



Association des Pilotes Pyrénéens de Montagne

CONSIGNES D'EXPLOITATION

PA18 F-BKBE

1. Conditions générales d'exploitation

Pour voler sur l'avion de l'APPM le pilote devra :

- Etre membre de l'APPM et AFPM
- Etre licencié FFA
- S'engager à respecter les présentes consignes d'exploitation par la signature de la charte d'utilisation du PA18 F-BKBE

Par ailleurs, pour voler comme CDB, le pilote devra :

- Justifier de son médical, licences et qualifications en état de validité
- avoir été lâché par un instructeur habilité par l'APPM.

Expérience récente / contrôle de compétence : Les pilotes n'ayant pas volé sur l'avion depuis plus de 3 mois devront prendre contact avec l'un des instructeurs habilités. Ces derniers peuvent procéder à tout moment à des contrôles techniques, interdire un départ en vol ou arrêter de vol un pilote s'ils le jugent nécessaire.

Réservations/demandes de vol : Elles font systématiquement l'objet d'une vérification du responsable d'exploitation ou d'un instructeur.

Le pilote doit préciser l'objet de son vol (local, montagne...) et les terrains qu'il prévoit d'utiliser.

La réservation sera validée et/ou le départ en vol autorisé si :

- L'avion est en parfait état pour le vol projeté
- Le pilote est à jour de cotisations, lâché sur l'avion et, s'il s'agit d'un vol montagne, autorisé sur les terrains projetés selon le Chapitre 3 ci-dessous.

Retour vol : Après chaque vol, les pilotes doivent :

- Nettoyer l'avion : cela permet de repérer les anomalies qui seraient survenues au cours des atterrissages en montagne : crigue sur les attaches de train, perte de vis de carénage, desserrement des écrous et éléments de fixation des trains principaux, de la roulette...
- Refueller : le plein standard est fixé à $\frac{3}{4}$ des réservoirs sur roues, $\frac{1}{2}$ sur skis.
- Signaler impérativement tout incident ou toute anomalie de fonctionnement au responsable d'exploitation et/ou à un instructeur.

- Reporter les heures de vol enregistrées par l'horamètre sur le carnet de route, ainsi que les avitaillements et compléments d'huile. Remplir également la fiche complémentaire.
- Régler le temps de vol mesuré par l'horamètre. Il n'y a pas de minoration prévue.

2. Consignes d'exploitation pour les vols avec atterrissage sur altiport et altisurface

Généralités :

- Quel que soit leur niveau de compétence et d'entraînement, pilotes et instructeurs doivent adapter leur choix d'altisurface selon leur état de surface, les performances de l'avion, les restrictions d'utilisation publiées, l'aérologie, l'éclairage, les obstacles etc...
En cas de doute sur un ou plusieurs de ces critères, ils devront impérativement renoncer.
- Le dépôt d'une fiche de circuit est obligatoire. A déposer auprès d'une personne de confiance, ou, au départ de Luchon, remplir le tableau prévu à cet effet dans le club house.
- Dans les Pyrénées, le vol montagne avec atterrissage par vent du Sud stabilisé est interdit.
- En cas de relief enneigé, le vol sous couverture nuageuse et les atterrissages sont interdits.
- Les atterrissages sur altiport et altisurfaces nécessitent la présence de 2 personnes à bord ou la présence d'une personne sur place pouvant aider au maniement de l'avion au sol.
- Emport systématique du matériel de secours et de vêtements de montagne adaptés au vol projeté pour tous les occupants de l'avion.

Les différents lâchés montagne

Les pilotes dûment qualifiés doivent être lâchés par un instructeur APPM avant l'utilisation des terrains de montagne.

Au regard de la grande disparité de difficulté des terrains de montagne des Pyrénées utilisables sur roues, les pilotes pourront prétendre à un lâcher montagne adapté à leur compétence et leur entraînement.

