

CERCLE AÉRONAUTIQUE DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE - exercice 2019
19 SEPTEMBRE 2020

L'assemblée générale 2019 a eu lieu le 19 septembre dans les locaux du CAM, avec l'ordre du jour suivant :

1. Charte du CAMI
2. Rapport moral du Président – vote du quitus
3. Présentation des comptes 2019 – vote du quitus
4. Le DTO
5. L'activité ULM
6. Progression, sécurité et situation à fin août 2020
7. Relations avec les riverains
8. Vol de nuit et vol en montagne
9. Questions et ... réponses

53 membres étaient présents, 30 autres membres avaient donné une procuration, soit 83 voix exprimées.

1. La charte du CAMI a été rappelée par le président; les mêmes 4 priorités continuent de définir depuis maintenant 8 ans les priorités et les actions du conseil d'administration : sécurité, convivialité, progression et prix modérés.

2. Le président a présenté son rapport moral (exercice 2019):

- effectif stable, proche de l'objectif de 150 qui permet de respecter notre charte
- 3^{ème} année consécutive à plus de 2 000 heures de vols, dont plus de 700 heures pour QU
- de plus en plus de pilotes qualifiés sur le F172 et le PA28
- répartition école/pilote équilibrée par rapport à notre flotte et conforme à notre historique
- année financièrement à l'équilibre malgré une année intense en maintenance
- 1200 heures de maintenance, dont plus de 500 effectuées au club
- 5 nouveaux PPL.

Le rapport moral est voté à l'unanimité des 83 voix exprimées.

3. Le trésorier a présenté les comptes 2019 :

- recettes 312K€ (-1%), dont 92% heures de vol,
- dépenses 310K€ (-6%), dont 94% coûts directs aéronautiques.

Les comptes 2019 sont approuvés à l'unanimité des 83 voix exprimées.

4. Le CAMI est officiellement DTO (Declared Training Organization) depuis avril 2019, ce qui lui permet de poursuivre les activités de formation :

- déclaration & harmonisation des programmes et outils de formation
- obligation de déclaration de tous les incidents/accidents/infractions. « Culture juste » : en cas d'incident ou d'événement aéronautique rencontré par un pilote, ou de doute même sur la réalité d'un tel incident ou événement, il est primordial que ce dernier le déclare immédiatement au président. Pas de sanction si le pilote déclare via le club tout incident, accident ou infraction involontaire dans les 72 heures.
- audit à tout moment par la DGAC pour évaluer le club sur sa gestion de la sécurité,
- responsables pédagogiques : Serge Mocquet pour l'ULM, François Gibelli pour l'avion.

5. Activité ULM

- par rapport à 2017, les heures de vol ont baissé de plus de 50% à 190 heures : indisponibilité des instructeurs & maintenances lourdes et donc longues (97 heures d'immobilisation)
- nombre d'adhérents stable à 20
- plusieurs actions ont été lancées pour remonter le niveau d'activité
 - ▶ le CAMI a adhéré à la FFPLUM et est maintenant répertorié
 - ▶ le CAMI a l'agrément école de formation ULM : 2 nouveaux candidats à la formation d'instructeur ULM
 - ▶ notre ULM FK9 est reparti sur un potentiel de 1800/2000 heures : cellule révisée début 2019, RG moteur début 2020.

6. ACTIVITÉ & TENDANCES 2020

- effectif moyen annuel en hausse et belle MTO depuis le début d'année. Cependant, la pandémie fait perdre 350 heures avion et 60 heures ULM; ce retard (20% des prévisions pour l'année) ne pourra pas être rattrapé.
- une douzaine de membres ont plus de 10 ans d'ancienneté. Le nombre maximum de pilotes brevetés - pour assurer une bonne disponibilité des avions - est atteint (80)
- par rapport à la moyenne nationale :
 - ▶ 15,5 heures de vol/adhérent pour le CAMI vs moyenne nationale de 12,6 heures
 - ▶ 493 heures/machine vs 232 heures
 - ▶ pour info, Hispano-Suiza (LFPT) : 8000 heures, 528 membres, 32 avions (250 heures/machine).
- flotte correcte dans une situation normale de maintien en état
- 2 PPL et 2 brevetés ULM depuis le début 2020
- nombre d'habilitations F172 (60) et PA28 (21) en hausse
- la période difficile oct.2010-oct.2016 difficile pour le CAMI (6 accidents) semble derrière nous. Mais, la prudence et la rigueur s'imposent plus que jamais. Des mauvaises pratiques ont certes la vie dure :
 - ▶ départ perpendiculaire du hangar avec mise de gaz
 - ▶ vitesse excessive au roulage.

7. RIVERAINS

- la pression exercée par les riverains auprès des élus et de l'administration est montée de plusieurs crans depuis le printemps 2018 :
 - ▶ les habitants du sud de Saint Nom la Bretèche sont les plus touchés par le bruit lorsque la 05 est en service (vent traversier). Or, depuis 2018, la 05 est le QFU très majoritairement utilisé,
 - ▶ la suppression du seuil décalé en 10 et le nouveau statut préférentiel du QFU 10 ont créé de fortes attentes chez les riverains de Saint Nom et ont été l'objet de communications trompeuses de la part des candidats pendant les élections municipales de mars 2020
 - ▶ la sortie du confinement des pilotes a été mal vécue par les riverains; 2 fois plus de vols en mai, quasiment tous en tour de piste à cause de la règle des 100 km
 - ▶ le dialogue entre l'AUDACE (usagers) et l'ADNAC (riverains) est peu productif, celui avec le maire de St Nom est rompu
 - ▶ demain, avec une répartition des QFU plus équilibrée, ce sera Davron/Feucherolles, et avec les nouveaux programmes immobiliers, Villepreux/les Clayes
- en désaccord avec sa position vis à vis des riverains, le CAMI a quitté l'AUDACE et pris l'initiative d'initier un nouveau dialogue avec les maires de St Nom et de Chavenay et de rencontrer le sous-préfet pour prôner une approche plus pédagogique.
- les pilotes du CAMI doivent être exemplaires quant à leurs obligations de :
 - ▶ 1/ suivre « au mieux » les tracés des tours de piste, et
 - ▶ 2/ respecter du 1^{er} avril au 30 sept. les plages de moindre du bruit de la charte riverains/usagers.

8. QUALIFICATIONS VOL DE NUIT & MONTAGNE

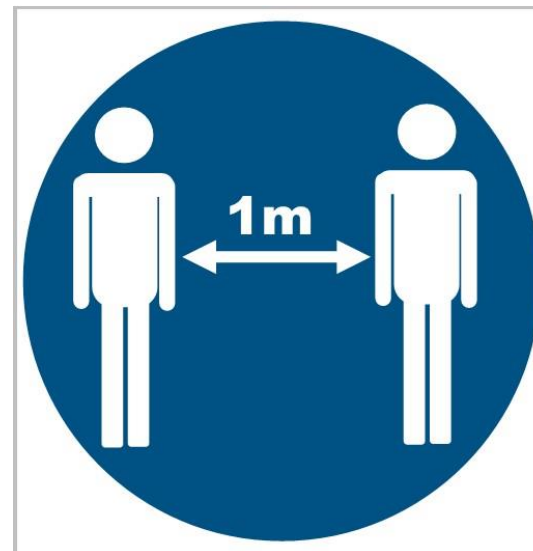
- qualification « vol de nuit »
 - ▶ ouverte aux PPL/LAPL avec >100 HdV
 - ▶ formation théorique (1 à 3 briefings au CAMI)
 - ▶ formation pratique (1-5 HdV) sur QU & LG, les samedis de octobre à mars, aux prix habituels et au départ de LFPT
 - ▶ sinon, vols d'initiation
 - ▶ 9 pilotes qualifiés en 2019
- qualification « montagne »
 - ▶ formation théorique (1 briefing)
 - ▶ formation pratique (1 vol) sur QU en week-end de 3-4 jours, entre mai et septembre au départ de Megève/Méribel
 - ▶ un premier stage avec 3 pilotes a eu lieu le week-end du 14 juillet 2020
- François Gibelli coordonne et assure la formation pour ces qualifications.

Les présentations des différents intervenants sont disponibles dans l'espace « membres » du site du CAMI. La séance est levée après une courte séance de questions/réponses à 19h15.



