

ACAT PRATIQUE



Les Ailes Tourangelles

SOMMAIRE

I.INTRODUCTION

II.NOUVELLE VERSION 2019

III.RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

IV.PRÉPARATION DU VOL

V.PRÉPARATION DE L'AVION

VI.VOTRE VOL

VII.RETOUR DE VOL

I. INTRODUCTION

Considérez ce guide comme un guide des bonnes manières aéronautiques applicables aux Ailes Tourangelles promouvant la pratique de ce loisir en toute sécurité, en complément du mémo du pilote VFR publié par la FFA.

Ce guide ne remplace aucun document officiel réglementaire (OACI, EASA, DGAC, ...) ou technique (constructeur, ...).

Si un conflit existe entre ce guide et un document officiel, l'information contenue dans le document officiel fera foi.

« Il vaut mieux être au sol et regretter de ne pas être en l'air, qu'être en vol et regretter de ne pas être au sol »

II. NOUVELLE VERSION 2019

Cette version 2019 rappelle la dimension réglementaire de notre activité avion et ULM.

Nos pratiques, même les plus courantes lors de la mise en œuvre de nos avions, sont souvent des tâches imposées par la réglementation. Dans ce guide et dans chaque cas, vous trouverez en bleu la référence réglementaire associée.

Vous trouverez également dans cette version des informations sur la mise en œuvre de la Liste d'Équipement Minimum.

III. RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

L'OACI, Organisation de l'Aviation Civile Internationale a rédigé en 18 annexes les grandes recommandations régissant l'aéronautique.

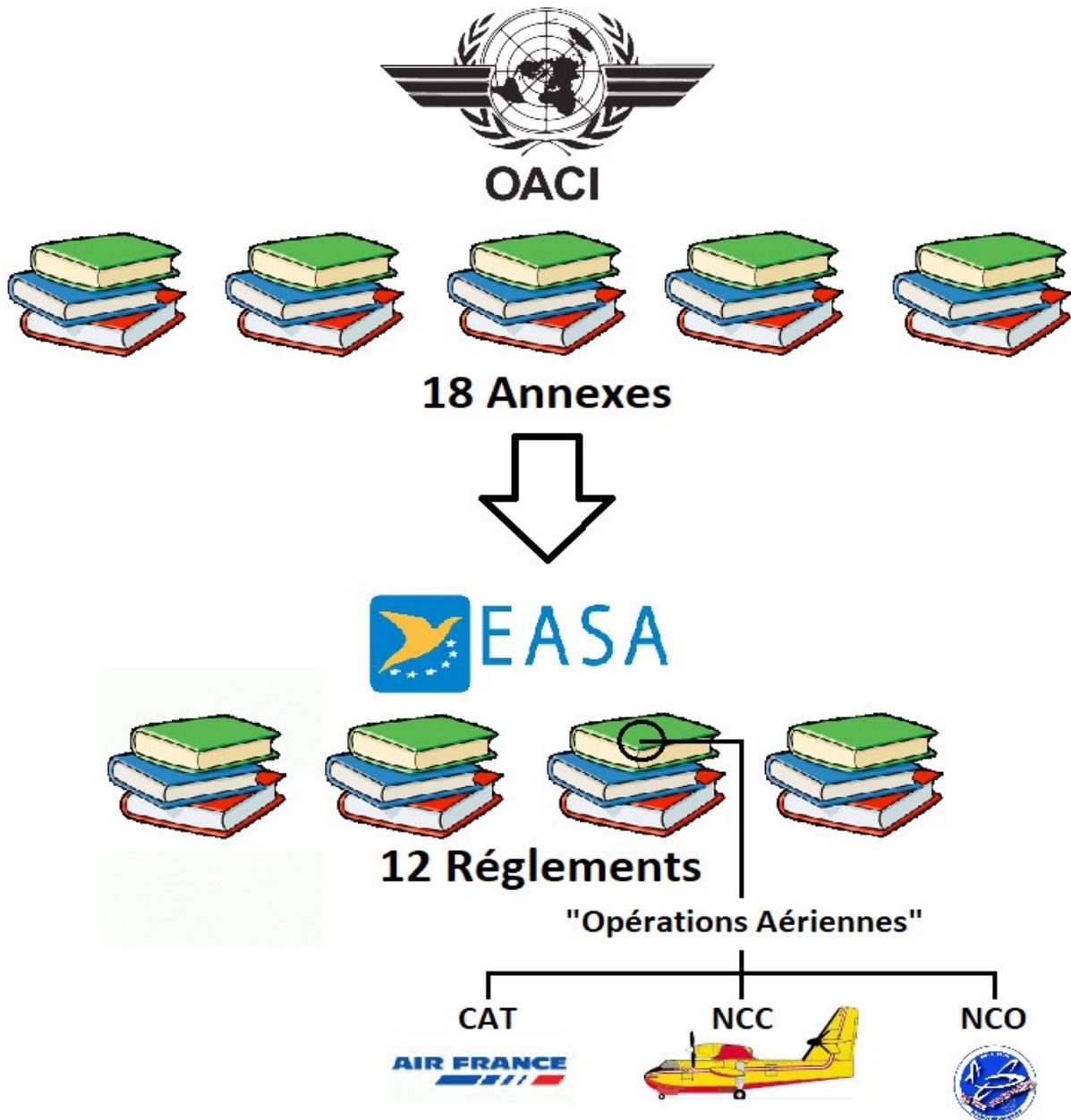
Les 192 états membres de l'OACI doivent par le biais d'une agence (DGAC pour la France, FAA pour les Etats-Unis, etc...) faire appliquer ces recommandations par la création d'une réglementation.

