigner Temps de vol prévu : renseigner (facultatif)
..... Commentaire : renseigner (facultatif)
..... Places à disposition : modifier (facultatif)
..... Lieu de départ : renseigner aérodrome de décollage
..... Lieu d'arrivée : renseigner aérodrome d'atterrissage

Type d'activité : <input type="checkbox"/> DFS avant PPL <input type="checkbox"/> DFS après PPL <input type="checkbox"/> Ayant droit DFS <input type="checkbox"/> Extérieur instruction <input type="checkbox"/> Extérieur Solo <input type="checkbox"/> Manifestations <input type="checkbox"/> Vol de contrôle/convoyage <input type="checkbox"/> Point fixe <input type="checkbox"/> Double commande <input type="checkbox"/> Solo supervisé <input type="checkbox"/> VFR local jour <input type="checkbox"/> VFR navigation jour <input type="checkbox"/> VFR nuit <input type="checkbox"/> Baptèmes facturés <input type="checkbox"/> Baptème C.E <input type="checkbox"/> Initiation DFS <input type="checkbox"/> Initiation Extérieur <input type="checkbox"/> Contrôle compétences <input type="checkbox"/> Maintenance	Temps de vol prévu : <input type="button" value="-- <--"/> : <input type="button" value="-- -->"/> Commentaire : <div style="border: 1px solid #ccc; height: 60px; width: 100%;"></div> Place(s) à disposition : <input type="text" value="0"/> Lieu de départ : <div style="border: 1px solid #ccc; height: 20px; width: 100%;"></div> Lieu d'arrivée : <div style="border: 1px solid #ccc; height: 20px; width: 100%;"></div>
---	---

[Revenir à la page précédente](#)
Enregistrer

Valider la réservation en cliquant sur Enregistrer

Votre réservation apparaît désormais sur le planning et vous recevrez un mail de confirmation.

NOTE

En cas d'empêchement, pensez à supprimer rapidement votre réservation, afin de rendre l'avion disponible pour les autres adhérents, et dans la mesure du possible, essayez de prévenir l'adhérent suivant.

NOTE

La réservation doit tenir compte du potentiel avion restant : il ne doit pas être dépassé.



2. ETAPES DE LA PREPARATION DU VOL

- 1** Détermination du trajet et de l'altitude de sécurité
- 2** Recensement des aérodromes sur le trajet, examen des cartes VAC (SIA), fiches ICARUS (site FFA), CASH (site SIA)
- 3** Consulter **SOFIA-Briefing**, site **SIA** (NOTAM, SUP AIP...)
- 4** Examen des transits TMA, CTR, zones R, survols maritimes ...
- 5** Recensement des zones et espaces à traverser (TMZ, RMZ ...)
- 6** Examen des cartes d'activité des zones « basse altitude» : Cartes AZBA
- 7** Consulter le complément VFR du SIA
- 8** Tableau des heures de lever et coucher du soleil
- 9** Collecte, consultation, analyse du dossier météo
- 10** Préparation bilan masse et centrage, autonomie
Noter les terrains où l'on peut avitailler
- 11** Vérification des performances décollage, montée, atterrissage (selon le terrain utilisé)
- 12** Prise en compte des menaces externes (ex : météo, passagers)
- 13** Vérification de la documentation de l'avion et du pilote
- 14** Vérification des conditions d'expérience récente
- 15** Rédaction d'un Log de Navigation
- 16** Dépôt du plan de vol (si nécessaire)

Les points suivants conditionnent la prise de décision :

- 1** La vérification de tous les documents avion et leur validité
- 2** Le carburant
- 3** Le devis de masse et centrage
- 4** Le dossier météo (dont 5 sous-éléments: visibilité, base des nuages, nébulosité, vent et précipitations)
- 5** Les infos aéronautiques (SOFIA-Briefing / SIA)

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 47/104		

3. DOCUMENTS DU PILOTE ET DE L'AVION

Avant d'envisager tout vol, vérifier les points suivants et la validité des documents.

DOCUMENTS DU PILOTE

Le pilote doit avoir sur lui :

- Licence en cours de validité et assurance (FFA) à jour,
- Certificat médical à jour,
- Une pièce d'identité.

DOCUMENTS DE L'AVION

La sacoche avion est disponible pour chacun des aéronefs en flotte de l'aéroclub DFS.

La sacoche avion contient les documents devant être à bord :

- Le carnet de route de l'avion,
- Le lutin des papiers de bord,
- Les cartes carburant (TOTAL et BP).

Le lutin des papiers de bord contient :

- Original du Certificat d'Immatriculation ;
- Originaux du Certificat De Navigabilité (CDN) et du Certificat d'Examen de Navigabilité (CEN) ;
- Original du Certificat Acoustique ;
- Original de la Licence de Station d'Aéronef ;
- Attestation d'Assurance ;
- Code transpondeur OACI ;
- Rapport de pesée ;
- Déclaration DTO ;
- Mémo CRISE ;
- Fiches REX AC DFS / CRESAG ;
- Etiquettes **INOP**

NOTE

Si un plan de vol a été déposé, un exemplaire doit se trouver à bord. Le dépôt est à effectuer 30 min minimum avant le départ, 1 h si franchissement de frontière. Il est exigé pour :

- les vols vers l'étranger,
- le survol d'étendue d'eau ou à destination de régions ou le long de routes, désignées par l'autorité compétente.

Il peut l'être dans des cas particuliers : se tenir informé.

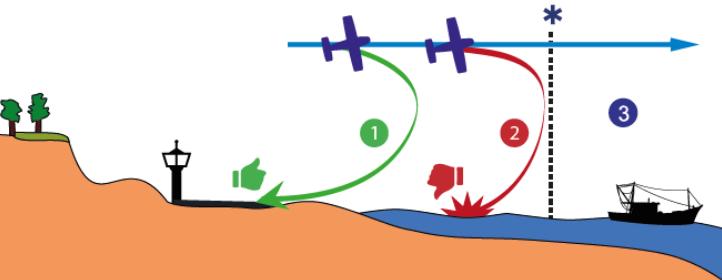
4. EQUIPEMENT ET DOCUMENTATION MINIMUMS

Les équipements et la documentation ci-dessous doivent être à bord de l'avion :

- Cartes en cours de validité,
Echelle adaptée au vol pour le secteur survolé. Il est recommandé d'avoir la documentation pour rejoindre un aérodrome de repli en cas d'incident sur l'itinéraire.
- Pochette VFR SIA et Guide Aviation de Météo-France (Recommandé)
https://aviation.meteo.fr/documentation/guide_aviation.pdf
- Procédures relatives aux signaux visuels d'interception
- Trousse de premiers secours
- Extincteur
- Equipements additionnels
Exigés dans certains cas (traversée maritime, survol de l'eau ou d'une région inhospitalière).

EQUIPEMENT EN CAS DE SURVOL D'ETENDUE D'EAU

* 50Nm ou distance parcourue en 30 mn à vitesse de croisière (valeur la plus faible des deux).



1 L'altitude où survient la panne permet de rejoindre la terre ferme en plané : **pas d'équipement particulier**

2 Vol au-delà de la distance de plané ou risque d'amerrissage en cas de panne au décollage ou en approche sur un aérodrome côtier : pour personnes de plus de 2 ans, **gilets équipés de lampes** (portés ou accessibles depuis le siège)

3 - Emport de **gilets pour personnes de plus de 2 ans, équipés de lampes** (portés ou accessibles depuis le siège)
- Emport de canots sur décision du CDB après avoir évalué le risque pour l'équipage (état de la mer, température air et eau, etc), plus un équipement permettant d'envoyer des signaux de détresse

VOLS A HAUTE ALTITUDE, EQUIPEMENT EN OXYGENE

Règle générale : emport de l'oxygène quel que soit le niveau prévu si le CDB l'estime nécessaire.



FL130 Si le CDB n'est pas en mesure d'apprécier s'il y a risque d'hypoxie :
- tous les occupants utilisent l'oxygène.

FL100 Si le CDB n'est pas en mesure d'apprécier s'il y a risque d'hypoxie :
- les membres d'équipage effectuant des tâches essentielles utilisent l'oxygène pendant toute période supérieure à 30 minutes,
- utilisation de l'oxygène si nécessaire par les autres occupants.

NOTE

En l'absence d'équipement en oxygène, l'aéroclub DFS interdit les vols au-dessus du niveau 100.

5. MINIMA ET VISIBILITE

Classes d'espace Aérén	A B C D E	F , G Au-dessus du plus haut des 2 niveaux: 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC	F , G Au-dessous du plus haut des 2 niveaux: 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC
Distance par rapport aux nuages	1 500 mètres horizontalement 300 mètres (1 000 ft) verticalement	Hors des nuages et en vue de la surface	
Visibilité en vol	5 km au-dessous du FL 100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft) 8 km à/et au-dessus du FL 100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft)	si VI ≤ 140 Kt 1 500 m (800 m pour les hélicoptères) si VI > 140 Kt 5 Km dérogation : - plus de 15 Km d'un terrain : 30 secondes de vol - arrivées / départs : 30 secondes de vol	1
Limitation de vitesse	250 Kt au dessous du FL 100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft)		
VFR spécial: lors de la traversée d'une CTR, si les conditions que vous constatez nécessitent le VFR spécial (plafond moins de 1500 ft et \geq 600 ft ou visibilité inférieure à 5 km) pensez à le demander au contrôleur même si celui-ci, compte tenu des conditions qu'il constate dans son champ visuel, n'en a pas fait mention.			

6. VENT ET CALCUL DE DERIVE

Fb	Facteur de base
Dmax.....	Dérive max
Tc	Temps corrigé
Tsv	Temps sans vent
Vw	Vitesse du vent
α	Angle au vent

CALCUL DU VENT EFFECTIF ET DU TEMPS CORRIGE

Vent effectif :

$$V_e \text{ (kt)} = V_w \text{ (kt)} \cdot x \cos \alpha$$

Vitesse corrigée :

$$V_{sol} = V_{vraie} \pm V_e$$

Temps corrigé :

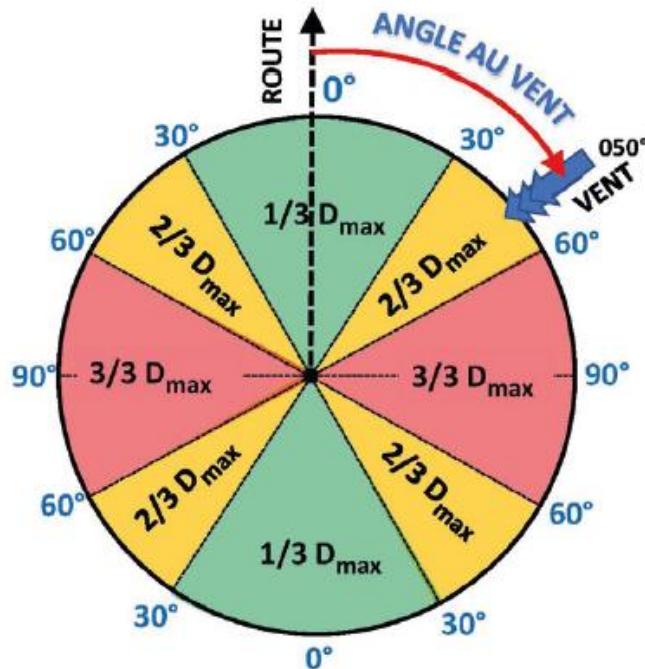
$$T_c = \frac{\text{Distance}}{V_{sol}}$$

CALCUL DE DERIVE

$$F_b = 60/V_p$$

$$D_{\max} = F_b \cdot V_w$$

Dérive fonction de
 D_{\max} par secteur
d'angle au vent
(Ex : Vent du 050 →
dérive = $2/3 D_{\max}$)



7. CALCUL DE L'EMPORT CARBURANT

La quantité minimale de carburant est définie par la consommation roulage, décollage, montée, croisière, arrivée, en tenant compte des éventuelles déviations de route, retards cause trafic et effet du vent, et la réserve finale.

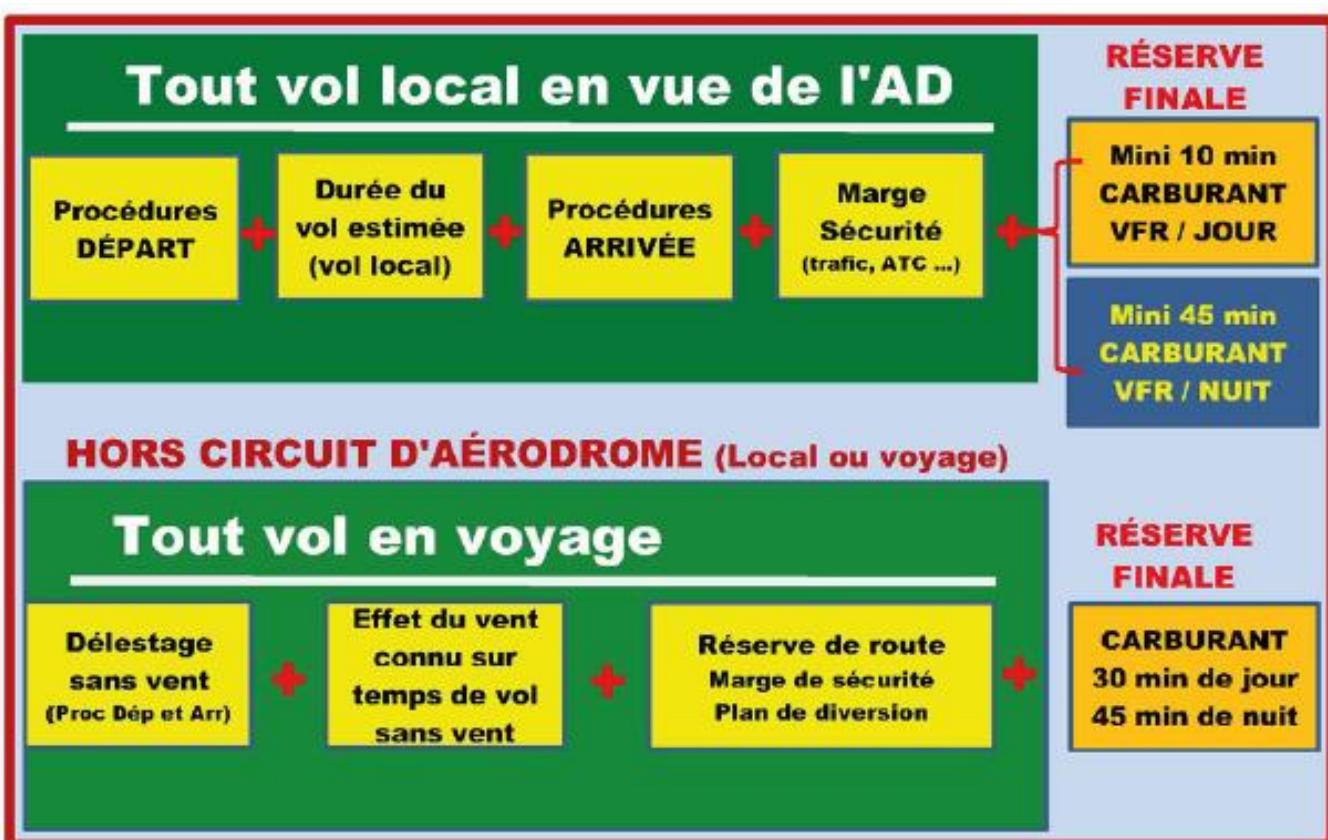
La réserve finale dépend du type de vol :

- | | |
|---|------------|
| Vol de jour en vue de l'aérodrome | 10 minutes |
| Vol de jour hors vue de l'aérodrome | 30 minutes |
| Vol de nuit | 45 minutes |

Ces réserves sont estimées selon la consommation en régime de croisière. L'autonomie restante est à bord lors de l'atterrissement.