ASSEMBLEE GENERALE

19 septembre 2020



ORDRE DU JOUR

1. Charte du CAMI
2. Rapport moral du Président – vote du quitus
3. Présentation des comptes 2019 – vote du quitus
4. Le DTO
5. L'activité ULM
6. Progression, sécurité et situation à fin août 2020
7. Relations avec les riverains
8. Vol de nuit et vol en montagne
9. Questions et ... réponses

Et pour terminer

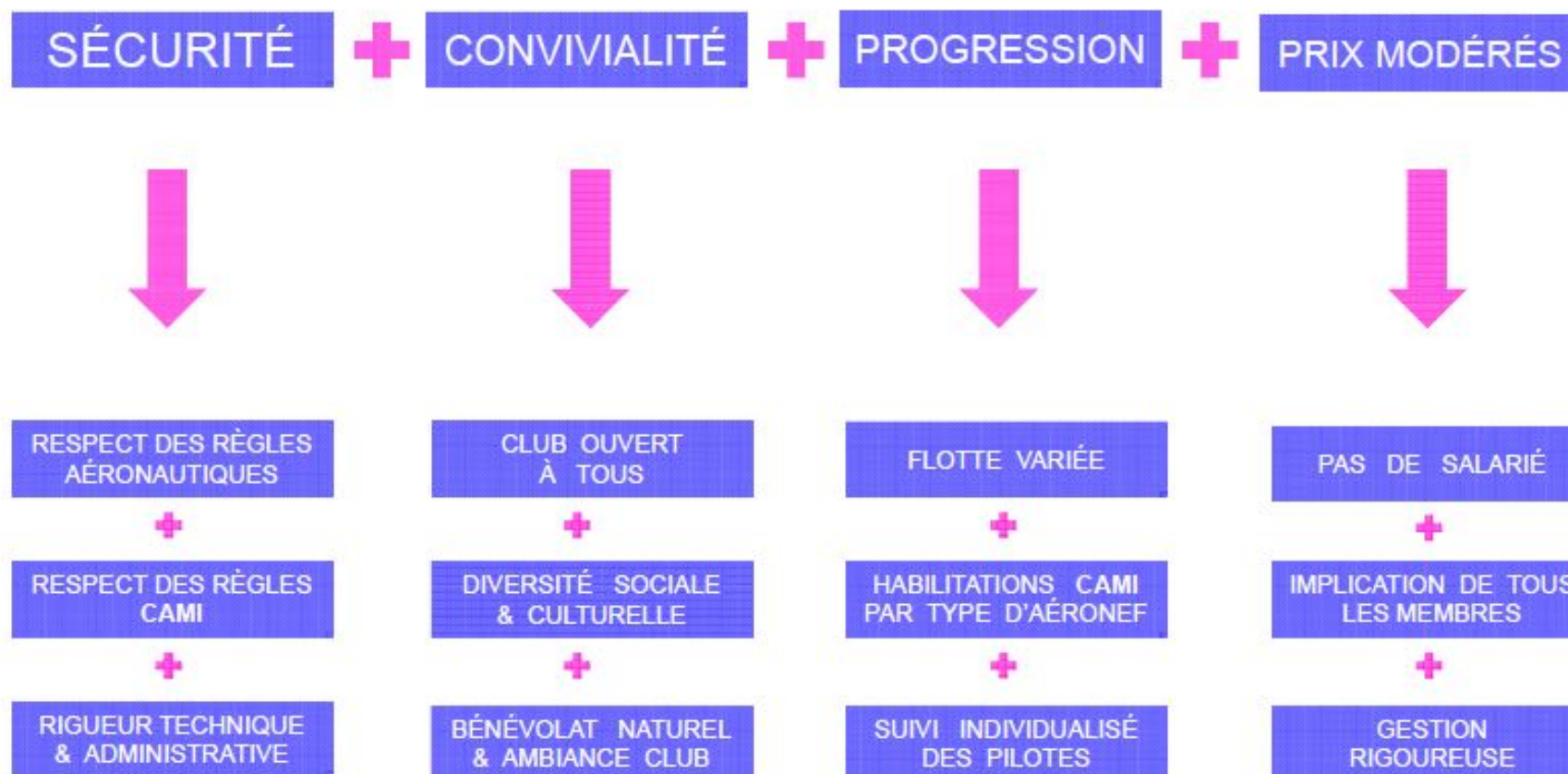




CHARTRE CAMI

2016

N° de doc: G007
Révisé: 19/01/2016



QUELQUES CHIFFRES

	2017	2018	2019	
Adhérents *	146	146	146	0%
Avion	124	125	127	2%
ULM	22	21	19	-10%
Heures de vols	2 159	2 302	2 165	-6%
Avions	1 763	1 997	1 975	-1%
ULM	396	305	190	-38%
Instruction	1 040	1 100	1 059	-4%
Hors instruction	1 119	1 192	1 106	-7%
Mouvements LFPX **	77 800	78 025	77 154	-1%

* Calculé du 1^{er} octobre au 30 septembre

** Estimation Chef Circulation Aérienne

REPARTITION PAR AVION

	2017	2018	2019	
DR 400-120	686	736	561	-24%
DR 400-140B	500	633	734	16%
F 172	382	429	493	15%
PA 28	195	199	187	-6%
Total avions	1 763	1 997	1 975	-1%
FK9 (ULM)	396	305	190	-38%
TOTAL	2 159	2 302	2 165	-6%
F-PZGR (Jodel)	187	124	132	6%

- **Stabilité sur 3 ans**
- Il semble que 2 000 à 2 200 heures correspondent à la limite de ce que qu'on peut faire avec notre modèle économique et notre flotte

ANALYSE

- **Effectif stable, à l'objectif de 150 qui permet de respecter notre charte**
- **3^{ème} année consécutive à plus de 2 000 heures de vols**
 - Plus de 700 heures pour le QU
- **Répartition école/pilote équilibrée par rapport à notre flotte et conforme à notre historique**
 - De plus en plus de pilotes qualifiés sur le F172 et le PA 28
 - Chute des heures ULM :
 - maintenances lourdes et donc longues du FK9 : 97 jours d'immobilisation
 - indisponibilité des instructeurs

ANALYSE

- **Grosse année en heures de vol = grosse année en maintenance :**
 - 22 visites de 50h
 - 15 visites de 100h
 - 4 visites de 200h
 - 1 visite de 500h
 - 1 visite de 1000h
 - 2 visites de 2 000h
 - 1 échange moteur
 - 3 RG hélice
 - plus 60 dépannages
- 1 200h en temps travaillé
dont environ 50% au club
- Année financièrement à l'équilibre**
(+ 1 000 € vs -17 000 € en 2018)

FORMATION

- 4 élèves ont passé le théorique avec succès
- 5 nouveaux pilotes brevetés
5 x PPL
- Autres formations :
 - 4 exposés LME
 - 2 exposés PA 28
 - 9 qualifications vols de nuit

SITUATION DU CLUB

- Le club est officiellement DTO depuis avril 2019
- Dangers pour notre activité
 - Riverains de plus en plus véhéments, en particulier sur Saint Nom la Bretèche avec remise en cause de la charte et demande de restrictions Calipso (comme à Toussus)
 - Allongement de la 10/28 : les clôtures sont posées mais les 200 mètres gagnés sont inexploitable
 - Réglementation de plus en plus lourde et contraignante (RMZ, ZIT, report radar en 2021 ...)

LE DTO

- Le club est officiellement DTO depuis avril 2019
- Il est représenté par le Président du club et le Responsable Pédagogique (François Gibelli) qui ont signé la demande d'adhésion :
 - approche très anglo-saxonne de l'engagement :
vous faites ce que vous dites et vous dites ce que vous faites
- Objectifs du DTO
 - harmonisation de la formation :
programmes déclarés, outils de suivi de la formation ...
 - sécurité des vols :
tous les accidents, incidents, infractions, ... doivent être analysés et faire l'objet de correctifs pour éviter qu'ils ne se reproduisent → obligation de déclarer

LE DTO

- Audit par la DGAC
 - en fonction de ses « performances », le club peut-être audité à tout moment et obligatoirement au bout de 6 ans.
 - selon les écarts, le club peut être obligé de les corriger sous 3 mois ou immédiatement en fonction de leur gravité
 - cela peut aller jusqu'à la suspension de la formation

LA « CULTURE JUSTE »

- Définition

La « culture juste », est « une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions lorsqu'elles sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés. »

(règlement européen UE N° 376/2014 concernant les comptes-rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile)

- En pratique

- Pas de sanction si le pilote déclare (via le club) tout incident, accident ou infraction dans les 72 heures qui suivent
- Avec le DTO, le club est jugé sur sa gestion de la sécurité

Remplir le formulaire d'incident et prévenir, si possible par téléphone, le Président ou le RP ou le CP ou un instructeur



CAMI - Compte de résultats 2018 / 2019

	2018	2019	%
Energie (Electricité / eau)	3 545 €	3 651 €	0%
Fuel	898 €	486 €	-46%
Loyers	6 747 €	7 164 €	6%
Telephone et internet	1 188 €	1 053 €	-11%
Assurances (Hors avions)	1 506 €	1 771 €	18%
Représentation	2 202 €	2 470 €	12%
Consommables	193 €	1 735 €	799%
Equipement	854 €	225 €	-74%
Cotisations / Instructeurs	1 998 €	1 012 €	-49%

