



1	Savez-vous qu'il existe un "lot de bord Voyage" ? Où se trouve-t-il ?	
	A	Enfermé à clé dans une armoire
	B	Je dois en demander la clé à un des membres dirigeants ou un instructeur
	C	Dans le hangar mécanique
	D	Dans l'armoire avec les bidons d'huile

QCM

1	Savez-vous qu'il existe un "lot de bord Voyage" ? Où se trouve-t-il ?	
	A	Enfermé à clé dans une armoire
	B	Je dois en demander la clé à un des membres dirigeants ou un instructeur
	C	Dans le hangar mécanique
	D	Dans l'armoire avec les bidons d'huile





2	Qui est responsable de la vérification du lot de bord avant de partir en vol ?	
	A	Les instructeurs
	B	Le bureau du CAPAM
	C	Le pilote Commandant de bord
	D	Le mécanicien



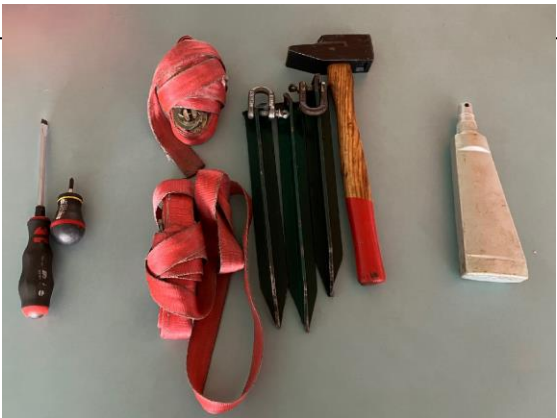
2	Qui est responsable de sa composition ?	
	A	Les instructeurs
	B	Le bureau du CAPAM
	C	Le pilote Commandant de bord
	D	Le mécanicien



3	Que doit-il contenir le lot de bord car l'avion doit rester à l'extérieur et je pars pour plusieurs jours?	
	A	Un bidon d'huile
	B	Un entonnoir
	C	Du chiffon et papier essuie-tout
	D	Un tournevis plat
	E	Un tournevis cruciforme
	F	Une pince multiprises
	G	Des piquets
	H	Des sangles ou cordelettes
	I	Du produit d'entretien verrière
	J	Du gel hydroalcoolique
	K	Un marteau ou un maillet
	L	Des cales

QCM

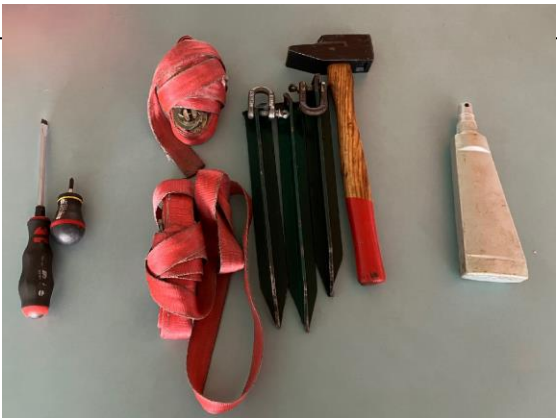
3	Que doit-il contenir le lot de bord car l'avion doit rester à l'extérieur et je pars pour plusieurs jours?	
	A	Un bidon d'huile
	B	Un entonnoir
	C	Du chiffon et papier essuie-tout
	D	Un tournevis plat
	E	Un tournevis cruciforme
	F	Une pince multiprises
	G	Des piquets
	H	Des sangles ou cordelettes
	I	Du produit d'entretien verrière
	J	Du gel hydroalcoolique
	K	Un marteau ou un maillet
	L	Des cales





QCM

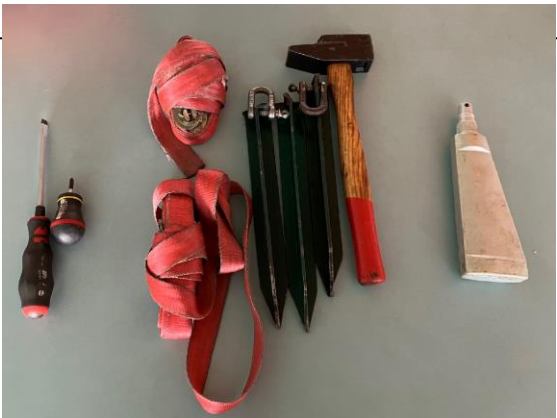
3	Que doit-il contenir le lot de bord car l'avion doit rester à l'extérieur et je pars pour plusieurs jours?	
	A	Un bidon d'huile
	B	Un entonnoir
	C	Du chiffon et papier essuie-tout
	D	Un tournevis plat
	E	Un tournevis cruciforme
	F	Une pince multiprises
	G	Des piquets
	H	Des sangles ou cordelettes
	I	Du produit d'entretien verrière
	J	Du gel hydroalcoolique
	K	Un marteau ou un maillet
	L	Des cales





QCM

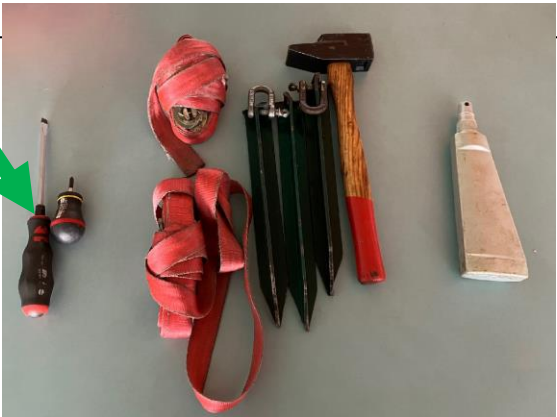
3	Que doit-il contenir le lot de bord car l'avion doit rester à l'extérieur et je pars pour plusieurs jours?	
	A	Un bidon d'huile
	B	Un entonnoir
	C	Du chiffon et papier essuie-tout
	D	Un tournevis plat
	E	Un tournevis cruciforme
	F	Une pince multiprises
	G	Des piquets
	H	Des sangles ou cordelettes
	I	Du produit d'entretien verrière
	J	Du gel hydroalcoolique
	K	Un marteau ou un maillet
	L	Des cales





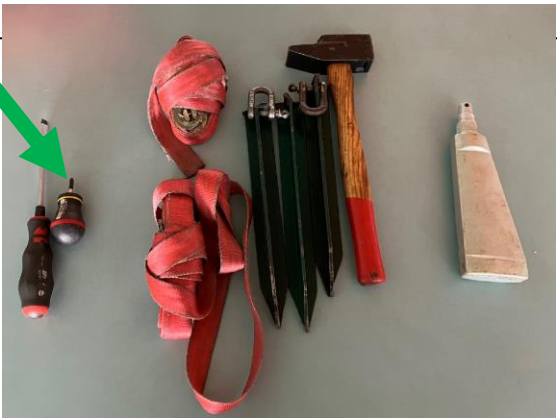
QCM

3	Que doit-il contenir le lot de bord car l'avion doit rester à l'extérieur et je pars pour plusieurs jours?	
	A	Un bidon d'huile
	B	Un entonnoir
	C	Du chiffon et papier essuie-tout
	D	Un tournevis plat
	E	Un tournevis cruciforme
	F	Une pince multiprises
	G	Des piquets
	H	Des sangles ou cordelettes
	I	Du produit d'entretien verrière
	J	Du gel hydroalcoolique
	K	Un marteau ou un maillet
	L	Des cales



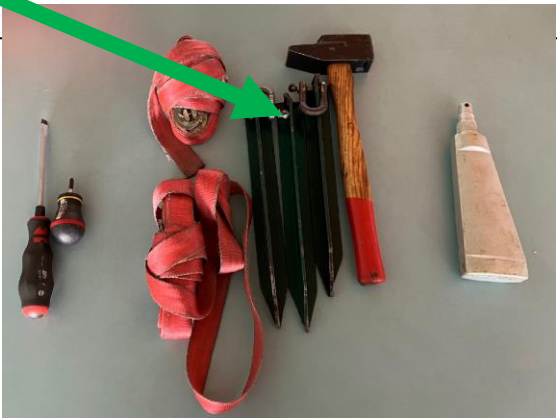
QCM

3	Que doit-il contenir le lot de bord car l'avion doit rester à l'extérieur et je pars pour plusieurs jours?	
	A	Un bidon d'huile
	B	Un entonnoir
	C	Du chiffon et papier essuie-tout
	D	Un tournevis plat
	E	Un tournevis cruciforme
	F	Une pince multiprises
	G	Des piquets
	H	Des sangles ou cordelettes
	I	Du produit d'entretien verrière
	J	Du gel hydroalcoolique
	K	Un marteau ou un maillet
	L	Des cales



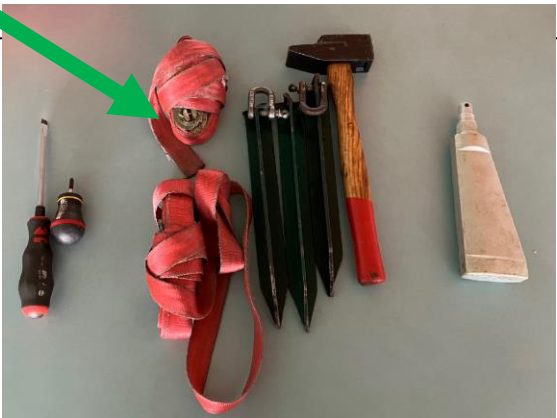
QCM

3	Que doit-il contenir le lot de bord car l'avion doit rester à l'extérieur et je pars pour plusieurs jours?	
	A	Un bidon d'huile
	B	Un entonnoir
	C	Du chiffon et papier essuie-tout
	D	Un tournevis plat
	E	Un tournevis cruciforme
	F	Une pince multiprises
	G	Des piquets
	H	Des sangles ou cordes à nœuds
	I	Du produit d'entretien verre
	J	Du gel hydroalcoolique
	K	Un marteau ou un maillet
	L	Des cales



QCM

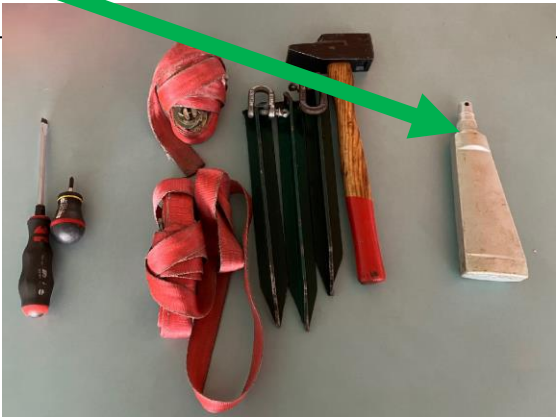
3	Que doit-il contenir le lot de bord car l'avion doit rester à l'extérieur et je pars pour plusieurs jours?	
	A	Un bidon d'huile
	B	Un entonnoir
	C	Du chiffon et papier essuie-tout
	D	Un tournevis plat
	E	Un tournevis cruciforme
	F	Une pince multiprises
	G	Des piquets
	H	Des sangles ou cordelettes
	I	Du produit d'entretien verrière
	J	Du gel hydroalcoolique
	K	Un marteau ou un maillet
	L	Des cales





QCM

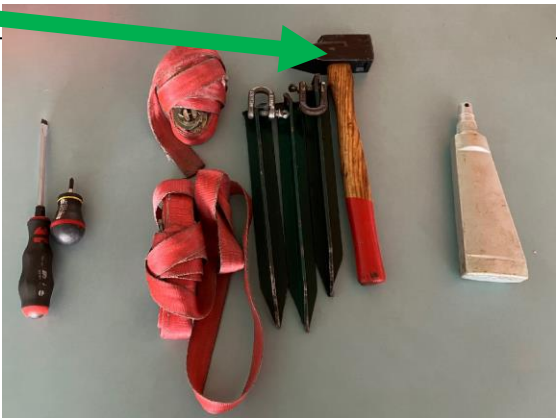
3	Que doit-il contenir le lot de bord car l'avion doit rester à l'extérieur et je pars pour plusieurs jours?	
	A	Un bidon d'huile
	B	Un entonnoir
	C	Du chiffon et papier essuie-tout
	D	Un tournevis plat
	E	Un tournevis cruciforme
	F	Une pince multiprises
	G	Des piquets
	H	Des sangles ou cordelettes
	I	Du produit d'entretien verrière
	J	Du gel hydroalcoolique
	K	Un marteau ou un maillet
	L	Des cales





