Aéro-club du CSE AIRBUS Operations Toulouse
René Barbaro

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Table des matières

1. Objet
2. Abréviations, lexique
3. Applicabilité et diffusion des statuts, du RI et des documents d'application
3.1. Applicabilité
3.2. Diffusion
4. Règles et dispositions associatives
4.1. Adhésion et activité des adhérents de l'association
4.2. Cotisation et tarifs applicables, recouvrement et subventions
4.3. Préservation de « l'esprit club »
4.4. Maîtrise des risques liés à l'absorption d'alcool ou de substances psychoactives
4.5. Assurances
5. Règles générales d'exploitation
5.1. Activités opérationnelles
5.2. Moyens mis en œuvre
5.3. Consignes opérationnelles et de sécurité
5.4. Politique de Sécurité
5.5. Anomalies constatées sur les moyens
5.6. Information des membres sur l'évolution des moyens et des consignes
5.7. Organisation fonctionnelle
5.7.1. Nomination des personnes exerçant des fonctions d'encadrement
5.7.2. Attributions et autorité
5.7.3. Le responsable pédagogique et des opérations en vol
5.7.4. L'équipe pédagogique
5.8. Règles générales relatives à la formation
5.8.1. Composantes de la formation dispensée à l'ACAT et bénéficiaires
L'ACAT est un organisme de formation déclaré – DTO : Declared Training Organisation n° FR.DTO.0446
5.8.2. Gestion de la Formation
5.9. Règles générales relatives aux activités individuelles
5.9.1. Voyage aérien privé
5.9.2. Autres activités individuelles
5.10. Règles générales relatives aux activités collectives et promotionnelles
5.10.1. Calendrier des activités
6. Règles et dispositions particulières à l'exploitation des installations
6.1. Implantation des installations de l'ACAT sur l'aérodrome de T.Lasbordes

6.2. Sûreté de l'aérodrome et des installations de l'ACAT
6.3. Entrée et sortie des avions d'un hangar et répartition de la flotte
6.4. Stationnement des avions sur les parkings pendant la nuit et des véhicules motorisés
6.5. Mise à l'abri d'un aéronef de passage
6.6. Hébergement d'aéronefs privés basés à LFCL dans les hangars de l'ACAT
6.7. Fermeture et verrouillage des installations, extinction de l'éclairage
7. Règles et dispositions particulières à l'exploitation des avions
7.1. Remarques préliminaires
7.1.1. Circulation sur les aires de trafic
7.1.2. Immobilisation d'un avion sur un aérodrome extérieur
7.1.3. Taxes d'atterrissage et avitaillement sur un aérodrome extérieur
7.2. Priorités d'usage des avions de la flotte
7.3. Conditions pour être autorisé à utiliser les avions et revalider l'autorisation
7.3.1. Conditions préalables pour un nouveau membre déjà pilote-qualifié
7.3.2. Groupes d'avions
7.3.3. Autorisation d'utiliser un avion pour un pilote-qualifié
7.3.4. Autorisation d'utilisation par un membre actif « mineur »
7.3.5. Utilisation par un instructeur ou examinateur de vol non membre actif de l'ACAT
7.4. Vols effectués avec des passagers
7.4.1. Vols à Partage de Frais Élargi (PFE)
7.4.2. Simulation en vol de situations occasionnelles
7.4.3. Emport de passagers avec instructeur pour satisfaire l'exigence d'expérience récente
7.4.4. Actions préalables à l'emport de passagers
7.5. Obligations du pilote-qualifié
7.5.1. Responsabilité, actualisation des connaissances, conformité
7.5.2. Désignation du commandant de bord
7.6. Obligations de l'élève
7.7. Restrictions opérationnelles
7.7.1. Heure estimée d'arrivée et décollage à l'approche de la nuit en VFR de jour
7.7.2. Mouvements sur les aérodromes voisins de LFCL
7.7.3. Mouvements sur les aérodromes privés
7.7.4. Survol de régions montagneuses
7.8. Réservation des avions
7.8.1. Principes
7.8.2. Nombre maximum de créneaux réservés par membre actif
7.8.3. Amplitude du créneau réservé versus temps minimum d'utilisation
7.8.4. Réservation d'un créneau pour un vol d'instruction et rendez-vous avec le FI
7.8.5. Annulation d'une réservation
7.9. Prise en charge d'un avion réservé
7.9.1. Présence sur site avant le début du créneau réservé
7.9.2. Aptitude au vol de l'avion, ouverture du vol
7.9.3. Libération du trousseau de clefs
7.9.4. Visite prévol, constat d'une anomalie
7.10. Restitution de l'avion après le vol et stationnement

1. Objet

Le présent règlement intérieur (RI) apporte les précisions sur le fonctionnement de l'ACAT et sur certains détails d'exécution en réponse à l'article 17 de ses Statuts.

L'ACAT est affilié à la Fédération Française Aéronautique

Aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES – 18, Avenue Jean-René Lagasse – 31130 BALMA
e-mail : secretariat@acat-toulouse.org - Tél : 05 61 54 27 30 – Fax : 05 61 80 94 18
Déclaration : Préfecture de la Hute-Garonne, 7 mai 1954, N°04656. Agrément Jeunesse et Sports : 31 AS 212.
DTO : Declared Training Organisation n° FR.DTO.0446

2. Abréviations, lexique

ACAT	Aéro-club du Comité Social et Économique Airbus Operations Toulouse
AOT	Autorisation d'Occupation Temporaire
APRS	Approbation pour Remise en Service
CA	Conseil d'Administration
CSE	Comité Social et Économique
CPS	Correspondant Prévention-Sécurité
FFA	Fédération Française Aéronautique
FE	Flight Examiner (examinateur de vol)
FI	Flight Instructor (instructeur de vol)
IFR	Instruments Flying Rules (règles de vol aux instruments)
IR	Instrument rating (qualification vol aux instruments)
RI	Règlement Intérieur
RPO	Responsable pédagogique et des opérations en vol
Pilote-qualifié	Titulaire d'une licence de pilote, d'une QC-SEPt et d'un certificat médical valides et le cas échéant d'une qualification IR, VDN, FI et/ou d'une autorisation FE valides
QC-SEPt	Qualification de Classe – Single Engine Piston terrestre
REX FFA	Retour d'Expérience (système de recueil et de publication)
MGS	Manuel de Gestion de la Sécurité
VAC	Visual Approach and landing Chart
VDN	Vol De Nuit
VFR	Visual Flying Rules (règles du vol à vue)

3. Applicabilité et diffusion des statuts, du RI et des documents d'application

3.1. Applicabilité

Les statuts et le règlement intérieur de l'ACAT ainsi que les documents qui s'y rattachent (consignes, notes, etc.) mentionnés dans le présent RI ou à venir sont applicables à tous les membres de l'ACAT ainsi qu'aux personnes qui les accompagnent à l'intérieur de ses installations et dans ses avions, dans la limite des articles, règles et dispositions qui les concernent.

Tout manquement au respect des statuts et du RI par un membre de l'ACAT sera sanctionné par le Bureau directeur du Conseil d'Administration (CA) et en cas de manquement grave entraînera la comparution devant un conseil de discipline.

3.2. Diffusion

Les statuts, le RI et les documents qui s'y rattachent sont consultables et téléchargeables depuis les pages du site web de l'ACAT

Un exemplaire « papier » des statuts et du RI ou un lien vers leur fichier doit être remis à chaque personne dont la demande d'adhésion est approuvée. Lors de la finalisation de son adhésion cette personne doit attester avoir *lu et accepté* chacun d'eux.

Les membres de l'ACAT doivent être informés par courrier électronique des amendements aux statuts, au RI et aux documents qui s'y rattachent ainsi que de l'entrée en vigueur d'amendements significatifs et de nouveaux documents.

Aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES – 18, Avenue Jean-René Lagasse – 31130 BALMA
e-mail : secretariat@acat-toulouse.org - Tél : 05 61 54 27 30 – Fax : 05 61 80 94 18
Déclaration : Préfecture de la Hute-Garonne, 7 mai 1954, N°04656. Agrément Jeunesse et Sports : 31 AS 212.
DTO : Declared Training Organisation n° FR.DTO.0446

4. Règles et dispositions associatives

4.1. Adhésion et activité des adhérents de l'association

Les conditions d'adhésion à l'association sont définies à l'article 4 des statuts de l'ACAT. Une personne désirant adhérer doit renseigner une demande d'adhésion et la déposer au secrétariat.

Quand la demande d'adhésion est approuvée, le secrétariat de l'ACAT doit préciser au demandeur les éléments à fournir pour son adhésion et lui proposer un rendez-vous pour la finaliser.

