

	MANUEL D'EXPLOITATION	A
		Edition 2
	FLY ACADEMY PARTIE A B C D	Amendement 0 Date : 09/09/22

MANUEL D'EXPLOITATION



SOMMAIRE

PARTIE A – GENERALITES

1 DESCRIPTION ET CONTRÔLE DU MANUEL

- 1.1 INTRODUCTION
- 1.2 SYSTEME D'AMENDEMENT ET DE REVISION

2 ORGANISATION

- 2.1 STRUCTURE DE L'ATO
- 2.2 ACTIVITES DE L'ATO

3 RESPONSABILITES - DIRIGEANTS

- 3.1 DIRIGEANTS DE L'ATO
- 3.2 RESPONSABILITES ET TACHES DE L'ENCADREMENT OPERATIONNEL

4 DISCIPLINE

- 4.1 OBLIGATION DES CLIENTS
- 4.2 TRAITEMENT DES ECARTS AU REGLEMENT INTERIEUR

5 CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

6 PREPARATION DU PROGRAMME DES VOLS

- 6.1 PLANIFICATION
- 6.2 VISITES DE MAINTENANCE

7 AUTORITE, TACHES ET RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD

8 EMPORT DE PASSAGERS

- 8.1 DEFINITION DU PASSAGER
- 8.2 VOLS D'INITIATION
- 8.3 VOLS D'INSTRUCTION

9 DOCUMENTS AVIONS

- 9.1 DEFINITION
- 9.2 ORGANISATION DE LA MISE A JOUR

10 ARCHIVAGE DES DOCUMENTS

- 10.1 DOSSIERS DE FORMATION
- 10.2 DOSSIER PILOTE

11 ENREGISTREMENT DES LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES

12 ECHEANCES : MEDICALES ET QUALIFICATIONS

13 LIMITATION DU TEMPS DE VOL ET PERIODE D'ACTIVITE DES FI(A)

- 13.1 PROGRAMME DE VOL
- 13.2 POUR LES PILOTES INSTRUCTEURS FI(A) SALARIES
- 13.3 REPOS PERIODIQUE DES PILOTES INSTRUCTEURS FI(A)

14 LIMITATION DU TEMPS DE VOL ET PERIODE D'ACTIVITE DES STAGIAIRES ET PILOTES

- 14.1 POUR LES STAGIAIRES
- 14.2 POUR LES PILOTES

15 CARNETS DE VOL DES PILOTES

16 PLANNING DES VOLS



PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION

1 DESCRIPTION DES AVIONS

- 1.1 TYPES D'AVIONS UTILISES POUR LA FORMATION
- 1.2 PROCEDURE D'AJOUT D'UN NOUVEL AVION
- 1.3 ASSURANCE DES AVIONS

2 MANUELS D'UTILISATION DES AVIONS

- 2.1 CHECK LIST
- 2.2 LIMITATIONS
- 2.3 MAINTENANCE ET CARNET DE ROUTE

3 PROCEDURES D'URGENCE ET DE SECOURS

4 UTILISATION DES AIDES A LA RADIONAVIGATION

5 TOLERANCES TECHNIQUES

PARTIE C – NAVIGATION

1 PERFORMANCES EN ROUTE

- 1.1 REGLEMENTATION
- 1.2 DECOLLAGE
- 1.3 CROISIERE
- 1.4 DESCENTE ET ATERRISSAGE

2 PLANIFICATION DU VOL

- 2.1 EMPORT DU CARBURANT
- 2.2 POLITIQUE D'EMPORT CARBURANT FLY ACADEMY
- 2.3 GESTION CARBURANT EN VOL
- 2.4 ALTITUDES DE SECURITE
- 2.5 EQUIPEMENTS DE NAVIGATION

3 MASSE ET CENTRAGE

4 MINIMA METEOROLOGIQUE OPERATIONNELS AVEC FI

5 MINIMA METEOROLOGIQUE OPERATIONNELS EN VOLS SOLO

6 AERODROMES UTILISES POUR LA FORMATION

PARTIE D – FORMATION

1 RECRUTEMENT – EVALUATION ET SUIVI INSTRUCTEURS

2 MAINTIEN DES COMPETENCES DES PILOTES

- 2.1 MAINTIEN DE COMPETENCE DES PILOTES
- 2.2 MAINTIEN DE COMPETENCE DES FI(A)

3 CONTROLE DES COMPETENCES

- 3.1 CONTROLE DE COMPETENCE ELEVE
- 3.2 CONTROLE DE COMPETENCE PILOTE
- 3.3 CONTROLE DE COMPETENCE FI

4 EVALUATION CONTINUE DU PERSONNEL DE L'ATO



MANUEL D'EXPLOITATION

A

Edition 2

FLY ACADEMY

Amendement 0

PARTIE A B C D

Date : 09/09/22

5 REGLEMENT INTERIEUR

- 5.1 DISPOSITIONS GENERALES
- 5.2 LE PERSONNEL
- 5.3 ELEVES PILOTES
- 5.4 ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES
- 5.5 PROCEDURES D'EXCLUSION

6 TABLEAU DE CORRECTION DES PERFORMANCES

7 EMPORT DU CARBURANT

8 RECUEIL DES PROCEDURES

**MANUEL D'EXPLOITATION****Edition 2****FLY ACADEMY****Amendement 0****Liste des modifications****Date : 09/09/22****Liste des modifications**

N° Edition	Date	Raison de la modification	Sections modifiées
0	17/02/2014	Création du document	Toutes
1	10/01/2016	Révision complète	Toutes
1	18/06/2016	Ajout de de F-GGFY et F-HCNN	Annexes
1	15/03/2017	Ouverture Rennes et Changement de base CM170	/
1	15/05/2017	Ajout F-BUUC et F-GLHF	Annexes
1	06/07/2017	Ajout F-GGFY	Annexes
1	21/05/2018	Corrections erreurs et ajout mention repos salarié	A6.1.1/A6.1.2/A8.3/A10.1/ A12/A13.2/A13.3/A16
1	02/08/2018	Ajout F-BXIB	Annexes
1	16/09/2019	Ajout F-GMAB	Annexes
1	19/05/2019	Diverses modifications	10.1/10.2/11/12
2	09/09/2022	Modifications à la suite de l'audit et améliorations diverses	A1.2 A6.2 A11 A12 A7/ B1 B2.3 B4 C2.2 C2.3 C4 C6

Le tableau précédent identifie les modifications apportées par la présente édition du manuel d'exploitation.

Liste des rédacteurs

N° Edition	Date	Rédacteur	Vérification
0	17/02/2014	Timoté Dufour	Christopher Yang
1	25/06/2015	Timoté Dufour	Mickael Penhoat
1	15/03/2017	Timoté Dufour	Mickael Penhoat
1	15/05/2017	Timoté Dufour	Mickael Penhoat
1	06/07/2017	Timoté Dufour	Mickael Penhoat
1	22/05/2018	Timoté Dufour	Mickael Penhoat
1	16/01/2019	Timoté Dufour	Mickael Penhoat
1	19/05/2019	Timoté Dufour	Mickael Penhoat
2	09/09/2022	Timoté Dufour	/

Ce manuel est diffusé par le dirigeant responsable aux destinataires suivants :

- Le Directeur de la DSAC
- Le Responsable Pédagogique de Fly Academy
- Le Responsable SGS
- Le Chef-pilote
- Chaque pilote breveté ou non de Fly Academy

La version informatique (PDF) est envoyée aux destinataires ci-dessus.

