



1	Comment évaluer sa vitesse de roulage ?	
	A	Je regarde la valeur indiquée sur le GPS
	B	Je regarde le défilement des balises en bordure de taxiways
	C	Je regarde la tête de mon instructeur
	D	Je regarde la valeur indiquée sur le badin

BOA 2023

QCM



1	Comment évaluer sa vitesse de roulage ?	
	A	Je regarde la valeur indiquée sur le GPS
	B	Je regarde le défilement des balises en bordure de taxiways
	C	Je regarde la tête de mon instructeur
	D	Je regarde la valeur indiquée sur le badin





2	Quelles sont les vitesses de roulage recommandées sur les taxiways : en ligne droite ? - En virage ?	
	A	10 kt ligne droite et 5 kt en virage
	B	20kt ligne droite et 10 kt en virage
	C	5 kt ligne droite et 10 kt en virage
	D	10 kt ligne droite et 10 kt en virage



2	Quelles sont les vitesses de roulage recommandées sur les taxiways : en ligne droite ? - En virage ?	
	A	10 kt ligne droite et 5 kt en virage
	B	20kt ligne droite et 10 kt en virage
	C	5 kt ligne droite et 10 kt en virage
	D	10 kt ligne droite et 10 kt en virage

La vitesse doit être adapté à la manœuvrabilité de l'avion au roulage et de la proximité des obstacles fixes et mobiles.

Sur les parking, le roulage doit se faire au pas (un homme qui marche)

La vitesse est fonction de la puissance affichée, de l'état du sol, de la pente,...



3	Quel est le régime moteur à afficher au roulage ?	
	A	700 tr/min maximum
	B	1000 tr/min maximum
	C	1200 tr/min maximum
	D	Entre 1200 et 1500 tr/min et j'adapte la vitesse aux freins

3	Quel est le régime moteur à afficher au roulage ?	
	A	700 tr/min maximum
	B	1000 tr/min maximum
	C	1200 tr/min maximum
	D	Entre 1200 et 1500 tr/min et j'adapte la vitesse aux freins



- Lors d'un long roulage,
- les pieds traînent sur les freins.
- Et sûrement un peu trop de tr/min...

Pour ralentir, les freins sont utilisés après la réduction de puissance





4	Quel est la position des pieds pendant le roulage ?	
	A	croisés sur l'assise du siège
	B	talons au plancher, orteils sur la partie basse des pédales
	C	de part et d'autres des pédales
	D	en gainage, talons sur la partie basse des pédales, orteils sur le haut des pédales prêts à freiner

4	Quel est la position des pieds pendant le roulage ?	
	A	croisés sur l'assise du siège
	B	talons au plancher, orteils sur la partie basse des pédales
	C	de part et d'autres des pédales
	D	en gainage, talons sur la partie basse des pédales, orteils sur le haut des pédales prêts à freiner



*Pendant tout le roulage
(évolutions au sol
et lors du décollage),
maintenir les talons
au plancher.*



*Lorsqu'il est est
nécessaire de freiner,
faire glisser le pied
vers le haut du
palonnier*



5	Utilisez-vous les freins de façon systématique pour tourner au sol	
	A	oui, je roule toujours avec 1000rpm mini
	B	oui, je réduis au dernier moment
	C	non, j'anticipe la réduction de gaz pour entamer le virage à vitesse réduite
	D	je ne sais pas



5	Utilisez-vous les freins de façon systématique pour tourner au sol	
	A	oui, je roule toujours avec 1000rpm mini
	B	oui, je réduis au dernier moment
	C	non, j'anticipe la réduction de gaz pour entamer le virage à vitesse réduite
	D	je ne sais pas

Pour tourner:

Appuyer à fond sur le palonnier, **sans freiner**, puis relâcher et adapter la pression lorsqu'on constate que l'avion réagit.

Très souvent, si l'action sur les palonniers semble inefficace, c'est que le pilote roule trop vite pour aborder un virage .

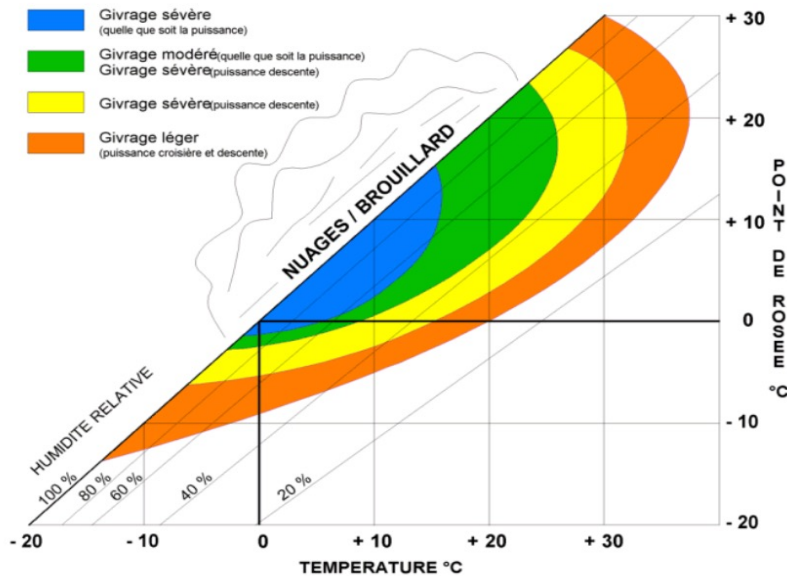
Les freins ne doivent être utilisés qu'en cas d'urgence ou de nécessité absolue **après avoir réduit complètement les gaz.**



6	Comment pouvez-vous prendre en compte un potentiel givrage en vol lors de la préparation ?	
	A	Je regarde le diagramme lors de la saisie départ en vol sur OpenFlyer et je fais une étude de la TEMSI/WINTEM
	B	analyse T° air et écart T°air/T° point de rosée
	C	Je regarde si il n'y a pas de SIGMET
	D	Observation du ciel, si il ne neige pas, il n'y a pas de givrage

QCM

6	Comment pouvez-vous prendre en compte un potentiel givrage en vol lors de la préparation ?	
	A	Je regarde le diagramme lors de la saisie départ en vol sur OpenFlyer et je fais une étude de la TEMSI/WINTEM
	B	analyse T° air et écart T° air/T° point de rosée
	C	Je regarde si il n'y a pas de SIGMET
	D	Observation du ciel, si il ne neige pas, il n'y a pas de givrage