	Terrains autorisés	Remarques
LACHE LFIP	Altiport de Peyresourde	<ul style="list-style-type: none"> - Qualif montagne ou autorisation d'accès - Aisance impérative et démontrée quant au contrôle directionnel sur piste en dur, à la gestion du shimmy et au rattrapage d'un départ en cheval de bois
LACHE 1	Escary, Artigues, Aleu, Balesta	<ul style="list-style-type: none"> - Escary : autorisation du propriétaire - Autres : Qualif montagne

LACHE 2	<i>Outre les terrains ci-dessus :</i> Bergons, Hautacam, Bouirex, Super Barèges, Hippopotame (grands axes)	- Bergons : autorisation du propriétaire - Autres : Qualif montagne
LACHE 3	Ensemble des terrains de montagne pyrénéens	- Qualif montagne - Pène de Soulit, Honteyde, Cirès : vent très faible uniquement

Expérience récente montagne :

- un pilote n'ayant pas effectué d'atterrissage sur altisurface dans les 3 derniers mois doit consulter un instructeur APPM avant de partir en vol montagne. Ce dernier avisera.
- Avant son premier vol neige de la saison, un pilote qualifié skis devra refaire un vol d'entraînement avec un MI Skis, même s'il a une expérience montagne « roues » récente.

3. Instructeurs

Intégration des instructeurs :

Les instructeurs dûment qualifiés doivent être habilités par le bureau de l'APPM avant d'exercer au sein de l'association.

Les nouveaux instructeurs montagne (MI) sont parrainés par un instructeur habilité expérimenté. Ils pratiqueront l'instruction montagne sur des terrains de difficulté croissante au grès de leur prise d'aisance et d'expérience, selon le tableau figurant au chapitre 3 ci-dessus.

Standardisation instructeurs :

- Réunion instructeurs : organisée au moins une fois par an en début de saison
- Vols de réentraînement et maintien de compétence :
 - Les instructeurs qui ont peu d'expérience et peu volé en montagne dans la période précédant un stage qu'ils vont encadrer (typiquement en début de saison) feront un vol de réentraînement avec le responsable pédagogique APPM - Jean Bienvenu - ou celui de l'ATO AFPM pour les Pyrénées - Daniel Serres - ou un autre instructeur entraîné désigné par eux.
 - Ce type de vol de maintien de compétence est aussi possible à tout moment à la demande de l'instructeur ou d'un des responsables pédagogiques.
 - Dans le cas de ces vols, l'instruction n'est pas facturée, l'instructeur paye le tarif solo.

Stages APPM :

Les stages sont organisés et se déroulent sous la responsabilité d'un instructeur habilité.

Pédagogie :

Les instructeurs insisteront sur l'attitude et le savoir-être qui doit caractériser le pilote de montagne. Ils enseigneront en particulier le « savoir-renoncer ».

4. Assurance

L'avion est assuré corps y compris pour l'activité vol montagne.

En cas d'incident ou d'accident nécessitant le déclenchement de l'assurance, une commission composée du bureau de l'APPM, du responsable pédagogique et d'instructeurs habilités se réunira pour analyser l'évènement. En fonction de ses conclusions, l'APPM se réserve le droit de demander au pilote commandant de bord au moins le montant de la franchise.

Les situations d'incident ou accident en instruction seront traitées au cas par cas.

Cas exceptionnel : si les manquements du commandant de bord à l'origine de l'accident/incident sont tels que l'assurance refuse de couvrir le sinistre, celui-ci est alors redevable de la totalité des frais qui seront engagés pour la remise en état de l'avion, sans préjudice des poursuites ultérieures.

5. Engagement associatif

Les pilotes utilisateurs de l'avion de l'APPM s'engagent à participer aux différents travaux nécessaires à la bonne marche de l'association, en fonction de leurs prédispositions : entretien des altisurfaces, trésorerie, secrétariat, aide à la mécanique etc...