Un manuel papier « version certifiée » sera mis à disposition des pilotes de l'école.



MANUEL D'EXPLOITATION

A

Edition 2

FLY ACADEMY

Amendement 0

Liste des modifications

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE



MANUEL D'EXPLOITATION

A

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

Date : 09/09/22

PARTIE A - GENERALITES



MANUEL D'EXPLOITATION

A

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 1-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	1 – Description et contrôle du manuel	Date : 09/09/22

1 DESCRIPTION ET CONTRÔLE DU MANUEL

1.1 INTRODUCTION

L'école de pilotage Fly Academy a réalisé le présent Manuel d'Exploitation afin de présenter l'organisation de sa structure de formation, et d'obtenir son approbation.

Fly Academy est implantée sur l'aéroport de Lognes -LFPL -

Adresse postale :
 SARL Fly Academy
 Aérodrome de Lognes
 Darse C - Bâtiment 64
 Boulevard du Courcerin
 77185 Lognes
www.fly-academy.fr

Le présent Manuel d'Exploitation a été réalisé suivant les dispositions des règlements :

- (UE) N°1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicable au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) N°216/2008 du parlement européen et du conseil.
- (UE) N°923/2012 SERA
- (UE) N°800/2013 de la Commission du 14 août 2013 modifiant le règlement (UE) N°965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) N°216/2008 du Parlement européen et du Conseil, PART NCO.
- (UE) N°2018/1139

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 1-2
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	1 – Description et contrôle du manuel	Date : 09/09/22

1.2 SYSTEME D'AMENDEMENT ET DE REVISION

Le manuel d'exploitation est référencé par un numéro d'édition, et la date de cette édition. Le numéro d'édition est unique pour toutes les pages du manuel. Le numéro d'amendement peut varier en fonction des modifications mineures apportées aux pages dudit manuel.

Un amendement du manuel d'exploitation de Fly Academy peut être proposé par tout le monde via le DR. Les amendements peuvent aussi faire suite à audit de l'autorité ou besoins de modifications opérationnels. Dans tous les cas le DR examinera les demandes avec les personnels concernés et décidera d'accepter ou refuser la proposition d'amendement.

Deux types d'amendements sont prévus pour une édition en cours :

- Les amendements à caractère majeurs vont nécessiter un accord de l'autorité avant application et la modification de toutes les pages du manuel. Une modification majeure entraînera la diffusion de tout le manuel dans son intégralité et un nouveau numéro de version. La liste des modifications majeurs est disponible dans le PART.ORA.GEN 130 (a)
- Les amendements mineurs (autres que majeurs) qui seront réalisés au besoin et entraînant un nouveau numéro d'amendement. Si nécessaire un courrier sera envoyé aux personnels Fly Academy pour informer de la modification mineure. La modification mineure n'entraînera pas systématiquement un envoi du manuel au complet.

A des fins d'identification rapide les modifications seront notifiées par une ligne pleine noire en marge gauche.

Pour des besoins d'uniformisation de la documentation le DR peut demander à incrémenter le numéro d'édition lors de modifications mineures, dans un souci de clarté.

Les modifications majeures seront normalement notifiées à l'Autorité 30 jours avant la demande d'application, via l'interface METEOR. Toutefois si une modification majeure doit être implémentée sans délais dans l'intérêt de la de sécurité des vols elle sera publiée et appliquée immédiatement sous réserve de l'envoi de la demande d'approbation.

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 1-2
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	1 – Description et contrôle du manuel	Date : 09/09/22

Liste des acronymes utilisés dans ce manuel :

- (A) Aéronef - Aéroplane
- (ATO) Organisme de Formation approuvé - Approved Training Organisation
- (CBT) Formation basée sur les compétences
- (DR) Dirigeant responsable
- (FI) Instructeur de vol - Flight Instructor
- (FE) Examineur de vol – Flight Examiner
- (TEM) Threat and Error Management
- (RMM) Responsable de la conformité réglementaire
- (REX) Retour d'Expérience
- (APRS) Approbation pour remise en service
- (HT) Responsable Pédagogique - Head of Training
- (LAPL) Licence de pilote d'avion léger - Light aircraft pilot
- (PPL) Licence de pilote privé - Private pilot licence
- (SGS) Système de Gestion de la Sécurité

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 2-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	2 - Organisation	Date : 09/09/22

2 ORGANISATION

2.1 STRUCTURE DE L'ATO

Se référer au Manuel d'Organisation de Fly Academy.

2.2 ACTIVITES DE L'ATO

Les activités de l'ATO sont :

- La formation de pilotes en vue de l'obtention de la licence PPL et LAPL.
- La formation de pilotes à l'obtention de qualifications, de qualifications de type et de variantes.
- La réalisation de prorogations ou du renouvellement des qualifications associées à ces licences.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 2-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

2 - Organisation

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 3-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	3 – Responsabilités - Dirigeants	Date : 09/09/22

3 RESPONSABILITES - DIRIGEANTS

3.1 DIRIGEANTS DE L'ATO

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

- Le Dirigeant Responsable (DR)
- Le Responsable du Système de Gestion de la Sécurité (RSGS)
- Le Responsable Pédagogique (HT)
- Le Responsable Pédagogique Délégué pour la formation CM170
- Le Responsable de la conformité réglementaire (RMM)

3.2 RESPONSABILITES ET TACHES DE L'ENCADREMENT OPERATIONNEL

Se référer au Manuel d'Organisation de Fly Academy.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 3-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

3 – Responsabilités - Dirigeants

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 4-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	4 - Discipline	Date : 09/09/22

4 DISCIPLINE

4.1 OBLIGATION DES CLIENTS

Les obligations des pilotes-instructeurs et des élèves pilotes sont définies dans le règlement intérieur de Fly Academy, annexé au présent manuel.

4.2 TRAITEMENT DES ECARTS AU REGLEMENT INTERIEUR

Les écarts liés au règlement intérieur seront traités comme d'autres écarts relatifs aux éléments définis dans les manuels ATO, et feront l'objet d'une analyse. Si besoin des actions visant à en éviter le retour seront mises en œuvre.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 4-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

4 - Discipline

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 5-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	5 – Contrôle et Supervision de l'exploitation	Date : 09/09/22

5 CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

Les contrôles de l'exploitation, et de sa conformité aux règles liées à l'ATO sont organisés au sein de Fly Academy. Ils seront réalisés par le Responsable de la conformité réglementaire au moins annuellement, en référence aux éléments présentés dans les manuels et aux dispositions réglementaires.

La veille réglementaire sera assurée par le Responsable de la conformité réglementaire via le site du SIA, d'EURALEX, de Légifrance et de la DGAC. Le Responsable de la conformité réglementaire transmettra les éléments aux personnels de l'ATO afin qu'ils prennent en compte les éléments réglementaires.

Le contrôle du SGS sera effectué par le Responsable SGS via un audit a minima annuellement.

Les traces de ces contrôles seront archivées 3 ans.

Ces contrôles pourront être réalisés spécifiquement préalablement à un audit par l'autorité, avec de plus un contrôle spécifique à la partie SGS.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 5-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

5 – Contrôle et Supervision de l'exploitation

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 6-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	6 – Préparation du programme des vols	Date : 09/09/22

6 PREPARATION DU PROGRAMME DES VOLS

6.1 PLANIFICATION

6.1.1 Vols d'instruction

Les vols d'instruction sont planifiés (date, avion, et durée de la prise en compte de l'avion) par accord entre l'instructeur et l'élève, pour les vols en double commande, et pour les vols en solo supervisés.