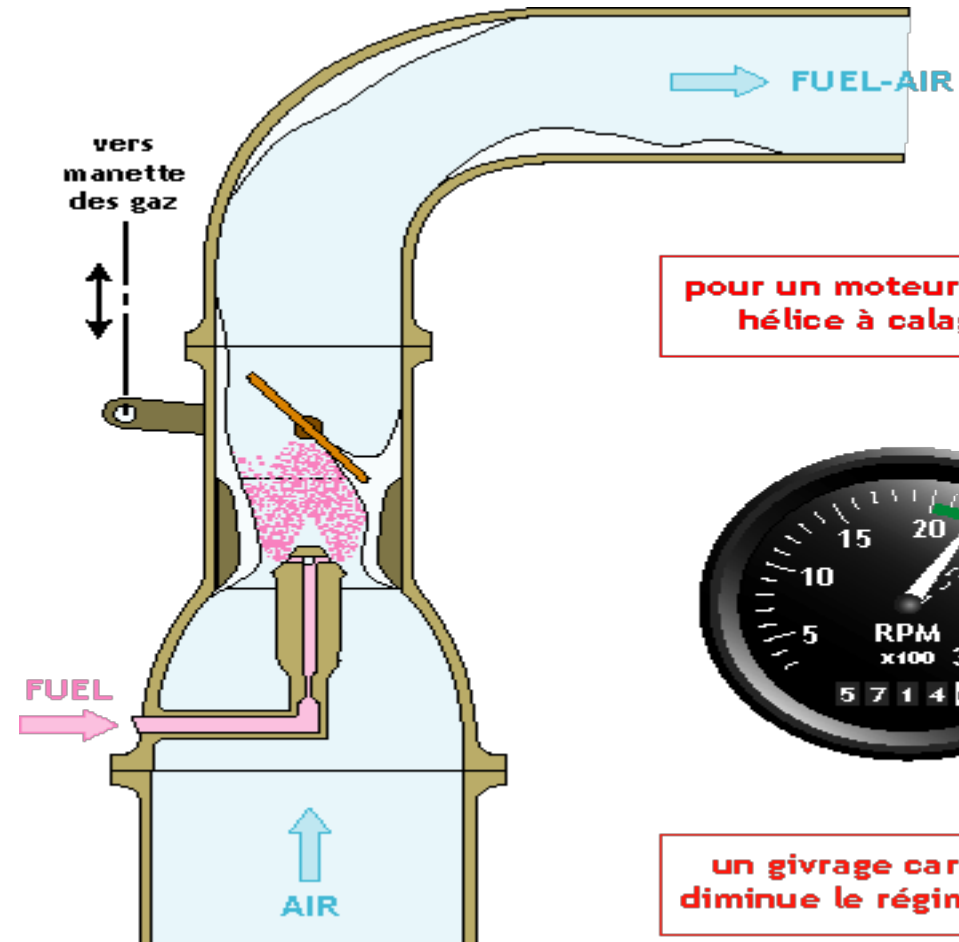
METAR: LFBD 021500Z AUTO 11007KT 4000 BR 18/12 Q1031 NOSIG=

Vigilance et Suspicion



Que se passe t-il au niveau du carbu ?

DANS LE CARBURATEUR, L'AIR HUMIDE SE REFROIDIT EN COURS D'EXPANSION ET SE MELANGE AU CARBURANT. L'EXCÈS D'HUMIDITÉ PEUT SE TRANSFORMER EN GLACE.



pour un moteur avec une hélice à calage fixe



un givrage carburateur diminue le régime moteur



Que se passe t-il au niveau du carbu ?

- Savez-vous de combien chute la température lors de la détente dans le carburateur ?



Que se passe t-il au niveau du carbu ?

- Savez-vous de combien chute la température lors de la détente dans le carburateur ?

De 20 à 35° C par rapport à l'air extérieur



Que se passe t-il au niveau du carbu ?

- Savez-vous de combien chute la température lors de la détente dans le carburateur ?

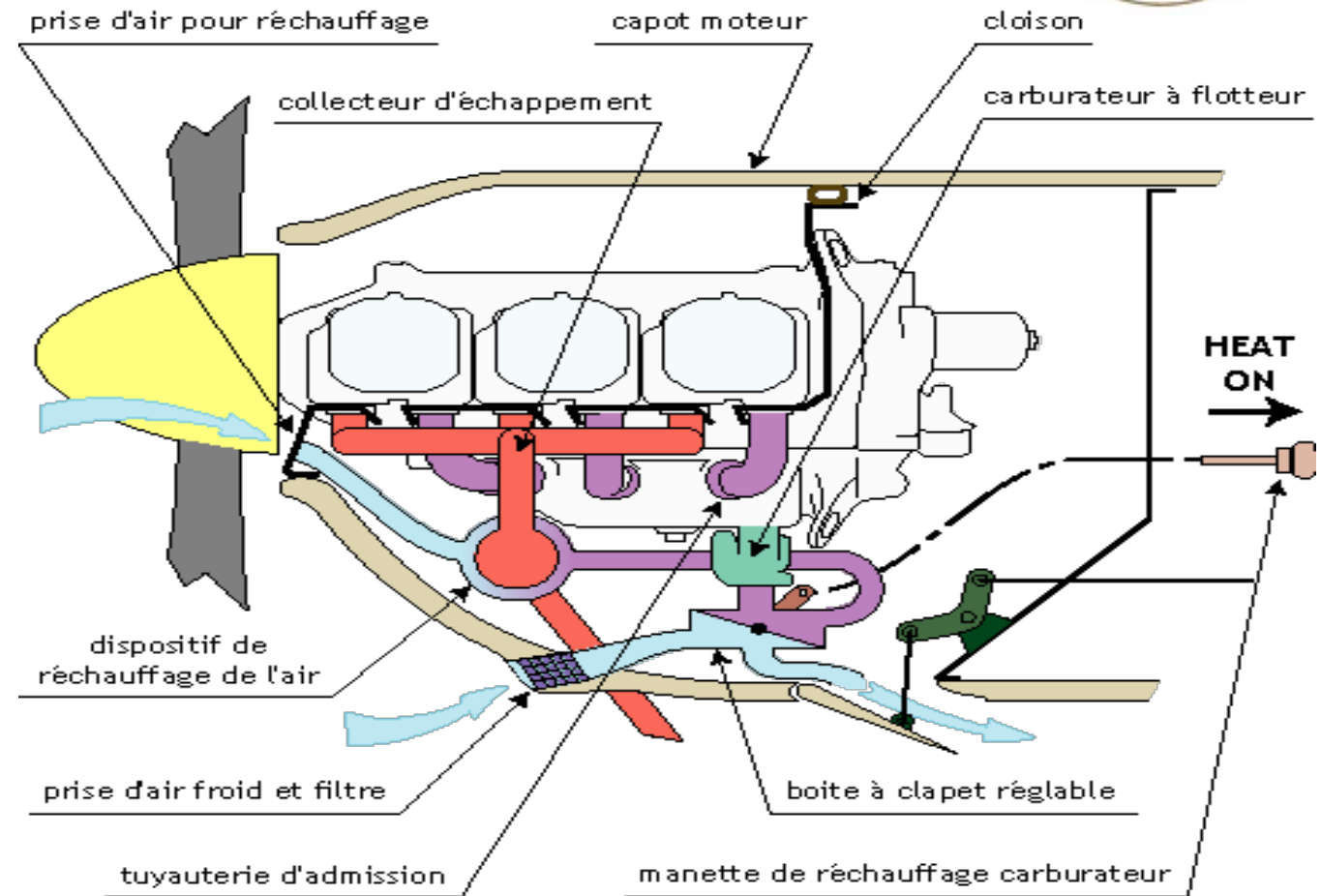
De 20 à 35° C par rapport à l'air extérieur

- Savez-vous quelle est la température au niveau du carbu favorable à son givrage?

