

AERoclUB et ECOLE d'AVIATION LA VEZE

Ce règlement de bons usages a été établi dès les origines de l'association et mis à jour en fonction des expériences de 50 années associatives aéronautiques.

Il est le fruit de synthèses de participations en tant que instructeur, chef pilote, ou présidence de plusieurs aéroclubs, mais aussi d'associations à buts très variés hors aéronautique, ces expériences personnelles ont été particulièrement enrichies au cours de 30 années d'échanges et partages d'expérience de mes entourages divers notamment les fidèles compagnons qui ont ouverts sans compter pour le développement de l'aérodrome et de ces activités, un certain nombre est désormais considéré comme « Membres fondateurs » leur implication totale considérés comme « Membre fondateurs » et forment un groupe « conseil des sages », aréopage qui veille discrètement du haut de la colline d'ARES a au maintien des valeurs, des traditions, de la sécurité et des évolutions permanentes du « savoir faire et savoir être »
C.D.

MISE a JOUR 2008:

Dès les origines de l'aérodrome de La Veze, la forte personnalité et l'esprit de son fondateur, Monsieur Jean MICHEL, donnaient le ton a tous ceux qui l'ont accompagné, concourant au développement de cette plateforme aéronautique.

Ce ne fut pas toujours facile, car nombreux ont été ceux qui ne venaient pas... » donner » mais qui nourrissaient des ambitions personnelles. Querelles jalousies et mécontentement ont été formatrices et ont amené ceux qui ont oeuvrés a travers ce conseil des sages a conserver a travers ces expériences, cohésion, entente et synergie, évitant les sujets générateurs de discussions stériles divisant les membres, stoppant certaines velléités novatrices, mais destructrices de l'ordre établi par l'expérience, et conservation d'un esprit de soutien mutuel.

C.D.

MISE a JOUR 2009:

La liste des précautions a prendre pour conserver cet esprit est infinie avec une remise en question permanente, trop longue et évolutive pour être détaillée aussi nous bornerons nous a rappeler quelques bons usages administratifs et techniques non exhaustifs qui se trouvent dans les manuels, le règlement intérieur, les conseils donnés par le RESPONSABLE PEDAGOGIQUE, le chef pilote, les instructeurs, il est du devoir de chacun de lire et relire « la loi » sous toutes ses formes (voir compte rendu AG et mails sécurités passés)

A.D.

MISE a JOUR 2017

Concernant les membres adhérents, a rappeler que:

Un nouveau règlement intérieur FFA est en cours de rédaction, il intégrera les conditions de vol partagé, rappelons que ceux ci ne sont pas actuellement autorisés dans notre structure.

A.D.

Cotisation club, licence FFA, documents pilotes doivent être obligatoirement a jour.

Les avances financières sont à utiliser pendant la durée de la formation pour autant que celle ci démontre une volonté certaine de progression confirmée par La réussite des objectifs fixés, soumises a la réglementation des CGU/CGV elles ne sont remboursables que dans les conditions CGV/CGU.

A.D.

La durée minimum d'une formation ne peut être inférieure au temps nécessaire pour effectuer le nombre d'heures de vol et d'études théorique requis par la réglementation, elle est évidemment plus courte en stage intégré que étalée dans le temps, il est rare que un candidat au brevet LAPL ou PPL puisse être prêt avec les minimum réglementaires requis en quelques semaines, mais pour certains candidats aux aptitudes particulières et ayant également bénéficié de la météo compatible cela est possible, cependant la majorité des élèves pilotes effectuent leur cursus de formation PPL sur 18 mois ou deux ans et en 70 a 90 heures de vols, ne soyez donc pas impatient.

C.D.

La formation consiste en un programme comportant théorie au sol, vols en double commande et vols solo supervisés, les candidats ne seront présentés aux épreuves en vol que lorsqu'ils auront effectués la totalité du cursus réglementaire selon la formule CBT (Competency Based Training) complétée par les procédures de sécurité propres à notre structure, procédures élaborées par l'expérience acquise des professionnels formateurs au cours des 50 années écoulées depuis la création de l'aerodrome de Besançon La Vèze, cette expérience est transmise par « compagnonnage » entre anciens et jeunes instructeurs ou dirigeant, avec partage des mises a jour, des retours d'expériences et autre moyens susceptibles d'améliorer le bon fonctionnement des activités; ce « melting-pot » de cultures diverses étant particulièrement enrichissant et constamment synthétisé pour améliorer Sécurité et efficacité.