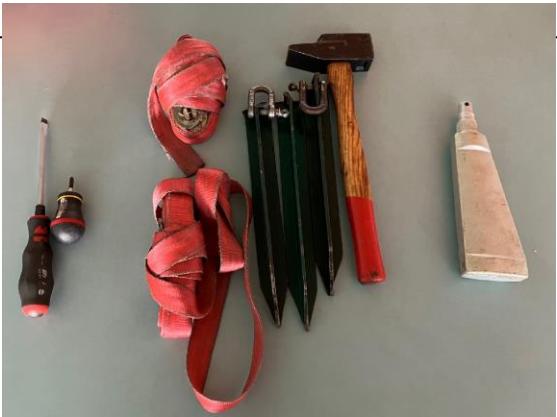
QCM

3	Que doit-il contenir le lot de bord car l'avion doit rester à l'extérieur et je pars pour plusieurs jours?	
	A	Un bidon d'huile
	B	Un entonnoir
	C	Du chiffon et papier essuie-tout
	D	Un tournevis plat
	E	Un tournevis cruciforme
	F	Une pince multiprises
	G	Des piquets
	H	Des sangles ou cordelettes
	I	Du produit d'entretien verrière
	J	Du gel hydroalcoolique
	K	Un marteau ou un maillet
	L	Des cales



QCM

3	Que doit-il contenir le lot de bord car l'avion doit rester à l'extérieur et je pars pour plusieurs jours?	
	A	Un bidon d'huile
	B	Un entonnoir
	C	Du chiffon et papier essuie-tout
	D	Un tournevis plat
	E	Un tournevis cruciforme
	F	Une pince multiprises
	G	Des piquets
	H	Des sangles ou cordelettes
	I	Du produit d'entretien verrière
	J	Du gel hydroalcoolique
	K	Un marteau ou un maillet
	L	Des cales





4	Comment dois-je appliquer le frein de parc sur Cessna après avoir sorti l'avion sur le parking ?	
	A	Ce n'est pas nécessaire car l'avion est lourd et ne se déplace pas facilement
	B	Je tire la poignée de freins depuis le sol car le siège est gênant et je ne voudrais pas que l'avion se déplace
	C	Je monte à bord, je mets les freins en pression au pied et ensuite je tire la poignée de freins
	D	Je monte à bord après avoir bien reculé le siège et je tire sur la poignée de freins



4	Comment dois-je appliquer le frein de parc sur Cessna après avoir sorti l'avion sur le parking ?	
	A	Ce n'est pas nécessaire car l'avion est lourd et ne se déplace pas facilement
	B	Je tire la poignée de freins depuis le sol car le siège est gênant et je ne voudrais pas que l'avion se déplace
	C	Je monte à bord, je mets les freins en pression au pied et ensuite je tire la poignée de freins
	D	Je monte à bord après avoir bien reculé le siège et je tire sur la poignée de freins

La poignée de freins sert à maintenir la pression hydraulique, que vous aurez appliquée à l'aide des freins au niveau des palonniers, en tirant puis en tournant celle-ci.

La tige crantée de la poignée vient se bloquer sur une « corde à piano ».

En faisant ainsi vous augmentez la longévité du système (fragile) tout en en diminuant la maintenance. D'autre part vous serez sûr que la pression appliquée sera suffisante.

Le principe est le même sur Robin si vous voulez avoir le frein de parc efficace, sans pour autant avoir à tourner la « tirette » de freins.



5	De tous nos avions, quels sont ceux avec lesquels on ne peut pas faire du VFR on TOP ?	
	A	F-GLDP
	B	F-GTZY
	C	F-GNNR
	D	F-HFBC
	E	F-HAAM
	F	F-HFBD



5	De tous nos avions, quels sont ceux avec lesquels on ne peut pas faire du VFR on TOP ?	
	A	F-GLDP
	B	F-GTZY
	C	F-GNNR
	D	F-HFBC
	E	F-HAAM
	F	F-HFBD

QCM

6	Quelle que soit votre réponse, sur quel texte vous basez-vous ?
---	---

NCO.IDE.A.195 en   
Équipements de
navigation

a) Les avions exploités sur des routes non navigables par repérage visuel au sol sont équipés des équipements de navigation nécessaires pour leur permettre de poursuivre leur route conformément:

- 1) au plan de vol ATS, le cas échéant; et
- 2) aux exigences applicables de l'espace aérien.

b) Les avions disposent d'équipements de navigation suffisants pour permettre, en cas de panne d'un équipement à tout moment du vol, aux équipements restants de reprendre la navigation en toute sécurité conformément au point a) ou de prendre des mesures d'urgence en toute sécurité.

Rappel :

Le Garmin Aero 760 n'est pas **homologué** comme moyen de navigation mais il peut être installé sur les avions.

Il ne peut donc pas être utilisé comme moyen de secours.

Certes la recherche dans l'OPS partie NCO (Non Commercial Operation) n'est pas facile d'où ce rappel 😊



7	Quels sont les documents que je dois toujours avoir sur moi lorsque je fais un vol au départ du CAPAM ?	
	A	Carte vitale
	B	Carte CIME
	C	Permis de conduire
	D	Licence Pilote
	E	Certificat d'aptitude Médicale
	F	Carte de crédit
	G	Carte d'identité



7	Quels sont les documents que je dois toujours avoir sur moi lorsque je fais un vol au départ du CAPAM ?	
	A	Carte vitale
	B	Carte CIME
	C	Permis de conduire
	D	Licence Pilote
	E	Certificat d'aptitude Médicale
	F	Carte de crédit
	G	Carte d'identité

Concernant la carte CIME, toutes les informations sont disponibles sur le site internet du CAPAM. Le port apparent sur les lieux du CAPAM est obligatoire depuis le 1er janvier 2024.

Les élèves pilotes doivent avoir une carte « Elève en Formation » remise par leur instructeur. Lorsqu'ils sont en piste ils doivent être accompagnés de leur instructeur.

Sur l'arrêté préfectoral il est stipulé que les hangars de l'aviation générale sont en zone ville. On s'arrêtera à cette définition pour considérer que les élèves peuvent évoluer sans leur instructeur dans les locaux du CAPAM.

Pour finir avec cette question, bien entendu l'emport d'une carte de crédit est hautement souhaitable.



8	Pendant ma visite prévol j'aperçois un promeneur qui marche sur la voie de circulation interne à l'aéroport :	
	A	Je lui fais coucou, je trouve ça cool de se promener par là
	B	Je vais à sa rencontre pour savoir ce qu'il fait là
	C	Je téléphone tout de suite à la BGTA
	D	Je le renseigne pour lui expliquer comment aller jusqu'à la zone commerciale



8	Pendant ma visite prévôl j'aperçois un promeneur qui marche sur la voie de circulation interne à l'aéroport :	
	A	Je lui fais coucou, je trouve ça cool de se promener par là
	B	Je vais à sa rencontre pour savoir ce qu'il fait là
	C	Je téléphone tout de suite à la BGTA
	D	Je le renseigne pour lui expliquer comment aller jusqu'à la zone commerciale

Rappel des règles de sûreté concernant le CAPAM:

- Ne communiquer le code d'entrée à personne
- Ne pas laisser entrer un inconnu
- A l'exception des élèves pilotes, toute personne du CAPAM devant accéder coté piste doit être titulaire de la carte CIME ou être accompagnée par un titulaire de carte CIME.
- Toute personne qui n'a rien à faire sur les parkings ou dans les hangars doit être signalée à la BGTA (**05 56 55 62 08**). Si vous voyez quelqu'un de suspect, allez à sa rencontre pour savoir s'il est légitime qu'il soit là.
- Ne pas stationner son véhicule d'une façon qui pourrait permettre à quelqu'un de franchir le grillage en montant dessus.



9	Nous sommes à Chalais LFIH avec le F-GTZY et les paramètres sont : QNH est 998 ; vent estimé 010/4 Kts ; température 27°. Pilote et passager avant pèsent : 160 Kg 2 passagers arrière pèsent : 145 Kg Bagages : 5 Kg Carburant : ailes pleines, principal 80 litres. Nous allons décoller piste 25 :	
	A	J'ai des marges suffisantes, aucun problème
	B	Le décollage est possible mais les marges sont faibles, je préfère décoller en 07 avec de bonnes marges
	C	Le décollage n'est pas possible en 25 et les marges sont trop faibles en 07, je reporte le vol
	D	Même sans calculer, c'est évident qu'avec 840 m de piste ça passe



9	Nous sommes à Chalais LFIH avec le F-GTZY et les paramètres sont : QNH est 998 ; vent estimé 010/4 Kts ; température 27°. Pilote et passager avant pèsent : 160 Kg 2 passagers arrière pèsent : 145 Kg Bagages : 5 Kg Carburant : ailes pleines, principal 80 litres. Nous allons décoller piste 25 :	
	A	J'ai des marges suffisantes, aucun problème
	B	Le décollage est possible mais les marges sont faibles, je préfère décoller en 07 avec de bonnes marges
	C	Le décollage n'est pas possible en 25 et les marges sont trop faibles en 07, je reporte le vol
	D	Même sans calculer, c'est évident qu'avec 840 m de piste ça passe

On voit clairement que dans ce genre de situation on ne peut pas répondre sans un calcul précis de performance. En utilisant le Manuel de vol on doit faire des interpolations linéaires successives pour pouvoir obtenir un résultat précis. C'est long et fastidieux. Nous avons mis au point deux tableurs Excel, un pour les Robin et un pour les Cessna pour vous permettre d'obtenir facilement un résultat précis. Ils sont disponibles sur le site internet du CAPAM.

Il faut bien être conscient des limites de cet outil:

- ces tableurs ne sont pas des outils certifiés. Bien que de nombreuses vérifications aient été faites il pourrait subsister quelques erreurs. D'ailleurs si vous en trouvez dites-le nous.
- Bien lire toutes les indications portées autour des résultats donnés. En particulier il faut exercer son esprit critique et faire un cross check avec le manuel de vol.
- Les performances certifiées du manuel de vol ont été établies dans un cadre précis: avion neuf, mise en puissance sur freins, moteur neuf, hélice neuve, pilote d'essai, braquage volets spécifié, vitesses caractéristiques particulières... Dans nos opérations courantes nous ne respectons pas tous ces paramètres.
- Les performances atterrissage des Cessna ne sont publiées qu'à la masse maxi atterrissage.



9	Nous sommes à Chalais LFIH avec le F-GTZY et les paramètres sont : QNH est 998 ; vent estimé 010/4 Kts ; température 27°. Pilote et passager avant pèsent : 160 Kg 2 passagers arrière pèsent : 145 Kg Bagages : 5 Kg Carburant : ailes pleines, principal 80 litres. Nous allons décoller piste 25 :	
	A	J'ai des marges suffisantes, aucun problème
	B	Le décollage est possible mais les marges sont faibles, je préfère décoller en 07 avec de bonnes marges
	C	Le décollage n'est pas possible en 25 et les marges sont trop faibles en 07, je reporte le vol
	D	Même sans calculer, c'est évident qu'avec 840 m de piste ça passe

A titre d'exemple, le Manuel de Vol du F-HAAM donne des performances de décollage volets 10° avec des vitesses qui changent en fonction de la masse. Nous décollons à priori volets 0° et avons toujours la même vitesse de rotation et la même vitesse initiale de montée. Nous aurons donc des performances réelles moins bonnes que celles certifiées. Mais moins bonnes de combien? Impossible de le savoir. Nous devons donc prendre des marges.

La politique du CAPAM est la suivante :

Nous vous demandons de prendre 30% de marge sur les distances de décollage et d'atterrissage.

Si vous vous trouvez dans une situation où vous n'avez pas tout à fait 30% de marge exercez votre jugement. Si vous n'avez pas beaucoup d'expérience ne prenez aucun risque. Si vous avez une grosse expérience de l'avion et du terrain pesez bien tous les éléments avant de prendre une décision. Dans le doute abstenez-vous, il en va de votre sécurité et de celle de vos passagers.

Ces tableurs vont vous permettre de faire toutes sortes de simulations. Vous pouvez ainsi voir l'influence du vent, de la température, du QNH. Vous aurez une connaissance plus fine des performances de votre avion. A vous de jouer.