Entre – 15° C et 0° C et plus favorable - 5° C

Circuit Réchauffage carbu

- De l'air, non filtré passe autour du circuit d'échappement, il est ainsi réchauffé d'environ 50° C



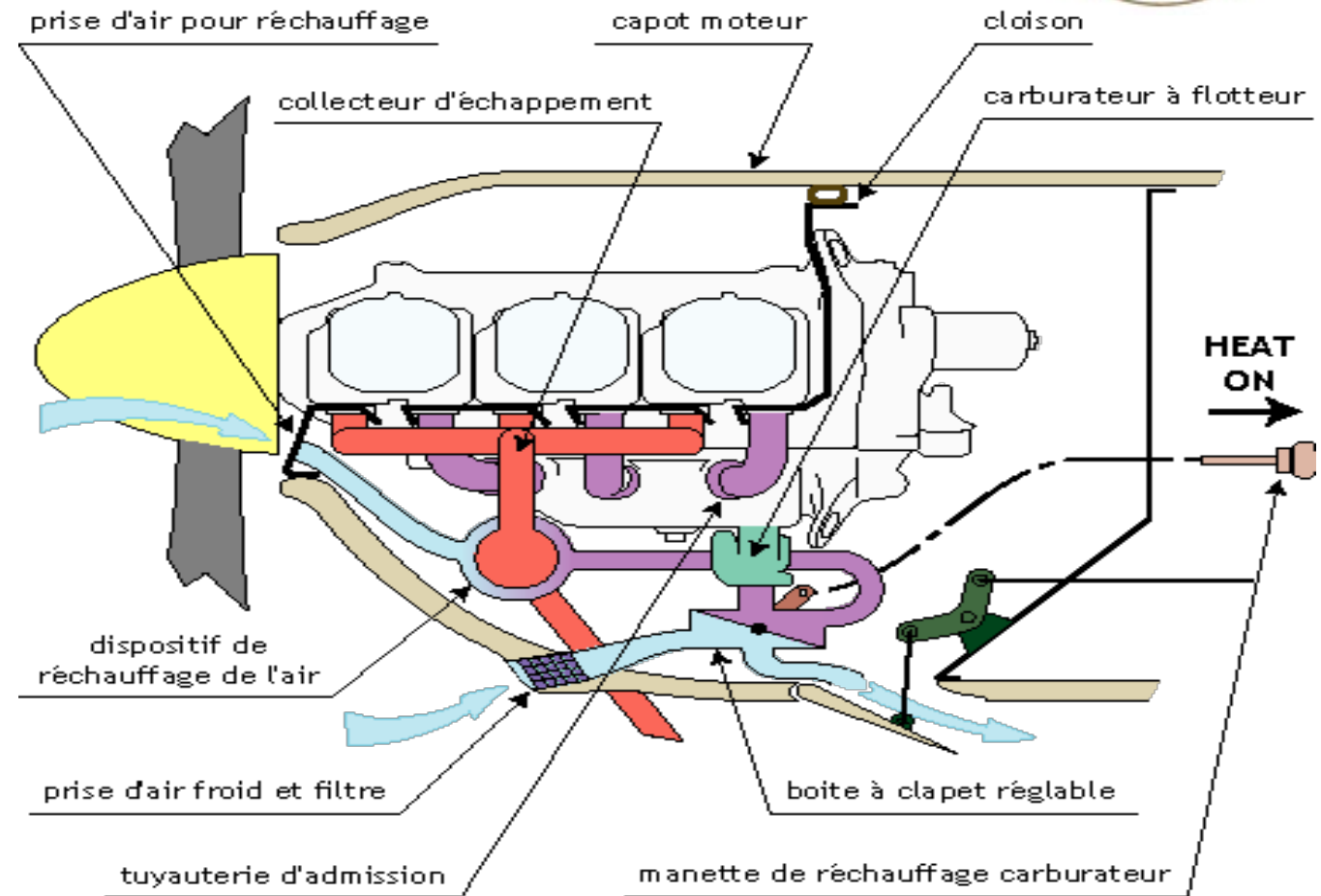
Réchauffage Carbu tiré

Circuit Réchauffage carbu

- De l'air, non filtré passe autour du circuit d'échappement, il est ainsi réchauffé d'environ 50° C

Risques:

- Au sol: de l'air non filtré est envoyé au niveau du carbu avec un risque, selon la qualité de l'air ingéré



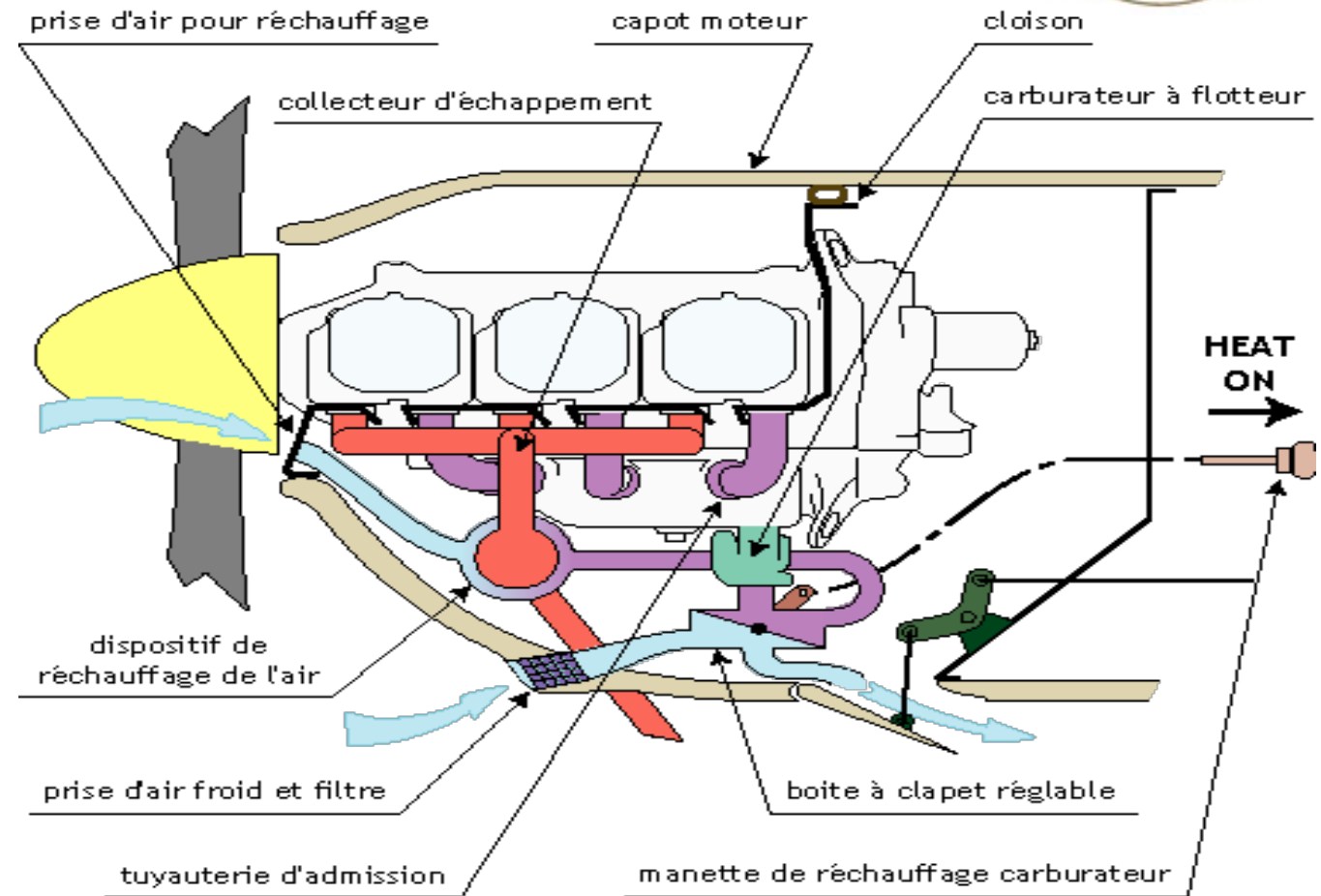
Réchauffage Carbu tiré

Circuit Réchauffage carbu

- De l'air, non filtré passe autour du circuit d'échappement, il est ainsi réchauffé d'environ 50° C