Le planning général est accessible à tous les adhérents sur le site : <https://openflyers.com/flyacademy/>

6.1.2 Vols hors instruction

Pour le cas où des vols seraient prévus hors instruction, la réservation se fera via le planning disponible à l'adresse <https://openflyers.com/flyacademy/>

6.2 VISITES DE MAINTENANCE

Les visites de maintenance sont réalisées par l'atelier en charge de la maintenance.

Une commande est passée auprès de l'atelier par la personne chargée du suivi.

Les avions de la flotte sont entretenus dans les ateliers PART M prévus :

- FLY AERO SERVICE à Lognes N° FR-MF-023 N°FR-MG-401, Dirigeant M. SERVOISE
- JG AVIATION à Gray N°FR.145.661, Dirigeant M. VIRELLI
- CM 170 FOUGA MAGISTER entretenu par M. GRAVELLE Arnaud, propriétaire

Les observations qui pourraient être portées sur les carnets de route seront transmises au plus tôt à l'atelier. Toutefois, tout pilote qui souhaitera utiliser un avion pour lequel apparaîtraient une ou plusieurs annotations pourra choisir de l'utiliser s'il le souhaite dans la mesure où l'avion reste conforme aux dispositions de la réglementation en vigueur relative aux conditions d'utilisations des aéronefs civils en aviation générale.

Dans le cas où l'observation portée est jugée comme pouvant avoir un impact sur la sécurité des vols un REX doit être rédigé.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 6-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

6 – Préparation du programme des vols

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 7-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	7 – Autorité, tâches et responsabilités du Commandant de Bord	Date : 09/09/22

7 AUTORITE, TACHES ET RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD

Les CDB sont responsables de l'exécution du vol, conformément à la réglementation en vigueur, et aux dispositions, consignes et procédures figurant dans le présent manuel. Ils sont responsables des décisions relatives à cette exécution ainsi que du chargement de l'appareil.

Dans le cadre des vols d'instruction, ou de test en vol, l'instructeur FI ou FE qui se trouve en place avant sera commandant de bord de l'appareil.

Dans le cadre de l'ATO deux situations peuvent se présenter : le CDB est instructeur ou élève-pilote en solo supervisé.

Dans le cadre d'un élève en solo-supervisé, les recommandations suivantes s'appliquent :

- Pas de caméra embarquée pendant le vol solo ;
- Utilisation de l'indicatif « solo » à la fin de l'indicatif d'appel radio.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 7-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

7 – Autorité, tâches et responsabilités du Commandant de Bord

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 8-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	8 – Emport de Passagers	Date : 09/09/22

8 EMPORT DE PASSAGERS

8.1 DEFINITION DU PASSAGER

Un passager est une personne emmenée en vol, et ne prenant aucunement part aux opérations de vol. Cette personne peut être un élève ou pilote breveté de Fly Academy, ou être extérieure à Fly Academy.

En application du règlement (UE) N°1178/2011 de la commission du 3 Novembre 2011 FCL.060(b) un pilote ne pourra exploiter un aéronef pour le transport aérien commercial ou le transport de passagers en tant que PIC ou copilote, que s'il a effectué, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 décollages, approches et atterrissages sur un aéronef de même type ou classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe. Les 3 décollages et atterrissages seront effectués en exploitations multipilotes ou monopilotes, en fonction des privilèges détenus par le pilote et en tant que PIC de nuit que s'il a accomplie, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 1 décollage, 1 approche et 1 atterrissage de nuit en tant que pilote aux commandes d'un aéronef du même type ou de la même classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe ou est titulaire d'une qualification IR.

De plus et conformément au FCL.105 (A)(b) les titulaires d'une LAPL(A) ne peuvent transporter des passagers qu'une fois qu'ils ont effectué, après la délivrance de la licence, 10 heures de vol en tant que PIC sur avions ou TMG.

Pour rappel, en application de l'AMC1 FCL.060(b)(1) Recent Experience, la présence d'un instructeur ou d'un examinateur à bord ne compte pas pour présence d'un passager.

De même, si un instructeur est à bord pour valider l'expérience récente des trois décollages, approches et atterrissage, aucun passager ne pourra être à bord.

8.2 VOLS D'INITIATION

Les vols d'initiations sont des premières leçons pour des particuliers souhaitant s'initier au pilotage et éventuellement débiter une formation. Dans ce cadre la règle appliquée sera celle des vols d'instruction.

8.3 VOLS D'INSTRUCTION

Pour tout vol d'instruction, seuls les élèves ou personnels de Fly Academy ayant un rapport avec la mission pourront être emmenés en vol. Des autorisations pourront être délivrées par les responsables de l'ATO.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 8-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

8 – Emport de Passagers

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 9-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	9 – Documents Avions	Date : 09/09/22

9 DOCUMENTS AVIONS

9.1 DEFINITION

Les documents relatifs à chaque avion, et nécessaires pour le vol sont regroupés dans une sacoche spécifique à chaque avion. Il incombe au commandant de bord d'en vérifier la tenue à jour avant tout vol et de prendre les documents en vol.

Cette sacoche contient :

- Le carnet de route (où les indications horaires sont portées en UTC)
- Le certificat d'immatriculation
- Le certificat de navigabilité
- Le certificat d'examen de navigabilité
- Le certificat acoustique
- La licence de station d'aéronef
- L'attestation d'assurance
- La fiche de pesée
- La carte d'avitaillement
- Le manuel de vol.
- La balise de détresse (si portable)
- La fiche « Conduire à tenir en cas d'accident »

9.2 ORGANISATION DE LA MISE A JOUR

La mise à jour des documents est réalisée par les ateliers pour ce qui concerne la maintenance, et par le Dirigeant Responsable ou une personne désignée par lui à cet effet pour la partie administrative.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 9-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

9 – Documents Avions

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 10-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	10 – Archivage des documents	Date : 09/09/22

10 ARCHIVAGE DES DOCUMENTS

10.1 DOSSIERS DE FORMATION

Un dossier de formation sera constitué d'un livret de progression par formation pour chaque élève. Il sera sous format papier pour la formation CM170. Les formations autres disposeront d'un livret de progression papier, le reste des informations étant stocké informatiquement sous openflyers. Leurs contenus sont définis dans les Manuels de Formation. Le livret de progression sera complété par l'instructeur après chaque acte d'instruction et sans délai.

Les dossiers de formation des élèves seront archivés par Fly Academy pendant trois ans à l'issue de la fin de formation.

En cas de départ de l'élève, une copie du livret de progression lui sera fournie à ses frais sur demande et l'ATO FLY ACADEMY conservera l'original.

10.2 DOSSIER PILOTE

Les dossiers des pilotes seront créés lors de l'inscription à FLY ACADEMY, et archivés par FLY ACADEMY pendant la durée d'activité du pilote plus trois ans.

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

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

Ainsi que :

- Attestation d'aptitude médicale

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

- Copie des licences et qualifications requises pour les vols réalisés chez FLY ACADEMY.

Ces éléments seront mis à jour après transmission par le pilote.