Site internet du CAPAM :

Nouveau fichier de calcul de performances disponible sur le site internet du CAPAM

- Actualités
- Nos avions
- Voyages
- Consignes CAPAM
- Formations
- Organisation
- Sécurité des Vols
- Espace Dirigeants
- Espace Instructeurs
- Archives

Deconnexion

Espace privé

ROUGEMONT Eric

RESERVATIONS AVIONS

ADHESION CAPAM

Nouvel adhérent : contactez-nous



QCM

F-GTZY

Description
Le Robin DR-400 est un avion de tourisme monomoteur de la société Avions Pierre Robin, maintenant produit par Robin Aircraft.
C'est une structure en bois entoilée à aile basse, type Jodel, à dièdre en bout d'aile.
Le F-GTZY est un DR-400 Major, équipé avec un moteur de 160 ch avec une hélice bipale à pas fixe. Il peut emporter 4 personnes.



Au sein du CAPAM, il est principalement utilisé pour les formations et pour les voyages.



Documents joints



Performances
Robin
DR400

QCM

Fichier calcul de perfo :

- 1 – Choisir son avion
- 2- Renseigner les paramètres dans les cases vertes
- 3 – Vérifier les performances brutes et avec une marges de 30%

Le CAPAM recommande l'application d'une marge de 30% pour les performances des avions.

F-GTZY

1. Renseigner les cases vertes
2. Lire les performances

Altitude aérodrome (ft QNH)	QNH	Altitude pression (ft)	Masse avion (kg)
299	998	719	1045
Zp max 8000 ft			
Maxi T/O 1050 Kg Maxi LND 1045 Kg			
Température (°C)	ISA (°C)	ΔISA (°C)	ΔISA max du manuel de vol = +/-20°C ("ISA-20" et "ISA+20")
27	14	13	
Sens du vent [menu déroulant]	Vitesse du vent (kt) Composante face ou arrière	Type de piste [menu déroulant]	Nb : les corrections pour pistes mouillées et pistes en pente ne sont pas données par le manuel de vol.
Arrière	2	Herbe	
Piste sèche			

Performances brutes = celles données par le manuel de vol. Elles correspondent à un avion neuf et réalisées par un pilote d'essai dans des conditions différentes de notre utilisation normale.

Il est conseillé de factoriser ces valeurs pour plus de sécurité. Au pilote de décider. Le tableau ci-contre majore les distances de 30% au décollage et de 30% sur le roulage à l'atterrissage.

Performances décollage et atterrissage DR400-160

Attention, ce fichier n'est pas fourni par le constructeur. Il ne doit pas être le seul outil de préparation des performances de votre vol.
Référez-vous au manuel de vol de l'avion afin de vérifier systématiquement les performances calculées.

Performances brutes de décollage		Performances brutes d'atterrissage	
Distance de roulement (m)	Distance de décollage (m) (passage 50ft)	Distance de roulement (m)	Distance d'atterrissage (m) (passage 50ft)
425	790	338	675
Performances de décollage factorisées (+30%)		Performances d'atterrissage factorisées (+30%)	
553	1028	440	877
Comparer à TODA		Comparer à LDA	

1

Perfo DR480 NR

Calculs DR480

Perfo DR460 ZY

Calculs DR460

Perfo DR420 DP

Calculs DR420

Méthode

+

⋮

⏪



QCM

Piste 25 :

ATERRISSAGE A VUE
Visual landing

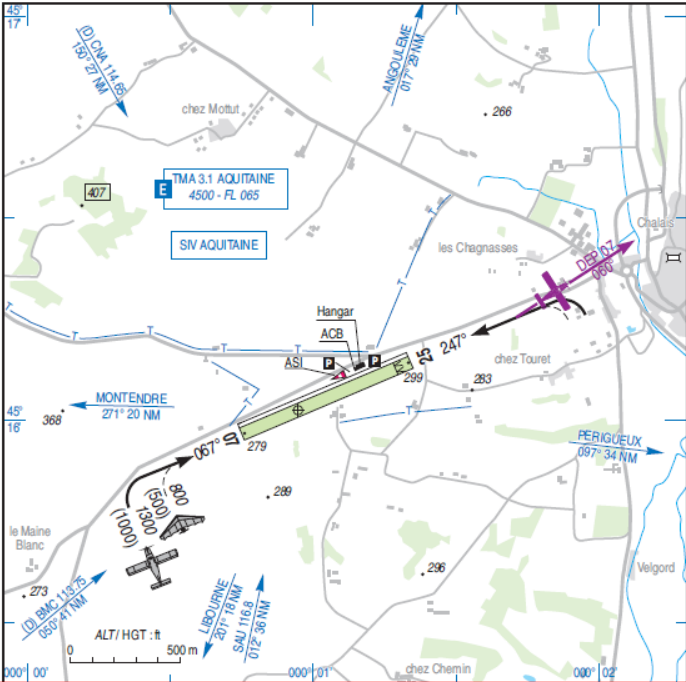
Ouvert à la CAP
Public air traffic
23 JUN 16

CHALAIS
AD 2 LFIH ATT 01

ALT AD : 299 (11 hPa)
LAT : 45 16 01 N
LONG : 000 00 57 E

LFIH
VAR : 0° (15)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.5



1	RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
	07	067				840	840	840
	25	247	840 x 60	Non revêtue Unpaved	-	840	840	765

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : NIL

F-GTZY



- 1. Renseigner les cases vertes
- 2. Lire les performances

Altitude aérodrome (ft QNH)	QNH	Altitude pression (ft)	Masse avion (kg)
299	998	719	1045
Zp max 8000 ft			
Maxi T/O 1050 Kg Maxi LND 1045 Kg			
Température (°C)	ISA (°C)	ΔISA (°C)	ΔISA max du manuel de vol = +/-20°C ("ISA-20" et "ISA+20")
27	14	13	
Sens du vent [menu déroulant]	Vitesse du vent (kt) Composante face ou arrière	Type de piste [menu déroulant]	Nb : les corrections pour pistes mouillées et pistes en pente ne sont pas données par le manuel de vol.
Arrière	2	Herbe	
Piste sèche			

Performances brutes = celles données par le manuel de vol. Elles correspondent à un avion neuf et réalisées par un pilote d'essai dans des conditions différentes de notre utilisation normale.

Il est conseillé de factoriser ces valeurs pour plus de sécurité. Au pilote de décider. Le tableau ci-contre majore les distances de 30% au décollage et de 30% sur le roulage à l'atterrissage.

Performances décollage et atterrissage DR400-160

Attention, ce fichier n'est pas fourni par le constructeur. Il ne doit pas être le seul outil de préparation des performances de votre vol.

Référez-vous au manuel de vol de l'avion afin de vérifier systématiquement les performances calculées.

Performances brutes de décollage		Performances brutes d'atterrissage	
Distance de roulement (m)	Distance de décollage (m) (passage 50ft)	Distance de roulement (m)	Distance d'atterrissage (m) (passage 50ft)
425	790 3	338	675

Performances de décollage factorisées (+30%)		Performances d'atterrissage factorisées (+30%)	
553	1028	440	877

Comparer à TODA

Comparer à LDA

Vol pas possible



QCM

Piste 07 :

ATERRISSAGE A VUE
Visual landing

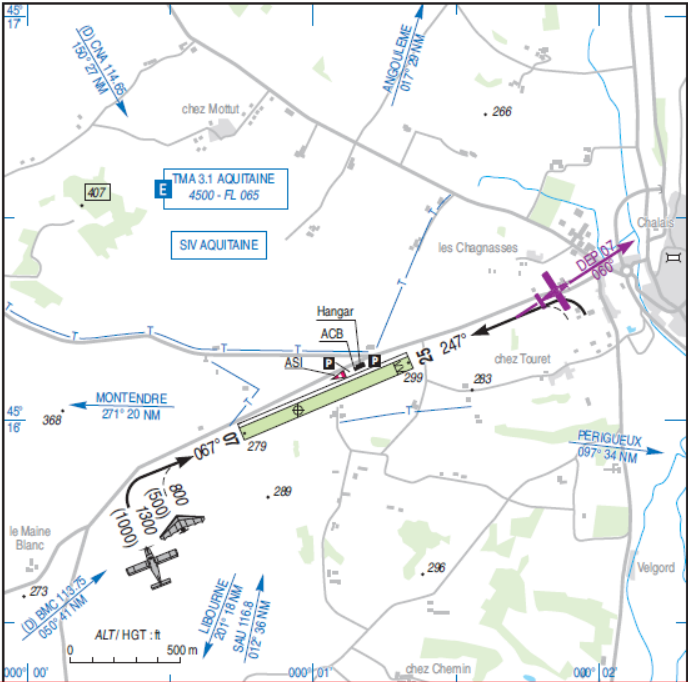
Ouvert à la CAP
Public air traffic
23 JUN 16

CHALAIS
AD 2 LFIH ATT 01

ALT AD : 299 (11 hPa)
LAT : 45 16 01 N
LONG : 000 00 57 E

LFIH
VAR : 0° (15)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.5



1	RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
	07 25	067 247	840 x 60	Non revêtue Unpaved	-	840 840	840 840	840 765
Aides lumineuses : NIL				Lighting aids : NIL				

F-GTZY

1. Renseigner les cases vertes

2. Lire les performances

Altitude aérodrome (ft QNH)	QNH	Altitude pression (ft)	Masse avion (kg)
299	998	719	1045
Zp max 8000 ft			
Maxi T/O 1050 Kg Maxi LND 1045 Kg			
Température (°C)	ISA (°C)	ΔISA (°C)	Δ ISA max du manuel de vol = +/-20°C ("ISA-20" et "ISA+20")
27	14	13	
Sens du vent [menu déroulant]	Vitesse du vent (kt) Composante face ou arrière	Type de piste [menu déroulant]	Nb : les corrections pour pistes mouillées et pistes en pente ne sont pas données par le manuel de vol.
Face	2	Herbe	
Piste sèche			

Performances brutes = celles données par le manuel de vol. Elles correspondent à un avion neuf et réalisées par un pilote d'essai dans des conditions différentes de notre utilisation normale.

Il est conseillé de factoriser ces valeurs pour plus de sécurité. Au pilote de décider. Le tableau ci-contre majore les distances de 30% au décollage et de 30% sur le roulage à l'atterrissage.

Performances décollage et atterrissage DR400-160

Attention, ce fichier n'est pas fourni par le constructeur. Il ne doit pas être le seul outil de préparation des performances de votre vol.

Référez-vous au manuel de vol de l'avion afin de vérifier systématiquement les performances calculées.

Performances brutes de décollage		Performances brutes d'atterrissage	
Distance de roulement (m)	Distance de décollage (m) (passage 50ft)	Distance de roulement (m)	Distance d'atterrissage (m) (passage 50ft)
386	719 3	308	614

Performances de décollage factorisées (+30%)		Performances d'atterrissage factorisées (+30%)	
502	934 4	400	798
Comparer à TODA		Comparer à LDA	

Vol possible mais avec des marges faibles



10

Je veux déplacer l'avion :



A	J'installe la barre de tractage directement.
B	Je fais pivoter l'hélice d'un quart de tour dans le sens B , puis j'installe la barre.
C	Je fais pivoter l'hélice d'un quart de tour dans le sens C , puis j'installe la barre.
D	Je fais pivoter l'hélice dans n'importe quel sens, puis j'installe la barre.

QCM

10

Je veux déplacer l'avion :



A	J'installe la barre de tractage directement.
B	Je fais pivoter l'hélice d'un quart de tour dans le sens B , puis j'installe la barre.
C	Je fais pivoter l'hélice d'un quart de tour dans le sens C , puis j'installe la barre.
D	Je fais pivoter l'hélice dans n'importe quel sens, puis j'installe la barre.