NOTE

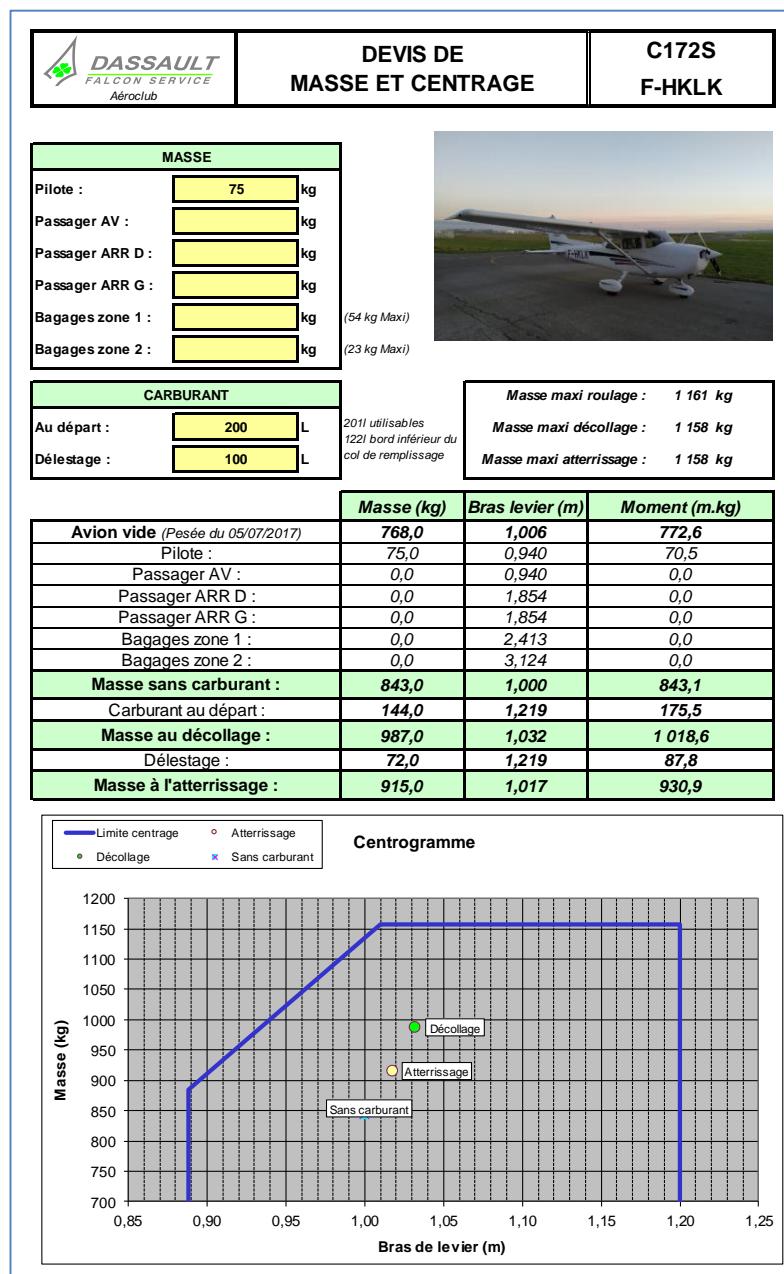
L'aéroclub DFS retient une réserve finale fixe de 45 minutes.



8. DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE

L'aéroclub DFS fournit, pour chaque avion de sa flotte, un fichier de masse et centrage sur EXCEL. Avant chaque vol, un devis de masse et centrage doit être complété soigneusement avec :

- La quantité de carburant embarquée,
- La masse et la position de l'équipage,
- La masse et la position des passagers,
- La masse et l'emplacement des bagages ou du fret.



Exemple de devis de Masse et Centrage

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
		REV 01 SEP 23
Page 53/104		

A08-02

PROCEDURES D'EXPLOITATION – EN VOL

1. BRIEFINGS ET CHECK LIST POINTS TOURNANTS (EXEMPLES)

BRIEFING DEPART

- QFU piste en service
- LONGUEUR piste disponible
- Vitesses ROTATION / MONTEE
- Altitude rentrée des volets (TOSA : 400 ft AAL)
- **Pannes / Evènements AVANT et APRES ROTATION :**
⇒ *VITESSES, TRAJECTOIRES*
- Trajectoire : sens 1er virage, 1ers cap / altitude / estimée
- Menace(s) du jour

VOL NORMAL

TOP : prendre un top et/ou noter heure de passage verticale point tournant

CAP : Prendre le cap prévu

RADIO / RNAV : vérifier Fréquence RADIO et Réglages RADIONAV

ALTITUDE : vérifier altitude de survol conforme au relief et à l'espace aérien

MOTEUR : vérifier les paramètres MOTEUR (Pression, température) et BATTERIE (voltage, décharge)

ESSENCE : Vérifier gestion des réservoirs, autonomie et absence de fuite

ESTIMEE : Calcul de l'heure d'arrivée au prochain point tournant

DEROUTEMENT

Aussitôt le terrain de déroutement choisi en fonction de l'urgence, appliquer les actions suivantes :

- Prendre un cap grossier vers le terrain de déroutement
- Prendre un TOP
- Calculer un CAP précis
- Calculer le temps de vol
- Reprendre les actions du point tournant en [VOL NORMAL](#)

BRIEFING ARRIVEE

- QFU piste en service
- LONGUEUR piste(s) disponible(s)
- Vitesses VENT ARRIERE / APPROCHE
- Trajectoire(s) arrivée(s) :
 - o Intégration(s), points de report
 - o Tour(s) de piste (altitude, circuit)
 - o Survol à éviter
 - o Déplacement(s) TAXIWAY → Roulage
- Menace(s) du jour



DASSAULT
FALCON SERVICE
A Dassault Aviation Company

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 : SEP 22

REV 01	SEP 23
--------	--------

Page 54/104

2. REGLAGES RADIO ET TRANSPONDEUR PAR DEFAUT

RADIO VHF

PLATEFORMES SANS FREQUENCE ATTRIBUEE

AERODROMES 123.500 MHz

ALTIPORTS ET ALTISURFACES 130.000 MHz

URGENCE ET DETRESSE

FREQUENCE URGENCE / INTERCEPTION 121.500 MHz

TRANSPONDEUR

HORS ESPACE CONTROLE

VFR FRANCE 7000

URGENCE ET DETRESSE

INTERVENTION ILLICITE 7500

PANNE RADIO 7600

DETRESSE ET URGENCE 7700

3. HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL

RÈGLES DE SURVOL

A - AÉRONEFS MOTOPROPULSÉS

Agglomérations, installations diverses, réserves et parcs naturels dont le survol est réglementé

Built-up areas, various installations, nature reserves and parks over which flight is restricted.

Les règles de survol des agglomérations telles qu'elles sont symbolisées sur cette carte résultent de la réglementation nationale, elles ne s'appliquent donc pas aux agglomérations appartenant aux pays limitrophes.

Rules for overflying built-up areas comply with national legislation and do not therefore apply to bordering countries.

Petites agglomérations constituant des repères de navigation (représentation non exhaustive)

Small built-up areas used for navigation landmarks (non-exhaustive representation)

Parc ou réserve naturelle

Park or nature reserve

Étendus

Large



Très petits

Small



Installations portant une marque distinctive, centrale nucléaire

Site with special marking, nuclear power station



Agglomérations de largeur moyenne inférieure à 1200 m

Small built-up areas less than 1200 m mean wide



Agglomérations de largeur moyenne comprise entre 1200 m et 3600 m

Medium built-up areas between 1200 m and 3600 m mean wide



Agglomérations de largeur moyenne supérieure à 3600 m

Large built-up areas more than 3600 m



Ville de Paris

The city of Paris

(ZONE P 23)

Hauteurs AGL minimales de survol (en pieds).

Minimum AGL heights (in feet).

Hélicoptères

Helicopters

Aéronefs monomoteurs à piston

Single piston-engined aircraft

Autres aéronefs moto propulsés

Other powered aircraft

1000 ft

(Sauf indication contraire sur la carte)
(Unless otherwise stated on the chart)

1000 ft

1700 ft

3300 ft

5000 ft

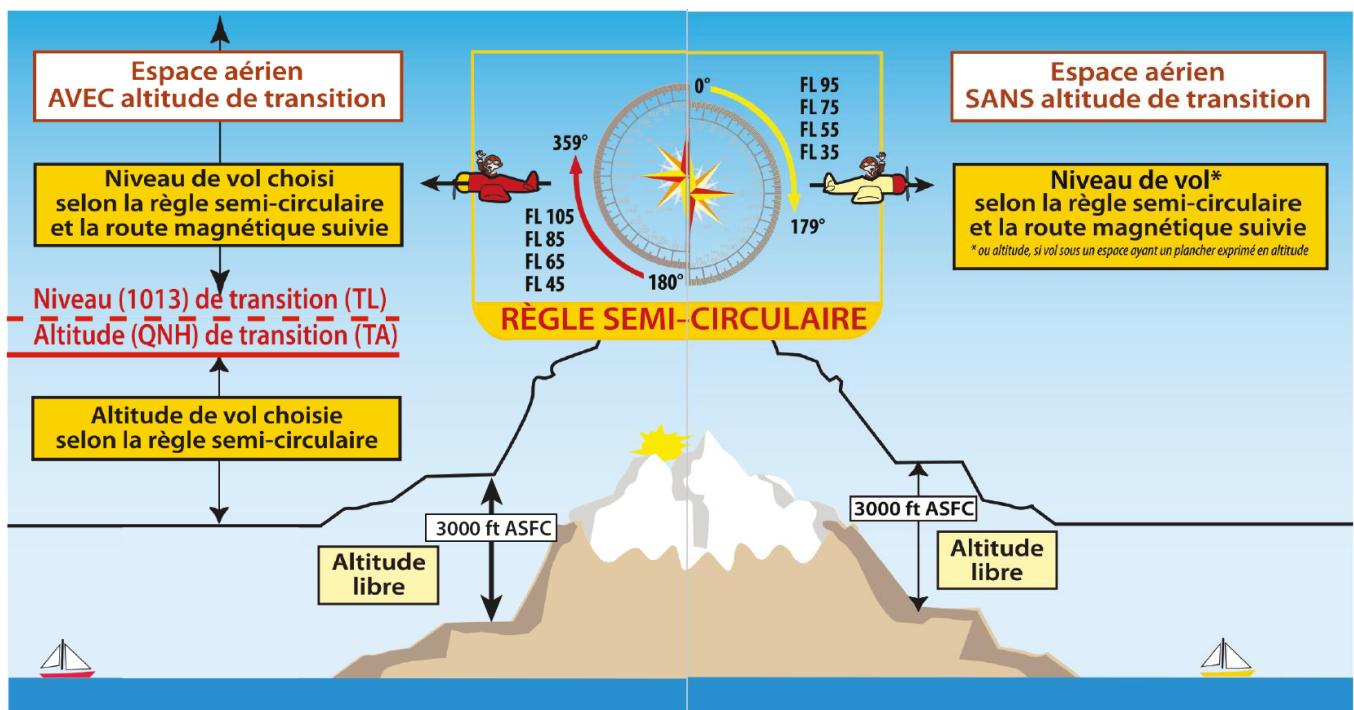
6500 ft AMSL

4. CLASSES D'ESPACES AERIENS ET REGLE SEMI-CIRCULAIRE

CLASSES D'ESPACES AERIEN

Classes	Vols Admis	Services fournis par les organismes de la circulation aérienne		Obligation radio et clairance
		Contrôle	Information Alerte	
A	IFR	Séparation IFR/IFR	OUI	OUI
Interdite au VFR				
B	Tous les VFR Non utilisée en France	Séparation VFR/IFR et VFR/VFR	OUI	OUI
C	VFR VFR spécial (en CTR)	Séparation VFR/IFR Infos de circulation (1) VFR/VFR Séparation VFR spécial/IFR Infos de circulation VFR spécial/VFR spécial	OUI	OUI
D	VFR VFR spécial (en CTR)	Infos de circulation (1) VFR/IFR VFR/VFR Séparation VFR spécial/IFR Infos de circulation VFR spécial/VFR spécial	OUI	OUI
E	VFR	Renseignement sur la circulation (2) VFR/IFR	OUI	NON
F	VFR Non utilisée en France	NON	OUI	NON
G	VFR	NON	OUI	NON
<p>Nota: Limitation de vitesse à 250 Kt sous FL100 (ou 10000 ft si TA > 10000 ft AMSL)</p> <p>(1) Sur demande du pilote, le contrôle suggère une manœuvre d'évitement</p> <p>(2) Autant que possible</p>				