Les adhérents qui perdent la qualité de membre intérieur doivent le signaler au secrétariat de l'ACAT dans un délai maximum de 30 jours après leur changement de situation.

Un membre extérieur qui participe à l'encadrement de l'ACAT pourra être considéré comme membre intérieur après accord du CSE.

La qualité de **membre actif** (cf. article 4 des statuts) est acquise par tout membre intérieur ou extérieur détenteur d'une **licence fédérale individuelle FFA** valide.

NOTA : cette licence peut être détenue au titre d'une adhésion à un autre aéro-club affilié à la FFA.

Qualificatifs des membres adhérents	Cotisation ACAT	Licence fédérale FFA	En place "gauche"		Aptitude médicale
			Elève	Commandant de bord	
Actif pratiquant	Oui	Oui	Solo si supervisé FI	si SEP-T Valide	Valide
Actif pratiquant, temporaire	Oui forfaitaire	Oui	Solo si supervisé FI	si SEP-T Valide	Valide
Actif non pratiquant	Oui	Oui	FI en place droite	Non	Non valide
Non actif	Oui	Non	Non	Non	Non

4.2. Cotisation et tarifs applicables, recouvrement et subventions

Le Bureau directeur décide du montant de la cotisation et établit les tarifs en fonction du coût des investissements et du fonctionnement de l'association et des divers services rendus aux adhérents ainsi qu'en fonction du coût de revient à l'heure de vol de chaque aéronef, comprenant leur amortissement ainsi que les frais d'assurance, d'avitaillement (carburant, lubrifiant) et de maintien de la navigabilité.

Les tarifs sont consultables sur le site web ACAT et affichés dans le local opérations-secrétariat.

Le montant de la cotisation et les tarifs sont applicables sans distinction aux membres intérieurs et aux membres extérieurs (cf. article 4 des statuts).

En fin d'année courante un primo-adhérent peut effectuer le paiement de la cotisation annuelle dès que la FFA ouvre l'accès au système permettant de prendre la licence fédérale individuelle annuelle valable pour l'année suivante. Le paiement de cette cotisation valide l'adhésion jusqu'au 31 décembre de l'année suivante.

Chaque membre actif de l'association doit ouvrir un compte ACAT et vérifier avant chaque vol qu'il est suffisamment approvisionné pour couvrir les frais d'au moins une heure de vol sur l'avion utilisé.

NOTA : le système de réservation des avions (cf. § Réservation des avions) bloque toute possibilité de réserver un créneau dès que le compte du membre actif affiche un solde négatif trop important.

Les frais de vol sont débités sur le compte du membre actif après validation de la saisie du vol sur le système de réservation.

Seul le membre intérieur ou considéré comme tel peut bénéficier des subventions du CSE.

Le montant des subventions attribuées aux membres intérieurs est déterminé par le Bureau directeur en fonction du volume des subventions du CSE allouées à l'ACAT.

Les subventions attribuées à un membre intérieur sont versées chaque mois sur son compte ACAT selon les frais de vol qui lui ont été débités durant le mois qui précède.

4.3. Préservation de « l'esprit club »

Pratiquer l'aviation de loisir au sein d'un aéro-club, ce n'est pas seulement assouvir sa passion à un prix acceptable et en bénéficiant le cas échéant de subventions, c'est aussi faire preuve d'un « esprit club », notamment :

- en s'entraidant [par exemple, pour ouvrir et fermer les hangars, sortir, rentrer et laver les avions, accompagner les passagers sur l'aire de trafic, etc.];
- en réservant des créneaux à des heures et sur des durées correspondantes au juste besoin;
- en participant aux événements organisés par l'aéro-club;
- en consacrant annuellement l'équivalent d'au moins une demi-journée de travail bénévole (cf. article 4 des statuts).

L'existence et le fonctionnement de l'ACAT en tant qu'association repose essentiellement sur l'engagement, les compétences, le professionnalisme et le travail du personnel salarié et des bénévoles (cf. article 9 des statuts) en charge de fonctions d'encadrement, de maintenance, de logistique et de gestion.

Tout nouveau membre de l'ACAT doit avoir reçu les principales informations sur la vie de l'association, son organisation générale, son fonctionnement et ses moyens ainsi qu'avoir été sensibilisé à la nécessité :

- d'être courtois vis-à-vis du personnel salarié et des bénévoles (cf. article 5 des statuts);
- d'appliquer le RI ainsi que respecter les consignes opérationnelles et de sécurité;
- de prendre soin des moyens mis à sa disposition;
- d'être conscient des dangers et de maîtriser les risques inhérents à l'aéronautique;
- d'agir avec une grande prudence, beaucoup de sérieux et d'attention.

4.4. Maîtrise des risques liés à l'absorption d'alcool ou de substances psychoactives

Pour mémoire, l'Arrêté ministériel du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale [dans sa version consolidée au 29 juin 2020] contient les règles ci-après :

> ***CHAPITRE IV – EQUIPAGE***
> *4.1.4. Inaptitudes temporaires*
>
> *4.1.4.1 Tout membre d'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses tâches, ou qu'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques ou de stupéfiants.*
> *4.1.5. Passagers et chargement*

4.1.5.1. Le commandant de bord doit :
a) exiger le débarquement de toute personne, animal ou cargaison présentant un danger pour la salubrité ou la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants…

Bien que la règle 4.1.4.1 ci-dessus concerne l'équipage, elle doit être respectée par tous les membres de l'ACAT.

Ainsi tout adhérent ou personnel salarié qui s'apercevrait de l'état anormal d'une personne s'apprêtant à utiliser un équipement au sol ou projetant d'effectuer un vol doit intervenir auprès de cette dernière pour lui rappeler l'arrêté précité et son applicabilité à tous et en cas d'insuccès d'en informer, s'ils sont présents sur le site, un membre exerçant une fonction d'encadrement ou le RPO ou son représentant désigné, qui interdiront l'intéressé d'utiliser ledit équipement ou de partir en vol.

4.5. Assurances

L'ACAT doit souscrire des assurances garantissant la responsabilité civile et l'assistance juridique de l'association, et plus particulièrement de son dirigeant et de ses animateurs (président, trésorier, secrétaire et autres membres du CA, personnes nommées par le CA ayant une lettre de mission, membres de l'équipe pédagogique [instructeurs de vol et instructeurs au sol] ainsi que des mécaniciens et des occupants des aéronefs de sa propriété ou d'aéronefs que l'ACAT a en location.

Ces garanties doivent couvrir les conséquences pécuniaires liées aux dommages matériels et corporels subis par ses adhérents ou par des tiers qu'ils soient ou non passagers d'un aéronef.

Le CA doit souscrire toutes assurances qu'il juge utiles pour couvrir les dommages matériels liés aux autres sinistres notamment sur son patrimoine et ses avions.

Aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES – 18, Avenue Jean-René Lagasse – 31130 BALMA
e-mail : secretariat@acat-toulouse.org - Tél : 05 61 54 27 30 – Fax : 05 61 80 94 18
Déclaration : Préfecture de la Hute-Garonne, 7 mai 1954, N°04656. Agrément Jeunesse et Sports : 31 AS 212.
DTO : Declared Training Organisation n° FR.DTO.0446

5. Règles générales d'exploitation

5.1. Activités opérationnelles

Les activités opérationnelles de l'association sont réparties en quatre domaines :

1. la formation du pilote privé et les vols d'initiation.
2. les activités individuelles : entraînement, vol sur la campagne ou la montagne (*), voyage aérien privé, vol à partage de frais élargis.
3. les activités collectives : organisation de sorties aériennes, pilotage de précision, rallye aérien, ANR (Air Navigation Race).
4. les activités promotionnelles : journée portes ouvertes (JPO), vols découverte (baptême de l'air).

(*) Les avions de la flotte de l'ACAT sont autorisés à effectuer des vols en région montagneuses avec les restrictions suivantes:

- *atterrissages et décollages uniquement autorisés sur altiport (altisurfaces proscrites)*
- *atterrissages et décollages altiports uniquement autorisés sur les appareils de type DR-44 ou DR-46*

5.2. Moyens mis en œuvre

Les moyens mis en œuvre par l'ACAT dans le cadre de ses activités opérationnelles comprennent :

- des installations, composées des bâtiments et des infrastructures avec leurs équipements;
- des avions avec leurs documents, leurs équipements additionnels et divers accessoires de vol;
- des systèmes informatiques avec diverses applications bureautiques, de gestion et de communication [internet et wifi] et notamment un système de réservation des avions;
- un site web [associé à une bibliothèque de médias et à une diffusion automatique de courriels aux membres de l'association].