En Europe, les états membres OACI se sont regroupés en une agence, l'EASA ce qui permet d'avoir une réglementation commune pour tout les pays européens.

Pour répondre aux recommandations OACI, l'EASA a créé 12 règlements, concernant les licences de pilote, les aérodromes, la navigabilité des aéronefs, etc Un de ces règlement est nommé **Opérations Aériennes**, ce règlement est divisée en 8 parties : **transport aérien commercial CAT, opérations d'avion complexe NCC, opération non commerciale NCO, ...**

La partie NCO régit notre activité (c'est pour cela que les références que vous trouverez dans ce guide commencent par NCO). Tout pilote doit prendre connaissance du Part NCO avant d'entreprendre un vol.

Nous vous rappelons par ailleurs que dans le cadre de notre activité sur le terrain, nous avons mis en place des consignes de sécurité que vous pouvez consulter sur notre site internet et sur le panneau en salle pilote. Merci de les respecter.



IV. PREPARATION DU VOL

1. Réservation OpenFlyers

-Vérifiez le potentiel mécanique de l'avion, il doit être suffisant pour faire votre vol.
[NCO.GEN.105a\)4\)i\)](#)

-Avant de prendre la clé, vérifiez la concordance de l'horamètre (OpenFlyers = carnet de route = horamètre avion)

2. Documents

-Vérifiez les documents de l'avion et leurs dates de validités si nécessaires.
[NCO.GEN.135](#)

-Vérifiez le carnet de route pour en déduire l'état technique, la quantité d'huile et de carburant a bord de l'avion.
[NCO.GEN.150](#)

-N'oubliez pas vos papiers : licence pilote, certificat médicale, pièce d'identité à jour, carte 1/500000 et 1/1000000 à jour.

3. Performances

-Pensez au bilan de masse et centrage, en cas de contrôle il vous le sera demandé.
[NCO.GEN.105a\)4\)iv\)](#)
[NCO.OP.110b\)1\)](#)

4. Carburant

Faites un bilan carburant pour votre vol, même pour des tours de piste ou un petit vol local. Voici un rappel de la législation concernant l'emport de carburant
[NCO.OP.125](#)

VFR jour, en vue de l'aérodrome = 10 minutes de réserve finale

VFR jour, hors de vue de l'aérodrome = 30 minutes de réserve finale

VFR nuit, tout vol = 45 minutes de réserve finale

La réserve finale doit être à bord à l'atterrissage et la quantité correspond à une consommation de croisière.

