



AERO-CLUB DE SAINT-DIE

SECURITE DES VOLS DECOUVERTE

5 route de l'aérodrome
88100 Remomeix

Table des matières :

Suivi des modifications	3
1. Cadre général	4
2. Méthodologie de la gestion des risques	7
3. Les risques liés aux passagers	8
4. Annexes	9

Avant-propos :

Pour éviter les fastidieuses mises à jour des pages modifiées, le DTO a décidé d'effectuer une réédition complète de ce document pour chaque nouvelle édition et/ou amendement-révisions.

Suivi des modifications :

Version	Date	Observations
1	07 / 09 / 2025	Création

Glossaire :

BAI: Bilan Annuel Interne

CA: Conseil Administration

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DR : Dirigeant Responsable

DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile

DTO: Declared Training Organisation

FI(A): Flight Instructor (Airplane)

LAPL (A) : Light Aircraft Pilot License (licence de pilote d'avion léger)

METEOR : Module d'Echange et de TELétransmission aux Organismes

PPL (A) : Privat Pilot License (licence de pilote privé avion)

RP : Responsable Pédagogique

1. Cadre Général :

Définitions :

Le principe de base du Règlement Européen 965/2012 est que tout vol contre rémunération doit être effectué par une entreprise de transport aérien, détenant un certificat de transporteur aérien, avec toutes les contraintes que cela suppose.

De plus, les licences LAPL ou PPL n'autorisent pas leur titulaire à effectuer des vols contre rémunération.

Le règlement européen AIR-OPS introduit une dérogation à cette règle, dans son Article 6 et laisse aux autorités nationales le soin d'en fixer le cadre et les limites.

Les dispositions réglementaires des vols découvertes figurent dans l'arrêté du 18 août 2016 modifié par l'arrêté du 24 mars 2021.

Les vols découvertes sont des vols circulaires en VFR de jour de moins de 30 min entre le décollage et l'atterrissage, durant lesquels l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 km de son point de départ ; les vols en patrouille sont interdits.

Localisation des vols:

Les vols de découverte se déroulent : « à partir des sites d'exploitation sur lesquels l'organisme dispense des formations et dispose de moyens humains et matériels en vue de dispenser une formation, ou à partir des sites sur lesquels les aéronefs exploités sont basés pour les organismes créés afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisirs, à l'exception des vols effectués dans le cadre des spectacles aériens soumis à autorisation préfectorale par l'article R. 131-3 du code de l'aviation civile ».

Le site d'exploitation est l'aérodrome de Saint-Dié Remomeix (LFGY)

Les pilotes autorisés pour effectuer les vols de découverte :

#/ Sont majeurs et membres de l'aéroclub,

#/ Sont titulaires d'une licence PPL(A), LAPL(A), CPL(A) ou ATPL(A), ont une qualification de classe SEP(t) en état de validité et, uniquement pour les pilotes PPL(A) ou LAPL(A), justifient d'au moins 200 heures depuis l'obtention de la licence,

#/ Remplissent les conditions d'expérience récente pour le transport de passagers (FCL 060 §b 1), et, uniquement pour les pilotes PPL(A) ou LAPL(A), ont effectué 25 heures de vol au cours des 12 mois qui précèdent sur la classe ou le type d'aéronef sur lequel est effectuée l'opération concernée,

#/ 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,

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

Les aéronefs utilisés sont les avions normalement exploités par l'aéro-club dans le cadre de ses activités de formation et de vols de loisirs.

Chaque avion doit être utilisé conformément au et dans les limites fixées au manuel de vol.

Procédures mises en œuvre :

Briefing secteur et météo ; devis de poids centrage ; devis carburant suivant les règles AROPS Part NCO en vigueur.

Briefing passagers : sécurité environnement parking et cabine, procédures d'urgence, évacuation rapide.

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 excessives.

Accueil des passagers : en fonction de l'affluence, le pilote peut-être assisté par un membre de l'aéro-club.

Procédure d'information des passagers : en fonction de l'affluence, le pilote peut-être assisté par un membre de l'aéro-club.

Accompagnement des passagers vers l'avion et retour des passagers : le pilote peut demander à un membre de l'aéro-club de l'aider à acheminer les passagers entre les locaux de l'aéro-club et l'avion 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.

Gestion des risques :

A 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,

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

Le pilote reporte tout incident survenant au sol et en vol au correspondant sécurité de l'aéro-club.

Gestion de la sécurité :

Tout événement affectant ou pouvant affecter la sécurité des vols de découverte est à signaler au correspondant sécurité de l'aéro-club.

Information des passagers sur l'utilisation des dispositifs de secours à suivre en cas d'urgence :

Se fait lors d'un briefing préalable avant vol, ainsi qu'à l'aide d'un dépliant dédié et édité par la FFA.

Liste nominative des personnes transportées :

Avant le départ en vol, une liste nominative des personnes transportées est établie sur un support dédié aux vols de découverte.

Sur cette liste figurent: Nom / Prénom / Adresse / Contact / Contact en cas d'urgence, autre qu'une personne participant au vol.