Frais généraux club	19 131 €	19 567 €	2%
---------------------	----------	----------	----

Maintenance avions	153 023 €	151 660 €	-1%
Carburants avions	102 901 €	99 950 €	-3%
Remboursement prêt	0 €	0 €	
Assurances avions	12 464 €	12 348 €	-1%
Redevances / cotisations (BP-ADP-Taxes)	6 735 €	7 001 €	4%
Frais d'atelier	11 120 €		
Packs CAMI	19 300 €	14 000 €	-27%
Dotation aux provisions maintenance	5 000 €	5 000 €	0%

Coûts directs avions	310 543 €	289 959 €	-7%
----------------------	-----------	-----------	-----

DEPENSES COURANTES	329 674 €	309 526 €	-6%
--------------------	-----------	-----------	-----

RÉSULTAT COURANT	-17 412 €	883 €	
------------------	-----------	-------	--

DEPENSES HORS EXPLOITATION	0 €	0 €	
----------------------------	-----	-----	--

RECETTES HORS EXPLOITATION	2 128 €	1 310 €	-38%
----------------------------	---------	---------	------

DEPENSES TOTALES	329 674 €	309 526 €	-6%
------------------	-----------	-----------	-----

Solde comptable de l'exercice	-15 284 €	2 193 €	
-------------------------------	-----------	---------	--

Solde compte courant au 31/12/2018	16 571 €	36 535 €	120%
------------------------------------	----------	----------	------

	2018	2019	
Cotisations CAMI	24 700 €	24 800 €	0%

Recettes Club	24 700 €	24 800 €	0%
---------------	----------	----------	----

Heures de vol payées	287 562 €	285 609 €	-1%
----------------------	-----------	-----------	-----

Recettes directes avions	287 562 €	285 609 €	-1%
--------------------------	-----------	-----------	-----

RECETTES COURANTES	312 262 €	310 409 €	-1%
--------------------	-----------	-----------	-----

Intérêts sur compte	528 €	510 €	-3%
Permanences non effectuées	1 600 €	800 €	-50%

RECETTES HORS EXPLOITATION	2 128 €	1 310 €	-38%
----------------------------	---------	---------	------

RECETTES TOTALES	314 390 €	311 719 €	-1%
------------------	-----------	-----------	-----

SOMMAIRE

EFFECTIF

AERONEFS - ACTIVITE

ETAT DE LA FLOTTE

GESTION PILOTES ET ELEVES - FORMATION

SECURITE

EFFECTIF

Avec notre base de référence : octobre

	2019	2020
Pilotes avion	84	80
Elèves avion	43	44
Total avion	127	124
Pilotes ULM	9	8
Elèves ULM	11	11
Total ULM	20	19
Total général	147	143

➤ **Effectif stable :**

↪ **Blocage des inscriptions en juillet des pilotes brevetés avion (cible environ 80 habilités)**

Causes :

- impossible de gérer bénévolement plus de 150 membres
- maintien d'une disponibilité acceptable des avions

➤ **27 nouveaux depuis octobre 2019 (pour 30 sur la période précédente)**

- En dehors d'une douzaine environ de membres ayant 10 ans d'ancienneté ou plus ... le turnover est important, mais classique.

AERONEFS - ACTIVITE

- 4 avions : prévision 2019 : 1787h de vol (hors D112)
 - 4 avions : prévision 2020 : 1970h de vol (hors D112)
- Perdu COVID : 350h soit 1620h de vol

Réalisé au 31 août 1075h pour 1420h prévues ($-350 = 1070$)

A ce jour $\approx$ **1252h** réalisées (18 septembre : 176h pour 145 prévues)

Conséquence de :

- Effectif moyen annuel toujours en hausse
- Excellente météo cette année...
- Et des pilotes toujours actifs ...

- **1 ULM : prévision 2020 : 250h**
- Perdu COVID : 60h soit corrigé 190h

Au 31 août 107h réalisées pour 170h prévues ($-60 = 110$)

A ce jour 126h réalisées (18 septembre : 19h pour 20 prévues)

Le vol hors formation ne concerne en réalité principalement que des vols locaux avec **des pilotes volant cependant régulièrement**

- **Agrément école de formation instructeur ULM**

2 candidats en cours de formation

Rappel concernant le ratio de disponibilité

C'est un ratio technique normalisé pour juger l'efficacité de la maintenance des outils de production et permettre ainsi le benchmark

3896 h/an aéronautiques de jour VFR (365j/an)

En école

La programmation des vols est plus simple donc on peut approcher 800/900h/an

En voyage

Excepté les retraités ... il est plus délicat ... de voler en semaine donc un avion ne peut faire plus de 400/500h/an

Remarque

Ne pas confondre avec un avion dit indisponible parce qu'il vole et que vous souhaitiez le réserver : dans ce cas il faut faire intervenir la notion de votre propre disponibilité et de celle des autres pilotes...

COMMENT ON SE SITUE PAR RAPPORT

AUX AUTRES CLUBS (source FFA 2019)

Nb clubs	574
Nb adhérents	42109
Nb heures de vol	529580
Nb avions	2280

Moyennes

Par club :

CAMI

➤ 73 membres

≈ 127 membres avion

➤ 4 avions

≈ 4 +

Par adhérents :

➤ 12,6h/an

≈ 15.5h/an

Par avion :

➤ 232h de vol/an

≈ 493h de vol/an

78% des clubs font moins de 2000h/an

(Avec le D112 on fait plus de 2000h)

Plus gros club : Hispano Suiza 7979hdv pour 528 licenciés (15.1h/an par membre) 32 avions 249h/avion

Flotte

826 ROBIN DR

64 RALLYE

350 CESSNA

Etc.

237 PIPER

136 JODEL

ETAT DE LA FLOTTE

HX (école)

Moteur changé en 2018 ; V2000h cellule en 2019
Avionique et intérieur corrects
Mais avion vieillissant
Sera en V500h ce mois

QU (mixte)

Moteur changé en 2017 (prochain fin 2021 ...)
V2000h cellule en 2018
Avionique et intérieur corrects
Intérieur correct

LG (voyage)

Moteur changé en 2018
Visite 200h en cours avec travaux sup (peut-être pas tous ...)
Avionique et intérieur corrects

CP (voyage)

Cellule : encore correcte
Moteur : visite hélice, turbo cet hiver
Avionique et intérieur corrects

SK (ULM FK9 Mark IV)

Cellule révisée début 2019 (type 2000h avion)
RG moteur début 2020
ULM reparti sur un potentiel de 1800/2000h

**Notre flotte est correcte dans son ensemble et nous sommes dans une situation normale de maintien en état, avec les aléas d'une utilisation « club »...
délicate à maintenir suite au nombre d'heures de vol réalisées par aéronef (conséquence du maintien de nos tarifs)**

➤ **Plus de 500h de maintenance au club !!**

GESTION PILOTES ET ELEVES

La Formation est assurée :

par 9 instructeurs bénévoles (dont 2 mixtes ULM/avion plus 2 voire 3 « potentiellement » mixtes ...)

Chaque activité de formation (ULM/avion) est encadrée par un Responsable Pédagogique dont les rôles principaux sont :

- La veille réglementaire
- Le maintien et suivi des programmes de formation
- Assurer le respect des procédures attachées à la formation
- Faire des contrôles en vol avec les élèves du bon déroulement des programmes de formation
- Etc.

Bilan 2020 à ce jour

2 PPL

2 brevetés ULM

Plus des qualifications, variantes et habilitations internes

Importance des habilitations ou variantes (instructeurs compris)

avions					ULM		D 112		
DR400		F-GJLG		F-GICP	Pistes CAP	Toutes pistes	TW	Toutes pistes	
pilotes	Avec Avionique	pilotes	Avec EFIS						
83	76	48	36	15	10			10	2018
84	77+9	52	51	16	11	4	16	10	2019
77	80 + 6	60	60	21	20	6	15	10	2020

➤ Habilitations F-GJLG et F-GICP en hausse

SECURITE

2016

- Pour rappel : La moto est considérée comme le moyen routier le plus dangereux avec :
1 décès pour 5000 pratiquants
- En aviation
 - Avion 1 pour 2600
 - ULM 1 pour 333
 - Planeur 1 pour 10000
- Bilan FFA 2015 : 115 accidents dont 23 corporels (année mauvaise en termes d'accidents)
Soit 1 accident pour 368 pratiquants ou pour 4816 heures de vol
- **CAMI : de fin 2010 à octobre 2016** : 6 accidents importants (IV, HX, FX, SK, LG 2 fois)
 - **Soit 1 accident par an pour en moyenne 120 membres**
 - **Ou 1 accident toutes les 1800 heures de vol**

➤ **On était très loin d'être de bons élèves**

2017 (rapport DGAC)

Avion : 84 accidents dont 3 mortels (6 morts)

ULM : 99 accidents dont 33 mortels (33 morts)

2018 : forte hausse des accidents avion dont **15 mortels**

Nous nous sommes nettement améliorés puisque l'on a dépassé les 8000 heures de vol, mais restons très prudents et respectez nos consignes !!!