Risques:

- Au sol: de l'air non filtré est envoyé au niveau du carbu avec un risque, selon la qualité de l'air ingéré
- En vol: l'air est moins dense (plus chaud), le rapport 1/15e n'est plus respecté et on a une perte de puissance



Réchauffage Carbu tiré

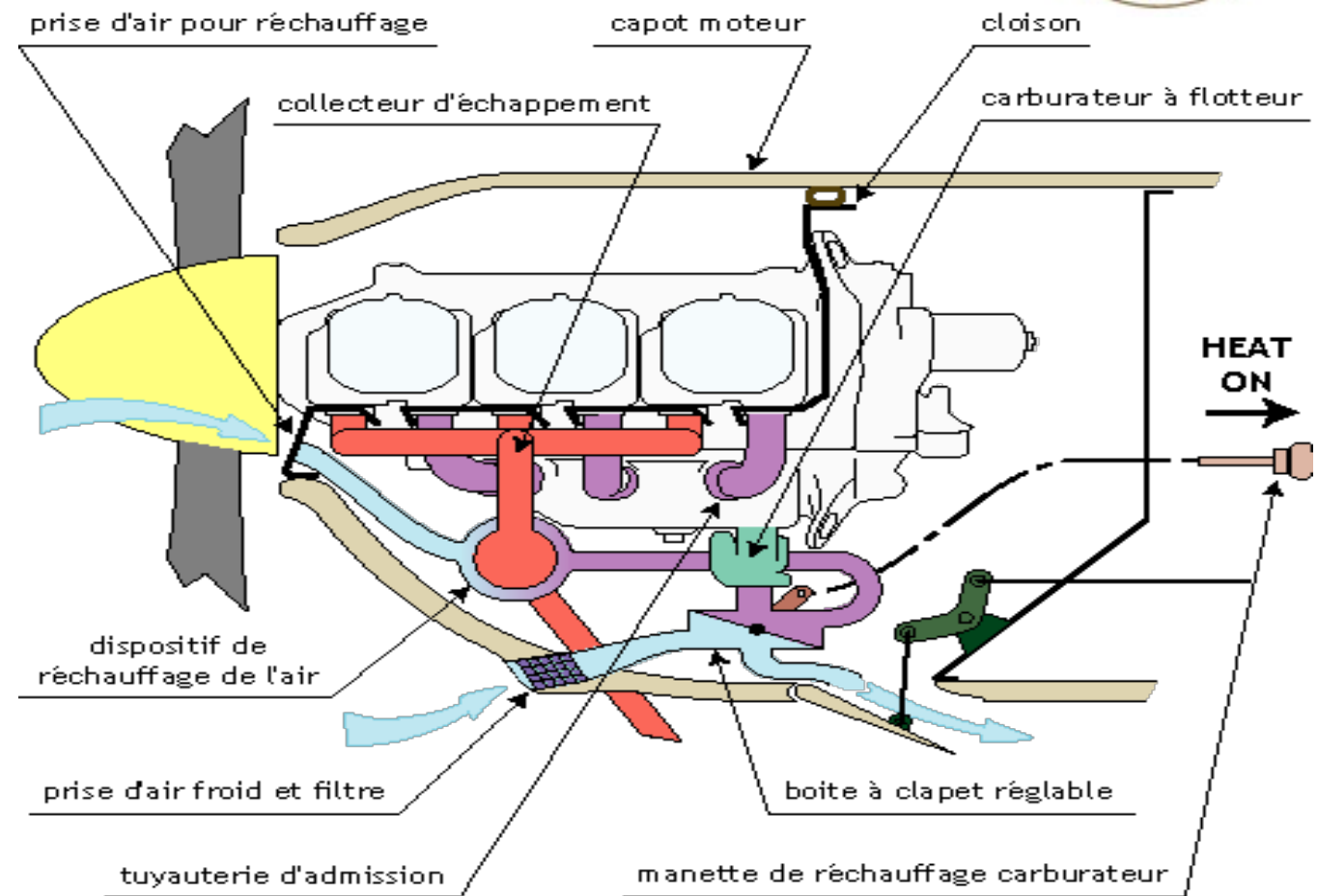
QCM

Circuit Réchauffage carbu

- De l'air, non filtré passe autour du circuit d'échappement, il est ainsi réchauffé d'environ 50° C

Risques:

- Au sol: de l'air non filtré est envoyé au niveau du carbu avec un risque, selon la qualité de l'air ingéré
- En vol: l'air est moins dense (plus chaud), le rapport 1/15e n'est plus respecté et on a une perte de puissance
- En croisière, en continu, détérioration du moteur (dosage explosif du mélange non contrôlé à forte puissance)



Réchauffage Carbu tiré





En vol

- Je surveille mon indicateur de T° Carbu si j'en ai un



BOA 2023

QCM



En vol

- Je surveille mon indicateur de T° Carbu si j'en ai un
 - *La plage jaune est propice au givrage mais ne veut pas dire que l'on givre*



- Je surveille mon compte tour





En vol

- Je surveille mon indicateur de T° Carbu si j'en ai un
 - *La plage jaune est propice au givrage mais ne veut pas dire que l'on givre*



- Je surveille mon compte tour
 - *Si je perds des tours suspicion de givrage 😞*





En vol

- Je surveille mon indicateur de T° Carbu si j'en ai un
 - *La plage jaune est propice au givrage mais ne veut pas dire que l'on givre*