L'exploitation de ces moyens doit se faire conformément aux règles et dispositions définies dans le RI et les documents qui s'y rattachent, aux modes opératoires ou procédures spécifiques à chaque moyen, aux consignes opérationnelles et de sécurité applicables ainsi qu'aux lois et à la réglementation en vigueur.

5.3. Consignes opérationnelles et de sécurité

Les consignes opérationnelles et de sécurité concernent principalement :

- la qualité de l'environnement et la réduction des nuisances sonores;
- les restrictions opérationnelles;
- la préparation des vols;
- la préparation des avions et leur exploitation;
- le déplacement et le stationnement des personnes, des véhicules et des avions;
- les opérations d'avitaillement en carburant et en lubrifiant;
- l'emploi des équipements additionnels et accessoires de vol (casques audio, gilets de sauvetage, etc. …) et des moyens de secours;
- la prévention et la lutte contre l'incendie et plus particulièrement les incendies d'aéronefs;
- la sûreté de l'aérodrome et des installations de l'ACAT et la protection vis-à-vis d'actes malveillants et d'intrusions de personnes non autorisées ou d'animaux;
- tout service ou ressource utile à l'exploitation des moyens.

Tout membre de l'ACAT doit respecter ces consignes et indiquer aux personnes qui l'accompagnent les consignes de sécurité à respecter lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur du périmètre des installations ou dans les avions en tant que passager.

La liste des consignes opérationnelles et de sécurité doit être maintenue à jour et consultable depuis le site web ACAT.

5.4. Politique de Sécurité

La politique de sécurité menée par l'ACAT dans le cadre du DTO ainsi que tout ce qui a été défini pour promouvoir une culture de prévention et maîtrise des risques et améliorer la sécurité des activités opérationnelles requérant l'usage d'aéronefs sont définies dans le Manuel de Gestion de la Sécurité (MGS).

Les documents relatifs à la politique de sécurité sont consultables sur le site Web et téléchargeables.

Tout membre actif doit appliquer les règles et dispositions de ce manuel pour ce qui le concerne.

5.5. Anomalies constatées sur les moyens

Tout membre de l'ACAT qui constate une erreur ou une omission sur une information essentielle figurant dans les documents, un bug informatique, un dysfonctionnement ou une panne d'un équipement, une dégradation par usure ou par maladresse ou la destruction d'un document ou d'un matériel en défaut, doit informer la personne en charge de la gestion du moyen concerné.

La personne en charge de la gestion d'un moyen dont un élément est affecté par l'anomalie doit mener les actions appropriées à sa remise en état.

5.6. Information des membres sur l'évolution des moyens et des consignes

En cas d'évolution dans la constitution et les fonctionnalités des moyens ainsi que dans le contenu des consignes opérationnelles et de sécurité, les membres de l'association doivent être informés de l'impact de ces évolutions sur la documentation et les consignes spécifiques à ces moyens.

5.7. Organisation fonctionnelle

5.7.1. Nomination des personnes exerçant des fonctions d'encadrement

Le président nomme, pour une durée indéterminée et parmi les membres de l'aéro-club, les personnes devant exercer les fonctions d'encadrement ci-après :

- le directeur de l'ACAT, en charge de l'encadrement des salariés et des bénévoles de l'association;
- le conseiller auprès du président en charge de l'assister;
- le correspondant prévention-sécurité (CPS), en charge de la mise en œuvre de la politique de sécurité;
- le responsable pédagogique et des opérations en vol (RPO), en charge d'organiser la formation, d'animer l'équipe pédagogique, de superviser la planification des vols, d'établir les consignes opérationnelles, de diffuser les bonnes pratiques ainsi que de veiller à l'application de la réglementation aérienne en vigueur et au respect des consignes;
- les instructeurs de vol, en charge de dispenser la formation pratique;
- le conseiller pédagogique en charge d'assister le RPO;
- les animateurs de commissions.

5.7.2. Attributions et autorité

Les attributions et le domaine d'intervention des personnes nommées pour exercer les fonctions ci-dessus sont précisés dans leur lettre de mission.

Ces personnes ont autorité pour faire respecter le présent RI et les documents qui s'y rattachent, pour ce qui concerne leur domaine d'intervention et pour déterminer si les activités afférentes peuvent se dérouler compte tenu des contraintes opérationnelles du moment.

5.7.3. Le responsable pédagogique et des opérations en vol

En cas d'absence, le RPO doit déléguer tout ou partie de sa charge à un représentant désigné.

Le RPO doit s'appuyer sur le secrétariat pour superviser la planification des vols et optimiser l'exploitation des avions de la flotte selon leur état de disponibilité et les créneaux réservés.

Le RPO ou son représentant désigné a autorité pour empêcher qu'un vol soit entrepris si l'expérience du commandant de bord ou les conditions techniques, réglementaires ou météorologiques voire de mauvaises pratiques le justifient.

5.7.4. L'équipe pédagogique

L'équipe pédagogique est composée des instructeurs de vol (FI). Les FI sont nommés pour une durée d'un an par le président sur proposition du RPO. En fin d'année administrative la liste des instructeurs de vol est réexaminée par le président, le RPO et le conseiller opérations pour reconduire ou révoquer les instructeurs de vol.

Les attributions des instructeurs de vol sont définies dans le Manuel de Formation établi par la FFA.

Au plan du fonctionnement général de l'ACAT et des activités individuelles, collectives et promotionnelles, le FI doit répondre aux questions des membres actifs et leur fournir les conseils techniques et décisionnels appropriés.

Le FI a autorité pour intervenir auprès de membres actifs agissant en écart vis à vis de la réglementation aérienne en vigueur, des consignes opérationnelles et de sécurité, du RI et des documents qui s'y rattachent et vis-à-vis des bonnes pratiques.

NOTA : en cas d'accident et plus particulièrement d'accident d'aéronef, si la responsabilité du commandant de bord est toujours recherchée, celle de l'exploitant (i.e. l'aéro-club et son président) l'est également, en tant que propriétaire de l'avion.

A ce titre, un FI a autorité pour empêcher un pilote-qualifié de partir en vol avec un avion de l'ACAT après une préparation jugée insuffisante et dans des conditions de vol présumées dangereuses.

5.8. Règles générales relatives à la formation

5.8.1. Composantes de la formation dispensée à l'ACAT et bénéficiaires

L'ACAT est un organisme de formation déclaré – DTO : Declared Training Organisation n° FR.DTO.0446.

La formation de pilote privé se compose d'une part de la formation théorique (e-learning et cours en présentiel) et d'autre part de l'instruction en vol.

Elle est dispensée aux membres actifs ayant pour projet personnel :

- d'obtenir une licence de pilote privé Avion;
- d'obtenir une qualification de classe Single Engine Piston terrestre (QC-SEPt) avec ses variantes;
- d'améliorer ses connaissances théoriques et ses compétences (formation continue) ;
- de pratiquer la voltige aérienne;
- d'être qualifié pour voler de nuit en VFR (qualif. Vol de nuit-VDN);
- de garder valide ou renouveler ses titres aéronautiques.

5.8.2. Gestion de la Formation

Les activités de formation de l'ACAT sont organisées, planifiées et réalisées et leur conformité et leur efficacité sont évaluées selon les dispositions décrites dans le Manuel de Formation établi par la FFA et les documents d'application émis par le DTO ACAT. Ces documents d'application doivent inclure la description des obligations de l'élève (cf. § Obligations de l'élève).

5.9. Règles générales relatives aux activités individuelles

5.9.1. Voyage aérien privé

Le voyage aérien privé concerne des vols pouvant inclure un ou plusieurs atterrissages sur des aérodromes différents de l'aérodrome d'attache y compris à l'étranger sous réserve que le commandant de bord détient la compétence linguistique appropriée et valide.

Un pilote-qualifié qui entreprend un voyage à l'étranger doit vérifier que le contrat d'assurance de l'avion couvre bien la totalité des pays visités et que tous les documents de bord (avion, pilote et passagers) sont en accord avec la réglementation internationale.

Le pilote-qualifié doit vérifier au départ que le potentiel de l'avion est compatible avec son temps d'utilisation prévu durant le voyage qu'il entreprend. Le cas échéant, il doit se mettre en relation avec le responsable de la mécanique ou le secrétariat pour demander qu'une visite de maintenance soit réalisée avant le jour du départ en voyage.

NOTA : le temps d'utilisation prévu doit être supérieur au temps minimum d'utilisation défini au §7.8.3 Amplitude du créneau réservé versus temps minimum d'utilisation.

Les projets de voyage d'une durée supérieure ou égale à une semaine doivent être approuvés par le Président et validés par le RPO ainsi que ceux qui nécessitent une extension de garantie du contrat d'assurance (pour des pays spécifiques).

Le pilote-qualifié doit s'assurer avant le départ que son compte ACAT est approvisionné à concurrence de 75% du temps d'utilisation prévu.