Rappel :

Toujours beaucoup trop de mauvaises pratiques constatées au sol et en plus souvent avec instructeur :

- Roulage à vitesse excessive
- Départ perpendiculaire au hangar avec mise de gaz (soufflage herbe, claquement des portes, valse d'éléments dans le hangar, etc.
- Pertes de fixations capot ULM répétitives

Bonnes discussions et bonne soirée

LFPX : RIVERAINS

- ✓ NOS OBLIGATIONS
- ✓ L'ENVIRONNEMENT
- ✓ LES RIVERAINS
- ✓ LES ACTIONS

CHAVENAY VILLEPREUX

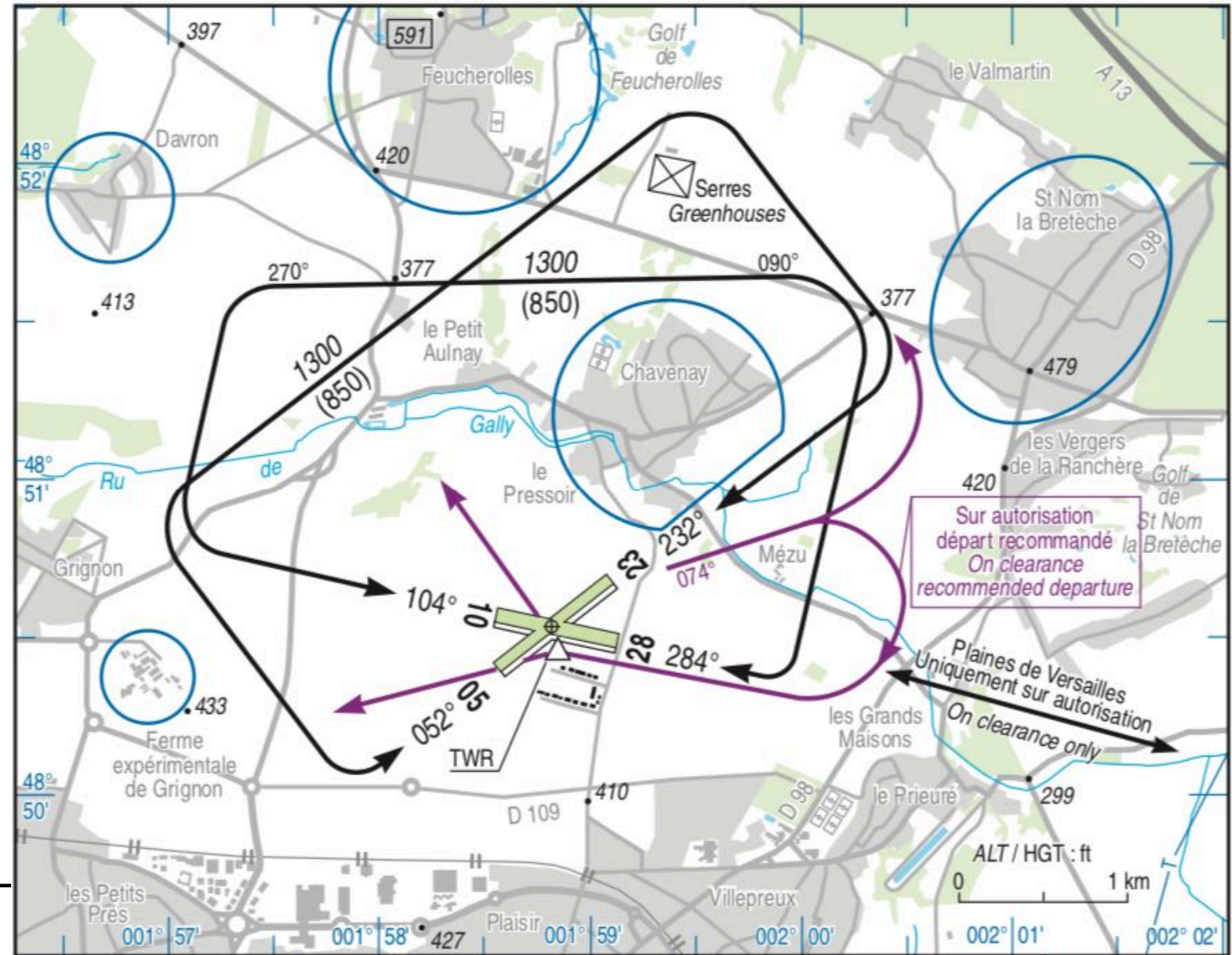
AD 2 LFPX ATT 01

ATTERRISSAGE A VUE

Visual landing

28 FEB 19

① RÉGLEMENTATION LOCALE



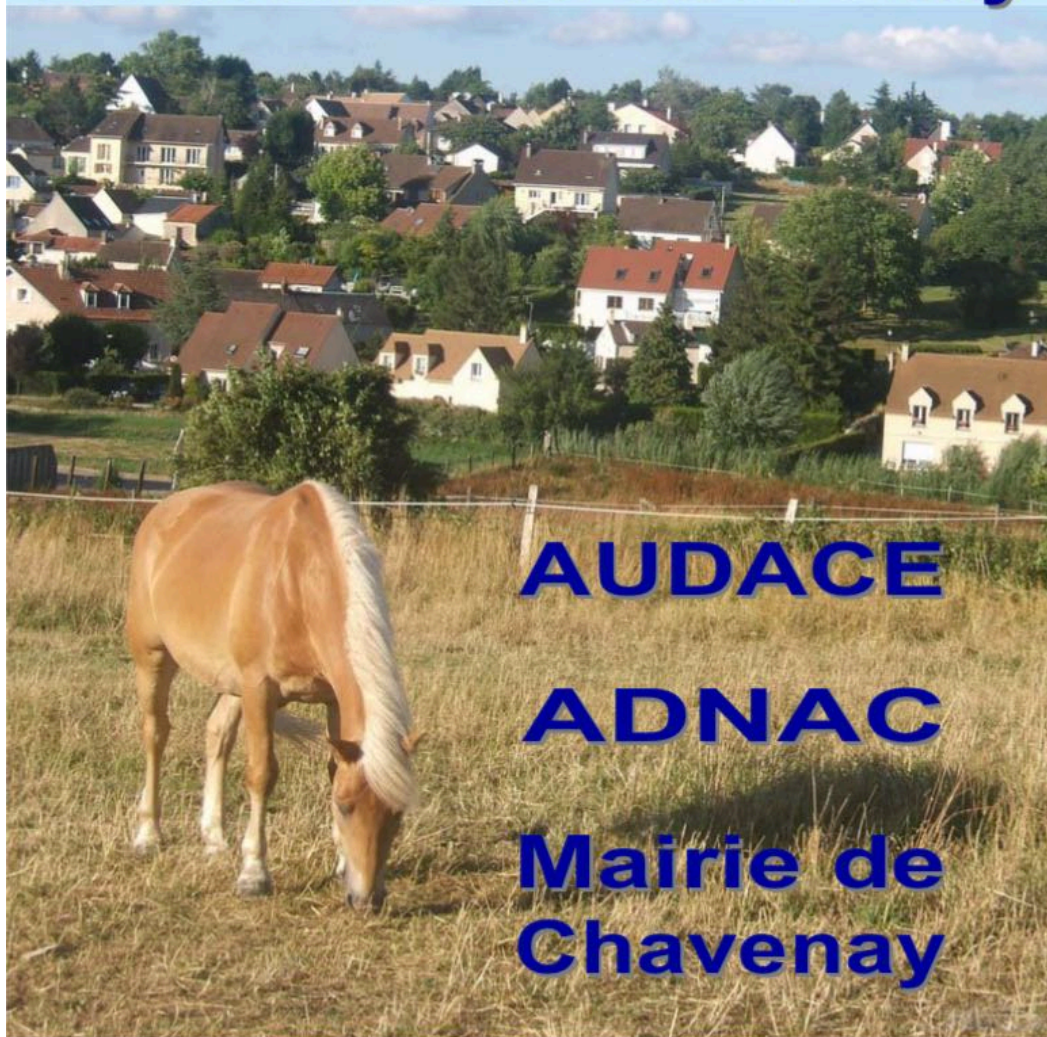
Environnement

Eviter le survol des communes avoisinantes.