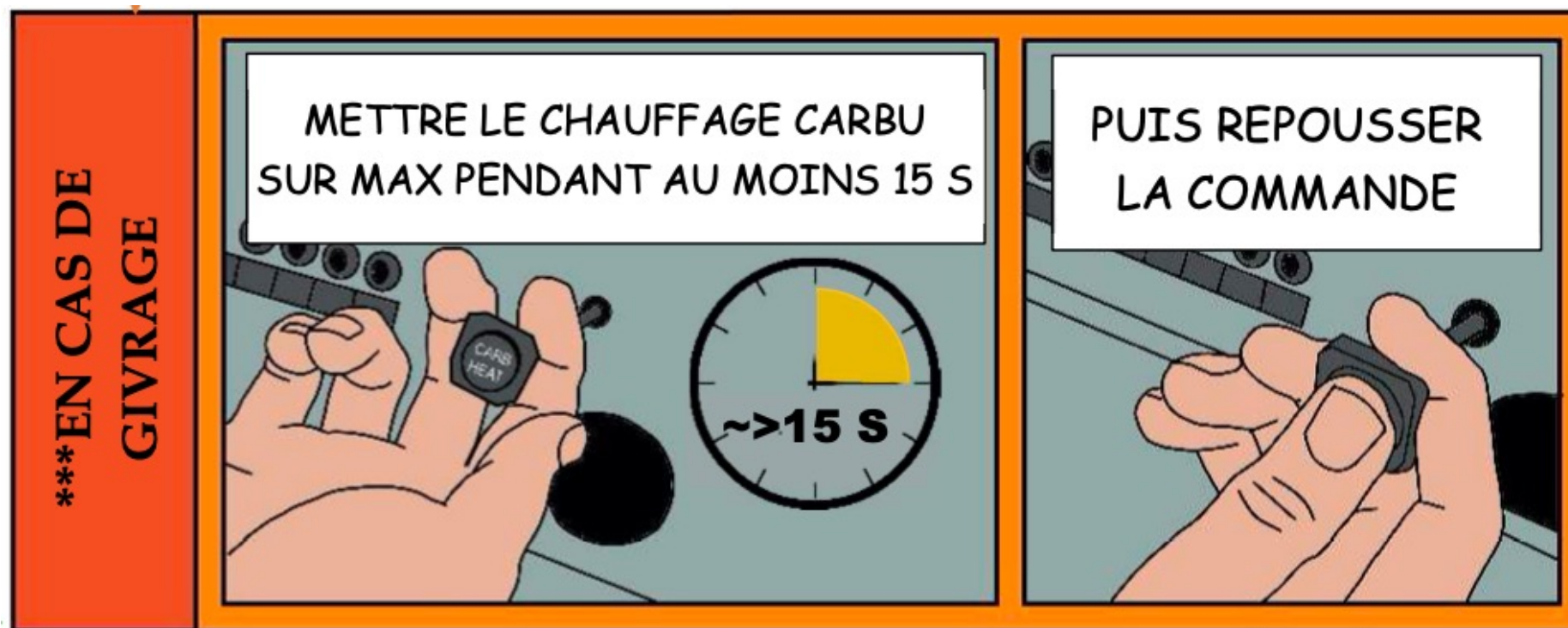


- Je surveille mon compte tour
 - *Si je perds des tours suspicion de givrage ☹️*
 - *Ou alors c'est un problème de friction de la manette des gaz 😊*



QCM

Utilisation du Réchauffage carbu



QCM

Annalyse



QCM

Annalyse



SI LA PUISSANCE N'AUGMENTE PAS PAR RAPPORT AU REGIME INITIAL:
JE REAJUSTE MES RPM ET LA FRICTION DE LA COMMANDE DES GAZ ☺
JE RESTE VIGILANT



Quels sont les risques d'une utilisation en continu du Réchauffage carbu ?

- Détérioration du moteur (dosage explosif du mélange non contrôlé à forte puissance)



Quels sont les risques d'une utilisation en continu du Réchauffage carbu ?

- Détérioration du moteur (dosage explosif du mélange non contrôlé à forte puissance)
- Peut amener un givrage lorsque la température de l'air avoisine les - 20 °(en altitude)



Quels sont les risques d'une utilisation en continu du Réchauffage carbu ?

- Détérioration du moteur (dosage explosif du mélange non contrôlé à forte puissance)
- Peut amener un givrage lorsque la température de l'air avoisine les - 20 °(en altitude)
- Surconsommation et diminution de puissance



En résumé

L'utilisation de la réchauffe carburateur est donc à effectuer en accord avec le manuel de vol et les conditions du moment (chute du régime, estimation du risque avec la diminution de puissance), soit :



En résumé

L'utilisation de la réchauffe carburateur est donc à effectuer en accord avec le manuel de vol et les conditions du moment (chute du régime, estimation du risque avec la diminution de puissance), soit :

- ✓ Au sol - Au minimum pour les essais et en cas de givrage réel (air non filtré)



En résumé

L'utilisation de la réchauffe carburateur est donc à effectuer en accord avec le manuel de vol et les conditions du moment (chute du régime, estimation du risque avec la diminution de puissance), soit :

- ✓ Au sol - Au minimum pour les essais et en cas de givrage réel (air non filtré)
- ✓ Décollage - Jamais de réchauffe, car il y aurait diminution de puissance



En résumé

L'utilisation de la réchauffe carburateur est donc à effectuer en accord avec le manuel de vol et les conditions du moment (chute du régime, estimation du risque avec la diminution de puissance), soit :

- ✓ Au sol - Au minimum pour les essais et en cas de givrage réel (air non filtré)
- ✓ Décollage - Jamais de réchauffe, car il y aurait diminution de puissance
- ✓ Croisière - Dès que le risque est pressenti, en tout ou rien s'il n'existe pas d'indicateur de température carburateur
 - Ne pas bouger à la manette des gaz
 - Noter les valeurs des paramètres RPM
 - Enclencher la réchauffe, noter la chute de régime
 - Attendre 15 secondes la stabilisation des paramètres
 - Couper la réchauffe
 - Si les nouveaux paramètres sont égaux aux initiaux pas de givrage
 - Si les paramètres sont supérieurs aux initiaux, givrage, recommencer l'opération dès constat d'une chute de RPM
 - **Jamais en continue**



En résumé

L'utilisation de la réchauffe carburateur est donc à effectuer en accord avec le manuel de vol et les conditions du moment (chute du régime, estimation du risque avec la diminution de puissance), soit :

- ✓ Au sol - Au minimum pour les essais et en cas de givrage réel (air non filtré)
- ✓ Décollage - Jamais de réchauffe, car il y aurait diminution de puissance
- ✓ Croisière - Dès que le risque est pressenti, en tout ou rien s'il n'existe pas d'indicateur de température carburateur
 - Ne pas bouger à la manette des gaz
 - Noter les valeurs des paramètres RPM
 - Enclencher la réchauffe, noter la chute de régime
 - Attendre 15 secondes la stabilisation des paramètres
 - Couper la réchauffe
 - Si les nouveaux paramètres sont égaux aux initiaux pas de givrage
 - Si les paramètres sont supérieurs aux initiaux, givrage, recommencer l'opération dès constat d'une chute de RPM
 - **Jamais en continue**
- ✓ Descente Approche Finale - Selon les recommandations du manuel de vol, mais de manière générale : avant la diminution des gaz



En résumé

L'utilisation de la réchauffe carburateur est donc à effectuer en accord avec le manuel de vol et les conditions du moment (chute du régime, estimation du risque avec la diminution de puissance), soit :

- ✓ Au sol - Au minimum pour les essais et en cas de givrage réel (air non filtré)
- ✓ Décollage - Jamais de réchauffe, car il y aurait diminution de puissance
- ✓ Croisière - Dès que le risque est pressenti, en tout ou rien s'il n'existe pas d'indicateur de température carburateur
 - Ne pas bouger à la manette des gaz
 - Noter les valeurs des paramètres RPM
 - Enclencher la réchauffe, noter la chute de régime
 - Attendre 15 secondes la stabilisation des paramètres
 - Couper la réchauffe
 - Si les nouveaux paramètres sont égaux aux initiaux pas de givrage
 - Si les paramètres sont supérieurs aux initiaux, givrage, recommencer l'opération dès constat d'une chute de RPM
 - **Jamais en continue**
- ✓ Descente Approche Finale - Selon les recommandations du manuel de vol, mais de manière générale : avant la diminution des gaz



