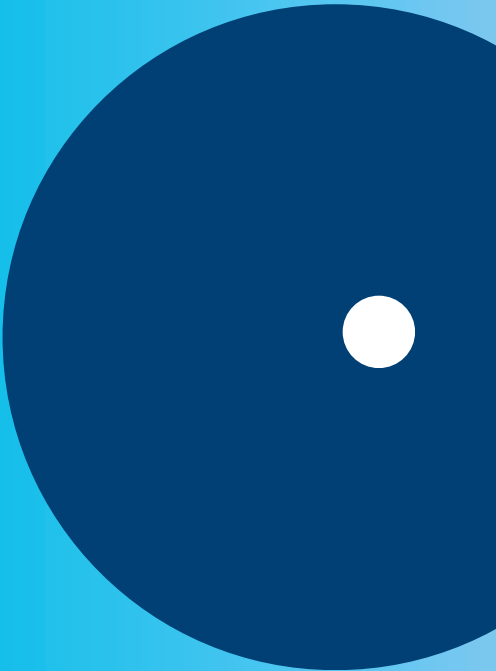




FORMATION PILOTES VOL DECOUVERTE

Le cadre réglementaire, les conditions à remplir et les procédures à appliquer pour réaliser des vols de découverte en club, en toute sécurité.



1 - Cadre réglementaire

01

Le règlement



Au règlement EASA, se rajoute

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Le règlement intérieur du club qui peut fixer d'autres conditions.

ASSURANCE SOUSCRITE

Les conditions exigées par l'assurance souscrite. À savoir pour l'assurance via la licence FFVP : **100 h de vol commandant de bord et 15 h dans les 12 derniers mois.**

● ARTICLES DE RÉFÉRENCE • PART SAO

SAO.GEN.115

Vols de découverte

Les vols de découverte sont :

- a) effectués selon les règles de navigation à vue (VFR) de jour ; et
- b) surveillés, en ce qui concerne leur sécurité, par une personne désignée par l'organisme responsable des vols de découverte.

SAO.GEN.130

Responsabilités du pilote commandant de bord

Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité du planeur ainsi que des personnes transportées à bord au cours des opérations effectuées avec le planeur...

N'exerce pas de fonctions à bord d'un planeur :

1. lorsqu'il est dans l'incapacité d'exercer ses fonctions pour une raison quelconque, notamment du fait d'une blessure, d'une maladie, d'un traitement médical, de la fatigue ou des effets de psychotropes, ou s'il ne se sent pas en état d'exercer ses fonctions ;
2. s'il ne remplit pas les conditions médicales applicables ;

Pendant le vol :

1. garde sa ceinture de sécurité attachée
2. reste aux commandes du planeur en permanence, sauf si un autre pilote prend les commandes.

SA0.GEN.145 Appareils électroniques portatifs

Le pilote commandant de bord n'autorise personne à utiliser un appareil électronique portatif à bord d'un planeur, y compris un organisateur électronique de poste de pilotage (OEPP), perturbant le bon fonctionnement des systèmes et équipements du planeur ou sa maniabilité.

SA0.OP.110 Information des passagers

Le pilote commandant de bord s'assure qu'avant et, le cas échéant, pendant le vol, le passager reçoit un briefing concernant les procédures normales, anormales et d'urgence.

SA0.OP.115 Transport de catégories spéciales de passagers

Le pilote commandant de bord s'assure que les personnes nécessitant des conditions spéciales, une assistance ou des dispositifs particuliers lorsqu'elles sont transportées à bord d'un planeur sont transportées dans des conditions qui garantissent la sécurité du planeur et de toute personne ou tout bien transportés à bord.

SFCL.115 SPL — Privilèges et conditions

a) Sous réserve du respect du point SFCL.150, les privilèges des titulaires d'une SPL permettent d'agir en tant que PIC sur les planeurs :

- 1) sans rémunération pour des exploitations non commerciales ;
- 2) comportant le transport de passagers uniquement si :
 - i) ils satisfont au point SFCL.160, point e) ; et
 - ii) soit : ils ont accompli, après la délivrance de la SPL, au moins 10 heures de vol ou 30 lancements ou décollages et atterrissages en tant que PIC sur planeurs et, en outre, un vol d'entraînement au cours duquel ils démontrent à un FI(S) la compétence requise pour le transport de passagers ; soit
- B) ils sont titulaires d'un certificat de FI(S) conformément à la sous-partie FI ;



SPL — Exigences en matière d'expérience récente**a) Planeurs, à l'exclusion des motoplaneurs**

Les titulaires d'une SPL n'exercent les privilèges de la SPL, à l'exclusion des motoplaneurs, que si, au cours des 24 mois précédant le vol prévu, ils ont :

- 1) accompli, sur planeurs, au moins cinq heures de vol en tant que PIC ou de vol en double commande ou en solo sous la supervision d'un FI(S), comportant au moins, sur planeurs et à l'exclusion des motoplaneurs : i) ii) 15 lancements et deux vols d'entraînement avec un FI(S) ; ou
- 2) réussi un contrôle de compétences avec un FE(S) sur un planeur, à l'exclusion des motoplaneurs ; le contrôle de compétences est basé sur l'examen pratique pour la SPL.