REGLE DE NAVIGATION SEMI-CIRCULAIRE



5. INTEGRATION SUR AERODROME NON CONTROLE

En descente vers l'altitude du circuit de piste et pour le début de vent arrière

Arriver au dessus du plus haut des circuits de pistes publiés

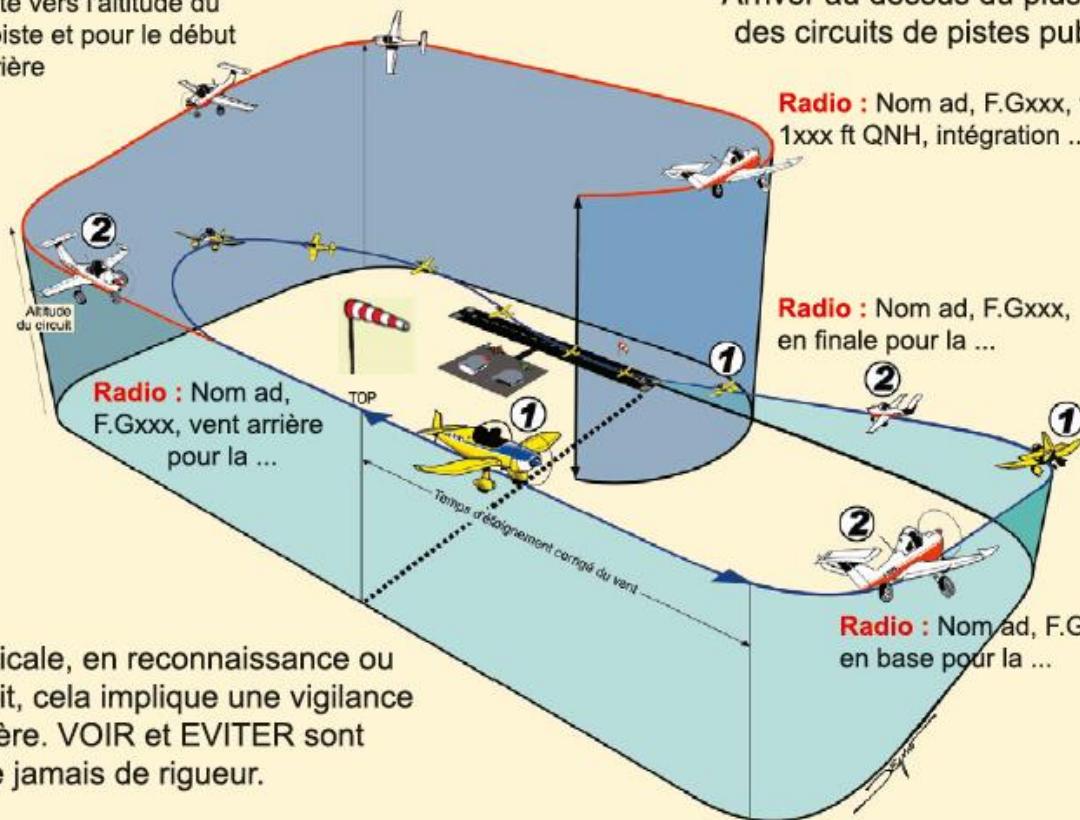
Radio : Nom ad, F.Gxxx, verticale 1xxx ft QNH, intégration ...

Radio : Nom ad, F.Gxxx, vent arrière pour la ...

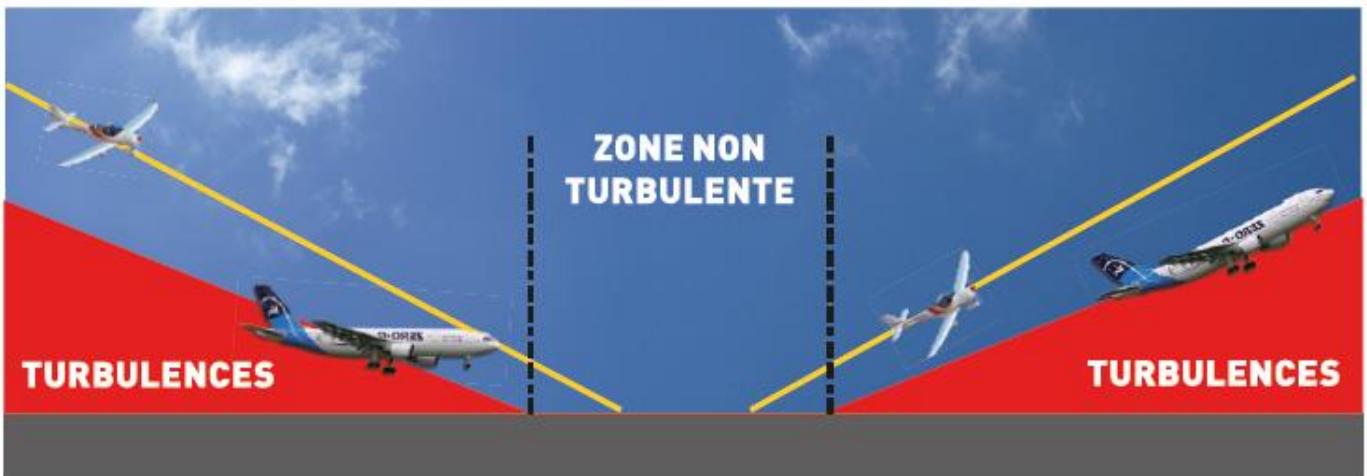
Radio : Nom ad, F.Gxxx, en finale pour la ...

Radio : Nom ad, F.Gxxx, en base pour la ...

A la verticale, en reconnaissance ou en transit, cela implique une vigilance particulière. VOIR et EVITER sont plus que jamais de rigueur.



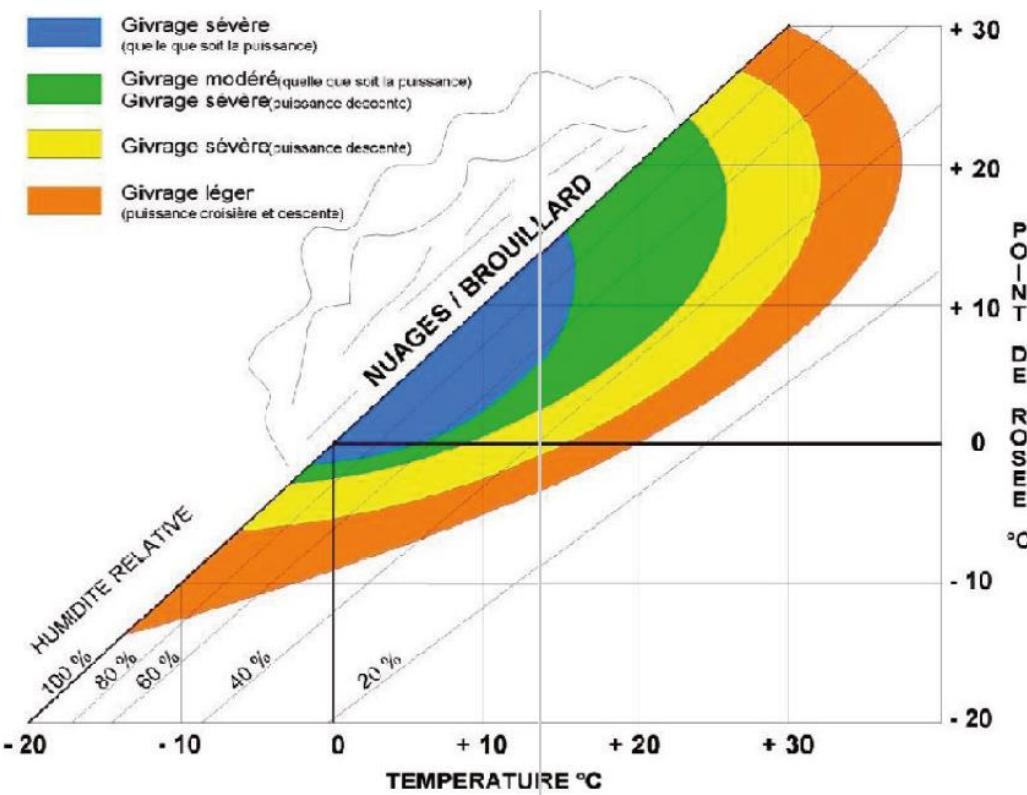
6. TURBULENCES DE SILLAGE



Atterrissage: prendre un plan au-dessus du gros porteur et toucher les roues après son point de toucher.

Décollage: attendre au moins 3 minutes avant de décoller derrière un moyen ou gros porteur.

7. GIVRAGE



La comparaison de la température avec la température du point de rosée est un indice précurseur du givrage carburateur.

A08-03

PROCEDURES D'EXPLOITATION – APRES LE VOL

1. CHECK LIST POST-VOL

Avion immobilisé au parking :

Check-list complète arrêt moteur effectuée. Avion stationné à l'emplacement matérialisé du parking.

Avant de quitter l'avion :

Je jette un dernier coup d'oeil au tableau (contacts coupés, mixture pauvre, clé retirée, freins serrés, volets rentrés, objets personnels ...)

Avant de rejoindre les locaux de l'aéroclub :

Je fais un tour visuel diligent de l'avion. Je m'assure qu'aucune anomalie ne s'est produite durant le vol (choc, fissure, usure, salissure anormale, suintement suspect...)

Je m'assure que j'ai bien replacé les protections.

Après cette visite "POST-VOL"

Je renseigne tous les éléments concernant mon vol, et je n'oublie pas de signer le carnet de route à l'emplacement prévu. **(AIROPS AMC 1 NCO GEN 150)**

NOTE

Si nécessaire, ravitailler l'avion pour les vols suivants.

2. REGLEMENTAIRE

MISE À JOUR — — — — — **DU CARNET DE VOL, DU CARNET DE ROUTE**

Au plus tard en fin de journée.

Pour le carnet de route, indiquez les quantités de carburant/huile avitaillées avant ou après le vol.

Le remplir avant tout changement de Cdt de bord ou au plus tard en fin de journée.

Indiquez les anomalies/incidents constatés au cours du vol, en l'absence d'observation, ne rien inscrire puis signez. » (AIROPS AMC 1 NCO GEN 150)

NOTE

Dans le carnet de vol et le carnet de route, les heures de départ et d'arrivée sont à renseigner en heures UTC.

3. ADMINISTRATIF

Comme pour la réservation, l'adhérent doit renseigner à son retour le vol sur OPENFLYERS.

Pour se connecter, l'adhérent renseigne le login et le mot de passe qui lui ont été attribués.

Pour effectuer la saisie du vol, l'adhérent doit se rendre dans l'onglet **Activités**, puis **Saisir une activité**.

Sur la page Saisir une activité (Partie gauche) :

Aéronef : choisir l'avion voulu	Compteur de départ : <i>automatique</i>
Pilote : (nom de l'adhérent).....	Compteur d'arrivée : renseigner la valeur horamètre
Statut : choisir valeur*.....	Date départ : renseigner (heure UTC)
Si vol d'instruction : sélectionner l'instructeur.....	Date arrivée : renseigner (heure UTC)
Nombre de personnes à bord	Durée de l'activité : <i>automatique</i>

(*) Renseigner le statut

Si l'adhérent a une licence SEP valide

Vol sans instructeur → Renseigner **Commandant de bord**

Vol avec instructeur → Renseigner **Pilote**

Si l'adhérent n'a pas de licence SEP valide

Vol avec instructeur → Renseigner **Elève**

Vol solo supervisé → Renseigner **Pilote**

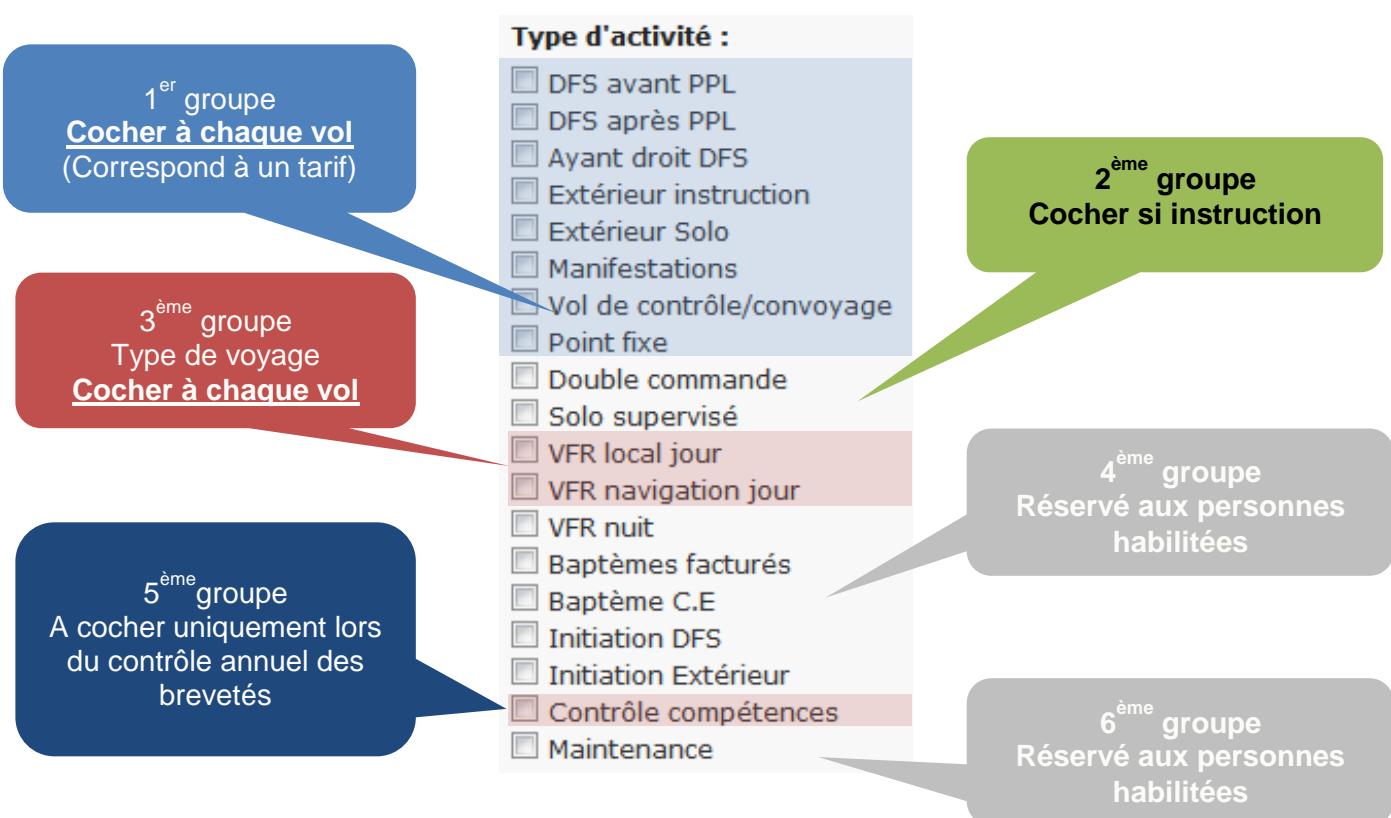
Vol solo brevet de base → Renseigner **Commandant de bord**