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



MANUEL D'EXPLOITATION

A 10-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

10 – Archivage des documents

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 11-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	11 – Enregistrement des licences et qualifications des pilotes	Date : 09/09/22

11 ENREGISTREMENT DES LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES

Les licences et qualifications des pilotes sont enregistrées lors de l'inscription à l'école sur la plate-forme OPENFLYERS. Les pilotes sont tenus d'actualiser leurs fiches en cas d'obtention de licences ou qualifications supplémentaires en rapport avec l'activité de FLY ACADEMY.

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 11-2
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	11 – Enregistrement des licences et qualifications des pilotes	Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 12-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	12 – Échéances : médicales et qualifications	Date : 09/09/22

12 ECHEANCES : MEDICALES ET QUALIFICATIONS

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

Toutefois, afin de palier un oubli éventuel, et sans se substituer aux pilotes, FLY ACADEMY a :

- Demandé aux pilotes de confirmer le respect des échéances.
- Créé une surveillance électronique des échéances via la plate-forme OPENFLYERS.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 12-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

12 – Échéances : médicales et qualifications

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 13-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	13 – Limitation du temps de vol et période d'activité pour les FI(A)	Date : 09/09/22

13 LIMITATION DU TEMPS DE VOL ET PERIODE D'ACTIVITE DES FI(A)

13.1 PROGRAMME DE VOL

Voir Chapitre 6.1 « Planification ».

13.2 POUR LES PILOTES INSTRUCTEURS FI(A) SALARIES

Le pilote FI(A) salarié bénéficiera de deux repos hebdomadaires.

13.3 REPOS PERIODIQUE DES PILOTES INSTRUCTEURS FI(A)

Hormis le cas défini au 13.2, il n'est pas défini de repos périodique pour les FI(A). Cependant, un instructeur ne doit pas entreprendre un vol s'il ne se sent pas en état physique et/ou mental de le réaliser. Aucune pression commerciale ne pourra lui être appliquée aux fins de réalisation de ses vols.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 13-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

13 – Limitation du temps de vol et période d'activité pour les FI(A)

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 14-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	14 – Limitation du temps de vol et période d'activité des stagiaires	Date : 09/09/22

14 LIMITATION DU TEMPS DE VOL ET PERIODE D'ACTIVITE DES STAGIAIRES ET PILOTES

14.1 POUR LES STAGIAIRES

Il n'existe pas de limitation des temps de vol pour les stagiaires. Cependant, pour des raisons pédagogiques, les FI pourront définir les limites à ne pas dépasser :

- Nombre de vols dans la journée, en fonction de l'attitude cognitive du stagiaire
- Éléments extérieurs tels que, par exemple, température et/ou météo.

14.2 POUR LES PILOTES

Il n'existe pas de limitation des temps de vol pour les pilotes. Cependant, pour des raisons de sécurité, les FI présents le jour du vol prévu pourront interdire un pilote de partir en vol pour les raisons suivantes :

- Nombre de vols dans la journée
- Éléments extérieurs tels que, par exemple, température et/ou météo.
- Toutes autres raisons jugées suffisantes.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 14-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

14 – Limitation du temps de vol et période d'activité des stagiaires

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 15-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	15 – Carnets de Vol des pilotes	Date : 09/09/22

15 CARNETS DE VOL DES PILOTES

En application du règlement (UE) N°1178/2011 de la commission du 3 Novembre 2011 FCL.050 le pilote devra enregistrer de manière fiable les détails de tous les vols effectués selon une forme et une méthode établie par l'autorité compétente :

- Les pilotes sont responsables de la tenue à jour de leurs carnets de vol.
- Les vols avec instructeurs seront notés dans la colonne « double commande » ou toute traduction équivalente.
- Les instructeurs viseront les carnets pour chacun de ces vols, en portant les mentions éventuellement requises, telles que délivrance d'habilitations, ou obtention de variantes. Les autorisations de vol en solo supervisé seront portées par les instructeurs préalablement au vol.

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

De plus selon le même règlement partie FCL.045 un pilote ou un élève pilote devra toujours présenter sans délai et pour inspection son carnet de vol, sur demande d'un représentant habilité d'une autorité compétente.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 15-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

15 – Carnets de Vol des pilotes

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	A 16-1
		Edition 2
	PARTIE A - GENERALITES	Amendement 0
	16 – Planning des vols	Date : 09/09/22

16 PLANNING DES VOLS

Le planning des vols se fait avec le système de réservation <https://openflyers.com/flyacademy/>. En cas d'indisponibilité soudaine d'un avion (panne...), les instructeurs préviendront dans la mesure du possible les pilotes ayant réservé.



MANUEL D'EXPLOITATION

A 16-2

Edition 2

PARTIE A - GENERALITES

Amendement 0

16 – Planning des vols

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE



MANUEL D'EXPLOITATION

B

Edition 2

PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION

Amendement 0

Date : 09/09/22

PARTIE B–TECHNIQUES D'UTILISATION



MANUEL D'EXPLOITATION

B

Edition 2

PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION

Amendement 0

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	B 1-1
		Edition 2
	PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION	Amendement 0
	1 - Description des avions	Date : 09/09/22

1 DESCRIPTION DES AVIONS

1.1 TYPES D'AVIONS UTILISES POUR LA FORMATION

La formation des pilotes sera réalisée sur des avions de type :

- CESSNA 172,
- PA28
- TB20,
- CM170 FOUGA MAGISTER

La liste avion est précisée dans un document annexe au manuel d'exploitation afin de faciliter la procédure de mise à jour de ladite liste.

1.2 PROCEDURE D'AJOUT D'UN NOUVEL AVION

Lors de l'ajout d'un nouvel avion à la flotte les tâches suivantes devront être réalisées avant l'exploitation :

- Copie des documents règlementaires à jour
- Copie de l'assurance
- Copie du contrat de location
- Transmission des informations à l'Autorité Compétente
- Mise à jour de la liste des douanes pour la TICPE

1.3 ASSURANCE DES AVIONS

Tous les avions exploités par FLY ACADEMY sont assurés pour la location et la formation. Une copie de l'attestation d'assurance est disponible dans les documents de l'avion.



MANUEL D'EXPLOITATION

B 1-2

Edition 2

PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION

Amendement 0

1 - Description des avions

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	B 2-1
		Edition 2
	PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION	Amendement 0
	2 – Manuels d'utilisation des avions	Date : 09/09/22

2 MANUELS D'UTILISATION DES AVIONS

Les manuels de vol des avions sont présents dans les pochettes de chaque avion ou dans l'avion et devront être à bord pour tous vols.

Des manuels de vols « génériques » pourront être remis sous forme numérique par les instructeurs aux élèves et aux examinateurs qui le souhaitent.

Fly Academy demande à tous les pilotes de respecter à minima les dispositions définies dans ces manuels.

2.1 CHECK LIST

Une check-list est remise sous forme numérique en PDF à chaque pilote par l'instructeur lorsqu'il est formé sur le type d'avion. Une check-list papier est présente à bord de chaque avion. Elle est élaborée conformément au manuel de vol. Elle sera mise à jour en fonction des différents retours notamment dans le cadre du SGS.

Leur contenu est modifié par le HT ou une personne désignée par lui à cet effet.

2.2 LIMITATIONS

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

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

Les limitations opérationnelles de l'ATO sont disponibles dans le MANEX C.

2.3 MAINTENANCE ET CARNET DE ROUTE

Les dispositions relatives à la maintenance sont précisées dans les carnets de route par les ateliers, qui ont joint une fiche précisant la prochaine échéance. Si des remarques sont portées, l'atelier qui aura réalisé les éventuels travaux aura porté une « approbation pour remise en service APRS ».