b) Motoplaneurs

Les titulaires d'une SPL n'exercent les privilèges de motoplaneurs que si, au cours des 24 mois précédant le vol prévu, ils ont :

- 1) accompli au moins douze heures de vol en tant que PIC ou de vol en double commande ou en solo sous la supervision d'un FI(S), comportant au moins, sur motoplaneurs :
 - i) six heures de vol ;
 - ii) 12 décollages et atterrissages et
 - iii) un vol d'entraînement d'au moins une heure de temps de vol total avec un instructeur ouréussi un contrôle de compétences avec un examinateur ; le contrôle de compétences est basé sur l'examen pratique visé au point SFCL.150, point b) 2)

e) Transport de passagers

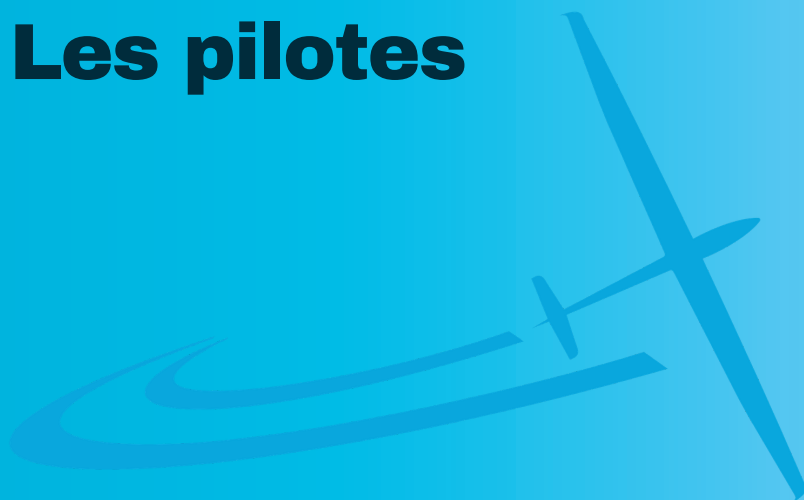
Les titulaires d'une SPL ne transportent des passagers que s'ils ont effectué au cours des 90 jours précédents, en tant que PIC, au moins :

- ① trois lancements sur planeurs, à l'exclusion des motoplaneurs, dans le cas où le transport de passagers doit se faire sur planeur, à l'exclusion des motoplaneurs ;
ou
- ② trois décollages et atterrissages sur motoplaneurs, dans le cas où le transport de passagers doit se faire sur motoplaneur. Pour le transport de passagers de nuit sur un motoplaneur, au moins un de ces décollages et atterrissages est effectué de nuit.

— 2 - Qui peut voler ?

02

Les pilotes



Les pilotes autorisés

Les pilotes autorisés pour effectuer les vols de découverte :

- ✓ Sont majeurs et membres du club,
- ✓ Sont titulaires d'une licence SPL valide,
- ✓ Remplissent les conditions d'expérience récente pour le transport de passagers (SFCL 160),
- ✓ Sont titulaires d'un certificat médical en état de validité,
- ✓ Auto-évaluent leur condition physique et mentale en préalable à la réalisation d'un vol de découverte,
- ✓ Identifient les menaces spécifiques à chacun de leurs vols.

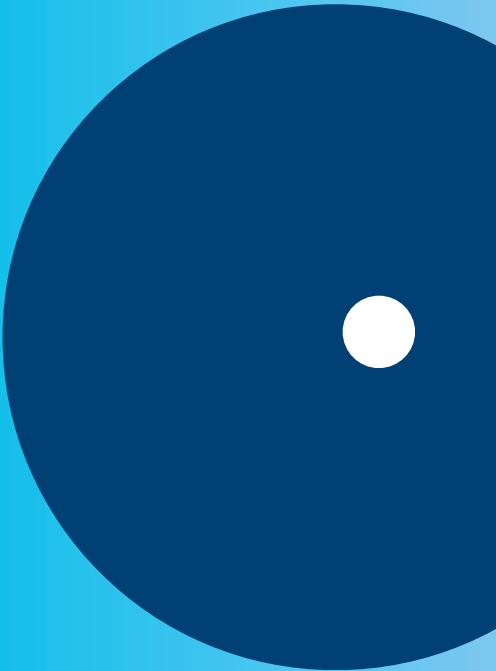
LISTE NOMINATIVE

La liste nominative des pilotes autorisés vols découvertes est affichée dans les locaux de club.

PLANEURS UTILISÉS

Les planeurs utilisés sont ceux exploités par le club dans le cadre de ses activités de formation et de vols de loisirs.

Chaque planeur/motoplaneur doit être utilisé conformément au manuel de vol.



3 - Sur le terrain

03

Procédures & mise en oeuvre



Mise en œuvre

01

PRÉPARATION DU VOL

Briefing secteur et météo ; devis de masse et centrage ; devis carburant suivant les règles Part SAO en vigueur.