7	Lors d'une navigation entre Marseille et Cannes par temps clair au FL55, vous constatez une perte de puissance. Quelles actions devez vous mener ?	
	A	Je vérifie la friction de la manette des gaz
	B	Je vérifie la mixture
	C	Je vérifie la température carburateur / j'actionne la réchauf carbu
	D	Je change de réservoir essence
	E	Je vérifie les magnétos



7	Lors d'une navigation entre Marseille et Cannes par temps clair au FL55, vous constatez une perte de puissance. Quelles actions devez vous mener ?	
	A	Je vérifie la friction de la manette des gaz
	B	Je vérifie la mixture
	C	Je vérifie la température carburateur / j'actionne la réchauf carbu
	D	Je change de réservoir essence
	E	Je vérifie les magnétos

Une perte de puissance lorsqu'on est en régime stabilisé n'est pas un évènement attendu. Que peut-il se produire ?

- Un manque d'air
- Un manque d'essence
- Un défaut d'allumage
- Un problème mécanique



Si l'avion est équipé d'un carburateur (DR400 et Cessna BC), la première pensée doit être d'envisager son givrage. Tirer le réchauffage carburateur est une action simple dont le résultat est immédiat :

- Le régime diminue : pas de givrage
- Le régime augmente : givrage en disparition

Au FL55, la température est de 11° inférieure à la température au sol.

Au sein du carburateur, le venturi crée par le papillon des gaz et la vaporisation de l'essence abaissent encore davantage la température du mélange air-essence (environ 20°). Si l'air est un peu humide, il n'est pas improbable qu'un givrage se mette en place.

On utilise le réchauffage carburateur en tout ou rien. Quand on l'utilise, on tire la manette complètement pendant quelques secondes, le reste du temps la manette est poussée à fond. Lorsque la manette est tirée, l'air admis dans le carburateur passe par un collecteur qui enveloppe l'échappement, ce qui le réchauffe sensiblement. Cet air chaud fait fondre l'éventuelle glace déposée dans le carburateur.

Le réchauffage carburateur ne doit pas être utilisé en continu :

- Car l'air ne passe pas par le filtre à air
- Car l'air étant plus chaud, la puissance délivrée par le moteur est plus faible
- Car l'air étant plus chaud, le mélange est plus riche, ce qui encrasse les bougies et augmente la consommation

Si la perte de puissance n'est pas liée au givrage du carburateur, on continuera les investigations sans oublier de toujours piloter l'avion !



8	Quels sont les éléments pris en compte dans la masse à vide d'un avion ?	
	A	La masse de l'avion à vide
	B	La quantité d'huile dans le carter
	C	La quantité de carburant inutilisable
	D	La sacoche avion
	E	La masse du pilote



8	Quels sont les éléments pris en compte dans la masse à vide d'un avion ?	
	A	La masse de l'avion à vide
	B	La quantité d'huile dans le carter
	C	La quantité de carburant inutilisable
	D	La sacoche avion
	E	La masse du pilote



9	Une fiche de rappel des signaux d'interception doit-elle se trouver à bord des avions ?	
	A	Oui, c'est obligatoire
	B	Non, les pilotes doivent connaître les signaux
	C	Non, ils ne sont plus utilisés
	D	Oui, seulement pour les avions non munis de radio



9	Une fiche de rappel des signaux d'interception doit-elle se trouver à bord des avions ?	
	A	Oui, c'est obligatoire
	B	Non, les pilotes doivent connaître les signaux
	C	Non, ils ne sont plus utilisés
	D	Oui, seulement pour les avions non munis de radio



10	Si vous avez répondu "OUI" à la question précédente, où les trouvez vous ?	
	A	Dans le classeur avec les cartes VAC
	B	A la dernière page du carnet de route
	C	Dans la soute
	D	Dans le sac du pilote



10	Si vous avez répondu "OUI" à la question précédente, où les trouvez vous ?	
	A	Dans le classeur avec les cartes VAC
	B	A la dernière page du carnet de route
	C	Dans la soute
	D	Dans le sac du pilote



11	Est-ce que le suivi carburant est réglementaire pendant le vol ?	
	A	Oui, pour tout vol, il faut pouvoir rendre compte des éléments à un éventuel contrôle de gendarmerie
	B	Non, pas exigé par la réglementation, il suffit d'en avoir pris suffisamment avec le bilan carburant lors de la préparation du vol
	C	Non, pas pour les vls privé
	D	Oui, car le CDB doit protéger la réserve finale de carburant et savoir à tout moment si la quantité de carburant tombe en dessous de cette valeur afin de se déclarer en situation d'urgence



11	Est-ce que le suivi carburant est réglementaire pendant le vol ?	
	A	Oui, pour tout vol, il faut pouvoir rendre compte des éléments à un éventuel contrôle de gendarmerie
	B	Non, pas exigé par la réglementation, il suffit d'en avoir pris suffisamment avec le bilan carburant lors de la préparation du vol
	C	Non, pas pour les vls privé
	D	Oui, car le CDB doit protéger la réserve finale de carburant et savoir à tout moment si la quantité de carburant tombe en dessous de cette valeur afin de se déclarer en situation d'urgence

- **NCO.OP.125 Réserve finale de carburant**
- **NCO.OP.185 Gestion en vol du carburant**

➔ Repris dans le Manuel Exploitation ATO



AMC1 NCO. OP.125 : réserve finale de carburant

La réserve finale de carburant/énergie ne doit pas être inférieure à la quantité de carburant/énergie nécessaire pour voler :

- 1) pendant 10 mn à la puissance de croisière maximale continue à 1 500 ft (450 m) au-dessus de la destination en VFR de jour, en décollant et en atterrissant sur le même aérodrome/site d'atterrissage, et en restant toujours en vue de cet aérodrome/site d'atterrissage,
- 2) pendant 30 mn en vitesse d'attente à 1 500 ft (450 m) au-dessus de la destination en VFR de jour
- 3) pendant 45 minutes à la vitesse d'attente à 1 500 ft (450 m) au-dessus de la destination ou de l'aérodrome de dégagement de destination en VFR de nuit et en IFR.

[...]

La réserve finale doit être planifiée avant le vol et être un chiffre facile à rappeler par rapport auquel le pilote commandant de bord peut évaluer l'état actuel du carburant/de l'énergie de l'avion.

[...]