Respecter les circuits publiés dans la mesure du possible.



La Charte de Chavenay



AUDACE

ADNAC

**Mairie de
Chavenay**

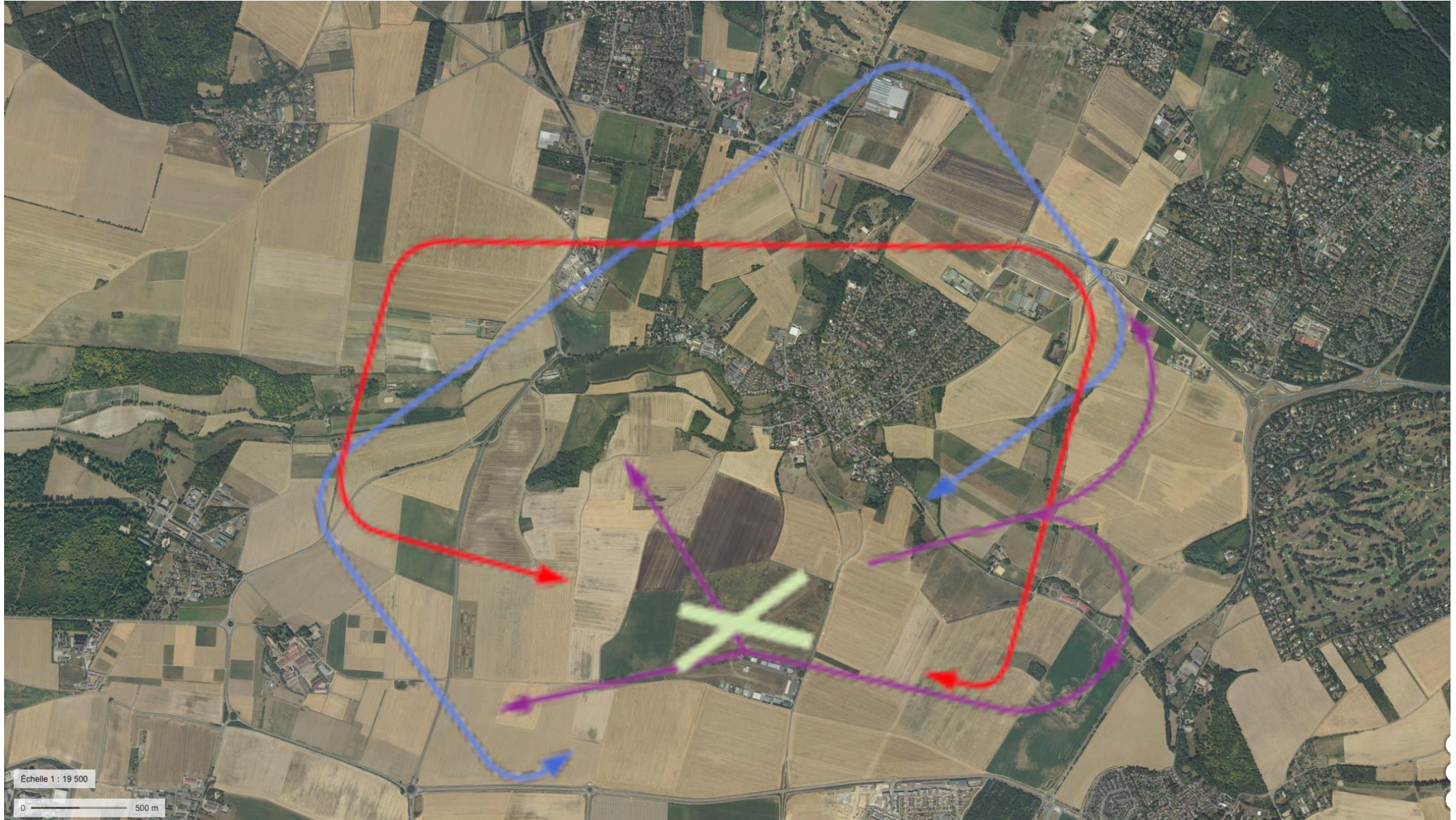
« ...diminuer les nuisances sonores subies par les riverains de l'aérodrome sans entraver le droit des usagers à pratiquer leurs activités... »