Afin d'en faciliter la lecture, la ligne avion du planning Openflyers préciser le potentiel restant. Le pilote devra vérifier ces indications avant tout vol afin de s'assurer que le potentiel restant est supérieur à la durée d'utilisation prévue.

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



MANUEL D'EXPLOITATION

B 2-2

Edition 2

PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION

Amendement 0

2 – Manuels d'utilisation des avions

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	B 3-1
		Edition 2
	PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION	Amendement 0
	3 – Procédures d'urgence et de secours	Date : 09/09/22

3 PROCEDURES D'URGENCE ET DE SECOURS

Les procédures d'urgence et de secours à respecter sont celles définies dans les manuels de vol des avions. Les procédures pouvant être mises en œuvre au sol, dans les locaux de Fly Academy, ou dans les aires de manœuvre attenantes sont affichées dans la salle pilote, et rappelées par les instructeurs lors de la formation.

Une procédure « Conduite à tenir en cas d'accident » annexée au manuel SGS sera affichée dans les locaux et sera disponible dans les pochettes avion.



MANUEL D'EXPLOITATION

B 3-2

Edition 2

PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION

Amendement 0

3 – Procédures d'urgence et de secours

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	B 4-1
		Edition 2
	PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION	Amendement 0
	4 – Utilisation des aides à la radionavigation	Date : 09/09/22

4 UTILISATION DES AIDES A LA RADIONAVIGATION

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

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

Pour information, les aides installées sont de :

C172: VOR GPS
 TB20: VOR ADF HIS GPS
 CM170 FOUGA MAGISTER: VOR
 PA28: VOR GPS

Des dispositifs GPS portables non homologués pourront être utilisés en dispositifs secondaires de navigation afin d'introduire les particularités de la navigation GPS (type Airnav Pro).



MANUEL D'EXPLOITATION

B 4-2

Edition 2

PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION

Amendement 0

4 – Utilisation des aides à la radionavigation

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	B 5-1
		Edition 2
	PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION	Amendement 0
	5 – Tolérances techniques	Date : 09/09/22

5 TOLERANCES TECHNIQUES

La liste d'équipements minimum requis pour effectuer un vol correspond à la liste définie dans la réglementation en vigueur relative aux conditions d'utilisations des aéronefs civils en aviation générale. Les paragraphes concernés sont ceux faisant état de l'équipement minimal applicable aux vols VFR de jour et de l'équipement minimal applicable aux vols VFR de nuit.

Il est rappelé que la responsabilité du départ en vol incombe au Commandant de Bord de l'aéronef. Il devra a minima respecter les textes cités ci-dessus mais peut à tout moment décider de refuser le départ s'il juge qu'il manque un équipement utile au bon déroulement de son vol.

Les responsables de l'ATO peuvent décider à tout moment de l'arrêt de vol d'un avion.



MANUEL D'EXPLOITATION

B 5-2

Edition 2

PARTIE B – TECHNIQUES D'UTILISATION

Amendement 0

5 – Tolérances techniques

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE



MANUEL D'EXPLOITATION

C

Edition 2

PARTIE C – NAVIGATION

Amendement 0

Date : 09/09/22

PARTIE C - NAVIGATION



MANUEL D'EXPLOITATION

C

Edition 2

PARTIE C – NAVIGATION

Amendement 0

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	C 2-2
		Edition 2
	PARTIE C - NAVIGATION	Amendement 0
	2 – Planification du vol	Date : 09/09/22

1 PERFORMANCES EN ROUTE

1.1 REGLEMENTATION

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

- Données relatives aux espaces aériens
- Plan de vol (si déposé)
- Devis de masse et centrage
- Dossier météorologique
- NOTAM et SUP AIP - AZBA
- Cartes de navigation et d'approches à jour pour le vol

1.2 DECOLLAGE

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

Les facteurs de correction à prendre en compte par le pilote sont disponibles dans un tableau en annexe à ce document.

FLY ACADEMY demande de majorer les distances nécessaires obtenues dans le manuel de vol de 30% afin de prendre en compte les capacités du pilote ainsi que l'usure de l'avion. Si cette valeur corrigée dépasse les longueurs de piste disponibles, le pilote effectuera un décollage court tout en vérifiant que la longueur de piste disponible est compatible avec le manuel de vol.

Pour l'exploitation du CM170 en conditions normales l'utilisation de piste autres que les pistes en dur sont interdites.

1.3 CROISIERE

La croisière sera réalisée conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion. Le régime de croisière choisi pour l'école correspond à 65% de la puissance.

Pour l'exploitation du CM170 en conditions normales les paramètres de croisière choisis devront respecter la limitation de 250 kt en dessous du FL100.

	MANUEL D'EXPLOITATION	C 2-3
		Edition 2
	PARTIE C - NAVIGATION	Amendement 0
	2 – Planification du vol	Date : 09/09/22

1.4 DESCENTE ET ATERRISSAGE

La descente et l'atterrissage seront réalisés conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion.

Les facteurs de correction à prendre en compte par le pilote sont disponibles dans un tableau en annexe à ce document.

FLY ACADEMY demande de majorer les distances nécessaires obtenues dans le manuel de vol de 30% afin de prendre en compte les capacités du pilote ainsi que l'usure de l'avion. Si cette valeur corrigée dépasse les longueurs de piste disponibles, le pilote effectuera un atterrissage court tout en vérifiant que la longueur de piste disponible est compatible avec le manuel de vol.

Pour l'exploitation du CM170 en conditions normales l'utilisation de piste autres que les pistes en dur pour l'atterrissage est interdite.

	MANUEL D'EXPLOITATION	C 2-4
		Edition 2
	PARTIE C - NAVIGATION	Amendement 0
	2 – Planification du vol	Date : 09/09/22

2 PLANIFICATION DU VOL

2.1 EMPORT DU CARBURANT

Les règles d'import carburant sont conformes au PART NCO.OP.125 et au SERA.2010 consultable sur Eurolex. Le détail des procédures appliquées chez Fly Academy est précisé en 2.2.

Le fichier publié par GOODPILOT servira en instruction de support de calcul du carburant. Il est mis à disposition des élèves sur le bureau de préparation des vols.

2.2 POLITIQUE D'EMPORT CARBURANT FLY ACADEMY

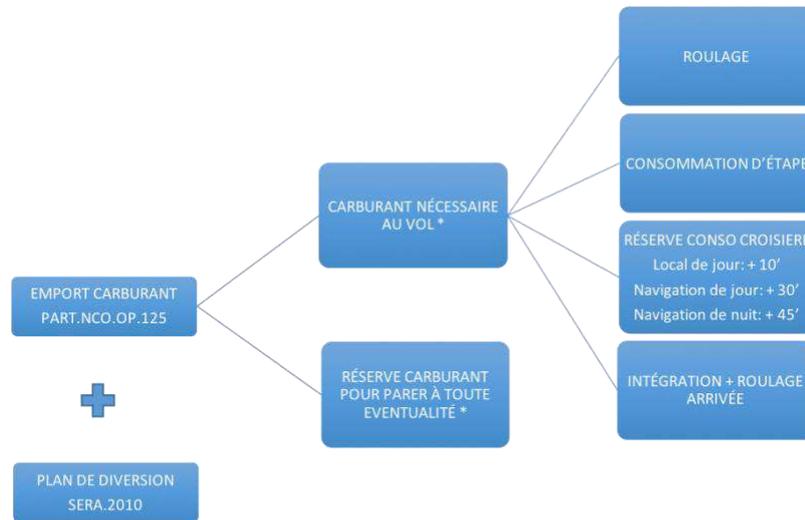
Dans le but de diminuer le risque des pannes carburant FLY ACADEMY recommande les règles d'import suivantes, en accord avec la réglementation :

- Nul ne peut envisager un vol s'il a prévu de se poser sur son terrain de destination avec moins d'une heure de carburant à la consommation croisière.
- Un forfait de 10 minutes de carburant à la consommation croisière sera utilisé pour les roulages arrivée et départ par défaut.
- Un forfait de 15 minutes de carburant à la consommation croisière sera utilisé pour les intégrations.
- Ces forfaits pourront à tout moment être revus à la hausse en fonction du contexte.