- **Je vérifie que les clés sont visibles** et, pour ne pas endommager l'hélice pendant le tractage, je dois la faire pivoter d'un quart de tour pour la mettre en position horizontale, avant d'installer la barre.
- Pour ne pas endommager les équipements du moteur, je dois effectuer cette rotation dans le même sens que celui de la rotation de l'hélice en vol.
- Pour déterminer le sens de rotation de l'hélice, j'identifie le bord d'attaque et le bord de fuite d'une pale de l'hélice. Je place mes mains sur le bord de fuite et je fais avancer le bord d'attaque d'un quart de tour.
- Toutes les hélices des avions du CAPAM tournent dans le sens horaire vue de la place pilote. **Il faut donc faire pivoter l'hélice dans le sens anti-horaire quand on est face à elle au sol.**

BOA 2024

QCM



11	Nous sommes mi-juin. J'arrive au CAPAM pour effectuer un vol de 8h à 10h sur DP. Le niveau d'huile est à 4 :	
	A	J'en ai assez pour partir en vol car le minimum pour cet avion est de 4L. Les pilotes suivants feront le complément.
	B	Je rajoute un demi-litre d'huile pour arriver à 4,5L car il y a plusieurs vols prévus dans la journée. Je le note dans le carnet de route.
	C	Je rajoute 1L d'huile. Je le note dans le carnet de route et sur Openflyers
	D	Je mets 2L d'huile. On n'est jamais trop prudent. Je le note dans le carnet de route et sur Openflyers



11	Nous sommes mi-juin. J'arrive au CAPAM pour effectuer un vol de 8h à 10h sur DP. Le niveau d'huile est à 4 :	
	A	J'en ai assez pour partir en vol car le minimum pour cet avion est de 4L. Les pilotes suivants feront le complément.
	B	Je rajoute un demi-litre d'huile pour arriver à 4,5L car il y a plusieurs vols prévus dans la journée. Je le note dans le carnet de route.
	C	Je rajoute 1L d'huile. Je le note dans le carnet de route et sur Openflyers
	D	Je mets 2L d'huile. On n'est jamais trop prudent. Je le note dans le carnet de route et sur Openflyers

Au premier vol de la journée, le CAPAM préconise un minimum d'huile un peu plus élevé que le nécessaire. En effet, quand de nombreux vols sont prévus les uns à la suite des autres, le moteur étant chaud, il est parfois difficile, voire impossible d'estimer correctement le niveau d'huile restante dans le réservoir. Cette pratique permet donc de garantir un niveau d'huile suffisant pour l'ensemble des vols de la journée.

Quand on rajoute de l'huile, on utilise les bidons qui sont dans les bacs de chaque avion. On met **un bidon complet (1L)**, ce qui permet de savoir exactement la quantité versée. On met ensuite le bidon vide dans le bac prévu à cet effet.





12

Je me reporte en courte finale. Le contrôleur m'autorise alors à l'atterrissage :
« F-GTZY, piste 23 autorisé atterrissage, vent 230° 10kt »
Je collationne :

A	F-GTZY, piste 23, autorisé atterrissage.
B	Piste 23, autorisé atterrissage, F-GTZY.
C	Piste 23, je me pose, F-GTZY.
D	Piste 23, j'atterris, F-GTZY.

QCM

12	Je me reporte en courte finale. Le contrôleur m'autorise alors à l'atterrissage : « F-GTZY, piste 23 autorisé atterrissage, vent 230° 10kt » Je collationne :	
	A	F-GTZY, piste 23, autorisé atterrissage.
	B	Piste 23, autorisé atterrissage, F-GTZY.
	C	Piste 23, je me pose, F-GTZY.
	D	Piste 23, j'atterris, F-GTZY.

1. Changements divers: collationnement pilote

Réponse D ☐ En France
Réponse B ☐ A l'étranger

- Collationnement de la clairance de décollage et d'atterrissage par le pilote:

	Piste 33 droite, autorisé atterrissage, vent 350 degrés 10 nœuds <i>Runway 33 right, cleared to land, wind 350 degrees 10 knots</i>		Piste 33 droite, j'atterris <i>Runway 33 right, landing</i>		~~Piste 33 droite, autorisé atterrissage~~ ~~<i>Runway 33 right, cleared to land</i>~~
	Alignez-vous piste 27, autorisé décollage, vent 280 degrés 10 nœuds <i>Line up runway 27, cleared for take-off, wind 280 degrees 10 knots</i>		Je m'aligne piste 27, et je décolle <i>Lining up runway 27, and taking-off</i>		~~Je m'aligne piste 27 autorisé décollage~~ ~~<i>Lining up runway 27, cleared for take-off</i>~~



13	En sortie de CTR, j'appelle Aquitaine Info. Un répondeur automatique m'indique que le service n'est pas assuré et qu'en cas d'urgence, je peux contacter Aquitaine Approche :	
	A	Je fais immédiatement demi-tour et je reviens me poser
	B	Je monte à 3500' AMSL comme je l'avais prévu en veillant la fréquence d'Aquitaine Info puisque, comme le service n'est pas assuré, les TMA ne sont pas actives.
	C	J'écoute avec attention la totalité du message diffusé par le répondeur car il peut contenir des informations plus précises.
	D	J'appelle immédiatement Aquitaine Approche, pour demander l'autorisation de monter, puisque c'était mon projet d'action



13	En sortie de CTR, j'appelle Aquitaine Info. Un répondeur automatique m'indique que le service n'est pas assuré et qu'en cas d'urgence, je peux contacter Aquitaine Approche :	
	A	Je fais immédiatement demi-tour et je reviens me poser
	B	Je monte à 3500' AMSL comme je l'avais prévu en veillant la fréquence d'Aquitaine Info puisque, comme le service n'est pas assuré, les TMA ne sont pas actives.
	C	J'écoute avec attention la totalité du message diffusé par le répondeur car il peut contenir des informations plus précises.
	D	J'appelle immédiatement Aquitaine Approche, pour demander l'autorisation de monter, puisque c'était mon projet d'action



Points divers SIV Aquitaine fermé



LES FORUMS VFR
BORDEAUX MERIGNAC



Concrètement que se passe-t-il ?

- Le répondeur RAIZ émet sur 120.575
- Les CTR et TMA restent actives, **les espaces ne sont pas déclassés** (≠ espaces militaires)



Points divers SIV Aquitaine fermé Message du RAIZ



Bonjour,

Information de vol indisponible sur la fréquence 120,575.

La pénétration dans les CTR et TMA de classe C et D reste soumise à autorisation.

L'ensemble des zones réglementées et activités sont considérées actives.

En cas de nécessité ou si vous devez entrer impérativement dans les CTR et TMA de classe C et D, contactez la fréquence 129,875 ou 119,275.



ASTUCES ET
CONSEILS



Points divers SIV Aquitaine fermé



LES FORUMS VFR
BORDEAUX MERIGNAC

Que faire?

- Prévoir si possible votre navigation **hors des espaces C et D.**
- En cas de nécessité, **le service d'alerte est maintenu** sur 129,875 ou 119,275.



LES FORUMS VFR
BORDEAUX MERIGNAC

LES CLASSES D'ESPACE: LES SERVICES FOURNIS AUX VFR

CLASSE G: espace non contrôlé
information de vol et alerte
pas de contact radio obligatoire
VOIR et EVITER!

CLASSE D:
service du contrôle sous forme
• d'info de trafic
• **séparation si VFR spécial**
information de vol et alerte
contact radio obligatoire
pénétration soumise à clairance

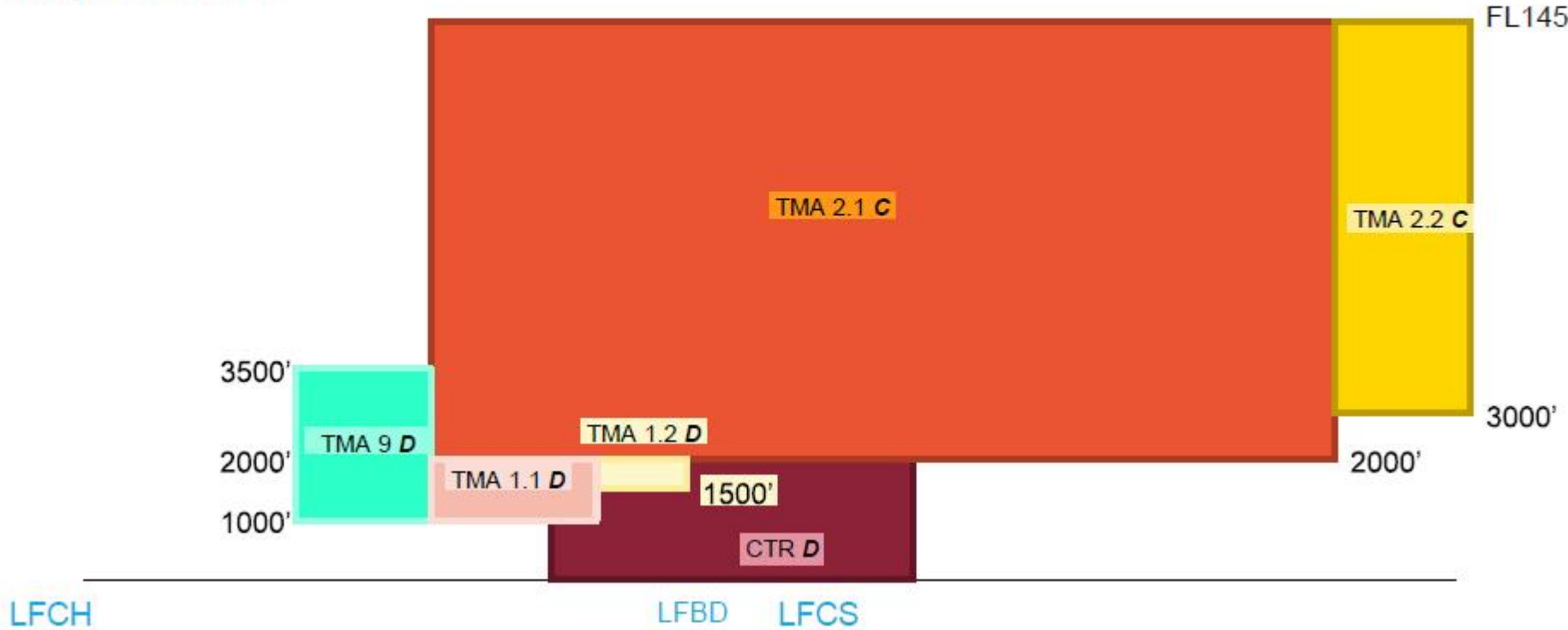
CLASSE E:
service du contrôle sous forme d'info de trafic
information de vol et alerte
pas de contact radio obligatoire
VOIR et EVITER!

CLASSE C:
service du contrôle sous forme
• d'info de trafic entre VFR
• **séparation vis à vis des IFR**
information de vol et alerte
contact radio obligatoire
pénétration soumise à clairance