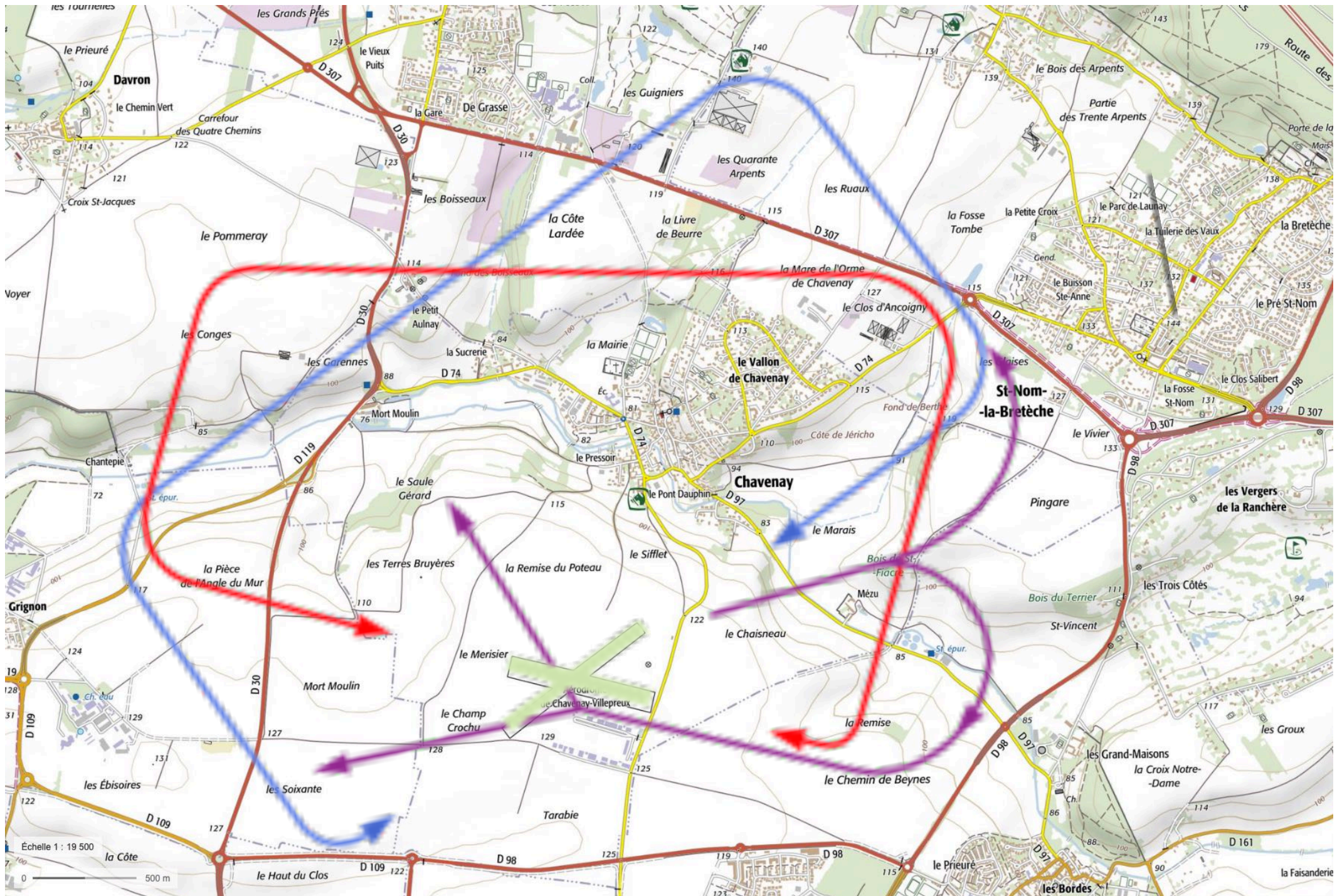
PLAGES DE SILENCE

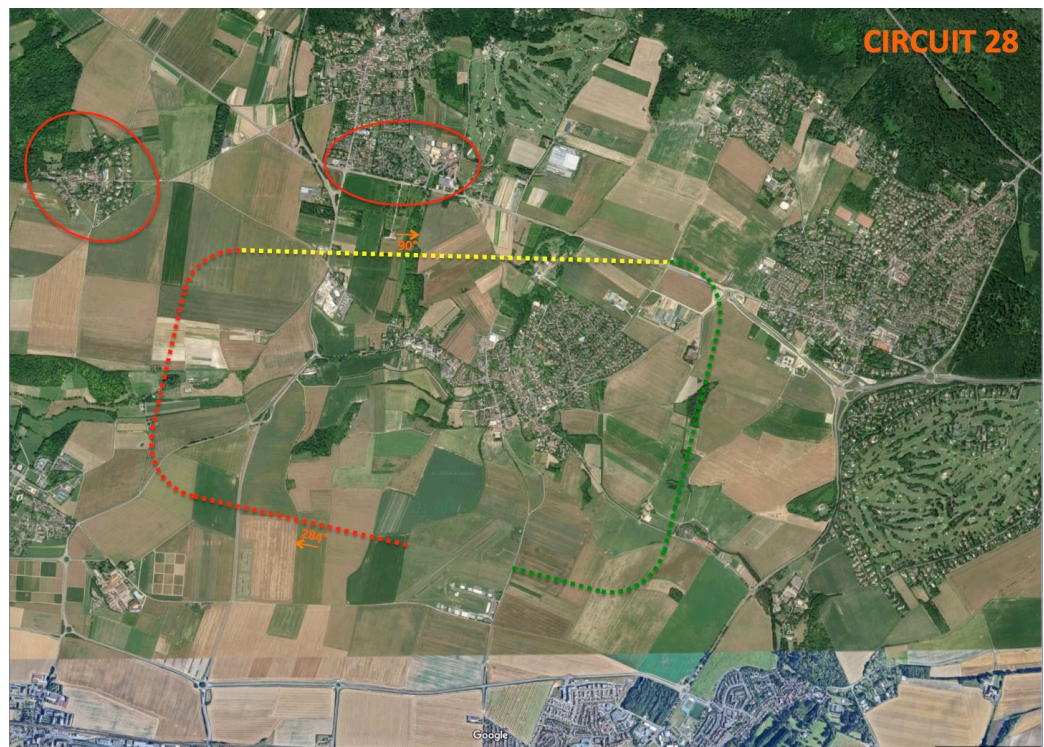
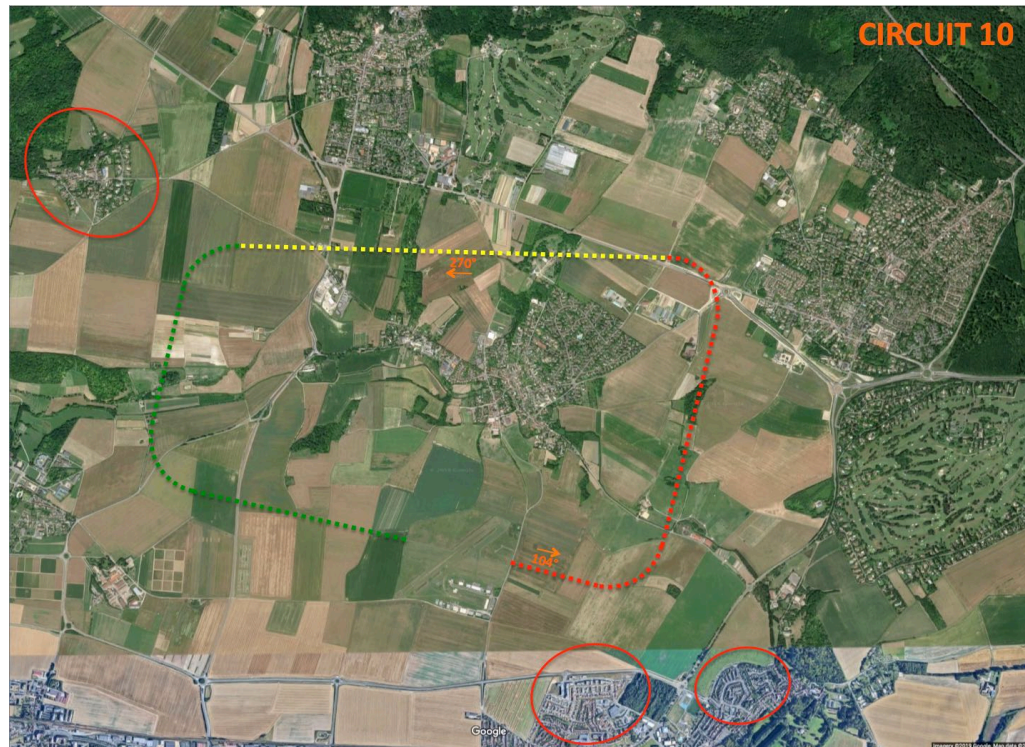
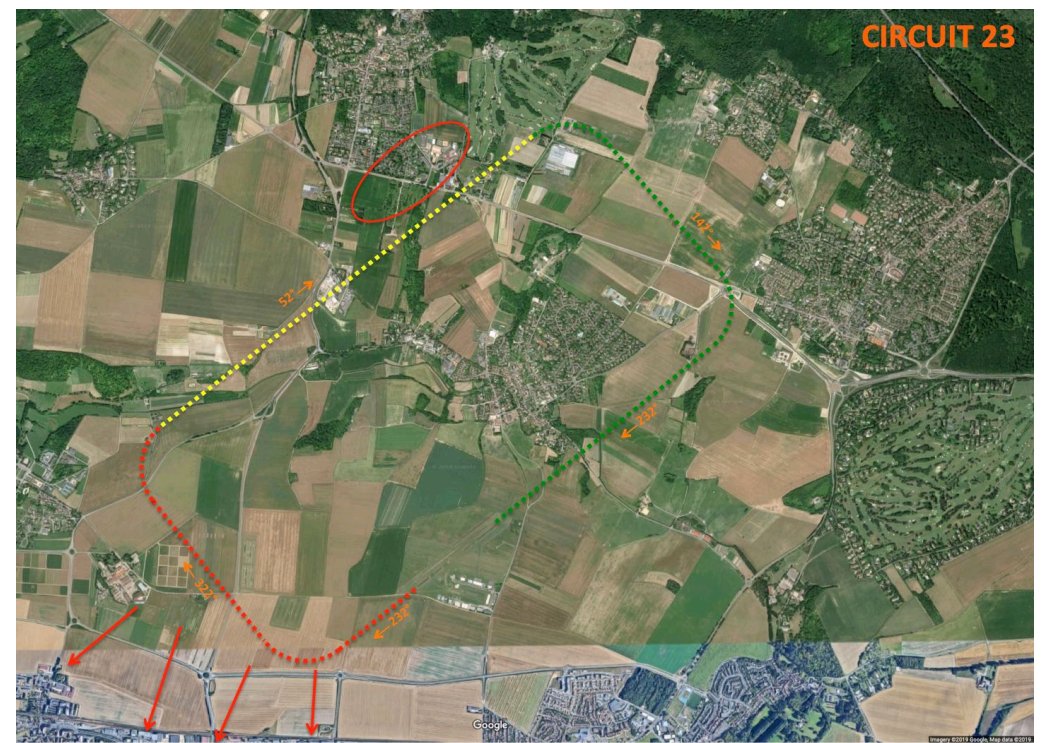
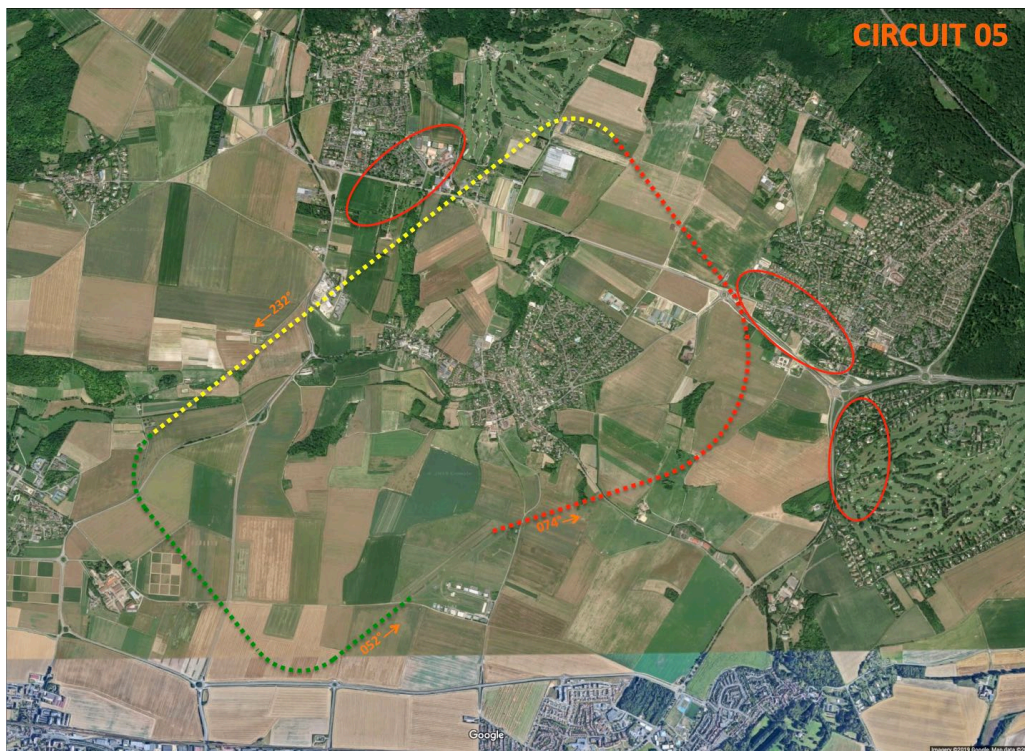
Ni tour de piste, ni voltige