Pour l'exploitation du CM170 uniquement le premier point ci-dessus est non applicable. Un minimum de 300 litres de carburant devra être présent au dernier atterrissage prévu sur l'aérodrome d'arrivée, ceci pour permettre un dégagement vers un des terrains de secours (Pontoise ou Rouen).

Le schéma ci-après précise la méthode de calcul de l'import carburant en accord avec la réglementation en vigueur.

	MANUEL D'EXPLOITATION	C 2-5
		Edition 2
	PARTIE C - NAVIGATION	Amendement 0
	2 – Planification du vol	Date : 09/09/22



* Pour le calcul de la consommation d'étape et des réserves les éléments suivants doivent être pris en compte:

- Conditions météorologiques prévues
- Routes ATC prévues et retard dans le trafic
- Toute autre situation susceptible de retarder l'atterrissage de l'avion ou d'augmenter la consommation de carburant et/ou de lubrifiant.

EN CAS DE REDIRECTION EN VOL CES EXIGENCES DOIVENT ETRE SATISFAITES AU MOMENT OÙ LE VOL EST REPLANIFIÉ

2.3 GESTION CARBURANT EN VOL

FLY ACADEMY préconise la gestion du carburant par le calcul de la quantité restant à bord.

A ce titre, le Commandant de Bord devra modifier son projet d'action à partir du moment où la quantité au terrain de destination est prévue inférieure à la quantité nécessaire pour voler une heure.

Pour l'exploitation du CM170 et comme précisé en 2.2, un minimum de 300 litres de carburant devra être présent au dernier atterrissage prévu sur l'aérodrome d'arrivée, ceci pour permettre un dégagement vers un des terrains de secours (Pontoise ou Rouen).

En cas de replanification en vol les quantités prévues en 2.2 devront être respectées.

2.4 ALTITUDES DE SECURITE

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

Lors des vols d'instruction des altitudes de sécurité particulières et des préconisations sont indiquées dans le manuel de sécurité.

	MANUEL D'EXPLOITATION	C 2-6
		Edition 2
	PARTIE C - NAVIGATION	Amendement 0
	2 – Planification du vol	Date : 09/09/22

2.5 EQUIPEMENTS DE NAVIGATION

Les équipements de navigation installés dans les avions sont entretenus par les ateliers de maintenance. En cas de dysfonctionnement l'instrument sera indiqué « INOP » par un autocollant.

	MANUEL D'EXPLOITATION	C 3-1
		Edition 2
	PARTIE C - NAVIGATION	Amendement 0
	3 – Masse et centrage	Date : 09/09/22

3 MASSE ET CENTRAGE

Le respect du domaine de vol est primordial, et notamment le respect des masses admissibles et du centrage de l'avion. Chaque pilote devra impérativement s'assurer qu'il respecte les données du manuel de vol pendant toutes les phases de vol. S'il n'est pas possible de respecter ces dispositions, le vol ne doit pas être entrepris ou poursuivi.

Les pilotes seront formés à la réalisation et l'utilisation d'un devis de masse et centrage lors de leur formation théorique et pratique.

Un exemple est disponible dans la pochette avion sur la fiche de pesée.



MANUEL D'EXPLOITATION

C 3-2

Edition 2

PARTIE C - NAVIGATION

Amendement 0

3 – Masse et centrage

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	C 4-1
		Edition 2
	PARTIE C - NAVIGATION	Amendement 0
	4 – Minimas météorologique opérationnels pour les FI	Date : 09/09/22

4 MINIMA METEOROLOGIQUE OPERATIONNELS AVEC FI

Les minima retenus par FLY ACADEMY en instruction avec FI sont, hors vol sur le CM170 :

- Visibilité 3000 m minimum.
- Conditions VMC à tout moment.

Toutefois, les FI veilleront à ce que les conditions de visibilité et de plafond soient compatibles avec la leçon prévue et les capacités cognitives de l'élève.

Pour les vols réalisés en CM170 la visibilité minimale retenue sera de 5000m en conditions VMC hors du tour de piste. En tour de piste les conditions VFR Spécial sont acceptées.

En cas d'évolutions météorologiques non prévues, il sera possible de déroger aux minima définis ci-dessus afin de poursuivre le vol vers le terrain le plus proche tout en respectant la réglementation en vigueur.



MANUEL D'EXPLOITATION

C 4-2

Edition 2

PARTIE C - NAVIGATION

Amendement 0

4 – Minimas météorologique opérationnels pour les FI

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	C 5-1
		Edition 2
	PARTIE C - Navigation	Amendement 0
	5 – Minimas météorologique pour les élèves	Date : 09/09/22

5 MINIMA METEOROLOGIQUE OPERATIONNELS EN VOLS SOLO

Les minima retenus par Fly Academy sont, pour les vols hors CM170 :

- Les vols solos ne pourront être entrepris que lorsque la visibilité est supérieure ou égale à 10km, que la hauteur de la base des nuages est supérieure ou égale à l'altitude du tour de piste la plus élevée du parcours plus 500 FT. Le vent de travers sera laissé à l'appréciation de l'instructeur et fonction du niveau de l'élève sans dépasser 10kt.
- De plus le premier tour de piste solo ne sera pas entrepris dès lors que la composante vent de travers dépasse 5 kt.

Pour l'exploitation du CM170 les vols solos devront respecter la visibilité minimale de 5000m, le vent de travers étant laissé à l'appréciation du CRI/CRE.

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

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

En cas d'évolutions météorologiques non prévues, il sera possible de déroger aux minima définis ci-dessus afin de poursuivre le vol vers le terrain le plus proche tout en respectant la réglementation en vigueur.

Les vols solos de jour seront entrepris pour que le dernier atterrissage soit effectué avec une marge d'au moins 30 minutes par rapport à l'heure de coucher du soleil.



MANUEL D'EXPLOITATION

C 5-2

Edition 2

PARTIE C - Navigation

Amendement 0

5 – Minimas météorologique pour les élèves

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	C 6-1
		Edition 2
	PARTIE C - NAVIGATION	Amendement 0
	6 – Aérodroemes utilisés pour la formation	Date : 09/09/22

6 AERODROMES UTILISES POUR LA FORMATION

Lors de la formation, les instructeurs veilleront à utiliser les différents types d'aérodroemes existant dans la région de la base sur laquelle s'effectue la formation.

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

Les aérodroemes retenus comme terrain de dégagement de l'aéroport de Pontoise pour le CM170 sont Pontoise et Rouen.