Les voyages vers des pays jugés à risque par le Ministère des affaires étrangères doivent être approuvés par le Président.

Toute modification au cours du voyage de la date de retour doit être communiquée dans les plus brefs délais au secrétariat ou au RPO ou à un membre du Bureau directeur. Le pilote-qualifié devra s'expliquer et justifier cette modification sauf en cas de force majeure.

5.9.2. Autres activités individuelles

Cf. § 7 Règles et dispositions particulières à l'exploitation des avions

5.10. Règles générales relatives aux activités collectives et promotionnelles

Un calendrier prévisionnel des activités collectives et promotionnelles récurrentes est approuvé par le CA. Des avions sont réservés par l'aéro-club à ces fins.

Le calendrier prévisionnel des activités collectives et promotionnelles est publié au premier trimestre et mis à jour régulièrement en fonction de leur déroulement et de la planification d'activités occasionnelles.

Des sorties « club » sur une journée ou des voyages sur plusieurs jours vers des destinations éloignées, regroupant plusieurs avions [dont l'une des finalités est de permettre à des personnes peu expérimentées de bénéficier d'un encadrement technique] peuvent être proposées par les membres de l'aéro-club ou l'équipe pédagogique.

5.10.2 Organisation et réalisation

Les activités collectives et promotionnelles doivent être organisées et réalisées selon des modalités approuvées par le bureau directeur sur proposition de la personne en charge de l'activité :

- nature de l'activité;
- désignation d'un encadrant technique (qu'il soit FI ou non);
- modèle(s) et nombre d'avions engagés et immatriculation;
- destination(s) et durée des vols;
- partage entre les participants des frais de vol et de logistique (activité collective) ou affectation des frais de vol (activité promotionnelle);
- désignation des pilotes-qualifiés chargés d'effectuer les vols.

NOTA : lorsqu'un membre actif est accompagné d'un FI lors d'une activité collective, le supplément instruction n'est pas débité de son compte ACAT.

6. Règles et dispositions particulières à l'exploitation des installations

6.1. Implantation des installations de l'ACAT sur l'aérodrome de T.Lasbordes

L'ACAT bénéficie d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) d'une parcelle de terrain où sont implantées ses propres installations qui incluent les bâtiments, les infrastructures avec leurs équipements ainsi que les parkings Autos.

Les bâtiments sont composés de deux hangars abritant les avions (hangar 1 et 3), d'un hangar 2 dédié aux activités de maintenance et de divers locaux construits à l'intérieur.

Le local à l'intérieur du hangar 1 comprend une pièce servant de bureau, une salle « opérations secrétariat », une salle à l'étage pour les réunions, les cours et les briefings ainsi qu'un « club house ». Deux zones distinctes sont dédiées d'une part au matériel de purge et aux lubrifiants et d'autre part aux produits de nettoyage et aux kits d'amarrage et bâches de protection des avions.

Le hangar 2 abrite un magasin de stockage, un bureau-atelier et une aire de travail aménagés pour les besoins de la maintenance.

Les infrastructures sont composées de deux aires de trafic, comprenant deux voies secondaires de circulation dont une est partagée avec l'aéroclub Dassault-Bréguet, les parkings Avions situés à proximité des hangars et la station Carburant située face au hangar 1.

6.2. Sûreté de l'aérodrome et des installations de l'ACAT

La parcelle occupée par les installations de l'aéro-club est pour une grande part située à l'intérieur des limites de la zone réservée de l'aérodrome qui ne doivent être franchies que par des personnes autorisées (cf. arrêté préfectoral), le personnel salarié, les membres de l'ACAT et les personnes qui les accompagnent en faisant partie. Ces limites sont marquées par une clôture grillagée avec divers points de passage équipés de portillons.

Le personnel salarié, les membres et les personnes qui les accompagnent accèdent aux installations de l'ACAT depuis le parking Autos situé à proximité du hangar 1 et depuis celui situé à proximité des hangars 2 et 3 sur lequel les véhicules pénètrent en franchissant une barrière relevable.

Afin de contribuer à la sûreté de l'aérodrome et des installations de l'ACAT, les mesures ci-après ont été prises pour que seules des personnes autorisées puissent pénétrer à l'intérieur de la clôture et pour empêcher l'intrusion de personnes non autorisées ou malveillantes ou d'animaux errants :

Hangar 1

- ✓ l'entrée principale de l'aéro-club se fait via une porte métallique piétonnière qui pour l'ouvrir nécessite de la déverrouiller en tapant un code (changé périodiquement et connu uniquement des membres à jour de leur cotisation);

  <u>NOTA</u> : la nuit de 22H00 à 06H00 le déverrouillage est désactivé.
- ✓ une seconde porte métallique piétonnière se trouve à quelques mètres à gauche de celle-ci mais ne peut être ouverte que depuis l'intérieur de la salle « opérations-secrétariat » ;
- ✓ les piétons entrent dans la salle « opérations-secrétariat » via une porte en bois vitrée équipée d'un verrou à badge individuel, débrayable depuis l'intérieur de la salle ;
- ✓ une seconde porte en bois vitrée, située à gauche en entrant dans le hangar, sur le mur de la pièce servant de bureau d'accueil permet d'entrer dans la salle des opérations en passant par le bureau d'accueil ;

Hangars 2 & 3

- ✓ l'entrée du hangar 2 (atelier mécanique) se fait via une porte métallique piétonnière qui pour l'ouvrir nécessite de la déverrouiller en tapant un code ;
- ✓ une seconde porte métallique piétonnière située sur le côté droit du hangar 3 est munie d'un verrouillage à clef.

Aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES – 18, Avenue Jean-René Lagasse – 31130 BALMA
e-mail : secretariat@acat-toulouse.org - Tél : 05 61 54 27 30 – Fax : 05 61 80 94 18
Déclaration : Préfecture de la Hute-Garonne, 7 mai 1954, N°04656. Agrément Jeunesse et Sports : 31 AS 212.
DTO : Declared Training Organisation n° FR.DTO.0446

Surveillance

Une installation de vidéo surveillance est mise en place dans le but notamment de lutter contre la malveillance ainsi que de prévenir des atteintes à la sécurité des personnes et des biens. L'installation est réalisée dans le respect des dispositions applicables sur la protection des données à caractère personnel. Les sites et les installations sous vidéo surveillance font l'objet d'une signalétique. Conformément à la législation en vigueur, les enregistrements ne pourront être conservés que pour une durée d'un mois maximum.

6.3. Entrée et sortie des avions d'un hangar et répartition de la flotte

Les grandes portes d'un hangar doivent être entièrement ouvertes pour sortir et rentrer un avion. Aucun avion ne doit sortir ou entrer dans un hangar moteur tournant.

Dans la mesure du possible la répartition ci-après des avions de la flotte dans les hangars de l'ACAT et les emplacements marqués au sol doivent être respectés :

Hangar 1 : les Robin DR400, les Diamond DA20 et le LMC1-Sprintair.

Hangar 3 : le Socata TB20 et le DA40.. Dans le cadre de conventions, trois emplacements sont mis à disposition pour des avions extérieurs à la flotte de l'ACAT.

Hangar 2 : réservé en priorité aux activités de l'atelier mécanique, ce hangar permet d'abriter des avions au besoin. C'est une solution à privilégier lorsque la manœuvre d'entrée d'un avion s'avère risquée notamment lorsque le pilote est seul pour l'effectuer (eg. avion à train classique mais pour tout autre avion également) ou lorsque ce hangar est quasi complet.

6.4. Stationnement des avions sur les parkings pendant la nuit et des véhicules motorisés

Aucun avion propriété de l'ACAT ne doit stationner sur un parking Avions pendant la nuit : il doit être abrité dans son hangar.

Les véhicules motorisés doivent stationner uniquement sur les parkings Autos situés à proximité des hangars et à l'extérieur de la clôture.

6.5. Mise à l'abri d'un aéronef de passage

La mise à l'abri dans les hangars de l'ACAT d'un aéronef de passage est autorisée sous réserve qu'elle soit de courte durée, qu'elle n'empêche pas un avion de l'ACAT d'y être à l'abri (i.e. un emplacement est disponible) et que le propriétaire dudit aéronef ait contracté une assurance « accident d'aéronef ».

6.6. Hébergement d'aéronefs privés basés à LFCL dans les hangars de l'ACAT

Seuls des aéronefs privés appartenant à des membres de l'ACAT peuvent être hébergés à titre temporaire dans les hangars sous réserve que des emplacements soient disponibles, que l'aéronef soit en état de navigabilité et que le propriétaire soit autorisé par un membre du CA.