Etat : <input type="button" value="Retour de vol"/>	Compteur de départ : <input type="button" value="-"/> 2625 <input type="button" value="+"/> h <input type="button" value="7"/> d
Aéronef : <input type="button" value="F-HKLK"/>	Compteur d'arrivée : <input type="button" value="-"/> 2625 <input type="button" value="+"/> h <input type="button" value="7"/> d
Pilote: <input type="text" value="Maini Léo"/>	Date de départ : Fuseau horaire : Europe/Paris <input type="button" value="16"/> / <input type="button" value="11"/> / <input type="button" value="2022"/> <input type="button" value="20"/> : <input type="button" value="46"/>
Statut : <input type="button" value="-- Choisir une valeur --"/>	Date de retour : Fuseau horaire : Europe/Paris <input type="button" value="16"/> / <input type="button" value="11"/> / <input type="button" value="2022"/> <input type="button" value="21"/> : <input type="button" value="46"/>
Instructeur: <input type="button" value="Aucun"/>	Durée de l'activité : <input type="button" value="1"/> h <input type="button" value="0"/> d
Nombre de personnes à bord : <input type="button" value="1"/>	

Sur la page Saisir une activité (Partie droite) :

Type d'activité : renseigner * Terrain de départ : *automatique*
..... Terrain d'arrivée : renseigner
..... Nombre d'atterrissement : renseigner
..... Réapprovisionnement avant vol : cocher et renseigner le cas échéant
..... Réapprovisionnement après vol : cocher et renseigner le cas échéant
..... Commentaire REX : renseigner le cas échéant (et faire une fiche REX)
..... Niveau avitaillement : renseigner le cas échéant (Plein Complet PC ou Partiel PP)
..... Commentaire : renseigner le cas échéant

(*) Renseigner le type d'activité



De manière générale : un élève non breveté coche au minimum 3 cases, un breveté sans instruction deux cases, un breveté en contrôle de compétences 4 cases

- Type d'activité :
- DFS avant PPL
 - DFS après PPL
 - Ayant droit DFS
 - Extérieur instruction
 - Extérieur Solo
 - Manifestations
 - Vol de contrôle/convoyage
 - Point fixe
 - Double commande
 - Solo supervisé
 - VFR local jour
 - VFR navigation jour
 - VFR nuit
 - Baptêmes facturés
 - Baptême C.E
 - Initiation DFS
 - Initiation Extérieur
 - Contrôle compétences
 - Maintenance

Terrain de départ :

LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)

Terrain d'arrivée :

Nombre d'atterrissements :

-- ▾

Réapprovisionnement de réservoir avant vol

Réapprovisionnement de réservoir après vol

Commentaire REX :

Niveau avitaill (plein / languette) :

Commentaire :

Valider la saisie en cliquant sur

Enregistrer

4. NETTOYAGE DE L'AVION

Le nettoyage de l'avion au retour d'un vol sur base est obligatoire. Il est d'autant plus facile de nettoyer l'avion lorsque les traces de boue et d'insectes sont encore fraîches. Par ailleurs, c'est une question de respect pour les autres adhérents.

Sauf indication contraire, l'avion doit être nettoyé à l'eau claire avec des gants prévus à cet effet. Le parebrise doit quant à lui être nettoyé avec un chiffon et un produit spécifique (Clearview) disponible dans une bouteille à pistolet clairement identifiée par une étiquette.



A09

MARCHANDISES DANGEREUSES

1. GENERALITES

L'aéroclub ne dispose d'aucun agrément MARCHANDISES DANGEREUSES. Toutefois, une vigilance est nécessaire pour s'assurer que les avions ne transportent pas de matières dangereuses sans en avoir conscience.

2. PORTABLE ELECTRONIQUE DEVICE (PED)

Les Portable Electronique Devices (PED) regroupent tous les appareils électroniques sans distinction. Leur utilisation est tolérée à bord, notamment dans le cadre du pilotage en tant qu'Electronic Flight Bag (EFB).

Cependant les précautions suivantes doivent être prises :

- Les appareils en charge (EFB) doivent être sous surveillance et accessibles en permanence.
- En cas de stockage en soute, les appareils électroniques doivent impérativement être éteints.

3. ARMES A FEU

Le transport d'armes à feu est interdit à bord des avions de la flotte, même si le commandant de bord ou un passager possède un permis relatif à sa détention et en l'absence de munition.

Le transport de munitions seules est également interdit.

4. TRANSPORT DE CARBURANT

Tout transport de carburant en dehors des réservoirs est interdit.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 65/104		

A10

SURETE

1. MESURES DE SURETE RELATIVES A L'AEROCLUB

ACCES

Le Hangar qui héberge le local et la flotte de l'aéroclub est protégé par une porte à code et par une alarme.

Le local de l'aéroclub est protégé par une porte à code côté hangar et par une porte verrouillée côté extérieur dont seuls les membres du Bureau Directeur détiennent une clé.

Les clés des appareils de la flotte de l'aéroclub sont entreposées dans un coffre-fort à code à l'intérieur du local.

L'atelier de l'aéroclub, en dehors du local, est fermé avec une clé qui est conservée dans le bureau.

CONSIGNES AUX MEMBRES DE L'AEROCLUB

NE DIVULGUER SOUS AUCUN PRETEXTE A TOUTE PERSONNE ETRANGERE A L'AEROCLUB :

- LE CODE DE LA PORTE DU HANGAR
- LE CODE DE L'ALARME DU HANGAR
- LE CODE DU LOCAL DFS
- LE CODE DU COFFRE FORT

EN CAS DE DERNIER VOL DU JOUR, FERMER LE HANGAR ET ACTIVER L'ALARME EN PARTANT.

CYBER SECURITE

Un ordinateur est disponible au bureau pour préparer et saisir les vols (consultation du site de réservation OPENFLYERS et des sites aéronautiques). Il n'est pas verrouillé afin de permettre la prise de contrôle à distance par le Responsable Réservation. Un réseau WIFI est également disponible

CONSIGNES AUX MEMBRES DE L'AEROCLUB

NE COMMUNIQUER VOS IDENTIFIANT / MOT DE PASSE OPENFLYERS SOUS AUCUN PRETEXTE

EVITER DE COMMUNIQUER VOS IDENTIFIANT / MOT DE PASSE DES SITES AERONAUTIQUES

NE PAS NAVIGUER SUR DES SITES PEU FIABLES SUR L'ORDINATEUR DU BUREAU

N'UTLISER QUE DES CLES USB FIABLES, SANS VIRUS SUR L'ORDINATEUR DU BUREAU

NE PAS COMMUNIQUER LE MOT DE PASSE DU WIFI A TOUTE PERSONNE ETRANGERE A L'AEROCLUB



2. MESURES DE SURETE RELATIVES A L'AVION (SUR BASE)

Les avions doivent toujours être fermés à clé et les clés laissées dans le coffre-fort.

Néanmoins, le déplacement des avions par des utilisateurs du hangar autres que les membres de l'aéroclub est toléré. Le frein de parc doit être inactif et la barre de tractage laissée en évidence à côté de l'avion.

3. MESURES DE SURETE RELATIVES A L'AVION (EN ESCALE)

Les avions doivent toujours être fermés à clé et la clé mise en sécurité (avec le pilote ou aéroport si service de conciergerie ou consignes). La barre de tractage doit être à bord, dans la soute à l'emplacement prévu à cet effet.

4. MESURES DE SURETE RELATIVES A L'AVION (A L'ETRANGER)

Tout voyage à l'étranger avec un avion de la flotte doit être validé par le Bureau Directeur et le chef pilote.

Le cas échéant, le commandant de bord est tenu de s'informer de la situation sûreté des pays qu'il traverse et des mesures relatives à la sûreté sur les aérodromes sur lesquels il fait escale.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 67/104		

A11

TRAITEMENT NOTIFICATION ET COMPTE-RENDU DES EVENEMENTS

1. GENERALITES

CHAMP D'APPLICATION

Un incident ou un accident est un événement qui se produit entre le moment où un ou des personnes montent à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues.

INCIDENT

Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

INCIDENT GRAVE

Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

ACCIDENT

Événement au cours duquel :

1) Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef, ou
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef y compris les parties qui sont détachées, ou
- directement exposée au souffle du moteur,

2) L'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle de performances ou de vol, et
- qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

3) L'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Les évènements sont notifiés par le commandant de bord via 2 formulaires

- Le Compte-Rendu d'Évènement Sécurité Aviation Générale (CRESAG)
- La fiche Retour d'Expérience (REX)

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
		REV 01 SEP 23
Page 68/104		

2. COMPTE-RENDU D'EVENEMENT SECURITE AVIATION GENERALE (CRESAG)

Le COMPTE-RENDU D'EVENEMENT SECURITE AVIATION GENERALE (CRESAG) est le formulaire officiel de notification d'évènement édité par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

DELAIS

Le commandant de bord est tenu d'établir un Compte Rendu d'Evénement dans les 72 heures suivant la détection d'un incident et de le transmettre au plus tôt au Responsable SGS et au Correspondant SGS. Ceux-ci se coordonnent ensuite pour envoyer au plus vite le Compte-Rendu aux autorités (se référer au contenu du CRESAG pour les destinataires).

MODALITES

Le Compte Rendu d'Evénement peut être :

- Déposé en version papier dans la bannette du Correspondant SGS,
- Déposé en version papier dans la boite aux lettres du club,
- Envoyé par mail sur l'adresse mail du Correspondant SGS.

dgac **DSAC**

Compte-rendu d'événement de sécurité
Aviation générale
Volet notification initiale Version 12 mars 2021

Cadre réservé à l'aéroclub / à la structure

Aéroclub / Structure	Type	Nom		
N° de référence de l'événement (OBLIGATOIRE-ex : 2018/1)				
N° de version (si nécessaire)				
Indiquez les entités auxquelles vous avez transmis ce compte-rendu				
<input checked="" type="checkbox"/> DSAC <input type="checkbox"/> DSNA ou AFIS <input type="checkbox"/> Assistant en escale <input type="checkbox"/> BEA <input type="checkbox"/> Maintenance <input type="checkbox"/> Aérodrome				
Classe de l'événement	<input checked="" type="radio"/> Incident <input type="radio"/> Incident grave <input type="radio"/> Accident			
Statut de l'événement	<input checked="" type="radio"/> Ouvert, analyse en cours <input type="radio"/> Clos avec analyse détaillée <input type="radio"/> Clos à la réception			
Titre de l'événement				
Date UTC (jj/mm/aaaa)	/	/	Heure UTC (hh:mm)	:
Zone où a eu lieu l'événement				
Code OACI de l'aérodrome où a eu lieu l'événement (ex : LFAA, HAAA)				
Précisions sur le lieu de l'événement (QFU, numéro de taxiway, point de la procédure, radial distance, coordonnées..)				
Date et lieu				
Aéronet 1 (Natifant)				
Aéronet 2				

1/4

dgac **DSAC**

Compte-rendu d'événement de sécurité
Aviation générale
Volet notification initiale Version 12 mars 2021

Description de l'événement et de son contexte
Scénario de l'événement, météo, luminosité, conditions de vol, alarmes déclenchées, interfaces sol/bord, actions immédiates de l'équipage, conséquences sur le vol... ainsi que tout élément aidant à la compréhension de l'événement

Instructions:
Ce formulaire a été élaboré dans le cadre du règlement (UE) 376/2014 du parlement européen du 3 avril 2014 et du règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la commission du 29 juin 2015.
Plus d'informations sur la notification des événements, la culture juste, la confidentialité des informations transmises : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident>

Le volet « notification initiale » est rempli par l'équipage en fonction des informations disponibles et transmis à la DSAC. Les informations manquantes de la notification initiale pourront être complétées ultérieurement.
Le volet « analyse » doit être renseigné par l'aéroclub / la structure et transmis à la DSAC dans un deuxième temps.
Si l'analyse comporte des informations non textuelles (ex : photos), joindre les documents à ce présent formulaire lors de la notification de l'analyse. Les quatre pages de ce formulaire sont indissociables et doivent être envoyées lors de la notification initiale et/ou la notification de l'analyse.

Envoyez votre compte-rendu à votre aéroclub / votre structure ou à défaut à la DSAC IR géographiquement compétente : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Lista_adresses_de_notification.pdf

En cas d'accident ou d'incident grave, notifiez immédiatement la permanence du BEA au 01.48.35.86.54, envoyez également une copie de ce compte rendu à permanence@bea.aero

En cas de collision aérienne, remplissez le formulaire complémentaire et envoyez également une copie de ce compte rendu au STAC : <http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/acaweb/web/download/11>

Si l'événement implique la gestion du trafic aérien, envoyez également une copie de ce compte rendu à la DSNA : do-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr

Si l'événement implique l'exploitant d'aérodrome, l'assistance en escale, et/ou l'organisme en charge de la maintenance de l'aéronef, envoyez également une copie de ce compte rendu à ce(s) dernier(s)

2/4

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22 <hr/> REV 01 SEP 23 <hr/> Page 69/104
---	------------------------	---

3. FICHE DE RETOUR D'EXPERIENCE (REX)

DELAIS

Tout membre de l'association peut établir une fiche de retour d'expérience. Cependant, il est recommandé à un commandant de bord d'établir une fiche de retour d'expérience liée à son vol le plus tôt possible après son retour.

MODALITES

Le Compte Rendu d'Evénement peut être :

- Déposé en version papier dans la bannette du Correspondant SGS,
- Déposé en version papier dans la boite aux lettres du club,
- Envoyé par mail sur l'adresse mail du Correspondant SGS.