Vous devez prendre en compte les conditions météorologiques réelles et avoir en plus de la réserve finale, le carburant nécessaire pour un déroutement.

Si vous avez un doute sur la quantité de carburant à bord de l'avion, ajouter du carburant, au moins la quantité que vous avez calculée.

Il revient dorénavant au commandant de bord de l'équipage "montant" d'ajouter du carburant dans l'avion en fonction de ses besoins tout en respectant les minima réglementaires,

Il n'est plus demandé à l'équipage "descendant " de refaire systématiquement le plein après son vol.

En dehors des vols locaux, et si le devis de masse et le centrage le permettent avec les conditions du jour sur les pistes utilisées, nous vous suggérons de partir avec le plein complet.

5. Météorologie

Utiliser toutes les informations météorologiques disponibles : TAF et METAR, TEMSI et WITEM. Vous devez avoir une idée claire des conditions météorologiques tout au long de votre vol. Nos avions sont tous équipés VFR, vous devez donc rester en conditions VMC.

[NCO.OP.135](#)

6. NOTAM

Vérifiez les NOTAM pour les terrains de départ et d'arrivé ainsi que les terrains sur lesquels vous êtes susceptibles de vous poser.

Attention les NOTAM ne concernent pas uniquement les aérodromes : il peut y avoir un NOTAM sur votre route concernant une ville, un obstacle, un VOR, etc. N'oubliez pas les AZBA si vous en traversez, les ZIT et AIP.

Si vous préparez une navigation, vous pouvez consulter les NOTAMs en route à la rubrique « route étroite » du SIA.

V.PREPARATION DE L'AVION

1. Si l'avion est dans le hangar

-Ouvrez les portes au-delà des poutres pour avoir l'espace maximum.

-Pensez à purger le(s) réservoir(s) avant de bouger un avion même si vous ne voulez pas dessus.

-Vérifiez que la batterie soit coupée et les freins desserrés.

-S'il est nécessaire de tourner l'hélice, le faire dans le sens de rotation de celle-ci.

-Passez bien au centre de la porte, sur le marquage /sous la lampe, grâce à la barre de direction, sans pousser sur le cône, ni le capot moteur, ni tirer sur la barre.

-Sortez avec beaucoup de précaution et avec aides si possible. N'hésitez pas à vous arrêter et vérifiez par vous-même que l'avion passe à distance suffisante des obstacles pour éviter la collision.

2. A la pompe

-N'oubliez pas la masse (à mettre en premier et à retirer en dernier).

-Noter la quantité en **litre** que vous reporterez sur le carnet de route. Il n'est pas nécessaire d'imprimer le reçu.

-Ne démarrez pas le moteur depuis la station essence.

-Aucun passager ne doit se trouver à bord d'un avion lors de son avitaillement en AVGAS.

NCO.OP.145

3. Pré-vol

-Rigoureuse elle vous permet de vérifier l'état de l'avion, de son moteur et du circuit électrique (feux de navigation, avertisseur de décrochage,...). **Attention aux interruptions de tâches.**

-Si vous êtes amenés à effectuer un complément d'huile, soyez rigoureux sur le type d'huile utilisée (Lycoming ou Rotax) ainsi que sur la quantité à rajouter. Pensez à reporter cette quantité sur le carnet de route.

-Si un équipement de l'avion ne fonctionne pas, vous pouvez consulter la Liste Minimum d'équipement qui vous guidera sur la faisabilité de votre vol avec un équipement de l'avion HS.

-Surtout si l'état de l'avion ne vous convient pas, ne partez pas en vol et signaler le sur le carnet de route et à l'adresse : mecanique@ailestourangelles.fr

NCO.GEN.105a)4)i

Ps: pensez à prendre une barre de tractage si atterrissage sur un autre terrain

VI.VOTREVOL

Pour votre installation à bord, ne tirer pas sur la casquette du tableau de bord

1.Check-List

L'utilisation de la Check List est très recommandée si ce n'est obligatoire.Elle vous permet de vérifier et de configurer l'avion en fonction de la phase de votre vol, ou de la panne que vous rencontrez.