L'hébergement se fait uniquement dans le hangar 3, une attestation d'assurance couvrant les dommages causés aux tiers doit être fournie par le propriétaire de l'avion hébergé.

6.7. Fermeture et verrouillage des installations, extinction de l'éclairage

Le rideau de la station carburant doit être abaissé lorsque le dernier avion en retour de vol a été avitaillé ainsi que pendant la nuit et le cas échéant pendant la journée par vent violent ou fortes précipitations.

Les grandes portes des hangars doivent être fermées et correctement verrouillées lorsque les avions ne sont pas utilisés ou sont partis en vol pour plus d'une demi-journée et lorsque les vols ont cessé à cause de conditions météorologiques défavorables ou de la nuit aéronautique.

Aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES – 18, Avenue Jean-René Lagasse – 31130 BALMA
e-mail : secretariat@acat-toulouse.org - Tél : 05 61 54 27 30 – Fax : 05 61 80 94 18
Déclaration : Préfecture de la Hute-Garonne, 7 mai 1954, N°04656. Agrément Jeunesse et Sports : 31 AS 212.
DTO : Declared Training Organisation n° FR.DTO.0446

Les portes piétonnières d'entrée dans le hangar 1 et dans la salle « opérations-secrétariat » et les deux portes du club house doivent rester fermées dans la journée pour d'une part éviter les intrusions et d'autre part éviter le gaspillage d'énergie électrique (locaux climatisés).

L'éclairage de la station Carburant, des hangars et des locaux doit être éteint quand la lumière diurne suffit ou lorsqu'ils ne sont pas fréquentés afin de limiter la consommation d'énergie électrique.

La dernière personne (membre de l'ACAT ou personnel salarié) quittant les installations doit vérifier :

- qu'aucun avion propriété de l'ACAT est resté stationné sur un parking Avions;
- la fermeture et le verrouillage:
  - de toutes les grandes portes des hangars;
  - de toutes les portes métalliques piétonnières des hangars;
  - des deux portes en bois du local du hangar 1 (bureau et salle « opérations-secrétariat »)
- la fermeture sans verrouillage des deux portes en bois du club house (hangar 1);
- l'extinction de tous les éclairages à l'exception de ceux dotés d'une minuterie (hangar 1 et hangar 3).

<u>NOTA</u> : la fermeture et le verrouillage des cinq portes du local situé dans le hangar 2 (magasins, bureau et atelier) est de la responsabilité du personnel de maintenance.

En cas de doute, pour savoir si une personne est la dernière à quitter les installations, elle consulte le planning sur le système de réservation et vérifie :

✓ qu'il n'y a pas de créneaux encore ouverts pour des vols se terminant le jour même (i.e. non fermés par le réservataire);
✓ qu'il n'y a pas, pour les avions dont l'heure de fin de créneau est dépassée, de trousseau de clefs manquant sur le râtelier du coffre à clés sécurisé ni de sacoche manquante dans son casier.

Il est primordial de ne pas laisser les portes ouvertes et l'éclairage allumé pendant la nuit !

Aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES – 18, Avenue Jean-René Lagasse – 31130 BALMA
e-mail : secretariat@acat-toulouse.org - Tél : 05 61 54 27 30 – Fax : 05 61 80 94 18
Déclaration : Préfecture de la Hute-Garonne, 7 mai 1954, N°04656. Agrément Jeunesse et Sports : 31 AS 212.
DTO : Declared Training Organisation n° FR.DTO.0446

7. Règles et dispositions particulières à l'exploitation des avions

7.1. Remarques préliminaires

L'exploitation des avions de l'ACAT doit se faire en conformité avec la réglementation aérienne en vigueur et les procédures définies dans leur manuel de vol et en utilisant les documents d'exploitation (livret des procédures ou check-lists et autres livrets) établis par l'aéro-club, ceux-ci pouvant contenir des procédures additionnelles à celles du manuel de vol ou faire référence à des consignes opérationnelles et de sécurité spécifiques plus restrictives.

Pour avoir passé avec succès diverses épreuves théoriques et pratiques ou suivi la formation au maintien des compétences nécessaire à la prorogation ou au renouvellement de ses titres aéronautiques, tout pilote-qualifié est supposé connaître la réglementation aérienne en vigueur.

Tout pilote-qualifié doit maintenir à niveau sa connaissance de la réglementation aérienne, des publications (AIP) et des circulaires (AIC) d'information aéronautique et se tenir informé de la parution d'amendements, de suppléments et de nouveaux documents.

L'ACAT, par les instructeurs, par voie d'affichage et via son site web, participe à la diffusion de diverses informations ou publications mais ne peut en aucun cas être considéré comme un substitut

du Service de l'Information Aéronautique (SIA) ni tenu pour responsable des lacunes de ses membres actifs en matière de réglementation aérienne et d'information aéronautique.

7.1.1. Circulation sur les aires de trafic

Le commandant de bord ou la personne qu'il a désignée doit prendre toutes les précautions pour :

- se prémunir de l'effet des vents violents lors de la sortie ou de la rentrée dans le hangar de l'avion qu'il utilise et de son tractage à la main sur les parkings et les voies secondaires de circulation;
- prévenir les risques de collision avec les bâtiments, les équipements de l'infrastructure, et les autres avions lors du roulage, notamment en suivant au plus près les lignes de guidage aménagées à cet effet.

Les passagers d'un avion qui ne sont pas membres de l'aéroclub ne doivent pas franchir la ligne blanche marquant la séparation entre les bâtiments et les aires de trafic s'ils ne sont pas accompagnés par un membre actif.

7.1.2. Immobilisation d'un avion sur un aérodrome extérieur

Si un avion est immobilisé sur un aérodrome extérieur pour cause de météo ou de panne, le rapatriement ou les frais de rapatriement de l'avion restent à la charge de l'utilisateur.

L'utilisateur de l'avion doit prendre immédiatement contact avec le RPO ou son représentant désigné ou à défaut avec un membre du Bureau directeur qui définira les modalités de rapatriement.

7.1.3. Taxes d'atterrissage et avitaillement sur un aérodrome extérieur

Les taxes d'atterrissage sur les aérodromes extérieurs sont à la charge de l'utilisateur de l'avion : elles doivent être réglées sur place quand cela est possible auprès de l'organisme collecteur et mentionnées comme tel lors de la saisie du vol sur le système de réservation.

L'usage des cartes de crédit carburant[1] que l'ACAT tient à disposition dans la sacoche des avions doit être privilégié.

Les factures de carburant ou de lubrifiant réglées sur place par tout autre moyen doivent être mentionnées comme tel lors de la saisie du vol sur le système de réservation et déposées au secrétariat dès le retour pour remboursement sur le compte du membre actif utilisateur de l'avion.

Lors de la saisie du vol, l'utilisateur de l'avion doit fournir toute information utile au secrétariat pour faciliter la gestion des factures reçues des organismes collecteurs des taxes d'atterrissage ou fournisseurs de carburant non réglées sur place [cf. § 7.10 Restitution de l'avion après le vol et

1 Carte TOTAL et carte BP

stationnement, alinéa i)].

7.2. Priorités d'usage des avions de la flotte

La flotte de l'Aéro-club se compose de plusieurs modèles d'avion offrant une gamme étendue de puissance, de performance et d'équipement et est exploitée dans le cadre des activités opérationnelles selon diverses priorités:

- Les créneaux réservés pour des activités collectives et promotionnelles ou pour des engagements pris par la direction de l'aéro-club sont prioritaires.
- Les créneaux réservés sur des avions « école » sont prioritaires pour réaliser des vols d'instruction. Les créneaux réservés sur des avions de voyage sont prioritaires pour réaliser des voyages.

Les priorités d'usage des avions pour les vols d'instruction[2] et les modalités de préemption par un FI d'un avion « école » déjà réservé à une autre fin font l'objet des documents applicables ci-après et intitulés :

i. Opérations aériennes : exploitation de la flotte - Priorités d'usage des avions école et réservation ii. Exploitation de la flotte : Liste des avions école

Le document i. définit également leur usage pour les autres activités, sous réserve que le réservataire satisfasse aux conditions pour être autorisé à les utiliser et que leurs caractéristiques techniques soient compatibles avec les exigences de l'activité (voltige, vol de nuit, vol IFR).