AC DFS	FICHE DE DECLARATION D'OCCURRENCE (REX)	Fiche n°
<i>Important : Cette fiche permet de rapporter un dysfonctionnement afin qu'il soit analysé par la commission prévention/sécurité du club. Il s'agit d'une action de prévention visant à éviter que ce type de dysfonctionnement se reproduise à l'identique, ou de façon similaire. Le rédacteur de cette fiche peut se présenter, ou garder l'anonymat. Dans tous les cas, le rédacteur de cette fiche ne pourra pas se voir infliger de sanctions internes à l'association.</i>		
<u>Date d'occurrence :</u> _____ <u>Date de dépôt à l'aéroclub :</u> _____ <u>Date de réception par SGS</u> _____		
<u>Nom et prénom du pilote</u> (facultatif) :		
DONNÉES RELATIVES À L'OCCURRENCE		
<u>Type de vol :</u> (ex : DC, solo,...)	<u>Phase de vol :</u> (ex : prévol, décollage, croisière,...)	<u>Lieu</u> : (ex : LFPP,...) <u>Nature du déclarant</u> : Cdb (ex : pilote, Fl, témoin au sol, passager,...)
		<u>Nbre et fonction des personnes concernées</u> : (ex : 1 pilote, 1 contrôleur,...) <u>Avion</u> :
		<u>Environnement géographique</u> : (ex : CTR, espace de classe D, parking,...)
<u>Résumé du problème rencontré</u> :		
<i>Présentation chronologique des faits (Causes ayant (selon le rédacteur) contribué à la survenance du dysfonctionnement : il ne s'agit en aucun cas d'interprétation mais d'éléments observés dont la combinaison ou l'enchaînement ont pu contribuer au dysfonctionnement) :</i>		
18/19 <small>Edition du 14/11/2021</small>		

A12

REGLES DE L'AIR

1. EVITEMENTS ET REGLES DE PRIORITES



Face à Face
Chaque aéronef
vire par la
droite.

Route convergente



L'aéronef qui voit l'autre aéronef
à sa droite doit s'écartier.
L'aéronef prioritaire ne doit pas
changer de route ou d'altitude.



Dépassement

Il se fait par la
droite, l'appareil
dépassé a
priorité



2. SIGNAUX D'INTERCEPTION

PASSER SUR FREQUENCE D'URGENCE **121.500 MHz**

Série	Signaux de l'INTERCEPTEUR	Signification	Réponse de l'INTERCEPTÉ	Signification
1	<p>DE JOUR et DE NUIT : Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position (et les feux d'atterrissement dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à la gauche, de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu.</p> <p>NOTA 1 : Les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la Série 1.</p> <p>NOTA 2 : Si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.</p>	<p>Vous avez été intercepté. Suivez-moi.</p>	<p>DE JOUR et DE NUIT : Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et suivre.</p>	Compris, j'obéis.
2	<p>DE JOUR et DE NUIT : Exécuter une manœuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.</p>	<p>Vous pouvez continuer.</p>	<p>DE JOUR et DE NUIT : Balancer l'appareil.</p>	Compris, j'obéis.
3	<p>DE JOUR et DE NUIT : Abaisser le train d'atterrissement (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissement fixes et survoler la piste en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissement pour hélicoptères. S'il s'agit d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissement.</p>	<p>Atterrissez sur cet aérodrome.</p>	<p>DE JOUR et DE NUIT : Abaisser le train d'atterrissement (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissement fixes, suivre l'aéronef intercepteur et, si après le survol de la piste en service ou de l'aire d'atterrissement pour hélicoptères, il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissement.</p>	Compris, j'obéis.

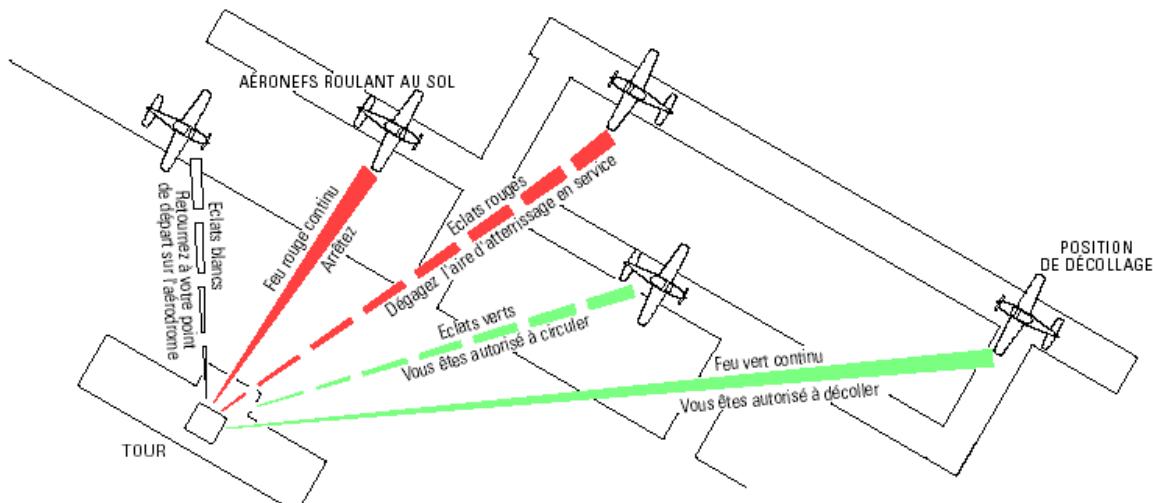
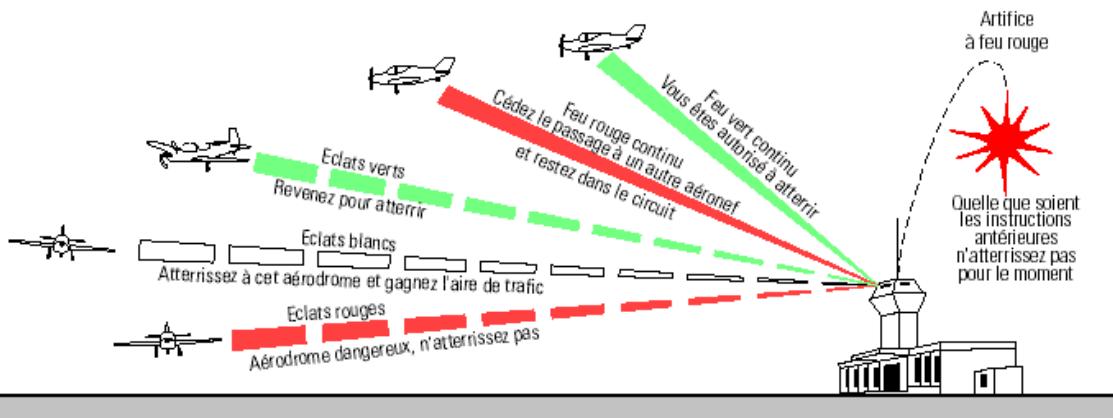


Série	Signaux de l'INTERCEPTÉ	Signification	Réponse de l'INTERCEPTEUR	Signification
4	DE JOUR et DE NUIT : Rentrer le train d'atterrissement (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissement en passant au-dessus de la piste d'atterrissement en service ou de l'aire d'atterrissement pour hélicoptères à une hauteur supérieure à 300 m (1 000 ft), mais inférieure à 600 m (2 000 ft) (dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m [170 ft], mais inférieure à 100 m [330 ft]) au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissement pour hélicoptères. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissement, faire clignoter tous autres feux utilisables.	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome.	DE JOUR et DE NUIT : S'il désire que l'aéronef intercepté le suivre vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissement (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la Série 1 prescrits pour l'intercepteur. DE JOUR et DE NUIT : S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la Série 2 prescrite pour l'intercepteur.	Compris, suivez-moi. Compris, vous pouvez continuer.
5	DE JOUR et DE NUIT : Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.	Il m'est impossible d'obéir.	DE JOUR et DE NUIT : Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.
6	DE JOUR et DE NUIT : Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse.	DE JOUR et DE NUIT : Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.

3. SIGNAUX LUMINEUX ET PYROTECHNIQUES

Signaux lumineux	Signaux adressés par le contrôle d'aérodrome à des aéronefs en vol	Signaux adressés par le contrôle d'aérodrome à des aéronefs au sol
Faisceau lumineux dirigé vers l'aéronef intéressé <ul style="list-style-type: none"> Feu vert continu Feu rouge continu Série d'éclats verts Série d'éclats rouges Série d'éclats blancs Artifice à feu rouge 	<p>Vous êtes autorisé à atterrir.</p> <p>Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit.</p> <p>Revenez pour atterrir*.</p> <p>Aérodrome dangereux, n'atterrissez pas.</p> <p>Atterrissez à cet aérodrome et gagnez l'aire de trafic*.</p> <p>Quelques soient les instructions antérieures, n'atterrissez pas pour le moment.</p>	<p>Vous êtes autorisé à décoller.</p> <p>Arrêtez.</p> <p>Vous êtes autorisé à circuler.</p> <p>Dégagez l'aire d'atterrissement en service.</p> <p>Retournez à votre point de départ sur l'aérodrome.</p>

* L'autorisation d'atterrir et l'autorisation de circuler seront communiquées en temps utile.



4. SIGNAUX VISUELS AU SOL

Interdiction d'atterrir

Un panneau carré rouge horizontal à diagonales jaunes indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, que les atterrissages sont interdits et que l'interdiction peut se prolonger.



Précautions spéciales à prendre au cours de l'approche ou de l'atterrissage

Un panneau carré rouge horizontal avec une seule diagonale jaune indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'en raison du mauvais état de l'aire de manœuvre ou pour toute autre raison, des précautions spéciales doivent être prises au cours de l'approche ou au cours de l'atterrissage.



Utilisation des pistes et voies de circulation

Un panneau horizontal blanc en forme d'haltère indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir, de décoller et de circuler exclusivement sur les pistes et voies de circulation.

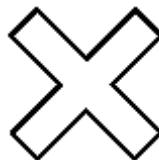


Un panneau horizontal blanc, en forme d'haltère, analogue à celui indiqué au paragraphe précédent mais comportant une bande noire perpendiculaire à la barre transversale dans chacune des extrémités circulaires de l'haltère indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir et de décoller sur les pistes seulement, mais que les autres manœuvres peuvent être effectuées ailleurs que sur les pistes et voies de circulation.



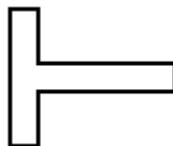
Pistes ou voies de circulation fermées

Des croix d'une couleur uniforme contrastante, jaune ou blanche, disposées horizontalement sur des pistes ou des voies de circulation ou sur des parties de piste ou de voie de circulation indiquent des zones improches aux manœuvres des aéronefs.



Directions d'atterrissage et de décollage

Un T d'atterrissage horizontal blanc ou orangé indique aux aéronefs la direction à utiliser pour l'atterrissage et le décollage, ceux-ci s'effectuant dans une direction parallèle à la barre verticale du T, vers la barre transversale du T.



NOTA-----

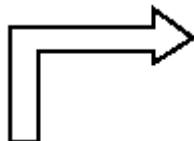
Lorsqu'il est utilisé de nuit, le T d'atterrissage est soit illuminé, soit délimité par des feux blancs.

Un groupe de deux chiffres, placés verticalement sur la tour de contrôle d'aérodrome ou près de celle-ci, indique aux aéronefs sur l'aire de manœuvre la direction du décollage, exprimée en dizaines de degrés du compas magnétique, arrondie à la dizaine la plus proche.

09

Circulation à droite

Une flèche de couleur voyante, dirigée vers la droite, placée sur l'aire à signaux ou disposée horizontalement à l'extrémité de la piste ou de la bande en service, indique que les virages doivent être exécutés à droite avant l'atterrissage et après le décollage.





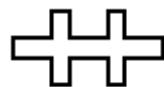
Bureau de piste des services de la circulation aérienne

La lettre C, noire sur fond jaune, placée verticalement, indique l'emplacement du bureau de piste des services de la circulation aérienne.



Vols de planeurs en cours

Une double croix blanche, disposée horizontalement dans l'aire à signaux, indique que l'aérodrome est utilisé par des planeurs et que des vols sont en cours.



5. SIGNAUX DE CIRCULATION AU SOL

SIGNALS ADDRESSES PAR LE SIGNALEUR A UN AERONEF

NOTA 1 -----

Ces signaux sont conçus pour être employés par un signalleur (dont les mains seront éclairées, au besoin, pour être mieux vues du pilote) placé face à l'aéronef et :

- a) *Dans les cas d'aéronefs à voilure fixe, en avant de l'extrémité de l'aile gauche, en vue du pilote ;*
- b) *Dans le cas d'hélicoptères, à l'endroit le plus en vue du pilote.*

NOTA 2 -----

Chaque signal a toujours la même signification, qu'il soit effectué à l'aide de palettes, de barres lumineuses ou de torches électriques.

NOTA 3 -----

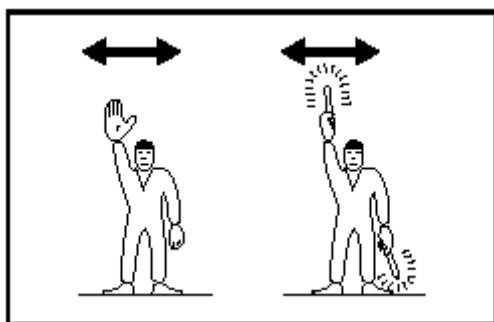
Les moteurs sont numérotés de la droite vers la gauche du signalleur qui fait face à l'aéronef (c'est à dire que le moteur n°1 est le moteur extérieur gauche).

NOTA-----

La conception de nombreux aéronefs est telle que la trajectoire suivie par les bouts d'aile, les moteurs et autres extrémités ne peut toujours être surveillée visuellement à partir du poste de pilotage, tandis que l'aéronef est manœuvré au sol.