La réserve finale doit être conservée comme réserve dans les opérations normales. **Si le carburant/énergie à bord tombe en dessous de cette valeur, le pilote commandant de bord doit considérer cela comme une urgence. La réserve finale ne doit pas être utilisée comme carburant de secours dans les opérations normales.** Lorsque la réserve ne peut plus être respectée, une urgence carburant/énergie doit être déclarée et toute option d'atterrissage doit être explorée, y compris le fait de s'écarter des règles, procédures opérationnelles et méthodes dans l'intérêt de la sécurité



NCO.OP.185 : gestion carburant en vol

- a) **Le pilote commandant de bord surveille la quantité de carburant/énergie utilisable restant à bord pour s'assurer qu'elle est préservée et qu'elle n'est pas inférieure à la quantité de carburant/énergie nécessaire pour se rendre à un aéroport [...].**
- b) Le pilote commandant de bord d'un vol contrôlé doit informer le contrôle de la circulation aérienne (ATC) de l'état de « carburant/énergie minimum » en déclarant « **Minimum Fuel** » lorsque le pilote commandant de bord :
- **s'est engagé à atterrir sur un aéroport ou un site d'exploitation spécifique, et...**
 - **a calculé que toute modification de l'autorisation existante pour cet aéroport ou ce site d'exploitation, ou tout autre retard de la circulation aérienne, peut entraîner un atterrissage avec moins de carburant/énergie de réserve finale que prévu.**
- c) Le pilote commandant de bord d'un vol contrôlé doit déclarer une situation « d'urgence carburant/énergie » en diffusant « **Mayday Mayday Mayday Fuel** » lorsque le carburant/énergie utilisable estimé être disponible à l'atterrissage sur l'aéroport, [...] est inférieur à la réserve finale de carburant/énergie prévue.



NCO.OP.185 : gestion carburant en vol

La déclaration « Minimum Fuel » informe le contrôle que toutes les options d'atterrissage prévues ont été réduites à un aérodrome [...]. Elle informe également le contrôle que toute modification de l'autorisation existante peut entraîner un atterrissage avec une réserve finale inférieure à celle prévue. Il ne s'agit pas d'une situation d'urgence mais d'une indication qu'une situation d'urgence est possible, en cas de retard supplémentaire.

Le pilote ne doit pas s'attendre à une quelconque forme de traitement prioritaire à la suite d'une déclaration de « Minimum Fuel ».

[...]

L'obligation de déclarer « Minimum Fuel » et « Mayday Mayday Mayday Fuel » ne s'applique qu'aux vols contrôlés. Toutefois, ces déclarations peuvent également être faites lors de vols non contrôlés si le commandant de bord le juge utile.



12

A quel moment doit-on consulter la MEL ?

- | | |
|---|---|
| A | Avant tout vol |
| B | Avant un vol quand une panne est signalée ou quand je découvre un dysfonctionnement |
| C | Avant de rouler |
| D | Pendant le vol |



12	A quel moment doit-on consulter la MEL ?	
	A	Avant tout vol
	B	Avant un vol quand une panne est signalée ou quand je découvre un dysfonctionnement
	C	Avant de rouler
	D	Pendant le vol

- La MEL (LME) est une « aide à la décision » du CDB d'exploiter ou de ne pas exploiter l'avion quand certains des items qu'elle désigne sont en défaut avant l'envol.
- Si un dysfonctionnement apparaît après l'envol, ce traitement faisant l'objet des Procédures anormales/urgences définies dans le Manuel de vol

MEL est applicable / consultable jusqu'au décollage



Chapitre ATA

Item MEL

Nbr d'item instal/requis
pour le départ

Conditions à respecter
pour partir sous MEL

ATA 31 – SYSTEMES INDICATEURS & ENREGISTREURS							
(1) Désignation	(2) Nombre installés		(3) Nombre requis				(4) Conditions et remarques
			VFR	VFR Nuit	Instruction	Solo	
Montre Chrono de bord	1	0	0	0	0	0	(O) un autre dispositif indiquant les heures, minutes et secondes doit être à bord, à portée de main et fonctionner correctement (par exemple, montre bracelet, Timer du transpondeur)
Horamètre	1	0	0	0	0	0	(O) vérifier le potentiel restant avant le vol sur Openflyers. Relever la durée effective du vol et la mentionner dans Openflyers – Utiliser les valeurs de Openflyers pour renseigner le carnet de route. <u>Remarque</u> : le comptage doit être inactif quand le moteur est à l'arrêt
Avertisseur de décrochage	1	1	1	1	1	1	NOGO
Indicateur OAT	1	0	0	0	0	0	<u>Rappel</u> : vol interdit en conditions givrantes (ex: pluies verglaçantes...)

(O) (Operation) : signalement de disposition(s) / restriction(s) / procédure(s) qui doit (doivent) être appliquée(s) pour pouvoir exploiter l'avion avec le nombre requis d'items défini suivant le type d'exploitation en colonne (3) (VFR ; VFR Nuit ; Instruction ; Solo).

Remarque: un Item non
spécifié dans la MEL
est considéré comme
un NOGO



Utilisation de la MEL au CAPAM, conduite à tenir

I) Constat d'un équipement défectueux **avant le départ** (*ou vol suivant un 1^{er} constat*) :

1. Le pilote consulte la MEL et avant le départ inscrit l'annotation suivante sur le carnet de route : **ex : « Vol sous MEL ATA 31 »**
2. Le pilote complète avant le départ les colonnes suivantes de la feuille « Etat des LME et Travaux différés » (feuille jaune) → « Item LME & travaux, Description de l'anomalie, Date ouverture → Cf exemple slide suivante
3. Au retour le pilote renseigne l'équipement défectueux dans l'onglet « Remarques Maintenance » de Openflyers
4. Dès que la Maintenance en prend connaissance et planifie la réparation, elle inscrit sur le carnet de route/sur la feuille jaune la date butée et l'annotation suivante : **Réparation reportée à « date »** ou **Réparation reportée à la prochaine visite programmée et avant le « date »**
5. A partir du moment où la réparation est planifiée, les vols suivants jusqu'à l'APRS ou jusqu'à la date butée inscrite par le mécano

Utilisation de la MEL au CAPAM, conduite à tenir

II) Constat d'un nouvel équipement défectueux **pendant le vol / retour de vol** : *(il est souhaitable et recommandé de consulter la MEL pendant le vol car cela donne parfois des informations sur la panne et ses conséquences, mais seul le manuel de vol ou la Check-list décrit la procédure à suivre)*

1. À l'arrivée le pilote inscrit l'annotation suivante dans le carnet de route : **ex : « ATA 31 – Montre Chrono de bord HS »** et complète la feuille jaune « Etat des LME et Travaux différés »
2. Le pilote renseigne la même remarque dans l'onglet «Remarques Maintenance» de Openflyers et également sur le tableau « mécanique ».

Dans tous les cas :

- Les lignes devront être signées
- Pensez bien à renseigner RAS si rien n'est constaté (ceci est une obligation légale)
- Si plusieurs défauts sont constatés : Prendre contact avec un responsable du CAPAM
- Si un NOGO est constaté : prévenir un instructeur ou un membre du bureau



QCM

Utilisation de la MEL au CAPAM, conduite à tenir



Etat des LME et Travaux différés. DR400 F-GTZY

Item LME & Travaux	Description de l'anomalie	Date Ouverture	Date Butée	Remarques, description des Travaux	Date Clôture
31. Chrono	Chrono HS	4/02/23			
ATA 31 – Montre Chrono de bord	Montre Chrono de bord HS	04/02/23	XX/XX/XX	à renseigner par la maintenance	

QCM

Pour aller plus loin...