7.3. Conditions pour être autorisé à utiliser les avions et revalider l'autorisation

7.3.1. Conditions préalables pour un nouveau membre déjà pilote-qualifié

Avant d'être autorisé à utiliser un avion de l'ACAT en qualité de commandant de bord, un nouveau membre déjà pilote-qualifié qui n'a pas effectué sa formation initiale à l'ACAT ou dans une structure basée à Toulouse-Lasbordes doit :

a) avoir été averti de l'existence de la Charte de qualité de l'environnement de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes et des particularités de cette plateforme via un briefing réalisé selon les recommandations du document Accueil d'un nouvel usager LFCL ;
b) avoir pris connaissance de la fiche ICARUS LFCL publiée par la FFA et des Guides de bonnes pratiques pour les Usagers LFCL [publiés par l'AUATBL - Association des Usagers de l'Aérodrome de Balma Lasbordes, consultables sur le site web ACAT] ;
c) s'être soumis à un contrôle de compétences selon un programme prédéfini et effectué par un FI désigné par le RPO.
d) effectuer la demande de licence française s'il dispose d'une licence étrangère non-valide.

7.3.2. Groupes d'avions

La flotte de l'ACAT est répartie sur quatre groupes d'avions, définis selon diverses particularités de performances et de caractéristiques techniques, notamment la finesse aérodynamique, la masse maximum autorisée au décollage, la puissance du moteur, son système de carburation (carburateur, injection), le nombre de réservoirs, les « variantes » (hélice à pas variable, train rentrant, train classique à roulette de queue) et les équipements de bord.

Groupe	Modèle avion
1	SOCATA TB20
2	ROBIN DR400 (DR42, DR44, DR46)

2 Vol avec FI ou en solo supervisé, vol de prorogation ou de renouvellement d'une QC avec FE, épreuve pratique pour la licence de pilote privé, etc.)

3	DIAMOND DA20 & DA40
4	LMC1 SPRINTAIR

7.3.3. Autorisation d'utiliser un avion pour un pilote-qualifié

NOTA : les conditions ci-après s'ajoutent aux exigences du *règlement GM1 FCL.060(b) (1) Expérience récente* pour l'emport de passagers.

Pour être autorisé à utiliser un avion de l'ACAT appartenant à l'un des groupes répertoriés ci-dessus en qualité de commandant de bord, y compris sans l'emport de passager(s), un pilote-qualifié doit avoir :

a) été lâché une première fois par un FI de l'ACAT sur un avion du même groupe et le cas échéant effectué un vol de familiarisation pour passer d'un avion à un autre;
b) volé depuis moins de 90 jours sur un avion de même groupe ou validant celui-ci.
c) s'il dispose d'une licence étrangère de Pilote Avion valide (*), avoir réalisé un vol d'une durée minimale d'une heure avec un FI (à effectuer chaque année)

NOTA :

- À l'ouverture du vol, le système de réservation alerte le réservataire qui ne satisfait pas les conditions a) et b).
- (*) Le renouvellement d'une qualification sur une licence étrangère ne peut être réalisé au Club

J'ai volé dans les derniers 90 jours sur (groupe) :						
(1) vol de familiarisation nécessaire pour passer: - du DR42 au DR44 ou au DR46 - du DA20 au D40 (2) sous réserve de lâcher initial	**DIAMOND**	**ROBIN**	**TB20**	**SPRINTAIR**		
	OUI (1)	**NON**	**NON**	**NON**	**DIAMOND**	**Je peux voler sur :** ←
	NON	**OUI (1)**	**NON**	**OUI (2)**	**ROBIN**	
	NON	**NON**	**OUI**	**NON**	**TB20**	
	NON	**OUI (2)**	**NON**	**OUI**	**SPRINTAIR**	

Le pilote-qualifié doit vérifier lui-même sa situation vis-à-vis des conditions ci-dessus à l'aide de son carnet de vol et s'expose à des sanctions en utilisant l'avion alors qu'il ne les remplit pas.

Pour revalider l'autorisation le pilote-qualifié qui n'a pas volé depuis plus de 90 jours comme commandant de bord sur un avion de même groupe ou validant celui-ci doit :

- effectuer un vol de contrôle de compétences avec un FI de son choix;
- ou s'adresser au RPO ou à son représentant désigné qui, après avoir évalué l'expérience et l'entraînement du pilote-qualifié sur la base des informations portées sur son carnet de vol, pourra le cas échéant lui revalider son autorisation sans qu'il ait à effectuer un vol de contrôle de compétences.

7.3.4. Autorisation d'utilisation par un membre actif « mineur »

Pour être autorisé à utiliser un avion, comme élève *ab initio* ou comme pilote-qualifié, un membre actif ayant moins de 18 ans doit, en addition aux conditions ci-dessus, être en possession d'une autorisation parentale (autorisation écrite et signée par l'un de ses parents ou de son tuteur légal).

7.3.5. Utilisation par un instructeur ou examinateur de vol non membre actif de l'ACAT

Un FI ou un FE non membre actif de l'ACAT est autorisé à voler sur un avion de l'ACAT uniquement avec un membre actif qui désire proroger ou renouveler ses qualifications ou autorisations particulières détenues ou à l'occasion de l'épreuve pratique nécessaire à la délivrance de sa licence de pilote privé ou d'une QC-SEPt, d'une qualification IR ou VDN ou d'une autorisation particulière.

7.4. Vols effectués avec des passagers

7.4.1. Vols à Partage de Frais Élargi (PFE)

Dans le cadre des accords FFA signés avec la plateforme WINGLY, tout membre actif possédant les requis ci-dessous peut utiliser un avion de l'ACAT pour effectuer des vols à Partage de Frais Elargi. Ces vols devront être proposés uniquement via la plateforme WINGLY. L'utilisation d'autres plateformes n'est pas autorisée par l'ACAT.

Requis minimum nécessaires :

- Adhésion à l'ACAT valide pour l'année en cours
- Adhésion à la FFA valide pour l'année en cours
- Licence pilote d'avion, Qualification de classe SEPt, Aptitude médicale classe 1 ou 2 valides
- Expérience totale de 150 heures de vol (incluant la formation et les heures en double commande)
- Expérience dans les 3 derniers mois conforme à la réglementation pour l'emport de passagers
- Inscription sur la plateforme WINGLY (WINGLY demande la validation des présidents d'aéroclubs)

La validation de l'inscription d'un membre sur la plateforme WINGLY en tant que pilote pour

proposer des vols sur des avions de l'ACAT est soumise à l'approbation du Président, après avis du RPO. Par conséquent, il est demandé au membre souhaitant procéder à son inscription sur la plateforme de contacter au préalable le président et le RPO afin de justifier sa demande, notamment vis-à-vis des critères d'expérience indiqués ci-dessus.

NOTA : Les vols à Partage de Frais Élargi ne remettent nullement en cause le principe des vols à frais partagés réalisés dans le cadre du cercle de connaissance ou d'affinité du pilote, à savoir : le cercle de la famille, des amis, de son aéro-club ou des licenciés de sa fédération agréée par l'Etat.

7.4.2. Simulation en vol de situations occasionnelles

En application du *règlement NCO.OP.180 : Simulation en vol de situations occasionnelles,* l'emport de passagers qui ne sont pas "élève-pilote" ou "pilote qualifié" est interdit lors de séances d'instruction en vol ou d'un vol privé ou technique comportant des simulations :

- de situations nécessitant des procédures anormales ou d'urgence (exercices de panne, de vol très lent, de décrochages, de vol à grande inclinaison, etc.);
- de la perte des références extérieures [exercices de VSV)]

7.4.3. Emport de passagers avec instructeur pour satisfaire l'exigence d'expérience récente

En application du règlement GM1 FCL.060(b) (1) Expérience récente aucun passager ne doit se trouver à bord lorsqu'un pilote-qualifié vole avec un FI afin de respecter l'exigence des trois décollages, approches et atterrissages dans les 90 jours.

7.4.4. Actions préalables à l'emport de passagers

Un pilote-qualifié embarquant des passagers doit, avant le départ en vol :

- vérifier qu'il satisfait aux exigences du règlement GM1 FCL.060(b) (1) Expérience récente;
- présenter à ses passagers les consignes de sécurité comportant au minimum l'utilisation des ceintures et l'évacuation de l'habitacle en cas d'urgence;
- leur faire un briefing concernant le déroulement du vol;
- vérifier que tout passager « mineur non accompagné » par l'un de ses parents ou son tuteur légal détient une autorisation parentale.

7.5. Obligations du pilote-qualifié

7.5.1. Responsabilité, actualisation des connaissances, conformité

Tout pilote-qualifié est responsable de ses actes et de ses décisions tant en vol qu'au sol dès lors qu'il prépare son vol et prend en charge un avion et jusqu'au moment où il le restitue après avoir réalisé son vol ou l'avoir reporté pour une raison quelconque (cf. § Prise en charge d'un avion réservé et Restitution de l'avion après le vol et stationnement).

Le pilote-qualifié doit :

- vérifier que sa licence de pilote et sa QC-SEPt ainsi que son certificat médical sont valides.