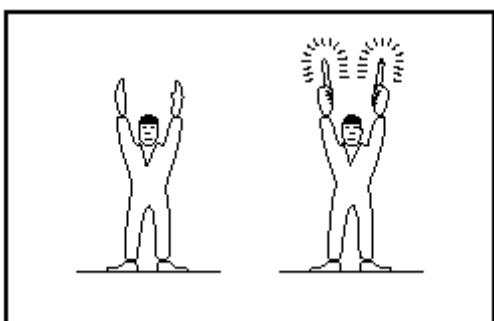
1 Continuez en vous conformant aux indications du signaleur

Le signaleur guide le pilote lorsque les conditions de la circulation sur l'aérodrome le nécessitent.



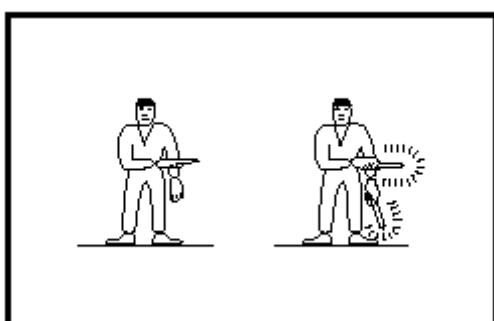
2 Placez-vous devant moi

Les bras tendus en position verticale au-dessus de la tête, les paumes se faisant face à l'intérieur.



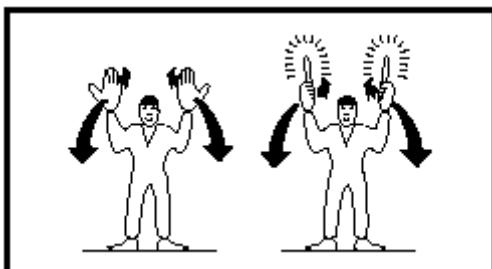
3 Dirigez-vous vers le signaleur suivant

Bras droit ou gauche étendu vers le bas, balancer l'autre avant-bras verticalement devant le corps pour indiquer la direction dans laquelle se trouve le signaleur suivant.



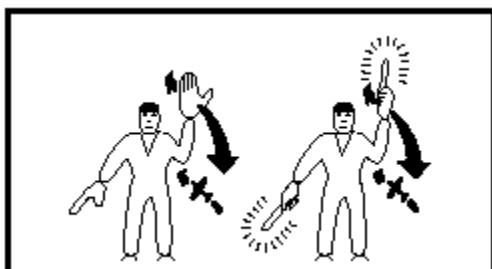
4 Avancez

Les bras légèrement écartés, paumes tournées vers l'arrière, se déplacent d'un mouvement répété vers le haut et l'arrière, à partir de la hauteur des épaules.

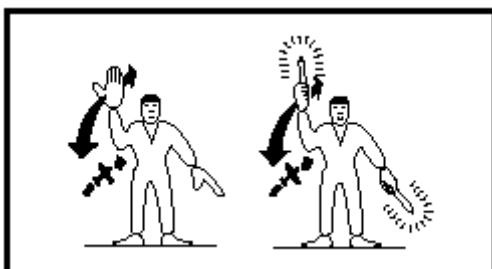


5 Virez

a) Virez à gauche : le bras droit vers le bas, le bras gauche se déplace d'un mouvement répété vers le haut et l'arrière. La vitesse du mouvement du bras indique le rayon du virage.



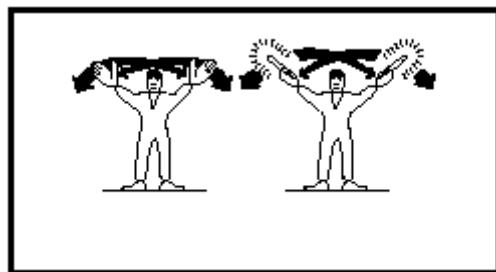
b) Virez à droite : le bras gauche vers le bas, le bras droit se déplace d'un mouvement répété vers le haut et l'arrière. La vitesse du mouvement du bras indique le rayon du virage.



6 Halte

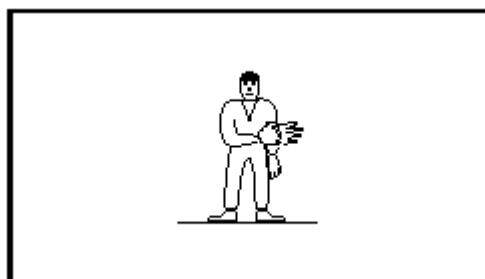
Les bras sont croisés au-dessus de la tête d'un mouvement répété.

(La rapidité du mouvement doit être fonction de l'urgence de l'arrêt, autrement dit, plus le mouvement est rapide, plus l'arrêt doit être brusque).



7 Freins

- a) Serrez les freins : lever l'avant-bras horizontalement en travers du corps, les doigts allongés, puis fermer le poing.

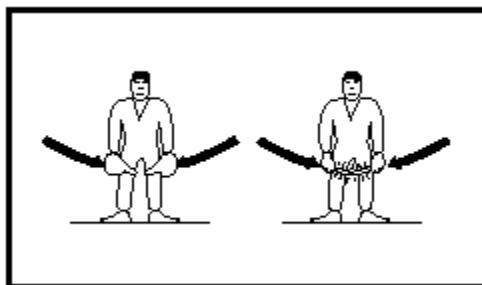


- b) Desserrez les freins : lever l'avant-bras horizontalement en travers du corps, le poing fermé, puis allonger les doigts.

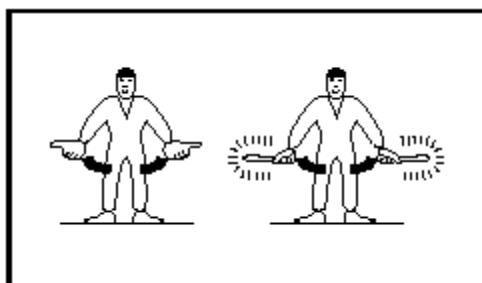


8 Cales

- a) Cales mises : les bras vers le bas, les paumes tournées vers l'intérieur, les pouces allongés, les bras tendus en oblique vers le bas se déplacent vers l'intérieur.



- b) Cales enlevées : les bras vers le bas, les paumes tournées vers l'extérieur, les pouces allongés, les bras se déplacent vers l'extérieur.



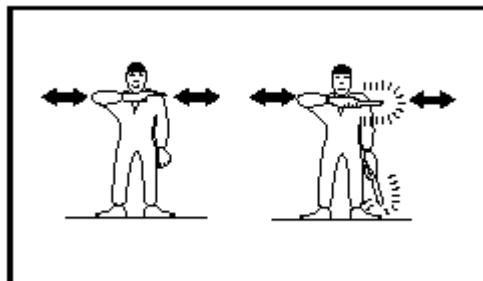
9 Démarrez le(s) moteur(s)

La main gauche levée au-dessus de la tête et le nombre approprié de doigts allongés, pour indiquer le numéro du moteur à démarrer, la main droite se déplace d'un mouvement circulaire à hauteur de la tête.



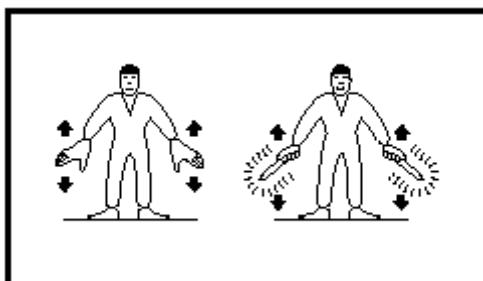
10 Coupez les moteurs

Bras et main à hauteur des épaules, main devant le cou, la paume tournée vers le bas. La main se déplace horizontalement, le bras restant plié.



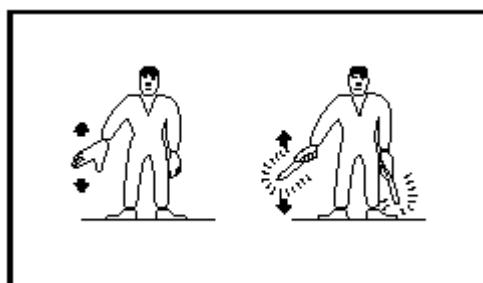
11 Ralentissez

Les bras vers le bas, les paumes tournées vers le sol, se déplacent à plusieurs reprises vers le haut puis vers le bas.



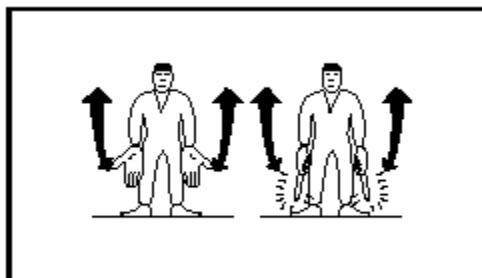
12 Ralentissez le(s) moteur(s) du côté indiqué

Les bras vers le bas, les paumes tournées vers le sol, éléver et abaisser la main droite pour demander de ralentir le(s) moteur(s) et vice versa.



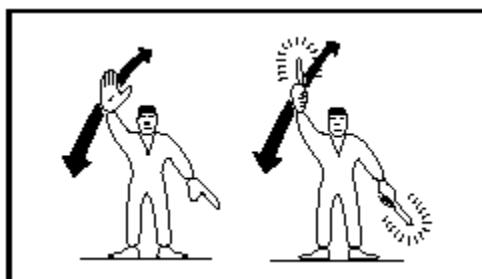
13 Reculez

Bras vers le bas, paumes tournées vers l'avant, les bras sont balancés d'un mouvement répété vers l'avant et vers le haut, jusqu'à la hauteur des épaules.

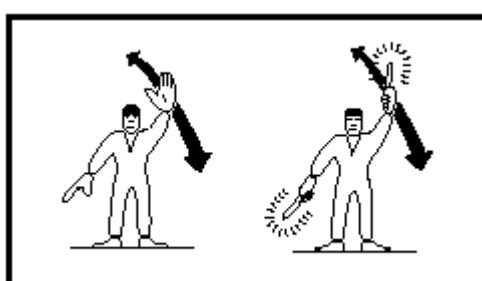


14 Reculez en virant

- a) Pour faire tourner la queue vers la droite : tendre le bras gauche vers le bas ; le bras droit est abaissé d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.

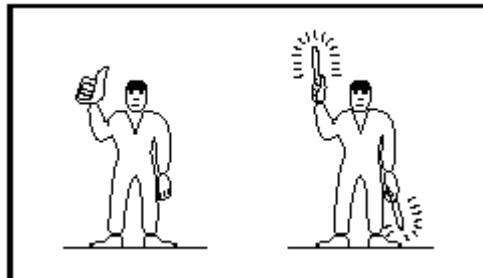


- b) Pour faire tourner la queue vers la gauche : tendre le bras droit vers le bas ; le bras gauche est abaissé d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.



15 Tout va bien, continuez

L'avant-bras levé à la hauteur du coude, le pouce tendu.



SIGNALS ADDRESSES PAR LE PILOTE D'UN AERONEF A UN SIGNALEUR

NOTA 1 -----

Ces signaux sont conçus pour être employés par un pilote, dans son poste de pilotage, ses mains bien en vue du signalleur et, au besoin, éclairées.

NOTA 2 -----

Les moteurs sont numérotés de la droite vers la gauche du signalleur qui fait face à l'aéronef (c'est à dire que le moteur n° 1 est le moteur extérieur gauche).

FREINS

NOTA-----

Le moment où le pilote ferme le poing ou allonge les doigts de la main indique, respectivement, le moment où il serre ou desserre les freins.

- a) Freins serrés: lever le bras, les doigts allongés, horizontalement devant le visage, puis fermer la main.
- b) Freins desserrés: lever le bras, la main fermée, horizontalement, devant le visage, puis allonger les doigts.

CALES

- a) Mettez les cales: les bras étendus, les paumes vers l'avant, déplacer les mains vers l'intérieur de façon qu'elles se croisent devant le visage.
- b) Enlevez les cales: les mains croisées devant le visage, les paumes vers l'avant, déplacer les bras vers l'extérieur.

PRET A DEMARRER LE(S) MOTEUR(S)

Lever le nombre de doigts d'une main qui correspond au numéro du moteur à démarrer.

 <p>DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company</p>	<p>MANUEL AEROCLUB</p>	Édition 1 : SEP 22	
		REV 01	SEP 23
		Page 84/104	

A13

LOCATIONS

1. PREAMBULE

Outre les avions détenus en propriété décrits en liste de flotte au chapitre A01, l'aéroclub DFS a accès à des avions en contrat de location ou en contrat de prêt. Ces contrats ont été établis afin de permettre la formation des membres de l'aéroclub à des modules complémentaires, comme le vol en montagne ou la voltige.

Les avions sous contrat de location de prêt sont :

- Soit intégrés dans la déclaration DTO de l'aéroclub DFS,
- Soit sous la responsabilité d'un organisme indépendant de l'aéroclub DFS.

2. AVIONS INTEGRES A LA DECLARATION DTO

Les avions sous contrat de location ou de prêt intégrés dans la déclaration DTO de l'aéroclub DFS font partie intégrante de son fonctionnement.

TYPE AVION	S/N	IMMAT.	BASE	Classification	Certification voltige
CESSNA 152	1898	F-GDIE	LFPP	VFR	NON

3. AVIONS HORS DECLARATION DTO

Les avions sous contrat de location ou de prêt hors déclaration DTO sont gérés directement par les organismes qui en ont la charge.

A ce jour, des contrats de location ou de prêt sont établis avec :

- FR.DTO.0163 : formation vol montagne,
- FR.DTO.0010 : formation voltige (Aéroclub MARCEL DASSAULT).



DASSAULT
FALCON SERVICE
A Dassault Aviation Company

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 : SEP 22

REV 01

SEP 23

Page 85/104

PARTIE B

UTILISATION DE L'AVION

CESSNA 172 SP

 <p>DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company</p>	<p>MANUEL AEROCLUB</p>	Édition 1 : SEP 22	
		REV 01	SEP 23
		Page 86/104	

MANUEL DE VOL

CESSNA 172 SP

UN MANUEL DE VOL, REDIGE PAR LE CONSTRUCTEUR CESSNA AIRCRAFT COMPANY EST DISPONIBLE DANS LE CADRE DE L'UTILISATION DU CESSNA 172 SP SN 9202 F-HKLK.

LE MANUEL DE VOL EST CERTIFIE PAR LE CONSTRUCTEUR CESSNA AIRCRAFT COMPANY, AUJOURD'HUI FILIALE DE TEXTRON COMPANY.

LE MANUEL DE VOL EST APPROUVE PAR LA FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA) ET LA DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE (DGAC).

