



Briefing

Lâcher Mérignac



Flotte Robin

Formation
Tous pilotes



Flotte Cessna



Flotte Robin



Flotte Cessna

Briefing

Lâcher Mérignac

OBJECTIFS

- Identification des cheminements au sol et des points de la CTR.
- Compréhension des instructions du contrôle et du trafic environnant.
- Trajectoires adaptées à cause de la turbulence de sillage et de ses conséquences.
- Réalisation d'une arrivée opérationnelle en toute sécurité et efficacité.
- Réalisation d'un plein correctement effectué.
- Utilisation de l'ensemble des check-lists (à bord de l'avion et dans le local de préparation des vols).

Le lâcher sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac ne pourra avoir lieu que lorsque l'environnement sera parfaitement connu. Un minimum de deux vols sera nécessaire pour cette connaissance.

Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Aires de mise en route

Utilisation des parkings

Ordre de priorité : départ P1, puis P2 et P3
arrivées P2 puis P3

Le P3 n'est à utiliser uniquement que si le P2 n'est pas disponible car il est assez proche du parking Hélico.

Points de vigilances

Activités Hélicoptères provoquant des fortes turbulences sur le parking et la FATO.

Présence d'une route le long du parking.

Les véhicules se déplaçant sur la voie de circulation s'arrêteront dès lors qu'un avion a mis en route. Ils poursuivront uniquement lorsque l'avion sera sur le Taxiway L3.



Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Aires de mise en route

Consignes CAPAM

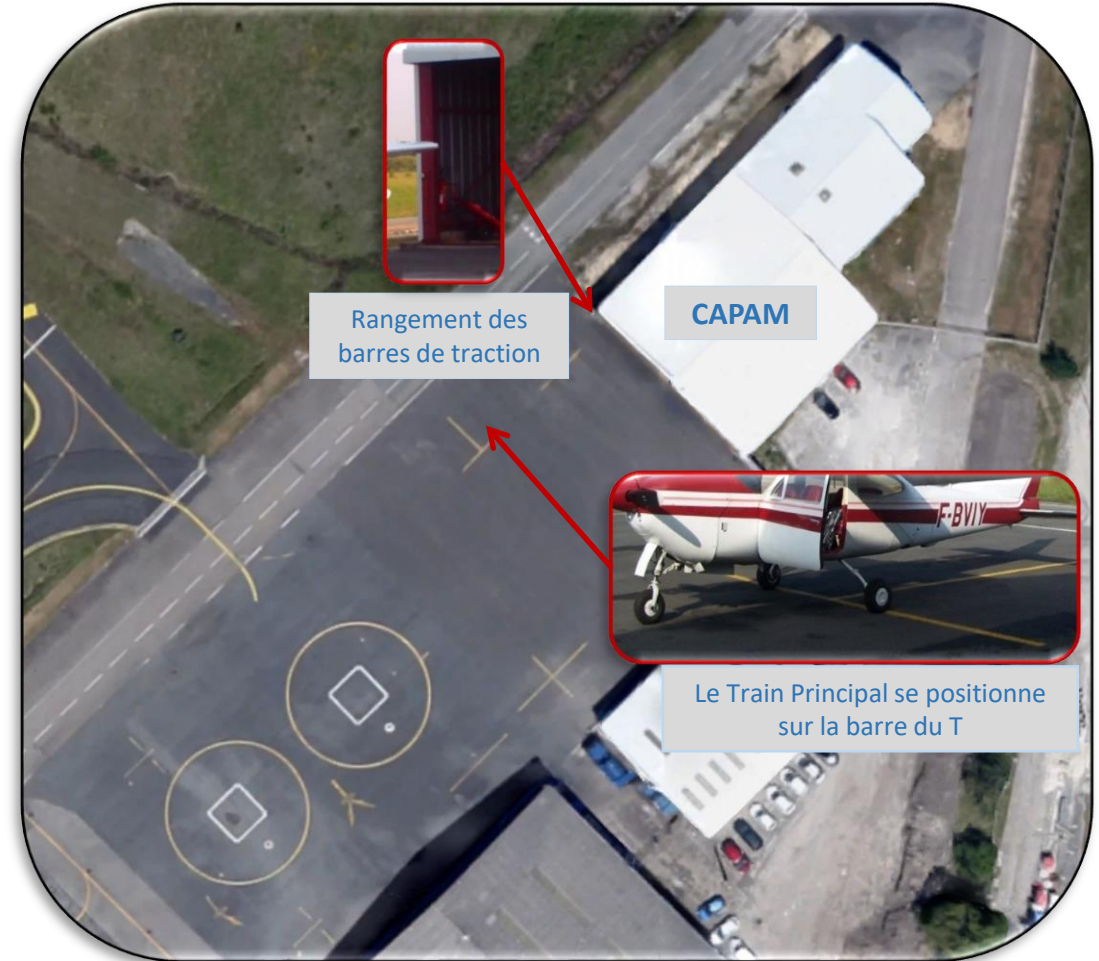
Avant de sortir un avion, vérifier que les autres avions sont bien sur leur emplacement (marquage au sol) afin d'éviter des chocs.