MANUEL D'EXPLOITATION

C 6-2

Edition 2

PARTIE C - NAVIGATION

Amendement 0

6 – Aérodrômes utilisés pour la formation

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSÉE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE



MANUEL D'EXPLOITATION

D

Edition 2

PARTIE D - FORMATION

Amendement 0

Date : 09/09/22

PARTIE D - FORMATION



MANUEL D'EXPLOITATION

D

Edition 2

PARTIE D - FORMATION

Amendement 0

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	D 1-1
		Edition 2
	PARTIE D - FORMATION	Amendement 0
	1 – Recrutement – Évaluation et suivi des instructeurs	Date : 09/09/22

1 RECRUTEMENT – EVALUATION ET SUIVI INSTRUCTEURS

Lors du recrutement d'un instructeur, le responsable pédagogique est invité à donner un avis sur dossier quant au profil aéronautique du candidat et le sélectionne éventuellement pour un vol d'évaluation notamment dans le cas d'un instructeur vol.

Lors de l'intégration d'un instructeur au sein de l'ATO, un dossier spécifique est ouvert. Il comprendra tous les documents administratifs attestant que l'instructeur est apte à piloter et instruire sur les avions de Fly Academy le cas échéant.

Le dossier contiendra a minima les éléments suivants :

- Licences et qualifications associées
- Certificat médical

Tout FI sera formé par le HT ou une personne désignée à cet effet par lui sur chacun des appareils qu'il sera amené à utiliser en instruction.

Ces vols de prise en main seront l'occasion de préciser les spécificités liées à l'environnement (zones de travail, hauteurs de survol...).

Dans le cas où seul le HT, ou son délégataire, est apte à voler sur un type d'appareil, le renouvellement de la qualification fera office de suivi.



MANUEL D'EXPLOITATION

D 1-2

Edition 2

PARTIE D - FORMATION

Amendement 0

1 – Recrutement – Évaluation et suivi des instructeurs

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	D 2-1
		Edition 2
	PARTIE D - FORMATION	Amendement 0
	2 – Maintien des compétences des pilotes	Date : 09/09/22

2 MAINTIEN DES COMPETENCES DES PILOTES

2.1 MAINTIEN DE COMPETENCE DES PILOTES

Les pilotes brevetés faisant appel à FLY ACADEMY pour la location d'avion sur le long terme devront effectuer a minima un vol par an avec le Responsable Pédagogique ou un instructeur de l'ATO désigné par lui. Le programme du vol d'entraînement est à la discrétion du Responsable Pédagogique et s'appuiera sur le SGS.

2.2 MAINTIEN DE COMPETENCE DES FI(A)

Le maintien des compétences des instructeurs de FLY ACADEMY sera organisé de la manière suivante :

- 1 vol d'entraînement de 30 minutes par semestre réalisé en double commande avec le Responsable Pédagogique ou un instructeur désigné par lui-même.
- A minima une réunion annuelle de l'équipe pédagogique qui sera l'occasion d'échanger entre FI sur des thèmes sélectionnés via le SGS. Ces réunions feront l'objet d'un compte rendu écrit. Le DR pourra être présent aux réunions.
- Dispense de cours théoriques

Si l'instructeur ressent le besoin d'un entraînement supplémentaire la demande peut être formulée par le FI au HT, ou être proposée par celui-ci en fonction de besoins réels identifiés, par exemple évolution des exercices liés à la délivrance des licences, modification d'un avion de la flotte etc.



MANUEL D'EXPLOITATION

D 2-2

Edition 2

PARTIE D - FORMATION

Amendement 0

2 – Maintien des compétences des pilotes

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	D 3-1
		Edition 2
	PARTIE D - FORMATION	Amendement 0
	3 – Contrôle des compétences	Date : 09/09/22

3 CONTROLE DES COMPETENCES

3.1 CONTROLE DE COMPETENCE ELEVE

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

Lorsqu'un cursus de formation a été réalisé de façon complète et satisfaisante, un vol de pré-test est réalisé par le HT ou un FE de FLY ACADEMY conformément à l'AMC1 FCL.235 avant la recommandation nécessaire à la présentation au test de délivrance.

3.2 CONTROLE DE COMPETENCE PILOTE

Les pilotes faisant appel à FLY ACADEMY pour la location d'avion sur le long terme devront effectuer un contrôle de compétences annuel. Le programme du contrôle de compétence est à la discrétion du Responsable Pédagogique et s'appuiera sur le SGS. Le vol d'entraînement prévu en MANEX D.2.1 pourra faire office à la fois de contrôle et d'entraînement.

3.3 CONTROLE DE COMPETENCE FI

Le contrôle de compétence des instructeurs sera réalisé sur la base d'un contrôle annuel d'un acte pédagogique par le Responsable Pédagogique ou un instructeur désigné par lui-même.

Dans le cas où un seul instructeur est qualifié sur la machine (ex : CM170) le renouvellement de l'autorisation d'instruction sur la machine par l'autorité compétente vaudra contrôle de compétence pour FLY ACADEMY.



MANUEL D'EXPLOITATION

D 3-2

Edition 2

PARTIE D - FORMATION

Amendement 0

3 – Contrôle des compétences

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	D 4-1
		Edition 2
	PARTIE D - FORMATION	Amendement 0
	4 – Évaluation continue du personnel de l'ATO	Date : 09/09/22

4 EVALUATION CONTINUE DU PERSONNEL DE L'ATO

Pour les instructeurs en phase de supervision (FI restreints), le superviseur sera soit le HT soit un instructeur désigné par lui. Le superviseur assistera à quelques formations théoriques de son choix, et pourra assister à quelques formations en vol lorsque l'avion le permet.

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

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



MANUEL D'EXPLOITATION

D 4-2

Edition 2

PARTIE D - FORMATION

Amendement 0

4 – Évaluation continue du personnel de l'ATO

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSÉE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE



MANUEL D'EXPLOITATION

ANNEXES

Edition 2

ANNEXES

Amendement 0

Date : 09/09/22

ANNEXES



MANUEL D'EXPLOITATION

ANNEXES

Edition 2

ANNEXES

Amendement 0

Date : 09/09/22

1 REGLEMENT INTERIEUR

1.1 DISPOSITIONS GENERALES

1.1.1 APPLICATION

Le présent règlement intérieur est applicable à tous les pilotes de l'ATO FLY ACADEMY, que ceux-ci soient élèves, pilotes ou instructeurs et leur est opposable. Il appartient aux clients de l'école FLY ACADEMY de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui sera affiché dans les locaux et mis à disposition sur simple demande. Un exemplaire sera remis à chaque pilote ou élève-pilote par voie électronique lors de son inscription à l'école et une attestation signée conservée par l'école.

Dès lors lesdits clients ne sauraient évoquer la méconnaissance de ce règlement intérieur à quelque fin que ce soit.

1.1.2 FONCTIONNEMENT

Les pilotes de l'école doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les locaux et les équipements mis à sa disposition. Les pilotes doivent assurer la propreté des aéronefs et des équipements mis à leur disposition.

Il est de la responsabilité de chaque client de s'assurer d'être créancier sur son solde (disponible sur l'espace privé du site de réservation) de l'école d'au minimum 100€.

1.1.3 OBLIGATIONS GENERALES DE L'ECOLE ET DE SES PILOTES

Les obligations de l'école à l'égard de ses pilotes et élèves 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'école ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où il serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

La société FLY ACADEMY souscrit diverses polices d'assurance et en particulier des polices responsabilité civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite (ces polices peuvent avoir été souscrites par les propriétaires des avions si ceux-ci sont loués par l'école). Ces polices peuvent être à tout instant consultées par les clients.