LE MANUEL DE VOL EST COMPOSE DE 8 SECTIONS QUI COUVRENT TOUS LES ASPECTS OPERATIONNELS D'UN AVION EQUIPE EN STANDARD. LA SECTION 9, SUPPLEMENTS, COMPORTE LES EQUIPEMENTS OPTIONNELS.

TABLE DES MATIERES MANUEL DE VOL CESSNA 172 SP

GENERALITES	SECTION 1
LIMITES D'EMPLOI	SECTION 2
PROCEDURES D'URGENCE	SECTION 3
PROCEDURES NORMALES	SECTION 4
PERFORMANCES	SECTION 5
MASSE ET CENTRAGE / LISTE DES EQUIPEMENTS	SECTION 6
DESCRIPTION DE L'AVION ET DE SES INSTALLATIONS	SECTION 7
OPERATIONS DE PISTE, ENTRETIEN COURANT	SECTION 8
SUPPLEMENTS	SECTION 9



DASSAULT
FALCON SERVICE
A Dassault Aviation Company

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 : SEP 22

REV 01

SEP 23

Page 87/104

LISTE DES SUPPLEMENTS

SUPPLEMENT 1	ENSEMBLE NAV/COM VHF BENDIX/KING KX 155A AVEC INDICATEUR KI 208 OU KI 209A
SUPPLEMENT 2	TRANSPONDEUR BENDIX/KING KT 76C AVEC ENCODEUR AVEUGLE
SUPPLEMENT 3	BOITE DE COMMANDE D'ECOUTE BENDIX/KING KMA 26
SUPPLEMENT 4	RESERVE
SUPPLEMENT 5	SYSTEME DE POSITIONNEMENT SUR L'ENSEMBLE DU GLOBE (GPS) BENDIX/KING KLN 89B
SUPPLEMENT 6	RADIOCOMPAS BENDIX/KING KR 87
SUPPLEMENT 7	PILOTE AUTOMATIQUE BENDIX/KING KAP 140
SUPPLEMENT 7A	VFR DE NUIT OU IFR
SUPPLEMENT 8	EQUIPEMENT POUR TEMPS FROID
SUPPLEMENT 9	MONTRE/INDICATEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE (OAT) DAVTRON TYPE 803
SUPPLEMENT 10	SYSTEME DE POSITIONNEMENT SUR L'ENSEMBLE DU GLOBE (GPS) BENDIX/KING KLN 89



DASSAULT
FALCON SERVICE
A Dassault Aviation Company

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 : SEP 22

REV 01

SEP 23

Page 88/104

QUICK REFERENCE HANDBOOK (QRH)

CESSNA 172 SP

SUR LA BASE DU MANUEL DE VOL CESSNA 172, L'AEROCLUB DFS MET A DISPOSITION DES PILOTES UN QUICK REFERENCE HANDBOOK (QRH). IL EST DISPONIBLE A BORD.

TABLE DES MATIERES MANUEL DE VOL CESSNA 172 SP

PROCEDURES NORMALES	SECTION 1
PROCEDURES D'URGENCE	SECTION 2
PROCEDURES ANORMALES	SECTION 3
MEMENTO	SECTION 4

EQUIPEMENTS DE SECURITE

CESSNA 172 SP

LA PRESENCE DES EQUIPEMENTS CI-DESSOUS EST OBLIGATOIRE A BORD.

F-HKLK

EXTERIEUR

CACHE PITOT (1) AILE GAUCHE
FLAMMES PRISES STATIQUES (2) FUSELAGE COTE GAUCHE

INTERIEUR

TIGE BLOCAGE COMMANDE (1) VOLANT PLACE GAUCHE
JAUGEUR ESSENCE (1) BOITE A GANT
TROUSSE DE PREMIER SECOURS (1) BOITE A GANT
FICHE SIGNAUX D'INTERCEPTION POCHETTES PILOTE / COPILOTE
LAMPE TORCHE (1) POCHETTES PILOTE / COPILOTE
MANUEL DE VOL (1) RANGEMENT SIEGE AVANT GAUCHE
SACS DE CONFORT (2) RANGEMENT SIEGE AVANT DROIT
EXTINCTEUR (1) ENTRE LES 2 SIEGES AVANT
BARRE DE TRACTAGE (1) BAGAGES ZONE 2
KIT AMARRAGE (1) BAGAGES ZONE 1



DASSAULT
FALCON SERVICE
A Dassault Aviation Company

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 : SEP 22

REV 01

SEP 23

Page 90/104

PARTIE C ROUTES ET AERODROMES



C01

GENERALITES

1. CARTES DISPONIBLES A L'AEROCLUB

L'aéroclub DFS met à disposition de ses membres un jeu de cartes minimum. Il appartient aux pilotes de vérifier que ce jeu est suffisant pour entreprendre le vol et le cas échéant, apporter leurs propres cartes.

L'aéroclub DFS met également à disposition de ses membres un ordinateur et une imprimante avec lesquels il est possible de consulter et imprimer les documents nécessaires à la réalisation du vol, en particulier les cartes terrain.

Dans le cadre de la formation complémentaire MONTAGNE, l'organisme DTO avec lequel DFS collabore (FR.DTO.0163) fournit la documentation spécifique à ce module.

C02

ROUTES

1. RAPPEL DES CLASSES D'ESPACES AERIENS

Classes	Vols Admis	Services fournis par les organismes de la circulation aérienne		Obligation radio et clairance
		Contrôle	Information Alerte	
A	IFR	Séparation IFR/IFR	OUI	OUI
Interdite au VFR				
B	Tous les VFR Non utilisée en France	Séparation VFR/IFR et VFR/VFR	OUI	OUI
C	VFR	Séparation VFR/IFR Infos de circulation (1) VFR/VFR	OUI	OUI
D	VFR	Séparation VFR spécial/IFR Infos de circulation VFR spécial/VFR spécial	OUI	OUI
	VFR spécial (en CTR)	Infos de circulation (1) VFR/IFR VFR/VFR	OUI	OUI
E	VFR	Renseignement sur la circulation (2) VFR/IFR	OUI	NON
F	VFR Non utilisée en France	NON	OUI	NON
G	VFR	NON	OUI	NON

Nota: Limitation de vitesse à 250 Kt sous FL100 [ou 10000 ft si TA > 10000 ft AMSL]

(1) Sur demande du pilote, le contrôle suggère une manœuvre d'évitement

(2) Autant que possible



2. HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL

RÈGLES DE SURVOL

A - AÉRONEFS MOTOPROPULSÉS

Agglomérations, installations diverses, réserves et parcs naturels dont le survol est réglementé

Built-up areas, various installations, nature reserves and parks over which flight is restricted.

Les règles de survol des agglomérations telles qu'elles sont symbolisées sur cette carte résultent de la réglementation nationale, elles ne s'appliquent donc pas aux agglomérations appartenant aux pays limitrophes.

Rules for overflying built-up areas comply with national legislation and do not therefore apply to bordering countries.

Petites agglomérations constituant des repères de navigation (représentation non exhaustive)

Small built-up areas used for navigation landmarks (non-exhaustive representation)

Hauteurs AGL minimales de survol (en pieds).

Minimum AGL heights (in feet).

Hélicoptères
Helicopters

Aéronefs monomoteurs à piston
Single piston-engined aircraft

Autres aéronefs moto propulsés
Other powered aircraft

1000 ft

Parc ou réserve naturelle

Park or nature reserve

Étendus

Large



Très petits

Small



(Sauf indication contraire sur la carte)
(Unless otherwise stated on the chart)

1000 ft

Installations portant une marque distinctive, centrale nucléaire

Site with special marking, nuclear power station



Agglomérations de largeur moyenne inférieure à 1200 m

Small built-up areas less than 1200 m mean wide



1700 ft

Agglomérations de largeur moyenne comprise entre 1200 m et 3600 m

Medium built-up areas between 1200 m and 3600 m mean wide



3300 ft

Agglomérations de largeur moyenne supérieure à 3600 m

Large built-up areas more than 3600 m



5000 ft

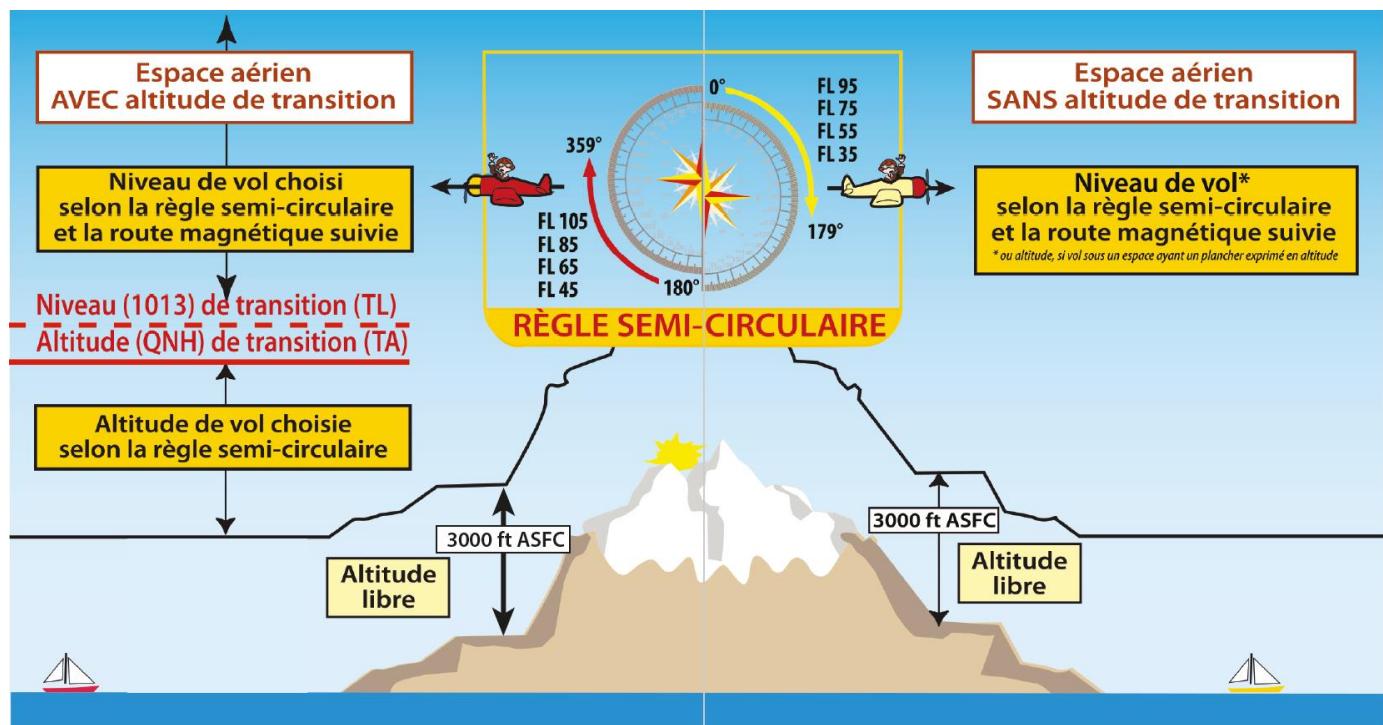
Ville de Paris

The city of Paris

(ZONE P 23)

6500 ft AMSL

3. NIVEAUX DE CROISIERE VFR



C03
AERODROMES
BASE ACDFS : LE PLESSIS BELLEVILLE (LFPP)

Nom de l'aéroport	LE PLESSIS BELLEVILLE	Heures d'ouverture	24/24 7/7
Code OACI	LFPP	Catégorie de l'aéroport	A
Code IATA	N/A	UTC	Été Hiver
Ville	ERMENONVILLE	Douane	LT - 2h00 LT - 1h00
Pays	FRANCE	SSLIA	NON
Latitude	N 49° 06' 33"	Altitude aéroport	1
Longitude	E 002° 44'.13"	Déclinaison magn.	387 ft (14 hPa) 1° E



QFU	App. Type	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	WIDTH (m)	Elev. (ft)	Ldg Aids	Slope	SURFACE RESISTANCE
07 (065°)	VFR	698	698	698	698	19	387	BALISES LATERALES	0%	PAVED 5,7 T
25 (245°)	VFR	698	698	698	698	19	387		0%	
07 (065°)	VFR	830	830	830	755	50	384		0%	UNPAVED -
25 (245°)	VFR	830	830	830	830	50	385		0%	



CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

Aérodrome réservé aux avions munis de radio.

PROCEDURES ET CONSIGNES PARTICULIERES

Roulage interdit hors piste et TWY.

Respecter les circuits publiés dans la mesure du possible

Eviter le transit vertical terrain.

Point d'attente 07 piste revêtue, attention particulière aux finales, TWY W2 orienté Sud-Est.

QFU préférentiel 065° cause environnement (coucher du soleil)

Par vent du Nord : turbulences en approche finale sur piste revêtue

CONSIGNES DFS

Maintenir une vigilance particulière concernant la manche à air, qui peut donner une information de vent non représentative de la réalité sur la piste.

En hiver ou après de fortes précipitations, se renseigner sur l'état de la piste en herbe si son utilisation est prévue (NOTAM, gestionnaire d'aérodrome).

En été, lorsque l'espace entre les 2 pistes est tondu, veiller à ne pas le confondre avec la piste en herbe.