C.D.

Le déroulement de la formation est géré par l'instructeur responsable désigné, sous supervision de la progression par le responsable pédagogique.

E.M.

Le laché solo est soumis à évaluation préalable par ce dernier, ou à défaut le chef pilote, et dans tout les cas l'élève pilote aura dû effectuer un ou plusieurs vols avec un FI autre que son FI référent afin de croiser les avis sur ses compétences, la fiche de progression est le lien entre les différents intervenants de la formation, elle appartient donc a l'organisme de formation et doit être archivée par ce dernier pendant une durée de 5 ans, elle n'est remise a l'élève pilote que sur demande par écrit et motif de justification, copie sera alors conservée a l'école.

Les vols solo supervisés sont des vols de formation comptant un thème d'exercice et sont exclusivement exécutés sur ordre de l'instructeur sous sa responsabilité et sa présence physique, avec signature préalable attestant de son autorisation.

Ces vols solo doivent être en corrélation avec le programme de formation générale, et donc seront suspendu si le candidat ne satisfait pas aux épreuves théoriques correspondantes ou a l'avancée dans le programme standard.

Les vols de formation élémentaire à la navigation en double commande sont dans notre hiérarchie de principe:

PONTARLIER pour l'étude des repères sol, l'étude d'altimétrie et d'intégration sur autre circuit d'aérodrome.

MONTBELIARD pour le cheminement, le chronométrage, l'intégration aérodrome.

GRAY pour l'étude des traversées de zones.(R-45, R-158)

DOLE pour les items précédents, pénétration en CTR, écoute ATIS, et intégration sur aerodrome Controlé.

Les vols en solo supervisés suivront la même hiérarchie, celle ci pouvant être modifiée en fonction des éléments météo ou autres. La formation navigation avancée avec moyens radio navigation s'effectuera en fonction des conditions nécessaires à l'aide des VOR de DIJON, ROLAMPONT et LUXEUIL, des balises Radio Compas de LA VEZE et DOLE ainsi que tout autre moyens opportuns y compris satellitaires.

Le tracé de la navigation 80 ou 150 nautiques et sa date d'exécution sont fixés par l'instructeur référent et soumis a l'approbation du Responsable Pédagogique ou du chef pilote après étude du DOSSIER de VOL.

La décision de présentation aux épreuves pratiques des brevets est prise également par le responsable pédagogique, après un vol d'évaluation comportant la totalité des exercices demandés qui

auront été exécutés avec une précision et un respect de la sécurité donnant au candidat les meilleures chances de réussite, si non, la présentation sera reportée après réentrainement.

A.D.

PILOTES BREVETES:

La réglementation prévoit un entrainement annuel minimum pour conserver les privilèges de la licence, cependant l'expérience prouve que les écarts, les dérives, les déformations, arrivent parfois très vite meme avec des pilotes volant souvent et régulièrement.

Cette expérience nous a amené a très fréquemment proposer aux pilotes brevetés deux simples tour de pistes, suivis si besoin de l'exécution d'un exercice type qu'ils ont déjà vu au cours de leur formation, et souvent aussi un vol comportant un rafraichissement général de TOUT les exercices du brevet, additionnés d'exercices supplémentaires que notre expertise nous a appris a appliquer pour la sécurité générale.

Ces contrôles exécutés dans une ambiance constructive font parfois l'objet de commentaires de structures voisines qui se bornent a suivre la réglementation, et qui nous demandent si ils sont bien acceptés par nos pilotes, la réponse est en principe positive, les rares cas rebelles ont été conviés a poursuivre dans d'autres clubs, c'est dommage, mais cette rigueur ne peut être que rassurante, la encore, malgré toutes ces précautions, les incidents stupide sont nombreux (rassurez vous il en est de meme ailleurs, seule la chance fait la différence).

Chaque année voit ces « bons usages » modifiés ou enrichis et chacun peut présenter des idées novatrices qui seront étudiées et ajoutées en fonction de leur pertinence.

Le conseil des animateurs.