NOTA : le système de réservation bloque la libération du trousseau de clefs de l'avion après l'ouverture du vol si les documents du réservataire ne sont pas valides.

- se limiter aux prérogatives que lui confèrent la licence, les qualifications et les autorisations particulières qu'il détient;
- se tenir informé des amendements à la réglementation aérienne en vigueur, consulter et analyser les observations et prévisions météorologiques les plus récentes ainsi que l'information aéronautique en lien avec son projet de vol;
- utiliser l'avion selon les procédures du manuel de vol et celles relatives à l'avionique;
- appliquer toute procédure additionnelle ou consigne établies par l'ACAT qui serait plus restrictive que les procédures ci-dessus;

- prendre diverses précautions liées aux particularités de l'environnement (par exemple, pour le roulage sur des surfaces caillouteuses ou poussiéreuses, pour l'amarrage au sol lors d'un stationnement prolongé à l'extérieur, etc.).

7.5.2. Désignation du commandant de bord

Pour un vol réalisé avec présence à bord d'un FI ou d'un FE alors que ce vol n'est pas a priori un vol d'instruction ou de contrôle de compétences, le pilote-qualifié doit définir qui assume le rôle de commandant de bord.

Lors d'un vol d'instruction, de prorogation, de renouvellement ou de délivrance d'un titre aéronautique, le FI ou le FE assume d'office le rôle de commandant de bord.

Le carnet de route de l'avion et les carnets de vol des pilotes doivent être renseignés en conséquence, conformément à la réglementation en vigueur et en respectant les Consignes pour renseigner le carnet de route.

7.6. Obligations de l'élève

Les obligations de l'élève, qu'il soit *ab initio* ou pilote-qualifié sont définies dans les dispositions applicables au DTO (Cf. § Gestion de la Formation).

7.7. Restrictions opérationnelles

7.7.1. Heure estimée d'arrivée et décollage à l'approche de la nuit en VFR de jour

Afin de garder une marge temporelle suffisante vis-à-vis de la nuit aéronautique (CS+30 min) :

- le vol doit être conduit afin que l'heure estimée d'arrivée (HEA) sur l'aérodrome de destination soit antérieure à l'heure du coucher du soleil (CS) ;
- aucun premier décollage ne doit être effectué après l'heure de coucher du soleil sur l'aérodrome.

7.7.2. Mouvements sur les aérodromes voisins de LFCL

En addition au respect des consignes particulières mentionnées sur la VAC des aérodromes, l'ACAT a établi les restrictions ci-après :

Aérodromes de Revel-Montgey, Montagne noire, Castres-Mazamet, Graulhet-Montdragon

En présence de **vent d'autan**, les atterrissages et décollages y sont :

- déconseillés si le vent synoptique prévu au FL020 est supérieur à 20 kt ;
- interdits lorsqu'il est supérieur à 25 kt.

Aérodrome de Bagnères de Luchon

Le pilote-qualifié doit :

- y avoir effectué au moins un atterrissage et un décollage avec un FI de l'ACAT ;
- ne pas y atterrir ou en décoller par vent de secteur Sud ;

7.7.3. Mouvements sur les aérodromes privés

Tout projet de vol à destination d'un aérodrome privé doit être approuvé par le Bureau directeur.

7.7.4. Survol de régions montagneuses

Il est dangereux de s'engager dans le relief des montagnes lors d'épisodes de forte instabilité de l'atmosphère (présence de TCu et de Cb) et de vent fort en altitude : un tel projet de vol doit donc être soigneusement préparé puis réalisé avec la plus grande prudence.

A cet égard, aucun vol dans le relief de la Montagne noire et des Pyrénées ne doit être réalisé en présence d'orages ou lorsque le vent synoptique prévu aux FL050 et FL100 est supérieur à 20 kt du secteur Sud et à 25 kt du secteur Nord.

7.8. Réservation des avions

7.8.1. Principes

Un système de réservation permet de réserver des créneaux de vol, à distance via l'internet et localement.

La réservation est faite prioritairement par le membre actif lui-même, le cas échéant avec l'aide d'un FI ou du secrétariat sur place ou par téléphone dans les périodes d'ouverture du secrétariat. Lorsqu'un avion est en maintenance ou réservé pour des vols liés aux activités collectives ou promotionnelles, la réservation est effectuée par le secrétariat ou par un membre autorisé de l'encadrement.

La réservation d'un créneau doit préciser :

- la date et l'heure de prise en charge de l'avion (début du créneau);
- le cas échéant le nom du FI de l'ACAT ou du FE;
- la date et l'heure de restitution de l'avion (fin du créneau);
- l'utilisation prévue : vol local et secteur d'évolution ou voyage et destination ou toute autre information utile (par exemple, test PPL, maintenance, stage, etc.).

7.8.2. Nombre maximum de créneaux réservés par membre actif

Un membre actif ne peut réserver lui-même à l'avance que **deux** créneaux en week-end et jour férié.

Tout membre actif ayant réservé lui-même plus de deux créneaux prend le risque que les créneaux excédentaires soient libérés par le secrétariat ou un membre de l'encadrement autorisé à le faire au profit d'autres membres actifs en attente de pouvoir réserver un créneau en week-end.

Une tolérance est admise pour un 3ème créneau réservé un jour en semaine non férié et un 4ème créneau, mais seulement pour un élève et également un jour en semaine non férié.

Le membre actif désirant bénéficier de cette tolérance doit s'adresser au secrétariat ou à un membre autorisé de l'encadrement.

Un créneau peut-être réservé le jour-même du vol, quel que soit le nombre de créneaux déjà réservés par ce réservataire.

7.8.3. Amplitude du créneau réservé versus temps minimum d'utilisation

L'amplitude d'un créneau réservé doit correspondre aux stricts besoins du projet de vol : tout abus sera sanctionné.

Pour réaliser un vol d'instruction avec un seul élève cette amplitude est :

- nominalement d'une heure et trente minutes (1h30);
- au maximum de trois heures (3h00).

Lorsque l'amplitude d'un créneau réservé est égale ou supérieure à 4 heures (une demi-journée) un temps minimum d'utilisation est imposé et facturé que le vol ait lieu ou non, sauf en cas d'annulation préalable du créneau (cf. § Annulation d'une réservation) ou de report du vol pour conditions météorologiques défavorables ou indisponibilité non planifiée (anomalie détectée lors de la visite prévol ou de vols antérieurs).

En été comme en hiver, le temps minimum d'utilisation d'un avion réservé pour une durée égale ou supérieure à 4 heures est :

- Une heure trente minutes, du lundi au vendredi ;
- Deux heures, le samedi, le dimanche et les jours fériés.

7.8.4. Réservation d'un créneau pour un vol d'instruction et rendez-vous avec le FI

Les vols d'instruction sont réalisés de préférence sur les avions « école » et l'élève doit lui-même réserver les créneaux.

Le FI doit indiquer à son élève l'avion et les heures de début et de fin du créneau à réserver ainsi que l'heure du rendez-vous pour le briefing de la leçon et la préparation du vol.

Afin de disposer d'un laps de temps suffisant pour effectuer ce briefing et cette préparation et ne pas immobiliser inutilement l'avion pendant ce laps temps, le rendez-vous FI- élève doit être fixé :

- au moins 45 minutes avant l'heure de début du créneau réservé ;
- au moins 90 minutes (une heure trente) avant si une navigation est prévue lors de la séance (voire davantage dans les deux cas, à la discrétion du FI).

7.8.5. Annulation d'une réservation

L'annulation d'une réservation doit être effectuée par le réservataire dès qu'il sait qu'il ne pourra pas réaliser son projet de vol et au plus tard la veille du jour où le créneau est réservé lorsqu'il s'étale sur plus d'une demi-journée. Ce préavis d'annulation n'est pas applicable si le jour même du projet de vol les conditions météorologiques sont défavorables ou en cas de force majeure. Le réservataire doit signaler au secrétariat toute annulation d'une réservation afin de faciliter la réaffectation du créneau.

7.9. Prise en charge d'un avion réservé

7.9.1. Présence sur site avant le début du créneau réservé

La prise en charge de l'avion commence après la préparation du vol[3] et au plus tard à l'heure de début du créneau réservé.

Afin d'optimiser l'exploitation de la flotte et de ne pas immobiliser au sol inutilement ou trop longtemps un avion réservé, le réservataire doit prévoir de disposer d'un laps de temps suffisant pour effectuer la préparation du vol avant le début du créneau de réservation.

A ce titre, le réservataire et le cas échéant ses passagers doivent être présents sur site :

- au moins 15 mn avant l'heure de début du créneau réservé pour un projet de vol local ;

- au moins 30 mn avant pour un projet de voyage.