LES FORUMS VFR
BORDEAUX MERIGNAC

LES CLASSES D'ESPACE: A MERIGNAC

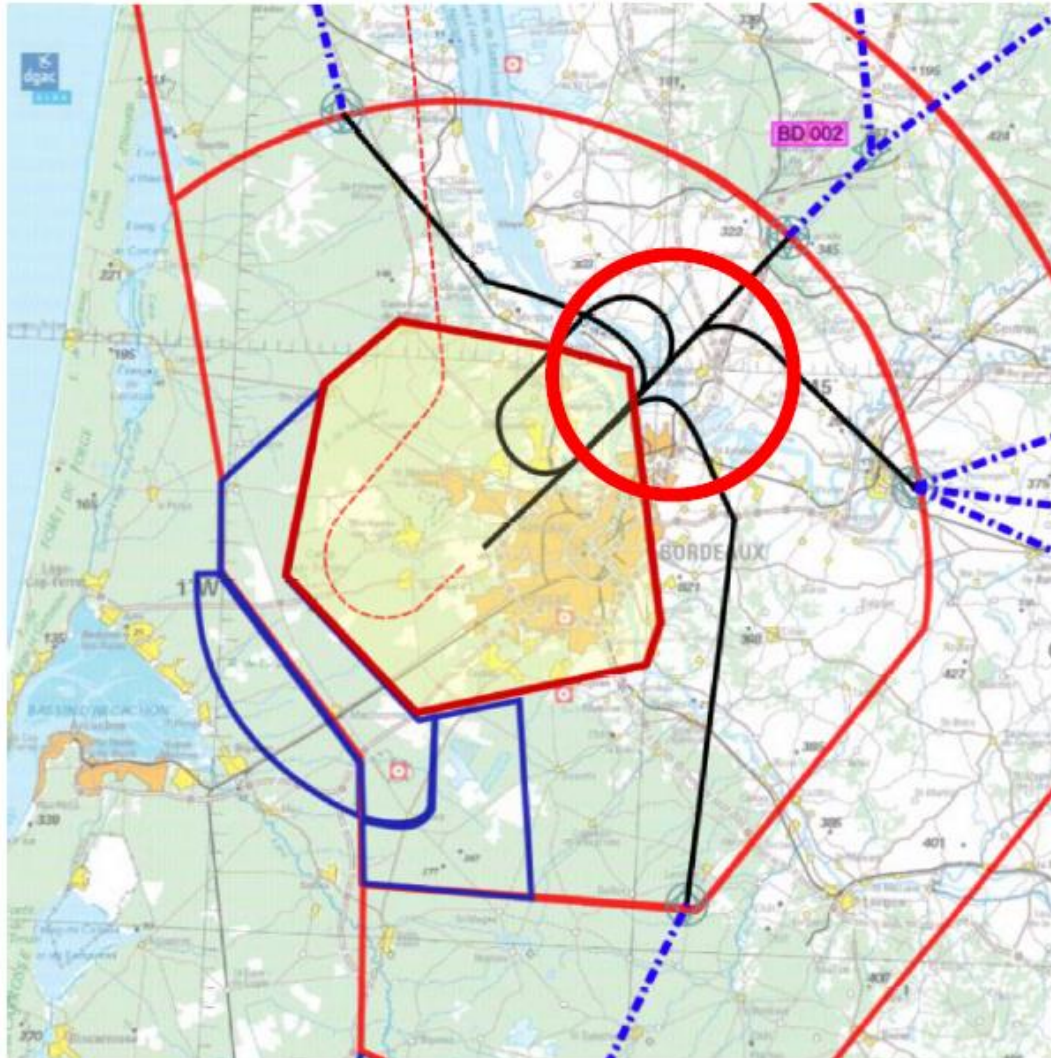


BOA 2024

QCM



MINISTÈRE
CHARGE
DES TRANSPORTS

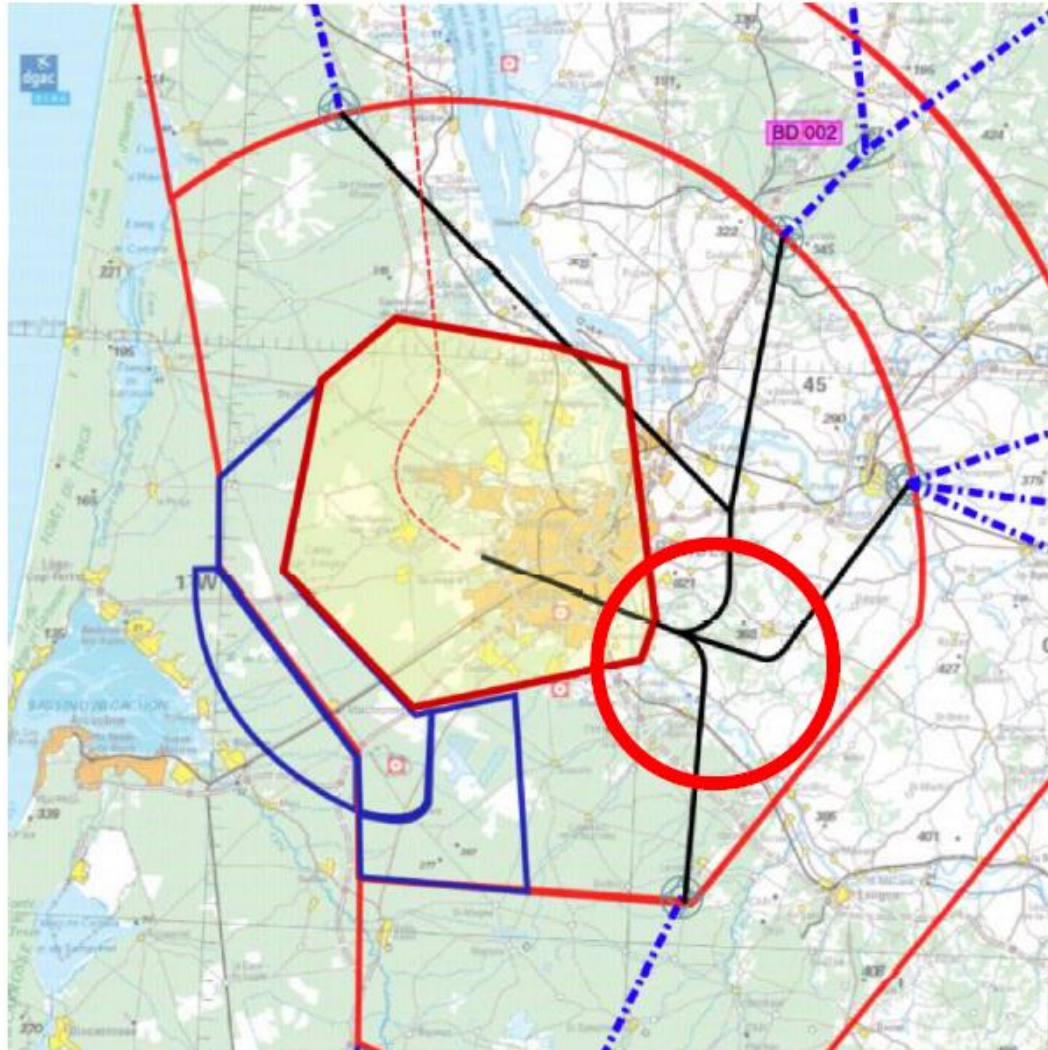


LES FORUMS VFR
BORDEAUX MERIGNAC



HOT SPOTS PISTE 23

IFRs en descente vers 3000'

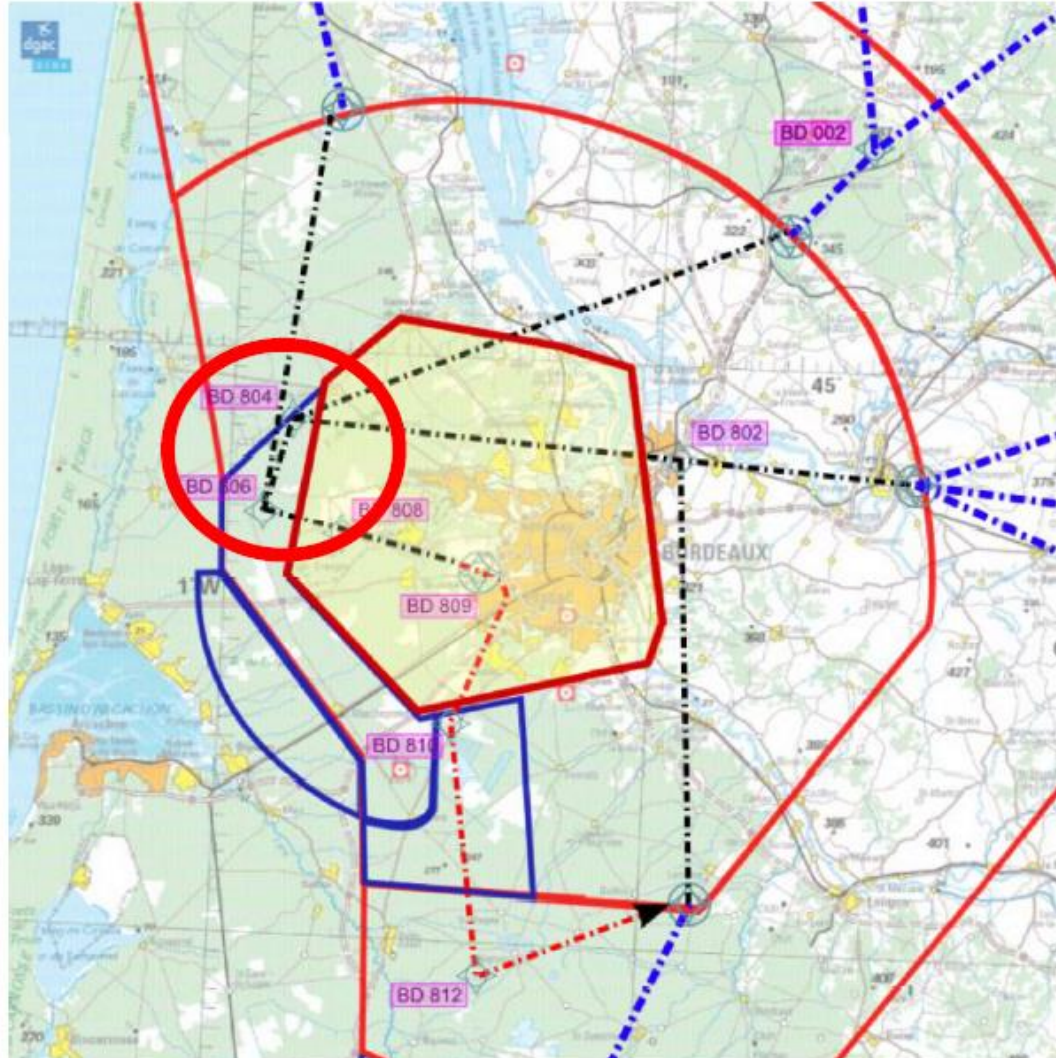


LES FORUMS VFR
BORDEAUX MERIGNAC



HOT SPOTS PISTE 29

IFRs en descente vers 3000'



HOT SPOTS PISTE 11

IFRs en descente:

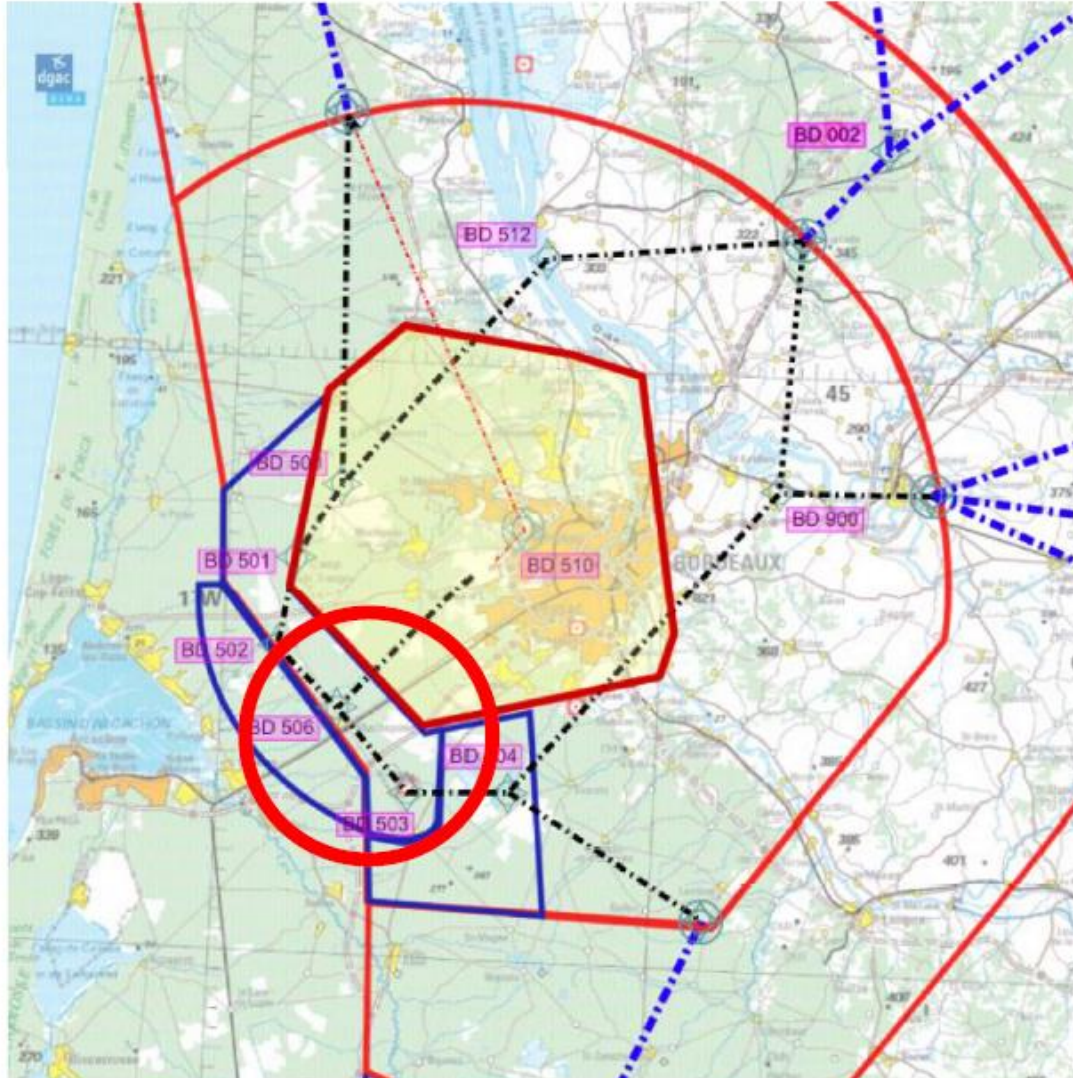
- de 4000' vers 3000' dans la vent arrière
- de 3000' vers 2000' dans la base

BOA 2024

QCM



MINISTÈRE
CHARGE
DES TRANSPORTS



VERY HOT SPOTS PISTE 05

IFRs en descente vers:

- 5000' dans les vents arrières
- 3000' puis 2000' dans les bases

Cazaux

MINISTÈRE
CHARGE
DES TRANSPORTS



LES FORUMS VFR
BORDEAUX MÉRIGNAC



Les espaces aériens inférieurs gérés par CAZAUX

- LF-R31A1: SFC / FL195
- LF-R31A2: 1000' ASFC / FL195
- *Volume délégué BISCA: 1000' ASFC / 4000' AMSL*
- LF-R31A3: 1000' ASFC / FL195
- LF-R31A4: 3300' ASFC / FL195
- LF-R31B: 3000' ASFC / FL195
- LF-R31C: SFC / 3000' ASFC
- LF-D31D: SFC / UNL

Généralités:

- Activité militaire spécifique intense
- Bombardements par avions, ravitaillements en vol
- Vols d'aéronefs télé pilotés non habités
- Tirs d'engins, vols d'essais, procédures aérodrome CAZAUX et activité de la DGA
- Survol de l'aérodrome de CAZAUX interdit H24 en dessous de 1000'ASFC (P200 L)



Présentation LF-R31C

- Activité spécifique Défense
- Possible activation H24
- Services rendus : contrôle d'aérodrome, information de vol et alerte
- **SFC / 3000'ASFC**
- Contournement obligatoire sauf :
 - Pour les A/C au DEP ou à DEST de LFBC possédant un PPR délivré par le DV,
 - Pour les missions de sauvetage / assistance / police / douanes: contact radio obligatoire avec CZX TWR,

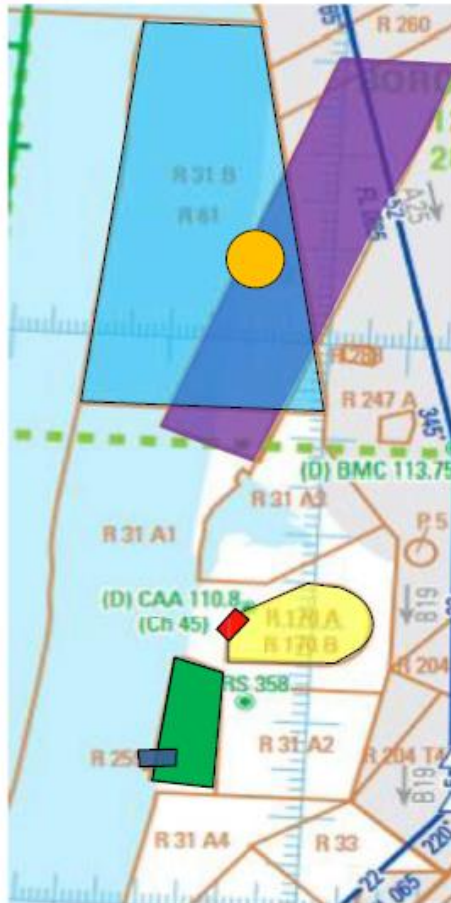
Cette zone a été créée afin de permettre des décollages et atterrissages depuis Cazaux sans avoir à activer les LF-R31A (cela permet de ne pas gérer les transits VFR).

Elle n'a donc pas vocation à être activée en même temps que la R31A1.



Zone particulière: LF-P200L

- Créée dans le cadre de la lutte anti-drone, afin de permettre la destruction d'un éventuel drone non autorisé à y pénétrer.
- SOL / 500 FT AGL



Les espaces aériens inférieurs non-gérés par CAZAUX

- LF-R61 Médoc: Vols d'essais (Bdx Essais) **SFC / 3000' ASFC**
- LF-R148 Biscarrosse: Tirs d'engins et act. Mili. Spé. Intense (DGA-EM) **SFC / 1650' ASFC (activée H24)**
- LF-R162 Cozes Lège: Vols essais réception (Bdx Essais) **1500' ASFC / 2500' ASFC**
- LF-R170 A / B « Calamar »: Tirs sol/sol, air/sol, vols et parachutages d'essais (CCER Cazaux) **R170 A SFC / 4000' AMSL et R170 B de 4000' AMSL / FL195**
- LF-R259 Lamanchs: Armes légères d'infanterie (Off. De tir 17è RGA) **SFC / 4200' AMSL**
- LF-R289 Sanguinet: Tirs sol/sol (OPC BA120) **SFC / 1800' AMSL**
- LF-R290 Carcans: Activités spécifiques Défense (DGA-EM) **SFC / FL195**



Le Répondeur Automatique d'Information de Zone (RAIZ) est mis en service lors de la désactivation du terrain. Il permet à tout aéronef appelant CAZAUX APPROCHE sur 119.6 Mhz de recevoir les informations nécessaires au transit dans les zones de Cazaux:

- LF-R170 A / B « Calamar »: Tirs sol/sol, air/sol, vols et parachutages d'essais (CCER Cazaux) **R170 A SFC / 4000' AMSL** et **R170 B de 4000' AMSL / FL195**
- LF-R259 Lamanchs: Armes légères d'infanterie (Off. De tir 17è RGA) **SFC / 4200' AMSL**
- LF-R289 Sanguinet: Tirs sol/sol (OPC BA120) **SFC / 1800' AMSL**
- LF-R290 Carcans: Activités spécifiques Défense (DGA-EM) **SFC / FL195**

For activity of areas R 259 and R 289, or for any further information, contact Aquitaine Information on 120.57 ».



Zone tampon quand QFU05 en service à LFBD

Le chef de tour (CdT) du CCA Aquitaine avise le CMC de Cazaux de la mise en service du QFU 05.

Le CCA Aquitaine s'engage alors, par surveillance radar à impérativement maintenir les appareils à une altitude comprise entre 3000ft inclus et 4000ft inclus entre:

- Les points [arc DME 10Nm BMC et radial 266° BMC] et [arc DME 10Nm BMC et radial 231° BMC] et respectivement [arc DME 10Nm BMC et radial 166° BMC] et [arc DME 10Nm et radial 213° BMC]
- Les points BD051 et IBD05 et respectivement BD052 et IBD05 sur la trajectoire RNP RWY05

Le CMC CAZAUX s'engage alors à ne présenter aucun appareil dans la zone tampon définie ci-dessous:

- Délimitations latérales identiques à la TMA 9 Aquitaine
- Délimitations verticales: 2000ft / 5000ft (2000 et 5000 étant utilisables par le CMC Cazaux)

- Impact sur les transits VFR entre LFBD et LFCH/LFBC sous la zone tampon: respecter une altitude max de 1000ft pour s'assurer une séparation minimale de 1000ft avec les trafics militaires en procédure à Cazaux (CAM I) et/ou CAM V.

LES SERVICES RENDUS AUX VFR en ZONE « R »

- Zone « R » assimilable à de la classe G = espace aérien non contrôlé
- Statut de la zone LF-R31A rend le contact radio et la pénétration sur autorisation de CAZAUX APP **OBLIGATOIRE**

Espace géré par l'organisme rendant les services de la CAM		CLASSE A	CLASSE B	CLASSE C	CLASSE D	CLASSE E/F	CLASSE G
CAM I	Séparation.	TOUS vols autorisés	TOUS		CAM I / CAM T / IFR / VFR spécial / CAM V spéciale	Vols connus ou observés	
	Information de trafic	---			CAM V (1) / VFR (1)	---	
CAM V	Séparation.	TOUS vols autorisés	TOUS	CAM I / CAM T / IFR	---		
	Information de trafic	---		CAM V (1) / VFR (1)	TOUS	Vols connus ou observés	---
CAM V Spéciale	Séparation.	Sans objet	TOUS	CAM I / CAM T / IFR		Sans objet	
	Information de trafic		---	VFR spécial / CAM V spéciale			
CAM T à l'intérieur d'un espace aérien publié*	Séparation.	Selon les règles publiées de l'espace aérien considéré.					
	Information de trafic						
CAM T Sous contrôle radar	Séparation.	TOUS vols autorisés	TOUS		CAM I / CAM T / IFR / VFR spécial / CAM V spéciale / VFR Nuit / CAM V de nuit	Vols connus ou observés	
	Information de trafic	---			CAM V / VFR	---	
CAM T sans service radar**	Séparation.	TOUS vols autorisés	TOUS	CAM I / CAM T / IFR	---		
	Information de trafic	---		CAM V (1) / VFR (1)	TOUS	Vols connus ou observés	---

- VFR entre eux : Service d'information de vol et d'alerte
- VFR / CAM I : séparation
- VFR / CAM V : Service d'information de vol
- VFR / CAM T : séparation ou selon les règles publiées de l'espace aérien considéré



Problématiques gestion transit VFR CAZAUX

- Transit VFR Est très peu utilisé et méconnu des usagers civils
- **Projet à l'étude:** déplacement du point O2: « Est Biscarrosse plage » => le long de la côte
- Transits à 1000ft non séparés des finales RWY 06 (1600ft) ou départs lourds RWY 24
- Transits autorisés à croiser les axes mais avec survol à 500ft QNH avec acceptation du pilote : hors réglementation!
- *SERA.5005 Règles de vol à vue*
FRA.5005 f) 1)

hauteurs minimales de survol des agglomérations définies dans l'arrêté du 10 octobre 1957

Aucun vol VFR n'est effectué (...) à une hauteur inférieure à 150m (500ft) au-dessus du sol ou de l'eau ou à 150m (500ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 150m (500ft) autour de l'aéronef



Intrusions d'espace



LES FORUMS VFR
BORDEAUX MÉRIGNAC



Traitement administratif des infractions



Le Constat Préalable d'Infraction



Le Procès Verbal d'Infraction



La Commission ou le Conseil de Discipline



Traitement administratif des infractions

le Constat Préalable d'Infraction ou le PV



LES FORUMS VFR
BORDEAUX MÉRIGNAC

- ❖ Procédures différenciées entre professionnels et non professionnels mais le référentiel est identique
- ❖ Instruction du 12 décembre 2022
- ❖ CPI première pierre de l'arsenal réglementaire
- ❖ Terminologie Manquements Vs Infraction, Erreur Vs Faute
- ❖ Qui ? Agents de la DGAC, AFIS, prestataires de la CA relevant du ministère de la défense, OPJ ou gendarmes.



Traitement administratif des infractions

le Procès Verbal d'Infraction



LES FORUMS VFR
BORDEAUX MÉRIGNAC

- ❖ Véritable lancement de la procédure disciplinaire
- ❖ Cumul possible d'une action administrative et d'une action pénale
- ❖ Pourquoi un PVI ?
- ❖ Attentions particulières (précision, concision et référencement)
- ❖ Un PVI plusieurs infractions
- ❖ Adressé au navigant mis en cause par courrier recommandé qui porte ses observations



Traitement administratif des infractions

La commission de discipline



- ❖ Commission et Conseil de discipline
- ❖ Composition
- ❖ Pas un tribunal
- ❖ La philosophie, expérience, erreur humaine (Culture Juste), gravité et répétitivité
- ❖ Les sanctions souvent assorties de réentraînement, test avec pilote désigné
- ❖ Les suites



14	Vous allez passer la journée à l'île d'Yeu avec 3 de vos amis. Ce vol nécessitant un survol maritime, vous récupérez 4 gilets dans l'armoire et vous briefez les passagers. Quels éléments contient le briefing :	
	A	Les gilets sont dans la soute et un des passagers récupéra les gilets si besoin
	B	Les gilets sont mis avant de rentrer dans l'avion et gonflés une fois installés
	C	Les gilets doivent être mis juste avant le survol maritime
	D	Les gilets doivent être mis dès la mise en route jusqu'à l'arrivée
	E	L'emplacement de la lampe et du sifflet
	F	L'emplacement de la buse de soufflage



14	Vous allez passer la journée à l'île d'Yeu avec 3 de vos amis. Ce vol nécessitant un survol maritime, vous récupérez 4 gilets dans l'armoire et vous briefez les passagers. Quels éléments contient le briefing :	
	A	Les gilets sont dans la soute et un des passagers récupérera les gilets si besoin
	B	Les gilets sont mis avant de rentrer dans l'avion et gonflés une fois installé
	C	Les gilets doivent être mis juste avant le survol maritime
	D	Les gilets doivent être mis dès la mise en route jusqu'à l'arrivée
	E	L'emplacement de la lampe et du sifflet
	F	L'emplacement de la buse de soufflage

Voir les fiches pratiques disponibles sur le site internet du CAPAM :

Actualités

Nos avions

Voyages

Consignes CAPAM

Formations

Organisation

Sécurité des Vols

Espace Dirigeants

Espace Instructeurs

Archives

Deconnexion

Espace privé

ROUGEMONT Eric

RESERVATIONS AVIONS

CF

openflyers

Fiches Pratiques

Ci-dessous, l'ensemble des fiches pratiques mises à votre disposition pour vous aider lors des préparations de vol et tout simplement pour réviser :

- ▶ Abréviations météo
- ▶ Arrivées Nord sur LFBG
- ▶ Briefings
- ▶ Briefing Lâcher Mérignac
- ▶ Check-list "Avant de partir en vol"
- ▶ Check-list "Avant de quitter le hangar"
- ▶ Devis carburant VFR
- ▶ Dossier de Vol VFR
- ▶ Fiche Détournement
- ▶ Guide GRF
- ▶ Les différents Tours de Piste
- ▶ Log de Nav
- ▶ Mémo NCO
- ▶ Performances au Décollage & Atterrissage
- ▶ Phraséologie
- ▶ Phraséologie à Mérignac
- ▶ Préparation du Vol (tous pilotes)
- ▶ Privilèges BB et évolution possible vers LAPL
- ▶ Traitement de situation anormale
- ▶ Utilisation des aires J
- ▶ Utilisation des gilets de sauvetage
- ▶ Utilisation du hangar
- ▶ Utilisation du parking et perche

Par ailleurs, la FFA publie un certain nombre de Règles Pratiques qu'il peut être intéressant de consulter. Cela se trouve dans [Smile Documents](#), rubrique Espace Pilotes - Règles Pratiques FFA.