Politique de sécurité :

L'aéro-club, dans le cadre de l'activité de « vols découvertes » et dans le cadre de la gestion de la sécurité qu'il met en œuvre, s'applique à garantir le plus haut niveau de sécurité aux personnes prenant part à ces vols.

Le Président de l'aéro-club et Représentant du DTO est chargé de superviser et d'organiser cette gestion du risque lié à l'activité de vols de découverte.

Fait à Remomeix le ____ / ____ / ____

Le Président,

2. Méthodologie de la gestion des risques :

L'aéro-club de Saint-Dié a retenu comme méthode d'évaluation des risques la Matrice OACI

Le risque est évalué en fonction de sa gravité, de sa probabilité d'occurrence et éventuellement de sa fréquence d'occurrence.

La combinaison des deux colonnes permet de le classer.

matrice OACI :

<i>Risque de sécurité</i>		<i>Gravité</i>				
<i>Probabilité</i>		<i>Catastrophique A</i>	<i>Dangereux B</i>	<i>Majeur C</i>	<i>Mineur D</i>	<i>Négligeable E</i>
Fréquent	5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasionnel	4	4A	4B	4C	4D	4E
Faible	3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable	2	2A	2B	2C	2D	2E
Extrêmement improbable	1	1A	1B	1C	1D	1E

3. Les risques liés aux passagers :

<i>Risque</i>	<i>Evaluation</i>	<i>Mesures d'atténuation</i>	<i>Evaluation après atténuation du risque</i>
intrusion en zone réservée	4D	affichage, barrière, accompagnement	3E
conditions météo défavorables	4D	annulation du vol	2E
devis de masse et centrage	3C	renseignements à la prise de RDV formulaire dédié pèse-personne	1B
panique avant vol passager ingérable	3D	annulation du vol	2E
intégrité de l'avion installation à bord	3D	consigne et accès guidé par le pilote recours à un second accompagnateur	2E
évacuation aéronef	3C	briefing avant vol	1B
panique en vol malaise en vol	3D	rassurer les passagers retour au sol	2E

4. Annexes :



Fiche d'enregistrement des vols de découverte INITIATION - BIA - AVION

Site d'exploitation :
Aérodrome René Fonck (LFGY)

Aéronef utilisé : ☐ F.GLKO ☐ F.HREJ

Date du vol : Heure de départ (loc) : Heure de retour :

PILOTE Nom : Prénom : Poids : Age : Signature du pilote :		PASSAGER 1 Nom : Prénom : Poids : Age :	
PASSAGER 2 Nom : Prénom : Poids : Age :		PASSAGER 3 Nom : Prénom : Poids : Age :	

Personne à contacter en cas d'urgence (hors passager)

Nom : Prénom : Tél. :

Les passagers déclarent avoir été informés sur les dispositifs de secours et les procédures à suivre en cas d'urgence.

Signature des passagers :

PAX 1	
-------	--

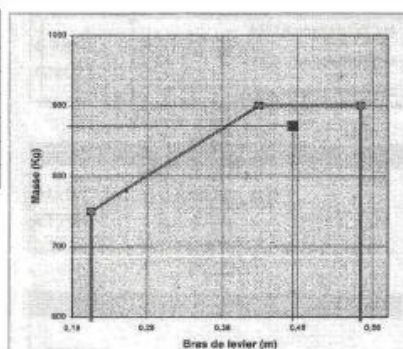
PAX 2	
-------	--

PAX 3	
-------	--

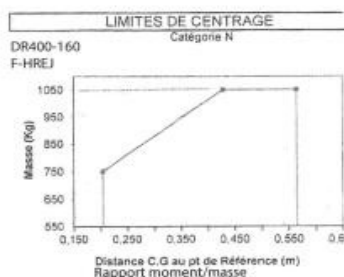
CENTRAGE F-GLKO

F-GLKO	Masse (Kg)	Bras de levier (m)	Moment (m x Kg)
Avion Vide	577	0,31	180,47
Sièges Avant		0,41	
Places Arrière		1,19	
Espace Bagages		1,90	
Carburant		1,12	
TOTAL			

D'après la fiche de pesée du F-GLKO
en date du 20 avril 2015.



CENTRAGE F.HREJ



EX. DE CHARGEMENT			
	Masse (kg)	Bras de levier (m)	Moment (m.kg)
Avion vide	821.300	0,316	196,585
Pilote(s) (2x77)		0,410	
Passagers (2x77)		1,190	
Bagages		1,900	
Réservoir ailes		0,100	
Réservoir central		1,120	
Total		0,498	

Pesée précédente (Masse vide en kg) : 619
(Date) : 07/07/2008

BIENVENUE À BORD !

Ce petit guide vous donne les clés pour, au sein d'un aéroclub, préparer et effectuer votre vol de découverte dans un confort et une sécurité optimums :





MÉMO EMPORT PASSAGERS



✈ Généralités

✈ Vols de Découverte

✈ Vols à traitements spéciaux

✈ Vols à partage de frais élargi

Edition 2024