Il appartient aux pilotes de l'école, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire.

Les obligations des clients de l'école à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyen et de diligence.

1.2 LE PERSONNEL

1.2.1 DISPOSITIONS GENERALES

Le personnel de l'ATO comprend :

- Le gérant (Dirigeant Responsable)



MANUEL D'EXPLOITATION

ANNEXES

Edition 2

ANNEXES

Amendement 0

Date : 09/09/22

- Le ou les instructeurs dont le Responsable Pédagogique (HT) et ses délégués

1.2.2 INSTRUCTEURS

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes et leur formation sous supervision du Responsable Pédagogique.

Ils rendent compte au Responsable Pédagogique et au Dirigeant Responsable de l'activité aérienne.

Ils sont fondés de 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.

1.3 ELEVES PILOTES

1.3.1 PARTICIPANTS

En dehors des pilotes qualifiés instructeur, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'ATO :

- Les élèves pilotes de l'ATO en solo en cours de formation.
- Les pilotes brevetés en contrat avec l'ATO.

1.3.2 ENTRAINEMENT DES PILOTES

1.3.2.1 Emport de passagers :

Voir MANEX

1.3.2.2 Sécurité des vols :

Voir MANEX

1.3.3 RESERVATIONS

Pour effectuer une réservation tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'école. Les dispositions sont précisées dans le Titre 1 de ce document.

Les pilotes veilleront à la bonne utilisation des aéronefs en fonction des rendez-vous pris par les autres pilotes, de l'activité de l'école et des vols d'initiation.

1.3.3.1 Annulation des réservations

Le cas échéant, les réservations doivent être annulées avec un préavis d'au moins 24 heures.

Cette disposition n'étant pas respectée sans motif valable, il sera appliqué un forfait annulation tardive d'une demi-heure de vol sur l'avion prévu.

Pour les réservations non honorées et non annulées avant le vol, ce forfait sera doublé.

1.3.3.2 Retards au départ et à l'arrivée



MANUEL D'EXPLOITATION

ANNEXES

Edition 2

ANNEXES

Amendement 0

Date : 09/09/22

Lors d'une réservation non honorée, après quinze minutes de retard, l'appareil sera considéré comme libre. Il est souhaitable, pour le bon fonctionnement de l'école, que les élèves arrivent au moins quinze minutes avant l'heure de début de réservation. Il est demandé au pilote de prévenir immédiatement l'école en cas de retard imprévu.

1.3.4 FORMALITES AVANT ET APRES LE VOL

Le temps de vol à payer est décompté de la manière suivante : Total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Après chaque vol, tout pilote doit :

- Remplir le carnet de route de l'avion
- Effectuer le versement nécessaire pour rester créditeur, le cas échéant.
- Nettoyer les bords d'attaque de l'avion afin de ne pas pénaliser le pilote suivant.

Pour tout voyage, il est demandé à l'élève pilote :

- De payer lui-même directement les redevances aéroportuaires sous peine de frais supplémentaires.
- De veiller au règlement des frais associés aux vols sur terrains extérieurs.

1.4 ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

SANS OBJET

1.5 PROCEDURES D'EXCLUSION

Tout manquement au respect du présent règlement pourra entraîner une exclusion de l'ATO.

L'exclusion sera décidée par le Dirigeant Responsable après entretien avec la personne concernée.

En cas de décision d'exclusion temporaire ou définitive celle-ci sera notifiée par lettre recommandée à la personne concernée.

Les cas suivants seront traités de manière disciplinaire et ne bénéficieront d'aucune clémence :

- négligence volontaire
- acte criminel
- vol après avoir consommé des substances illicites

Fait à Lognes le 09/09/2022

Le Dirigeant Responsable

Timoté Dufour

**MANUEL D'EXPLOITATION****ANNEXES****Edition 2****ANNEXES****Amendement 0****Date : 09/09/22****2 TABLEAU DE CORRECTION DES PERFORMANCES**

Conditions	Décollage		Atterrissage	
	Influence sur le franchissement des 15 m	Facteur ⁽¹⁾	Influence sur le franchissement des 15 m	Facteur ⁽¹⁾
Masse + 10 %	+ 20 %	x 1.20	+ 10 %	x 1.10
Zp + 1000 ft	+ 15 %	x 1.15	+ 5 %	x 1.05
Température + 10°C	+ 10 %	x 1.10	+ 5 %	x 1.05
Piste en dur mouillée	0 %	x 1.00	+ 15 % ⁽²⁾	x 1.15 ⁽²⁾
Herbe sèche :				
- courte (jusqu'à 13 cm)	+ 20 % ⁽²⁾	x 1.20 ⁽²⁾	+ 20 % ⁽²⁾	x 1.20 ⁽²⁾
- longue (de 14 à 25 cm)	+ 25 % ⁽²⁾	x 1.25 ⁽²⁾	+ 30 % ⁽²⁾	x 1.30 ⁽²⁾
Herbe mouillée :				
- courte (jusqu'à 13 cm)	+ 25 % ⁽²⁾	x 1.25 ⁽²⁾	+ 30 % ⁽²⁾	x 1.30 ⁽²⁾
- longue (de 14 à 25 cm)	+ 30 % ⁽²⁾	x 1.30 ⁽²⁾	+ 40 % ⁽²⁾	x 1.40 ⁽²⁾
Sol mou ou enneigé	+ 25 % ⁽³⁾ ou plus	x 1.25 ⁽³⁾ ou plus	+ 25 % ⁽²⁾ ou plus	x 1.25 ⁽²⁾ ou plus
Pente 1 %	Montante + 5 %	Montante x 1.05	Descendante + 5 %	Descendante x 1.05

(1) Les facteurs se multiplient entre eux en cas de conditions multiples

(2) Ne s'applique qu'à la distance de roulement

(3) S'applique à la distance de franchissement des 15 m pour le décollage. Des projections de boue ou de neige peuvent modifier le profil de l'aile et altérer les performances de montée une fois que les roues ont quitté le sol.

Le cas de l'atterrissage volet 0 sera traité de la manière suivante : distance d'atterrissage majorée de 10% tous les 2kt d'incrément de la vitesse d'approche par rapport à l'atterrissage pleins volet.

Par exemple : vitesse augmentée de 10kt engendre une augmentation de la distance d'atterrissage de 50%.



MANUEL D'EXPLOITATION

ANNEXES

Edition 2

ANNEXES

Amendement 0

Date : 09/09/22

PAGE

LAISSEE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	MANUEL D'EXPLOITATION	ANNEXES
		Edition 2
	ANNEXES	Amendement 0
		Date : 09/09/22

3 RECUEIL DES PROCEDURES

Le tableau ci-après rassemble l'ensemble des procédures annexées au MANEX et disponibles sur demande auprès des instructeurs.

Les procédures sont envoyées à leur sortie à l'équipe pédagogique de l'ATO.

<i>Numéro</i>	<i>Identification</i>	<i>Date de mise en service</i>	<i>Date de fin de validité</i>
2015-1	Mise en œuvre Compte-rendu de vol	17/11/15	N/A
2016-1	Fichier de suivi butées instructeurs	13/01/2016	N/A
2016-2	Fiche de suivi instructeur	13/01/2016	N/A
2022-1	Inscription au PPL LAPL théorique	14/02/2022	N/A