Utilisation des Gilets de Sauvetage au CAPAM



Règlementation

Survie de l'eau :

Tout aéronef doit emporter, pour chaque occupant, un Gilet de Sauvetage ou un dispositif équivalent, rangé de telle manière qu'il puisse être accessible facilement lorsque :

- En cas de panne moteur, il ne peut atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence
- Dans tous les cas, s'il se trouve à plus de 50 NM de la côte.

Consignes supplémentaires CAPAM

Un briefing aux passagers doit être fait avant le départ en ce qui concerne :

- L'utilisation des Gilets de Sauvetage
- L'évacuation de l'avion en cas d'amerrissage
- Le port du Gilet de Sauvetage est obligatoire pour le pilote et ses passagers avant le départ
- Ce Gilet de Sauvetage n'est pas adaptable pour les enfants de moins de 2 ans, prévoir un autre équipement.

Merci de prendre soin des Gilets Sauvetage et de les ranger correctement à votre retour



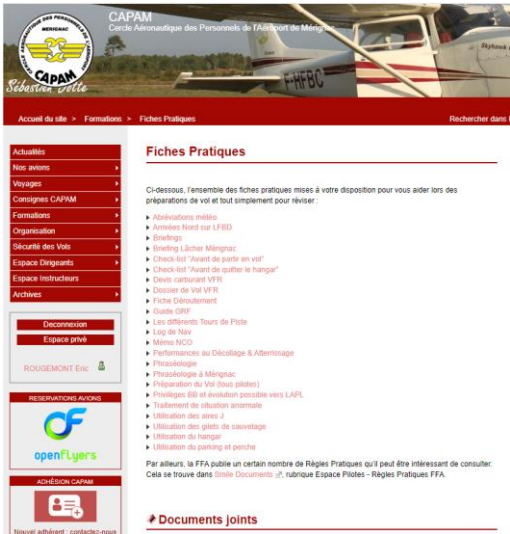
15	Vous prévoyez un survol du bassin avec des amis. Avant de partir en vol, vous briefez les passagers et vérifiez :	
	A	L'emplacement de la trousse de secours
	B	La conduite à tenir en cas d'évacuation
	C	La conduite à tenir sur l'utilisation des téléphones et tablettes
	D	Le déroulement du vol



QCM

15	Vous prévoyez un survol du bassin avec des amis. Avant de partir en vol, vous briefez les passagers et vérifiez :	
	A	L'emplacement de la trousse de secours
	B	La conduite à tenir en cas d'évacuation
	C	La conduite à tenir sur l'utilisation des téléphones et tablettes
	D	Le déroulement du vol

Voir les fiches pratiques disponibles sur le site internet du CAPAM :





Fiche Pratique :
Les Briefings

Le briefing est l'énoncé d'un projet d'actions pour des phases particulières de vol et de ce qui est envisagé en cas de dégradation des conditions de vol.
Il a pour objectifs d'activer la mémoire à court terme, de faire partager son projet d'action, de répartir les tâches de l'équipage (dans le cas d'un vol avec un instructeur) et d'avoir une représentation mentale de la situation.
Un briefing doit être court et reconstruit à chaque vol. C'est-à-dire qu'il ne doit pas être appris par cœur mais fait avec méthode afin de s'assurer d'une bonne représentation mentale de la situation. Néanmoins, afin d'obtenir un maximum de fluidité, il est indispensable de mémoriser les points clés qui le composent et d'élaborer sa stratégie au préalable pour que l'énoncé soit précis et concis.
Un briefing ne sera efficace qu'avec la prise en compte du TEM afin d'identifier les Menaces et d'élaborer une stratégie pour les éviter et/ou les résoudre.

Briefing Passagers

Le briefing passager doit s'effectuer avant et pendant l'installation à bord (la visite pré-vol devra se faire au calme sans vos passagers). Certains éléments peuvent leur être transmis dès l'accueil dans le hangar. Son but est d'informer vos passagers sur le déroulement du vol et de rappeler les règles de sécurité. Il vous permettra également d'identifier les passagers stressés ou au contraire les passagers sous forme d'excitation.

POINT CLEFS :

- Consignes au sol
- Etat d'esprit des passagers
- Déroulement du vol
- Installations à bord
- Utilisation des équipements
- Communication à bord
- Consignes de sécurité

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 :

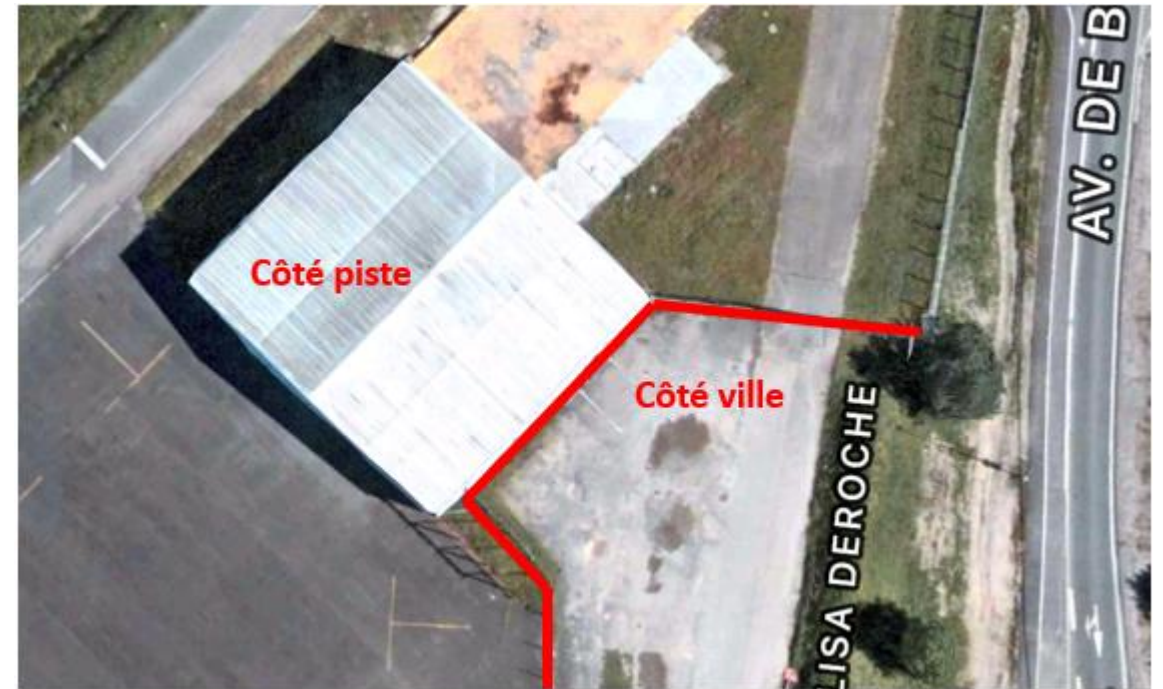
Titre de circulation

Pour pénétrer côté piste, différents cas :

- Licence pilote
- Justificatif pour les élèves
- Etre accompagnés du pilote pour les passagers
- Carte CIME