1) Mention sur le carnet de route

Pour mémoire, la réglementation exige que toute anomalie, incident ou accident soit inscrit sur le carnet de route par le CDB. Par conséquent, tout item de la MEL qui est en défaut doit être mentionné sur le carnet de route au même titre que les réparations effectuées ou reportées.

2) Combinaisons d'items en défaut vs report des réparations

Avant de décider le report d'une réparation et afin de garantir un niveau de sécurité acceptable lorsqu'un ou plusieurs items sont en défaut, le responsable technique doit considérer les relations qui peuvent exister entre les composants, les instruments, les équipements, les systèmes et les diverses fonctions d'usage qu'ils permettent de réaliser.

3) Intervalle de réparation

Bien que la MEL ne définisse pas d'intervalle de réparation, sauf pour la balise de détresse, le responsable technique est la seule personne habilitée à décider un report de réparation et à définir l'intervalle de réparation de l'item en défaut.

4) Mention par le CDB dans la case commentaire d'Openflyers afin de préciser la prise en compte des items en défaut

Avant de décider d'exploiter ou non l'avion avec un ou plusieurs items en défaut, le CDB doit considérer le nombre requis, les conditions spécifiées, notamment le type de vol envisagé, les dispositions, restrictions et procédures à appliquer ainsi que les « Travaux reportés ». Dans l'intervalle de réparation défini pour les items en défaut faisant l'objet d'un report de réparation, le CDB doit avant le départ mentionner dans la case commentaire d'Openflyers les « items en défaut pris en compte ».

En mentionnant avant le vol les « items en défaut pris en compte » le CDB atteste qu'il a conscience de l'état des systèmes de l'avion et considère que ce dernier est exploitable en appliquant les conditions spécifiées en colonne (4) de la MEL. La mention sur le carnet de route d'un item dont le défaut est apparu après l'envol se fait à l'issue du vol.



13	Où mettez vous votre téléphone en vol ?	
	A	Dans ma poche
	B	Dans le vide poche
	C	Dans ma sacoche pilote en "mode avion"
	D	Derrière le siège passager



13	Où mettez vous votre téléphone en vol ?	
	A	Dans ma poche
	B	Dans le vide poche
	C	Dans ma sacoche pilote en "mode avion"
	D	Derrière le siège passager

Emballlement thermique des batteries lithium

- Des batteries lithium partout ! Équipements du pilote ou des passagers : téléphone, tablette, batterie externe, appareil photo...
- Les appareils sont en général munis d'une mise en sécurité en cas de surchauffe mais...
- Les batteries lithium présentent un risque d'emballement thermique auquel s'associe un risque d'incendie et de dégagement gazeux toxique.
 - ➔ Conséquences potentiellement catastrophiques dans l'environnement confiné d'un cockpit d'avion léger.



Prévenir le phénomène

- Éviter l'exposition au soleil ou à la chaleur
- Éviter les chocs
- Éteindre l'écran lorsque l'appareil n'est pas utilisé
- Limiter la consommation électrique : mode avion, arrêt des applications non utilisées
- Eteindre totalement les appareils non utilisés
- Les appareils à batterie lithium sont accessibles pendant le vol (pas au fond de la soute !)
- Les passagers sont briefés

Que faire ?

- Une mise en sécurité pour température trop élevée peut devenir critique
- En cas de surchauffe d'un appareil :
 - Éteindre l'appareil
 - Le sortir de sa housse ou protection
 - Le placer près d'un aérateur
 - Surveiller qu'il reprend une température normale
- Si la température continue d'augmenter entraînant l'emballlement thermique :
 - Ouvrir les aérateurs et les diriger vers le pilote
 - Descendre,
 - Se diriger vers l'aérodrome accessible le plus proche,
 - Envisager l'interruption du vol,
- Emballlement thermique = situation d'urgence

MAYDAY + 7700

Si disponible, utiliser une pochette de confinement pour contenir l'emballlement thermique d'un appareil.





Sûreté :

Utilisation du Parking voiture



Laisser une bande de 1 mètre minimum





Supplément Sûreté

Sûreté :

Code de la porte

- Changement au moins une fois par an
- A ne jamais communiquer à une personne qui n'est pas membre de l'aéroclub.

Supplément Sûreté

Sûreté :

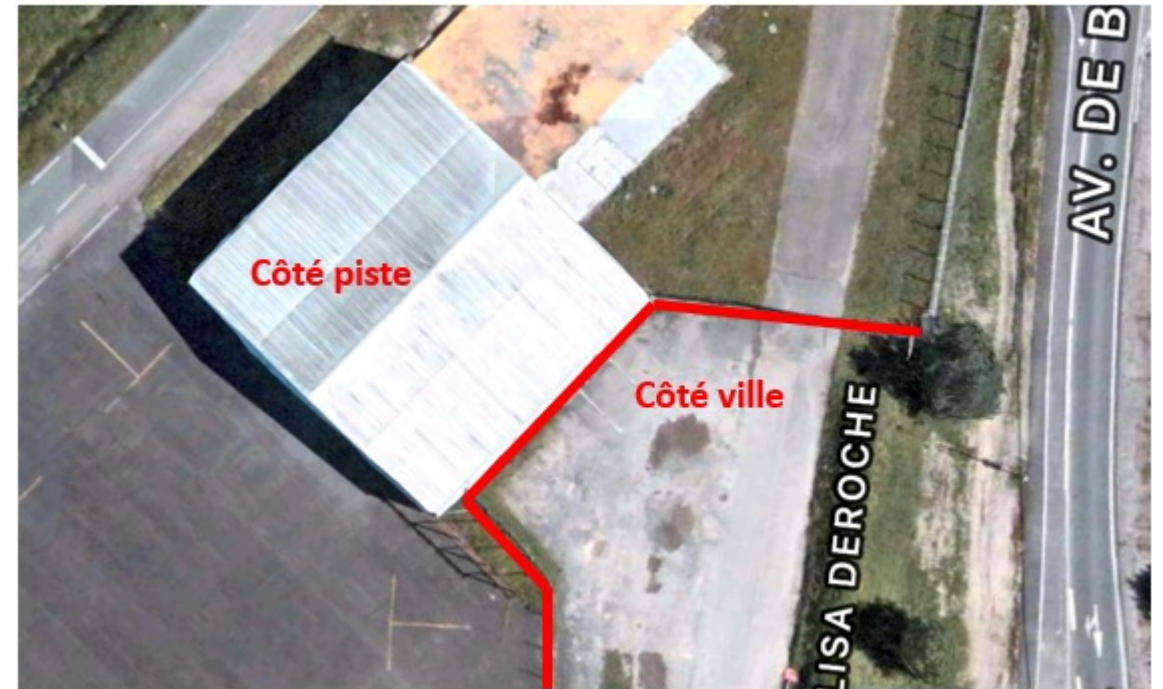
Titre de circulation

Pour pénétrer côté piste, 3 cas :

- Licence pilote
- Justificatif pour les élèves
- Etre accompagné du pilote pour les passagers

+

Pièce d'identité





Divers

Validités Pilotes :

Données Smile :



Pilote(s) en alerte

215

[FILTRE CES PILOTES](#)



Pilote(s) avec échéance proche

37

[FILTRE CES PILOTES](#)



Pilotes à jour

61

[FILTRE CES PILOTES](#)



Aire J