7.9.2. Aptitude au vol de l'avion, ouverture du vol

Le réservataire doit vérifier que l'avion est apte au vol, à savoir :

- potentiel restant avant la prochaine visite d'entretien[4] non dépassé et supérieure à la durée estimée du vol projeté y compris la réserve réglementaire et la marge opérationnelle;
- pas de plaquette rouge en tête de ligne correspondante à l'avion sur le tableau d'état de disponibilité de la flotte;
- absence de mention sur le carnet de route de l'avion d'anomalie sans APRS affectant ou susceptible d'affecter une fonction requise par les exigences opérationnelles ou la navigabilité;
- documents de navigabilité valides et autres documents et équipements additionnels réglementaires disponibles (procédure et signaux en cas d'interception, trousse de secours).

NOTA 1 : à l'ouverture du vol, le système de réservation affiche une valeur indicative du potentiel restant et cette valeur est affichée en caractères rouges si elle est inférieure à 5 heures.

NOTA 2 : si le vol n'a pas été ouvert par le réservataire avant l'heure de début du créneau, le système de réservation libère le créneau réservé : si le réservataire prévoit un retard et qu'il ne veut pas perdre sa réservation il doit :

- *procéder à la modification de sa réservation sur le planning ou*
- *en l'absence de moyen d'accès au planning, prévenir le secrétariat ou le RPO ou son représentant*

3 Météo, trajet, espaces aériens, durée estimée du vol, bilans carburant, masse et centrage, information aéronautique : NOTAMS, supAIP, AZBA, etc.

4 Information disponible sur le système de réservation à la page Avions/Potentiels

désigné.

7.9.3. Libération du trousseau de clefs

La libération du trousseau de clefs sur le râtelier du coffre à clés sécurisé est effectuée lors de l'ouverture du vol par le réservataire sur l'application de réservation des avions.

NOTA : le système de réservation bloque la libération du trousseau si le certificat médical d'aptitude du réservataire et sa QC-SEPt ne sont pas valides sauf si le créneau est réservé avec le champ « instructeur » renseigné.

En cas de non ouverture du créneau de vol par le réservataire, seul un FI ou le secrétariat peut libérer le trousseau à la demande du réservataire mais seulement après avoir vérifié que ce dernier est en possession d'un certificat médical et d'une QC-SEPt valides et s'il est mineur d'une autorisation parentale, qu'il est autorisé à utiliser l'avion réservé (cf. § Conditions pour être autorisé à utiliser les avions et revalider l'autorisation) et enfin que le compte Pilote du réservataire est créditeur d'un montant au moins égal au tarif horaire dudit avion.

En cas de vol effectué avec un FI ou de vol solo supervisé le FI peut lui-même ouvrir le vol et libérer le trousseau de clefs mais doit avoir au préalable vérifié que le crédit au compte ACAT du membre actif avec qui il part en vol est suffisant et s'il est mineur qu'il est en possession d'une autorisation parentale.

Il est strictement interdit :

- de partir en vol sans avoir ouvert le vol de l'avion réservé ou avec un avion sans créneau réservé ou dont le potentiel restant est insuffisant ou dépassé ;
- de donner, au retour d'un vol, le trousseau de clefs de l'avion utilisé à un autre utilisateur.

7.9.4. Visite prévol, constat d'une anomalie

Le pilote-qualifié doit effectuer une visite prévol soignée telle que prévue au manuel de vol, en s'aidant le cas échéant du Livret des procédures ou de la check-list mise à sa disposition dans l'habitacle.

Si l'avion est utilisé pour un vol d'instruction et que l'élève effectue la visite prévol, le FI doit s'assurer de la bonne exécution des vérifications.

Lors de cette visite, le pilote-qualifié doit notamment vérifier :

- sur l'horamètre de l'avion utilisé que le potentiel restant est effectivement celui qui était affiché sur le système de réservation ;
- que tous les documents et matériels nécessaires au vol projeté et les documents et équipements additionnels réglementaires sont bien à bord.

Si lors de la visite prévol une anomalie (cf. définition dans le MGS) est constatée, le RPO ou son représentant désigné doit en être prévenu immédiatement.

Ce dernier décide du maintien de la disponibilité ou de l'arrêt de l'avion si l'anomalie affecte ou est susceptible d'affecter les fonctions requises par les exigences opérationnelles ou de navigabilité et par conséquent la sécurité du vol (étiquette rouge en place - cf. Consigne d'utilisation du tableau de disponibilité de la flotte, des étiquettes « côté rouge » et des pancartes « avion hors service »).

En cas d'absence du RPO ou de son représentant désigné, le pilote-qualifié décide de reporter son projet de vol ou de le réaliser avec cet avion s'il juge que l'anomalie n'affecte pas ou n'est pas susceptible d'affecter les fonctions requises par les exigences opérationnelles ou de navigabilité.

La décision du RPO, de son représentant désigné ou du pilote-qualifié doit être prise en application des limitations définies dans le manuel de vol ou des dispositions décrites dans la LME - liste minimum d'équipement, lorsqu'elle existe.

Dans les deux cas, le pilote-qualifié doit mentionner l'anomalie à la fois sur le tableau d'état de disponibilité de la flotte et sur le carnet de route de l'avion dans la colonne « Incidents - Observations éventuelles ».

7.10. Restitution de l'avion après le vol et stationnement

La restitution de l'avion après le vol doit intervenir au plus tard à l'heure de fin du créneau réservé, heure à laquelle les documents doivent être renseignés, la saisie et la fermeture du vol doivent être effectuées et l'avion doit être stationné sur le parking prêt à être pris en charge sans délai par le réservataire suivant.

Après avoir arrêté le moteur et enlevé la clef du sélecteur d'allumage, l'utilisateur de l'avion doit :

a) copier le vol sur la carte à puce de l'avion;
b) vérifier que rien n'a été oublié à bord;
c) veiller à la propreté de l'habitacle et de la cellule (verrière, bords d'attaque, carénages, etc.);
d) placer les « caches Pitot », abaisser la verrière ou la ramener vers l'arrière ou fermer les portes;
e) remplir les réservoirs conformément aux Consignes d'avitaillement et de retour de vol;
f) rentrer l'avion dans son hangar si le réservataire suivant n'est pas présent sur le site ou si le vol était le dernier de la journée. Dans ce cas, la fourche ou barre de manœuvre de couleur rouge sera accrochée à l'emplacement prévu à cet effet dans le hangar ou laissée en place sur le train avant de l'avion pour permettre en cas de besoin une sortie rapide du hangar (Incendie, …);

NOTA 1 : si le réservataire suivant est présent sur le site, l'avion sera stationné sur le parking et la fourche ou barre de manœuvre de couleur rouge sera enlevée du train avant et accrochée à l'emplacement prévu à cet effet dans le hangar.

Pour mémoire, la fourche ou barre de manœuvre de couleur jaune, lorsqu'elle existe, sera rangée dans la soute de l'avion.

NOTA 2 : quel que soit le lieu de stationnement puis de mise à l'abri de l'avion ou son amarrage les Consignes et Recommandations pour le stationnement d'un avion doivent être suivies.

g) replacer le trousseau de clefs de l'avion sur le râtelier du coffre à clefs sécurisé (pour mémoire il est interdit au retour d'un vol de donner le trousseau de clefs de l'avion à un autre utilisateur);
h) renseigner le tableau d'état de la disponibilité de la flotte si une anomalie est survenue en vol;
i) sur le système de réservation, saisir le vol (lire la carte à puce et renseigner les champs relatifs au type de vol et le cas échéant à la facturation du vol, au nombre et à la nature des mouvements effectués sur les aérodromes fréquentés (atterrissage complet, touch & go, transit simple), au paiement sur place ou non de la taxe d'atterrissage ou du carburant avitaillé et toute information utile au secrétariat pour faciliter le rapprochement des factures reçues des organismes collecteurs des taxes d'atterrissage ou fournisseurs de carburant;
j) renseigner le carnet de route de l'avion, en y notant toute anomalie survenue en vol et informer dès que possible le RPO ou son représentant désigné et à défaut le secrétariat s'il juge que l'anomalie nécessite une intervention de l'atelier;

NOTA : en leur absence appliquer la Consigne d'utilisation du tableau de disponibilité de la flotte

k) replacer la sacoche de l'avion dans son casier.

Aérodrome de TOULOUSE-LASBORDES – 18, Avenue Jean-René Lagasse – 31130 BALMA
e-mail : secretariat@acat-toulouse.org - Tél : 05 61 54 27 30 – Fax : 05 61 80 94 18
Déclaration : Préfecture de la Hute-Garonne, 7 mai 1954, N°04656. Agrément Jeunesse et Sports : 31 AS 212.
DTO : Declared Training Organisation n° FR.DTO.0446