+

Pièce d'identité

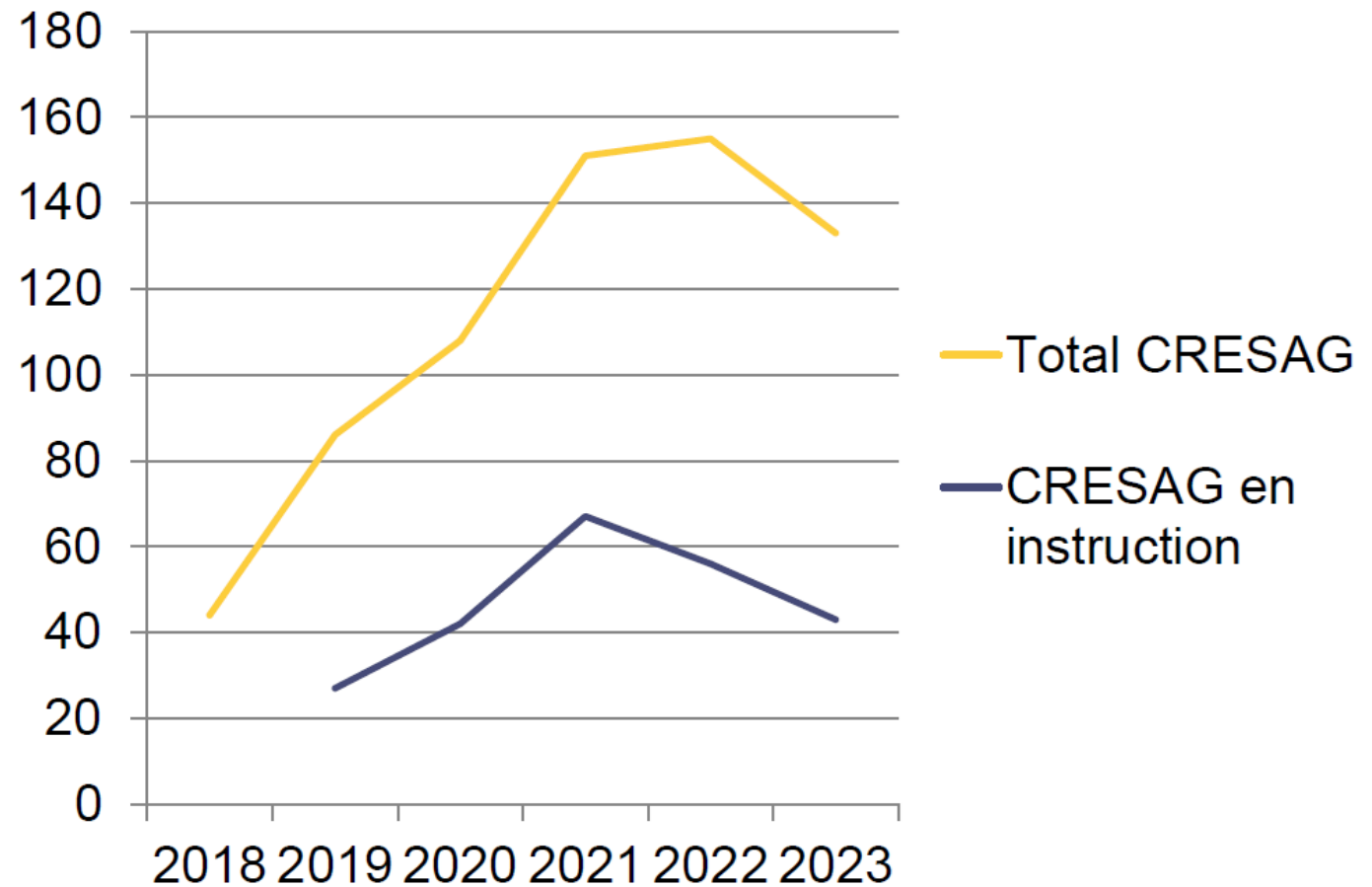


Divers

CRESAG DAC/SO



BILAN STATISTIQUES CRESAG DSAC/SO



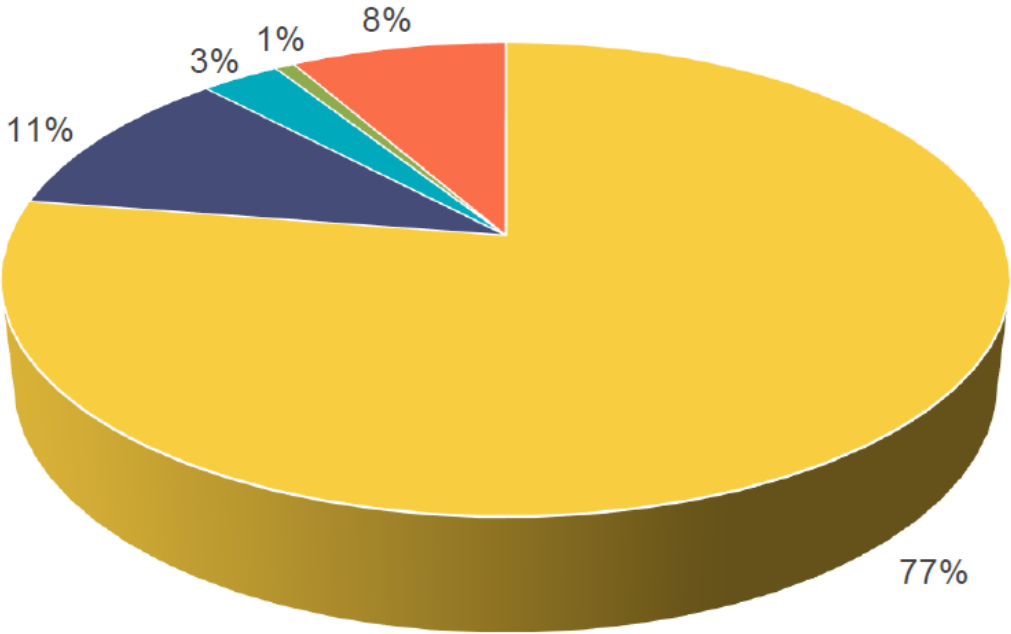
Divers

CRESAG DAC/SO



BILAN DES CRESAG 2023 (DSAC/SO)

Type d'aéronef



■ Avion ■ Planeur ■ Hélicoptère ■ Ballon ■ ULM

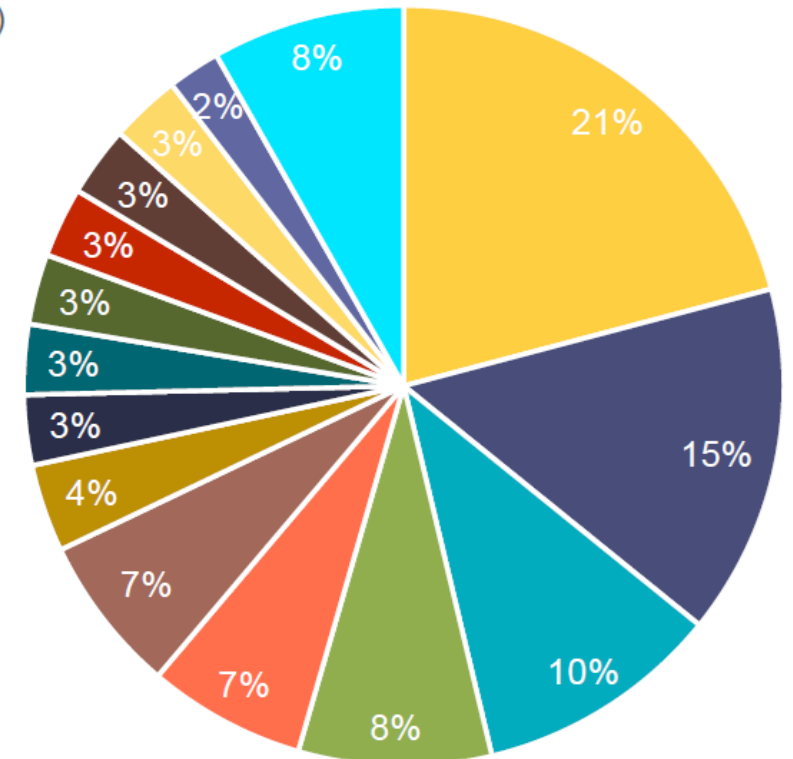
Divers

CRESAG DAC/SO



BILAN DES CRESAG 2023 (DSAC/SO)

- Atterrissage (sortie de piste, contact anormal avec la piste, ...)
- Trajectoires conflictuelles
- Défaillances systèmes et structures
- Pénétration EAC / Zones P
- Problème radio
- Problème moteur
- Roulage
- Treuillée / Remorquage
- Décollage
- Risque aviaire et animalier
- Collision avec le sol
- Verrières / portes
- Fumée / odeur de brûlé
- Intégration circuit d'aérodrome
- Autres



Divers

CRESAG DAC/SO



CRESAG AVION (DSAC/SO) : INCURSION EN ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ SANS CLAIRANCE

Description de l'évènement	Conclusions ATO/DTO	Actions correctives ATO/DTO																																														
L'évènement s'est produit lors d'un vol solo supervisé en navigation d'un élève. En fin de croisière, l'élève a pénétré une TMA, pendant environ 1 minute et 40 secondes, sans clairance préalable. Le contrôle d'approche a dû modifier la trajectoire d'un IFR pour éviter une perte de séparation. Classification du risque = 4C (OACI) <table><tr><th rowspan="2">Probabilité du risque</th><th colspan="5">Gravité du risque</th></tr><tr><th>Catastrophique A</th><th>Danger B</th><th>Majeur C</th><th>Moror D</th><th>Négligeable E</th></tr><tr><td>Frequent</td><td>5</td><td>5A</td><td>5B</td><td>5C</td><td>5D</td><td>5E</td></tr><tr><td>Occasional</td><td>4</td><td>4A</td><td>4B</td><td>4C</td><td>4D</td><td>4E</td></tr><tr><td>Rare</td><td>3</td><td>3A</td><td>3B</td><td>3C</td><td>3D</td><td>3E</td></tr><tr><td>Improbable</td><td>2</td><td>2A</td><td>2B</td><td>2C</td><td>2D</td><td>2E</td></tr><tr><td>Extremement improbable</td><td>1</td><td>1A</td><td>1B</td><td>1C</td><td>1D</td><td>1E</td></tr></table> A quelle catégorie d'accident l'évènement aurait-il pu conduire ? ➔ Collision en vol	Probabilité du risque	Gravité du risque					Catastrophique A	Danger B	Majeur C	Moror D	Négligeable E	Frequent	5	5A	5B	5C	5D	5E	Occasional	4	4A	4B	4C	4D	4E	Rare	3	3A	3B	3C	3D	3E	Improbable	2	2A	2B	2C	2D	2E	Extremement improbable	1	1A	1B	1C	1D	1E	L'élève n'a pas choisi de contacter le SIV (contrairement aux consignes données généralement lors des vols solos supervisés) et a choisi de rester sous les espaces aériens contrôlés. Pour ce faire, il est resté en dessous de la TMA X.X, puis est monté jusqu'à environ 2800 ft sous les TMA Y.Y et Z.Z, mais il a commencé sa descente en vue de l'approche tardivement et a pénétré dans la TMA. N'ayant pas contacté le SIV, il n'a pas pu être informé de l'imminence d'une pénétration en espace aérien contrôlé. Cela ne lui a donc pas permis de détecter son erreur et d'y réagir correctement.	• Une réunion avec l'instructeur et l'élève a été conduite à l'aéroclub de sorte de lui expliquer où se situait son erreur et comment ne pas la reproduire. • Le sujet sera à l'ordre du jour de la prochaine réunion pédagogique. • Suite au constat d'une augmentation des pénétrations en EAC, il a été rappelé aux pilotes et aux élèves que : ➤ La préparation du vol est indispensable (même pour un vol en espace connu), que ce soit pour la trajectoire horizontale (route) que pour la trajectoire verticale (altitude). ➤ L'absence de SIV ne veut pas dire que les espaces aériens contrôlés (classes C et D) sont désactivés (déclassés en G). En aucun cas, leur pénétration est libre. ➤ Les messages des répondeurs automatiques d'information doivent être écoutés dans leur intégralité. Cela étant dit : • L'absence assez régulière du SIV ainsi que l'exclusion quasi systématique des VFR des TMA dans ces cas là; • Les clairances (ou absence de clairance) pas forcément explicites ; représentent (aussi pour les VFR) une réduction des marges de sécurité identifiée (risque de collision, temps de réaction disponible en cas de panne moteur...). D'une manière générale si les pénétrations sans clairance ne sont pas excusables, je peux comprendre la volonté de vouloir s'étager verticalement dans certaines zones.
Probabilité du risque		Gravité du risque																																														
	Catastrophique A	Danger B	Majeur C	Moror D	Négligeable E																																											
Frequent	5	5A	5B	5C	5D	5E																																										
Occasional	4	4A	4B	4C	4D	4E																																										
Rare	3	3A	3B	3C	3D	3E																																										
Improbable	2	2A	2B	2C	2D	2E																																										
Extremement improbable	1	1A	1B	1C	1D	1E																																										



Divers

CRESAG DAC/SO



CRESAG PLANEUR (DSAC/SO) : DÉCOLLAGE SIMULTANÉ D'UN PLANEUR AU TREUIL ET D'UN AVION

Description de l'évènement	Conclusions ATO/DTO	Actions correctives ATO/DTO
Décollage au treuil, auto-information. Décollage sur câble restant, avant dernier vol. Quand le planeur est prêt pour la treuillée, il y a une arrivée qui passe en base. Le treuil fait stand-by une première fois, puis le motoplaneur en tour de piste qui impose un nouveau stand-by pour la treuillée. Entre temps, un autre appareil est arrivé dans la vent arrière et 2 avions ont roulé jusqu'au point d'attente. Quand la piste en herbe se dégage, l'annonce du décollage du planeur est effectuée sur la fréquence. Au moment où le câble se tend, le pilote du planeur voit un avion s'aligner directement et commencer à rouler. Les 2 décollages ont lieu simultanément. L'avion est devant la trajectoire du planeur et sa vitesse le met en sécurité par rapport au câble. La treuillée est maintenue pour garantir également la sécurité du planeur dans cette phase de décollage. A quelle catégorie d'accident l'évènement aurait-il pu conduire ? → Collision en vol	Le treuilleur n'a pas entendu sur la fréquence l'annonce de l'alignement de l'avion, et le pilote avion n'a pas entendu l'annonce de début de treuillée sur cette même fréquence. A cela s'ajoute qu'aucune des barrières qui auraient pu empêcher le décollage de l'un ou de l'autre n'a fonctionné. Le pilote avion, en s'alignant directement pour décoller, a perdu de son champ visuel le planeur ailes horizontales (signe d'un départ imminent). Le treuilleur a focalisé sur un appareil en étape de base, et n'a pas vu l'avion s'aligner. Il n'y a pas eu de reprise totale de la procédure entre le 2^e stand-by pour la treuillée, et la remise de gaz de l'appareil en tour de piste sur l'herbe. Si mathématiquement le risque de collision entre l'avion et le planeur est rapidement écarté (vitesse propre 77 km/h et taux de montée 4500 ft/min pour le planeur), il subsiste un doute par rapport au câble. Celui-ci forme au maximum un angle de 60 degrés verticalement depuis le treuil, et il est resté aligné sur la bande en herbe pendant toute la treuillée. Dans les faits, l'avion a devancé également le câble, et n'avait pas l'intention de virer avant la fin de bande. Au niveau du treuil, il n'y avait pas de stratégie préparée pour faire face à cet évènement, le pilote avion en convient. Un message radio inapproprié aurait pu avoir un effet contraire à celui recherché. Mais il restait en secours le cisaillement du câble depuis le treuil.	• Une réunion a eu lieu entre les parties concernées afin de débriefer l'évènement. • Les actions correctives envisagées : ➢ Au niveau du club avion : sensibilisation TEM notamment sur la position du planeur ailes horizontales. Nous conviendrons d'une date pour qu'un intervenant du club planeur fasse un briefing au club avion. ➢ Au niveau du club planeur : strict respect des procédures telles qu'elles ont été écrites. Nous étudierons également une annonce aussi percutante que le « tendu, tendu » aux oreilles des autres usagers. Par exemple : « Attention à XXX treuillage planeur immédiat », ou « A tous les appareils en fréquence, treuillage planeur immédiat ».