2. Briefing

A mon départ :

-Si vous emmenez des passagers qui ne sont pas familiers avec l'aviation légère, briefez-les sur la sécurité, le port de la ceinture, l'évacuation et l'utilisation de l'ELT.

NCO.OP.130

-Démarrage moteur: que faire en cas de feux moteur ?

-Décollage: quelles actions en cas de panne ? Avant et après rotation ? Quelles sont les conditions ? Vent travers, givrage, trafic, ... ?

En vol :

-Suis-je au bon endroit ? Au bon moment ? La quantité de carburant restante est-elle suffisante ? Suis-je toujours en conditions VMC ?

A l'arrivée :

-Quelle est l'altitude du tour de piste ? y a-t-il des zones sensibles à éviter ?

3. Roulage

-Roulez doucement.

-Utilisez les freins uniquement pour vous arrêter. Éviter de mettre trop de gaz et de freiner en continu, avec de l'herbe dans le carénage de roue vous risquez l'incendie.

-Avant de pénétrer sur une piste, vérifiez visuellement l'approche dans l'axe et en contre-QFU. Un avion peut être en final sans s'être annoncé (panne radio ou oubli)

4. Décollage

-Si vous avez un doute concernant la sécurité de l'avion lors du décollage, que ce soit au sujet d'une panne, du contrôle de l'avion, d'un passager ou de la distance de décollage, arrêtez-vous sur la piste, il vaut mieux traiter une panne ou un passager au sol plutôt qu'en vol.

5. Votre position en vol

-Regardez dehors : rien de mieux que les repères extérieurs et une carte à jour.

-Vous pouvez utiliser les GPS, VOR ou NDB.

-En cas de doute, demandez au contrôleur si vous êtes en contact radio, ils sont là pour vous aider.

6. Radio

-Restez en contact : service de contrôle ou d'information (SIV) ou autres pilotes sur une fréquence d'auto information et ce, pendant la totalité de votre vol, même pour un local.

-N'oubliez pas la fréquence d'urgence : 121,5 MHz, (utilisable 24h/24, 7j/7).

La phraséologie : **claire, concise, utile** pour les personnes sur la fréquence,

-L'immatriculation

-Le type d'appareil

-Le nombre de personne(s) à bord

-L'autonomie (optionnel)

-La provenance

-La destination / intentions

-Votre altitude ou niveau de vol

VII.RETOUR DE VOL

Il peut se résumer ainsi : *Laissez l'avion comme vous aimeriez le prendre* :

-Propre.

-Flammes misent.

-Carnet de route correctement rempli (attention aux interruptions de tâche) :

>Heures en LOCAL

>Nature du vol : PRIVÉ

>Les colonnes concernant le carburant et l'huile ne porteront que la quantité effectivement ajoutée. Sinon, un "-" est apposé dans la case correspondante. La mention plein complet « PC » ne doit plus être portée.

NCO.GEN.150

NCO.GEN.105a)8)

-Clé de l'avion remise au tableau.

-Vol correctement fermé sur OpenFlyers

-Si vous êtes le dernier à voler: penser à rentrer les avions en utilisant la barre de

direction, sans pousser sur le cône et sur le capot moteur ou tirer sur la barre.

-Fermez et verrouillez toutes les portes « piétons » et « avions » des hangars (crochets et goupilles en place) .

- Veiller avant de fermer la porte du club house à remettre le digicode en position nuit : basculer l'interrupteur « digicode » (en bas à droite du tableau électrique situé derrière le bar) sur la position nuit.

Si jamais vous êtes victime ou témoin d'un accident, incident, ou événement sur la plate forme, contacter les pompiers ou le SAMU, vous trouverez ensuite affichée sur un panneau au mur dans la salle des pilotes du Club-house, une procédure à suivre.

Notes :