- 1^{er} avril → 30 septembre
- Samedis :
avant 9h00, entre 12h30 et **14h00**, après 19h30
- Dimanches & jours fériés :
avant 9h00, entre 12h30 et **15h00**, après 19h30

✓ L'ENVIRONNEMENT







LES RIVERAINS

- ACTEURS

- ADNAC (association de défense contre les nuisances de Chavenay)
- SOUS-PRÉFET/CCE (commission consultative pour l'environnement)
- ÉLUS LOCAUX
- AUDACE
- DGAC & ADP

- CHRONOLOGIE

- PRINTEMPS 2018 : DIFFICILE POUR SAINT NOM
- FIN 2018 : RÉVISION DU PEB (plan d'exposition au bruit)
- MARS 2020 : ÉLECTIONS MUNICIPALES
- MAI 2020 : SORTIE DE CONFINEMENT
- SEPTEMBRE 2020 : NOUVEAU SOUS-PRÉFET
- 2 DERNIERS WEEK-ENDS SANS ATC

==> SITUATION AUJOURD'HUI BLOQUÉE

LES ACTIONS

- 10 QFU PRÉFÉRENTIEL
- LE CAMI...
 - A QUITTÉ L'AUDACE EN 2020
 - A PRIS L'INITIATIVE :
 - ☒ NOTAM « PLAGES DE SILENCE »
 - ☒ PÉDAGOGIE : SOUS-PRÉFET
 - ☒ CONTACT AVEC L'ADNAC
 - ☐ PROPOSITION D'UNE AUTRE CHARTE
 - ☐ PÉDAGOGIE : LES MAIRES
 - ☐ SENSIBILISATION : TOUS LES PILOTES

CONCLUSION

PRESSIION CROISSANTE
D'UN NOMBRE CROISSANT
DE RIVERAINS

VS

RÉPONSES INAPPROPRIÉES DE L'AUDACE



LE CAMI DOIT ÊTRE EXEMPLAIRE

- ✓ RESPECT DES PLAGE DE MOINDRE BRUIT
- ✓ RESPECT DU TRACÉ DES TOURS DE PISTE
- ✓ FORCE DE PROPOSITION POUR RÉDUIRE LES NUISANCES



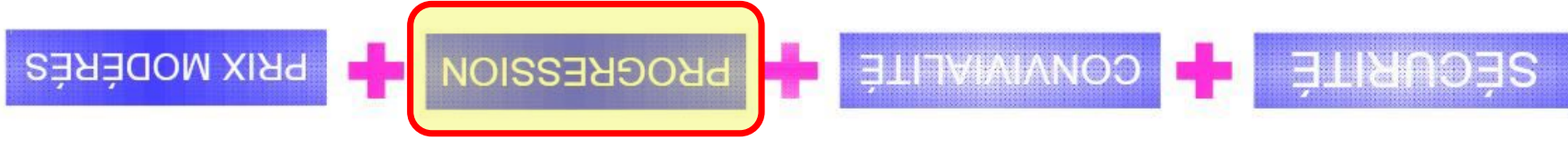
PROGRESSION

Nouveautés 2019 – 2020

François GIBELLI, Responsable pédagogique CAMI

AG 2020 le 19/9/20

Une équipe de **10 instructeurs bénévoles** pour vous accompagner et répondre à toutes vos questions !



CHARTRE CAMI

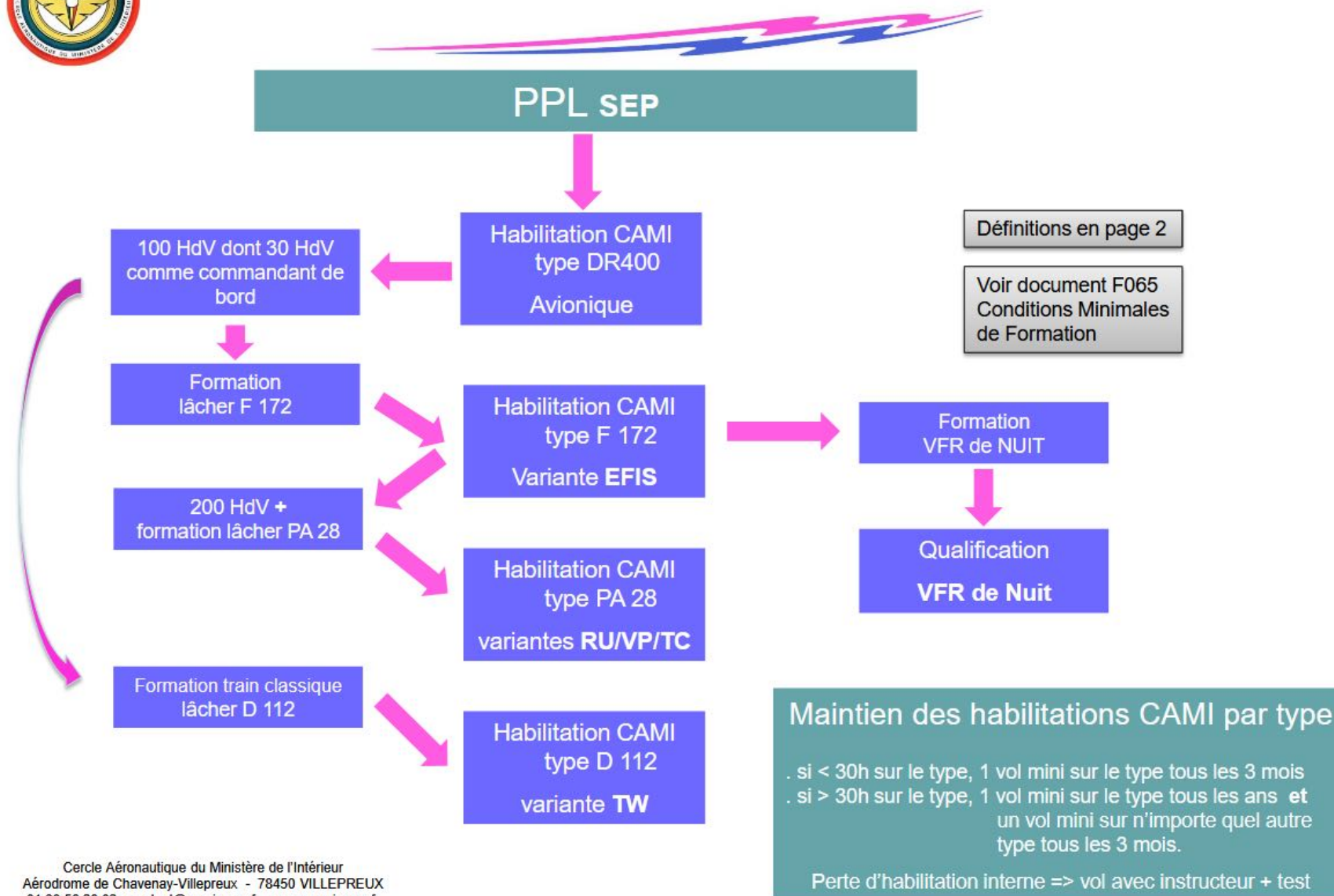
2016





HABILITATIONS AVIONS au CAMI

n° de doc : F106
Révisé: 03/12/2019



VOL DE NUIT

An aerial night photograph of a city, likely Paris, viewed from a high altitude. The city lights are concentrated in the lower half of the frame, with a prominent bridge and surrounding urban areas. The upper half of the image is dark, representing the sky, and the overall scene is used as a background for the text.