02

BRIEFING PASSAGER

Sécurité environnement et cabine, procédures d'urgence, évacuation (utilisation du parachute).

03

ORGANISATION DES VOLS

L'organisation des vols permet de gérer le flux de passagers et de moduler le nombre de vols découvertes associés afin de ne pas exposer les pilotes à une pression temporelle ainsi qu'à une fatigue excessive.

● ACCUEIL DES PASSAGERS

En fonction de l'affluence, le pilote peut être assisté par un membre du club.

Accompagnement des passagers en piste et retour des passagers : le pilote peut demander à un membre du club de l'aider à acheminer les passagers entre les locaux du club et la piste ainsi que pour le cheminement retour.

Le pilote engagé sur un vol découverte, en tant que commandant de bord, reste intégralement responsable de son vol et reste en toute circonstance le dernier décisionnaire d'ajourner ou d'exécuter le vol.



4 - Sécurité

04

Gestion des risques

Identifier, décider

01

À chaque vol, le pilote identifie et prend en compte les risques **(TEM)** en fonction de ses capacités, de la sécurité et du confort des passagers.

02

Le pilote auto-évalue sa forme physique et mentale pour effectuer ce vol en toute sécurité.

03

Le pilote reporte tout incident survenant au sol et en vol au correspondant sécurité du club.

— 5 - Monter en compétence

05

Formation des pilotes



Les facettes du transport

Cette formation est effectuée par un **FI(S)** qui aborde toutes les « facettes » du transport de passager.

Les vols de découverte ne sont pas des vols « communs », en effets le pilote doit prendre en compte son passager :

- la possibilité de stress de ce dernier, ses réactions,
- le mal de l'air,
- savoir dire non aux demandes « farfelues » non réalisable sans engager la sécurité du vol, (perte de local....)
- il ne doit pas donner les commandes à un passager non-pilote, (part SAO GEN 130)
- il doit utiliser le planeur dans le respect du manuel de vol et des consignes émises par le club.

RESSOURCES & SUPPORTS

Une affiche recto-verso est disponible sur le site ATO CNVP et un briefing vidéo existe pour accompagner les clubs.

Voir la vidéo



EMPLOI PASSAGER

LE PILOTE COMMANDANT DE BORD

- Posséder une SPL valide et un certificat médical valide
- Posséder une autorisation d'emport passager (expirante depuis le SPL et val d'entretien effectués)
- Son autorisation d'emport de passager est valide, soit 3 lancements en planeur ou 3 décollages et atterrissages en TMO dans les 10 jours précédents, en tant que PIC (Partie Commandant)
- Pour un VLE, il est autorisé (assuré et désigné par le président du club)

COMPÉTENCES

Données relatives aux compétences des conducteurs d'aéronefs pour l'emport d'un passager

- **CNS** - Procédures d'urgence (responsabilité et gestion d'un danger)
- **PLS** - Équipement, adaptation des trajectoires au niveau de stress éventuel du passager (présenté du vol par exemple)
- **PRP** - Application règlementaire (SPL, TMO, etc.)
- **COM** - Formulation claire des consignes, reporting éventuelle du silence, retour, savoir des non, annoncer certaines phases de vol
- **COS** - Comprendre les intentions du passager, le questionner
- **DES** - Asses disponible pour gérer un item, hiérarchie des tâches même en cas d'urgence (trajectoire, ventilation, stress du passager)
- **DES** - Remplacement éventuel avec le vol au sol

Fédération Française de l'Aviation de Planes

CONSIGNES EMPLOI PASSAGER

LES CONSIGNES SONT DISPENSÉES PAR LE COMMANDANT DE BORD !

Préparation du passager

- Compréhension des consignes : langue commune
- Vérification du matériel
- Parachute : équipement du passager (ne pas le toucher sans son accord), explication du fonctionnement et de l'utilisation
- Installation en cabine : confort, pas d'interférence avec les commandes
- Ajustement du harnais et explications du fonctionnement

Briefing passager sur le planeur

- Les instruments (gratifier la possibilité d'alarmes sonores : PLARM, VLF...)
- Utilisation de la ventilation
- Les commandes (ne pas les toucher sans autorisation)
- Prévention des différents phases du vol
- En cas de rasecage : Prévenir, une poche est disponible, regarder dehors
- Consignes sur l'utilisation d'appareils de photos ou GSM (passager ne photographier...)
- Interdire éventuellement l'utilisation de ces appareils en vol
- Pour parler au commandant de bord attendre la fin des communications à la radio
- Si nécessaire, relayer le passager à la capacité de régler le volume sonore (au d'une seule radio à l'avant)
- Maintien et verrouillage de la ventrie

Sécurité passager

- Briefing en cas d'évacuation
- Mettre les mains sur le harnais lors du décollage, atterrissage et turbulences

Prix le pilote commandant de bord :

- Si notifié à bord, vérifie les commandes de vol libres et la bonne visibilité vers l'avant

Si la formation est dispensée par un instructeur de commandant de bord, adapter la présentation à l'échelle de son club (niveau de formation, conditions de vol, matériel, etc.)

Accéder aux documents