APPROCHE A VUE

Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

14 JUL 22

LE PLESSIS BELLEVILLE

AD 2 LFPP APP 01



ALT AD : 387 (14 hPa)

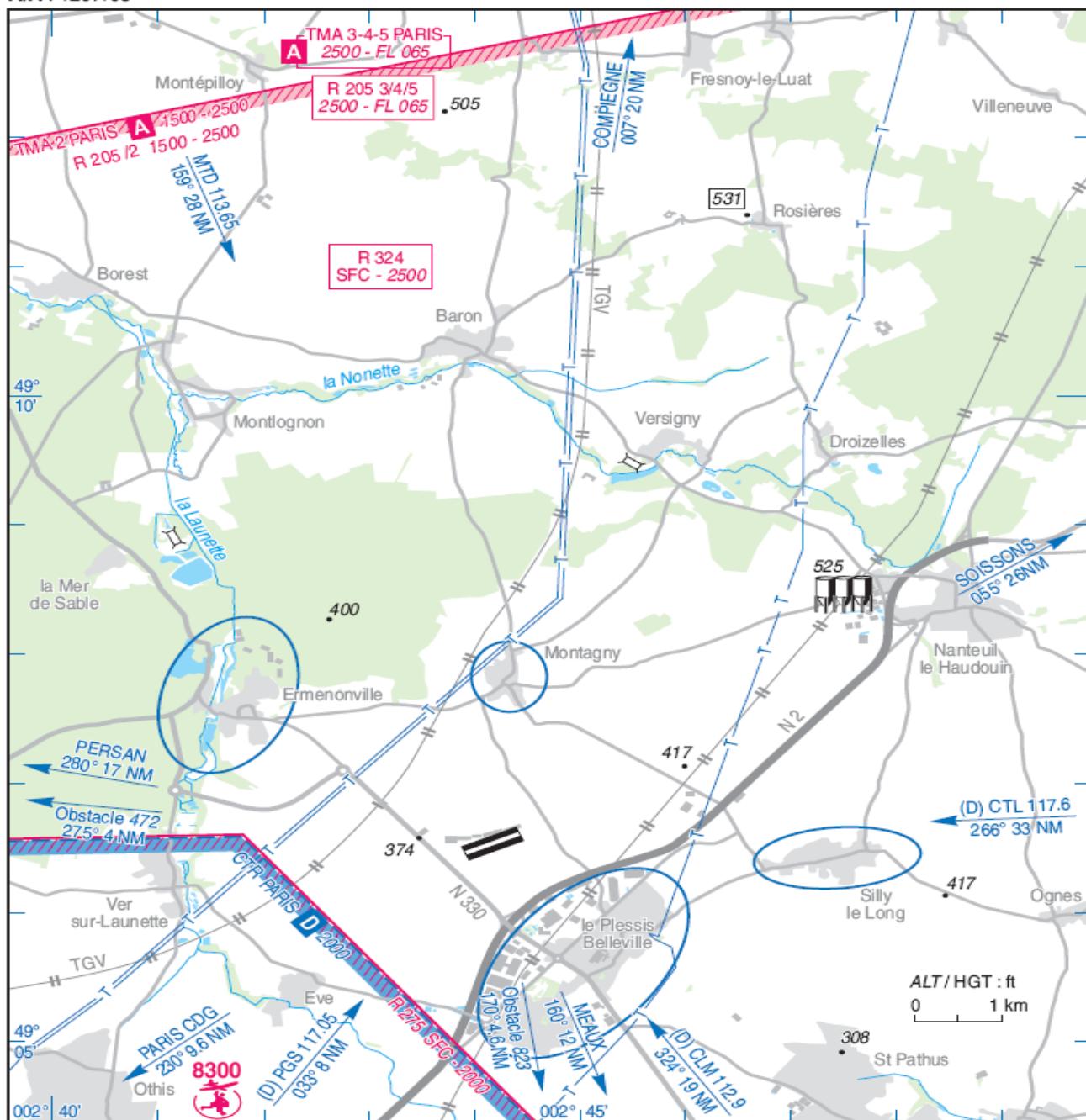
LAT : 49 06 33 N

LONG : 002 44 13 E

LFPP

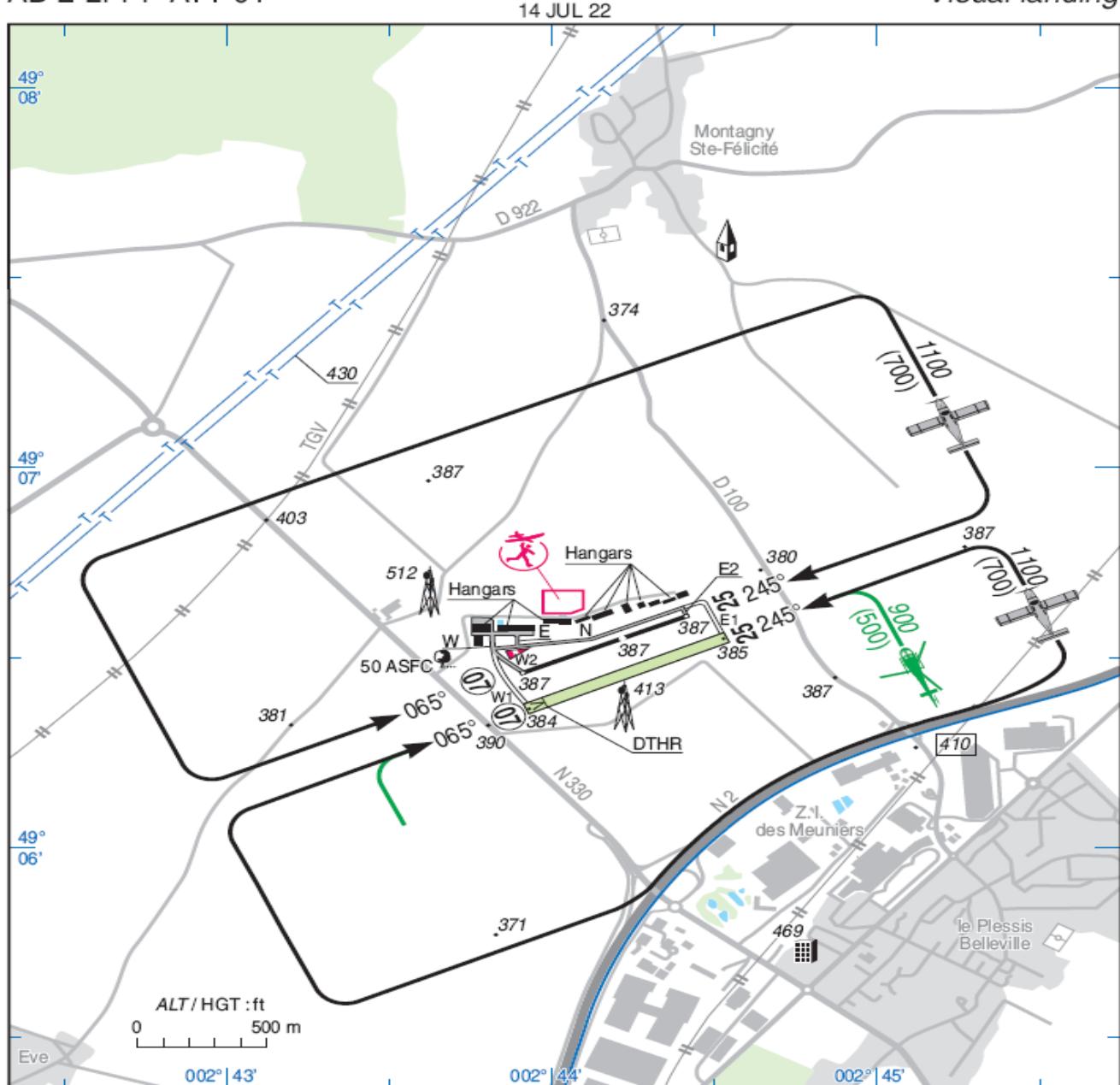
VAR : 1° E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 120.405



LE PLESSIS BELLEVILLE
AD 2 LFPP ATT 01

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
07 25	065 245	698 x 19	Revêtue Paved	5,7 t	698 698	698 698	698 698
07R 25L	065 245	830 x 50	Non revêtue Unpaved	-	830 830	830 830	755 830

Aides lumineuses :
Balises fixes à commande manuelle

Lighting aids :
Fixed beacons with manual control



CONSIGNES ET PROCEDURES EN VFR DE NUIT

Equipement de l'aérodrome: feux F2-1 de chez THORN.

- Le balisage latéral est constitué de feux blancs omnidirectionnels espacés de soixante mètres.
- Chaque seuil est délimité par deux groupes de trois feux bi-directionnels verts/rouges.
- Chaque point d'attente est matérialisé par deux feux bleus omnidirectionnels.
- Les taxiways sont balisés par des balises rétro-réfléchissantes bleues.
- La manche à air est éclairée de l'intérieur.
- Un feu de ralliement clignotant rouge, disposé au faîte des locaux de l'ACAFN indique que le PCL est actif.
- L'allumage est commandé via la VHF de votre aéronef sur la fréquence/canal A/A de l'aérodrome du Plessis Belleville.
- En secours il est possible de forcer l'allumage à l'aide d'une transmission téléphonique GSM. Ne pas oublier d'embarquer avec vous un téléphone mobile.
- Ce dispositif est secouru par un groupe électrogène à démarrage automatique en cas d'absence du secteur.

Procédures d'allumage et d'extinction du PCL

- Prendre connaissance des NOTAM avant le vol de nuit sur l'aérodrome du Plessis Belleville LFPP ;
- L'allumage est assuré par trois impulsions d'émission sur la fréquence A/A de l'aérodrome du Plessis Belleville en moins de 5 secondes. (120.4 MHz., canal : 120.405).
- L'extinction automatique du balisage survient 15 minutes après la dernière commande reçue. Si une nouvelle commande est reçue pendant ce temps, le balisage est relancé pour 15 minutes.
- L'extinction peut être commandée par sept impulsions d'émission sur la fréquence A/A de l'aérodrome du Plessis Belleville en moins de 5 secondes (120.4 MHz., canal : 120.405).

Procédures d'allumage et d'extinction du PCL

- La commande du PCL via une VHF peut être secouru à l'aide d'une transmission téléphonique GSM.
- En cas de défaillance de la commande du PCL via votre VHF.
 - o Composez le 07.68.22.40.46, puis raccrocher après la première sonnerie. Un SMS vous confirmera la prise en compte de votre appel par le PCL et le balisage sera en service pour une durée de 20 minutes.
 - o Chaque appel suivant relance la mise en service du balisage pour une durée de 20 minutes à partir de l'instant du dernier appel.
 - o Les 20 minutes passées le dernier appelant recevra un sms lui signalant que le balisage est éteint.
- En cas de dysfonctionnement du PCL, prévenir la SCAP au 03.44.63.09.52 ou par mail aerodrome.plessis@gmail.com

Un NOTAM sera publié en cas de non-fonctionnement du PCL.

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22	
		REV 01	SEP 23
Page 100/104			

Organisation des séances de vol

- Les aéronefs basés pilotés par leur propriétaire ou un membre de l'aéroclub à qui ils appartiennent peuvent utiliser les installations à leurs convenances à l'exception des mois de juin, juillet, et août ceci dans un souci du maintien de bons rapports avec les riverains. Une dérogation ponctuelle peut être accordée par la SCAP durant ces trois mois en particulier pour la manifestation de la nuit la plus courte.
- Les pilotes d'aéronefs non basés pourront faire une demande d'utilisation auprès de la SCAP qui en fera, elle-même, la demande auprès de la DGAC de Beauvais, qui reste souveraine quant à la réponse donnée. Cette demande devra préciser :
 - nom du pilote et de l'instructeur si présent,
 - leurs numéros de licence
 - le type et l'immatriculation de l'aéronef utilisé
 - l'intention éventuelle de faire des tours de piste.

Conditions opérationnelles

Les vols se dérouleront en conformité avec la réglementation en vigueur. Toutefois une attention particulière sera portée à la **limitation des nuisances sonores** en s'efforçant de restreindre la puissance en branche vent arrière et après le décollage.

Le survol des agglomérations est formellement interdit. La branche vent arrière devant se faire impérativement au sud de l'église de Montagny Sainte Félicité.

La limite tolérée est de quatre avions en vol local simultané. Tout pilote s'assurera donc avant la mise en route au Plessis Belleville qu'au maximum trois avions sont déjà dans le circuit.

Le tour de piste est porté à 1400 ft QNH (uniquement en vol de nuit).



DASSAULT
FALCON SERVICE
A Dassault Aviation Company

MANUEL AEROCLUB

Édition 1 : SEP 22

REV 01

SEP 23

Page 101/104

PARTIE D FORMATION

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
	REV 01	SEP 23
Page 102/104		

D01

GENERALITES

1. PREAMBULE

REFERENCES REGLEMENTAIRES :

DTO.GEN.110
DTO.GEN.210 d) e)
DTO.GEN.230
DTO.GEN.260

Les formations pouvant être dispensées au sein du DTO figurent sur la déclaration DTO de l'Aéroclub DFS.

Les formations pouvant être dispensées au sein du DTO de l'Aéroclub DFS sont les suivantes :

- Formation au théorique pour le PPL(A) en présentiel,
- Formation au théorique pour le PPL(A) en e-learning,
- Formation en vol PPL(A),
- Formation en vol en vue de l'obtention des qualifications de classe SEP(T),
- Formations en vol pour l'obtention des qualifications additionnelles :
 - o Vol de nuit,
 - o Voltige (sous le DTO MARCEL DASSAULT VOLTIGE : FR.DTO.0010),
 - o Montagne (sous le DTO FR.DTO.0163).



D02

FORMATION THEORIQUE

1. PREAMBULE

REFERENCES REGLEMENTAIRES :

DTO.GEN.110

DTO.GEN.210 d) e)

DTO.GEN.230

DTO.GEN.260

L'aéroclub DFS s'appuie sur le programme de formation de l'institut MERMOZ.

Pour la partie formation au théorique, le DTO doit s'assurer du suivi de la progression de l'élève de manière appropriée.

L'utilisation du e-learning MERMOZ permet de répondre à cette exigence.

Les formateurs à la formation au théorique répondent aux exigences du DTO.GEN.210 d).

 DASSAULT FALCON SERVICE A Dassault Aviation Company	MANUEL AEROCLUB	Édition 1 : SEP 22
		REV 01 SEP 23
Page 104/104		

D03

FORMATION PRATIQUE

1. PREAMBULE

REFERENCES REGLEMENTAIRES :

DTO.GEN.110

DTO.GEN.210 d) e)

DTO.GEN.230

DTO.GEN.260

L'aéroclub DFS s'appuie sur le programme de formation pratique de la Fédération Française Aéronautique (FFA).

Pour la partie formation en vol, le DTO doit s'assurer du suivi de la progression de l'élève de manière appropriée.

L'utilisation d'un livret de progression, dédié à chaque élève pilote, permet de répondre à cette exigence. Le livret de progression doit être complété après chaque vol d'instruction, pendant le briefing. Il doit être signé à chaque cession par l'instructeur et l'élève.

Les instructeurs de vol répondent aux exigences du *DTO.GEN.210 e*).