Absence d'horizon naturel – FH
Préparation de navigation
Techniques de navigation en vol
Règlementation



Vols d'initiation

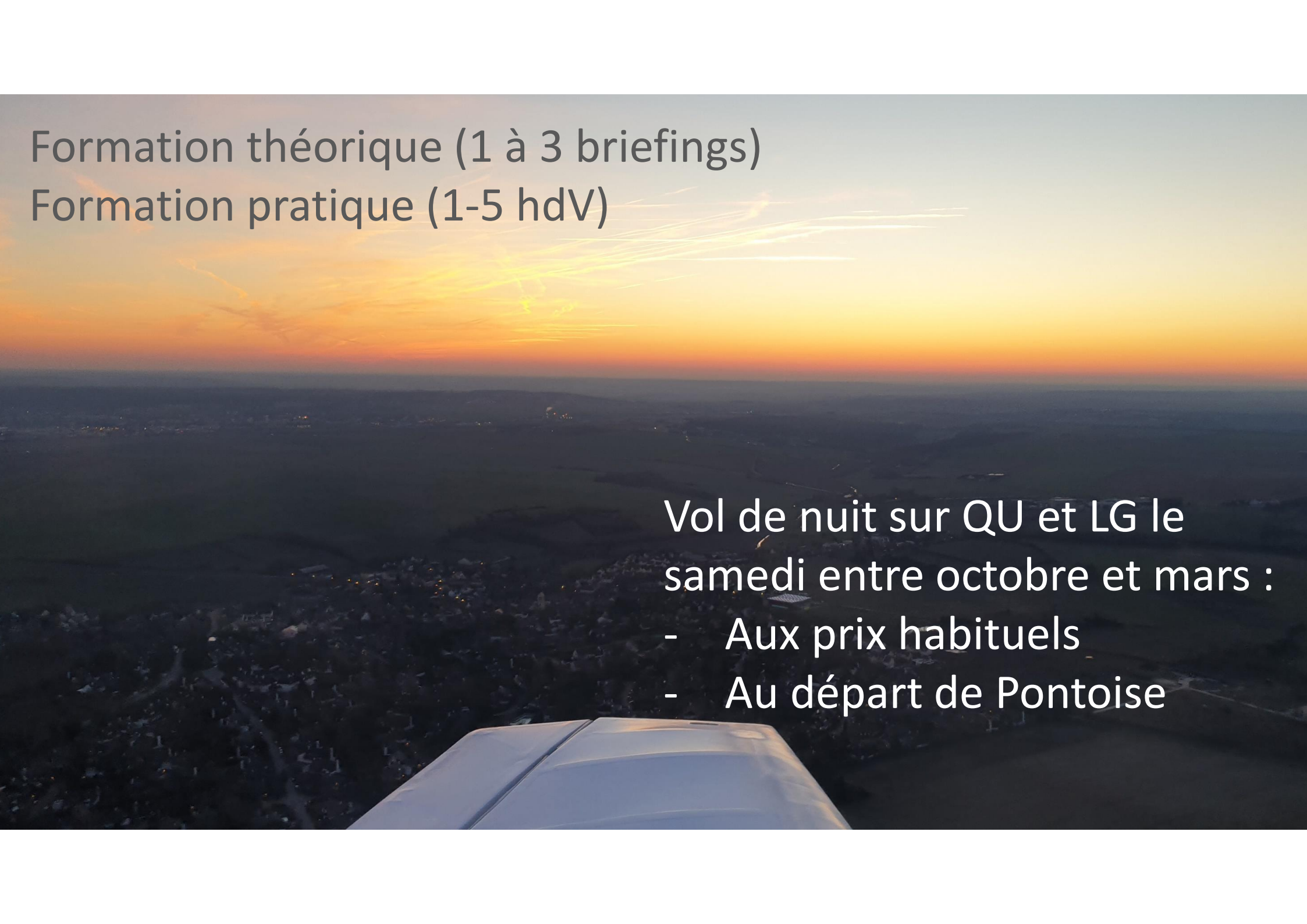
Formations à la qualification

Lâchers de pilotes qualifiés

> Tout membre

> PPL/LAPL et 100 hdV

> PPL/LAPL qualifié de nuit

An aerial photograph taken from a high altitude, looking down at a city at sunset. The sky is a vibrant orange and yellow, with wispy clouds. The city below is dark, with some lights visible. The horizon is visible in the distance.

Formation théorique (1 à 3 briefings)

Formation pratique (1-5 hdV)

Vol de nuit sur QU et LG le
samedi entre octobre et mars :

- Aux prix habituels
- Au départ de Pontoise

VOL EN MONTAGNE CAMICIMES

Horizon naturel peu exploitable
Performances en altitude
Préparation de navigation
Techniques de navigation
Règlementation

Vols d'initiation

Navigation en montagne

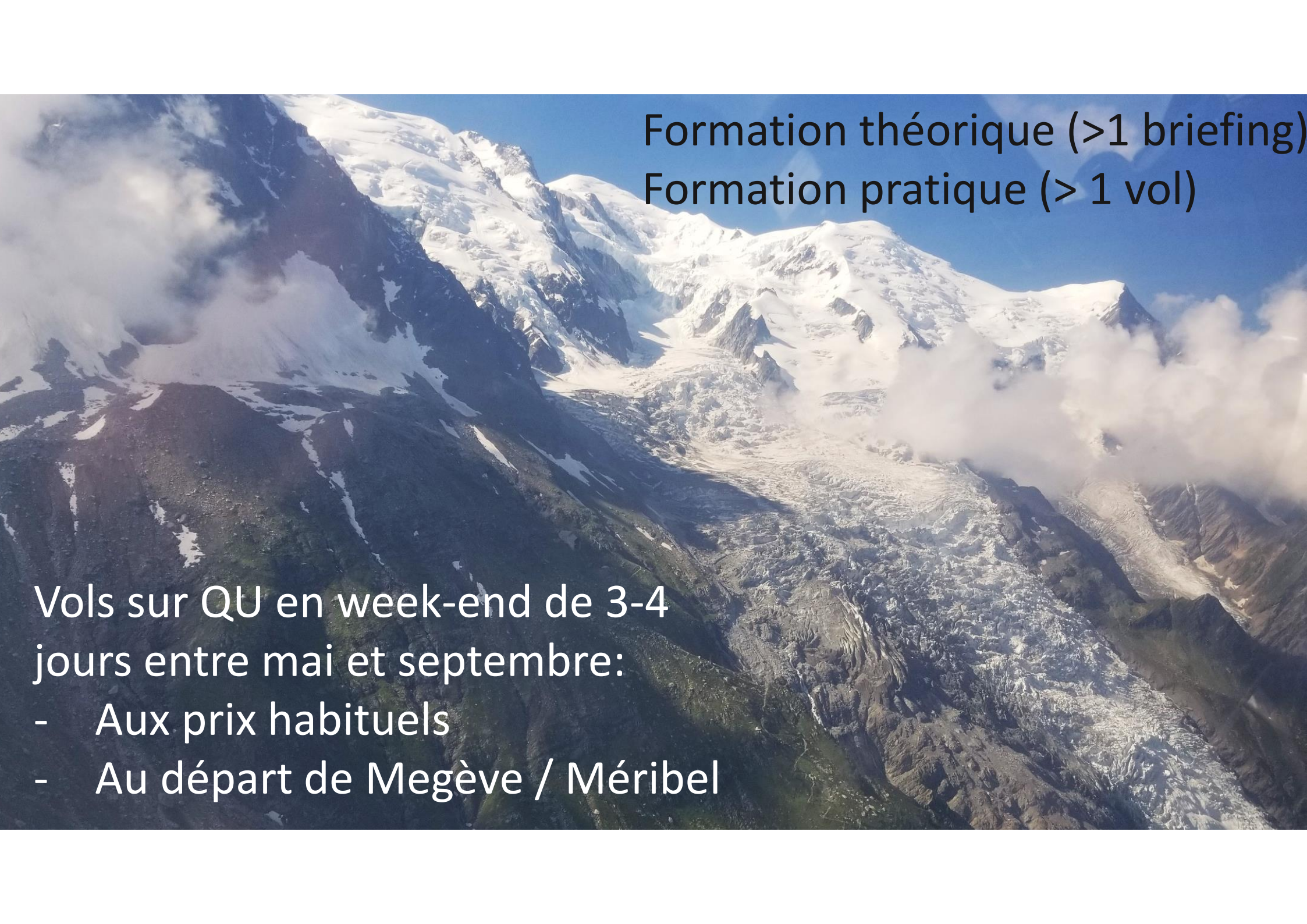
Autorisations de site

> Tout membre

> Tous pilotes

> En fonction du niveau





Formation théorique (>1 briefing)
Formation pratique (> 1 vol)

Vols sur QU en week-end de 3-4
jours entre mai et septembre:

- Aux prix habituels
- Au départ de Megève / Méribel



Renseignez-vous auprès des
Participants à l'édition 2020
du 12 au 14 juillet à Megève