S'assurer de l'ouverture complète de toutes les portes avant de bouger un avion.

Ne pas laisser un avion sur le parking s'il n'est pas pris en charge immédiatement par le pilote suivant.

Ranger systématiquement les barres de traction à l'emplacement dédié. (aucun avion ne doit rester dehors avec une barre de traction accrochée au train).

Eviter autant que possible la circulation de personnes sur le parking.



Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Prise en compte de l'avion au départ

Préparation

1. Prendre en compte les remarques du « Tableau état des avions ».
2. Openflyers :
Vérifier le potentiel restant
Ouverture du vol .
3. Prendre en compte l'ATIS.

Ouverture du hangar

Ouvrir toutes les portes du hangar quelque soit l'avion à sortir.

Vérifier que tous les avions sont bien en position sur leur marques avant de commencer à les manipuler.

Sortie de l'avion

Utiliser les emplacements dédiés au CAPAM
Ranger la barre de traction à son emplacement.

Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Prise en compte de l'avion au départ

Préparation

1. Prendre en compte les remarques du « Tableau état des avions ».
2. Openflyers :
Vérifier le potentiel restant
Ouverture du vol
3. Prendre

Ouverture du hangar

Ouvrir toutes les portes
quelques minutes avant le départ
Les portes sont bien
fermées avant
commencer à les manipuler.

Capam

Utiliser les emplacements dédiés au CAPAM
Ranger la barre de traction à son emplacement.

Effectuer la Check-list : « Avant de partir en vol »

Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Processus de restitution avion

Retour au parking

Remettre en place les flammes

Rentrer l'avion dans le hangar si le pilote suivant n'est pas présent.

Nettoyer verrière et bords d'attaque

Rédactions des documents

1. Clôturer le vol dans Openflyers.
2. Renseigner le Carnet de Route.
3. Renseigner le Carnet de vol.
4. Renseigner le Tableau d'état des avions si nécessaire.
5. Faire un REX-FFA si besoin

Fermeture du hangar

Si pas d'avion en vol et que le pilote suivant n'est pas présent.

Ne considérer son vol terminé que lorsque le pilote suivant peut utiliser l'appareil.

Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Processus de restitution avion

Retour au parking

Remettre en place les flammes

Rentrer l'avion dans le hangar si le pilote suivant n'est pas présent.

Nettoyer

Rédactions des documents

1. Clôturer le vol dans O

2. Rens

3. Rens

4. Signer le Tableau d'état des avions si nécessaire.

5. Faire un REX-FFA si besoin

Hangar

Si pas d'avion en vol et que le pilote suivant n'est pas présent.

Effectuer la Check-list : « Avant de quitter le hangar »

Ne considérer son vol terminé que lorsque le pilote suivant peut utiliser l'appareil.

Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Utilisation des Check-lists

Actions / Vérifications

But : Appliquer des actions puis faire des vérifications (Check-lists) (*Méthodologie*).

Notre méthode est basée sur un cheminement standardisé, c'est **un balayage** logique du poste de pilotage. Ce balayage, effectué lorsque le pilotage l'autorise, permet au pilote de passer en revue les éléments du poste et d'effectuer les actions adaptées.



Une fois les actions faites on utilise la Check List pour vérifier qu'on n'a rien oublié.



CHECK LISTS

F-GLDP

Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Préparation du Briefing

Qu'est ce qu'un briefing ?

Le briefing est un énoncé, après avoir identifié les menaces, de son projet d'actions pour des phases particulières de vol.

Il a pour objectifs d'activer la mémoire à court terme, de palier aux menaces, de faire partager son projet d'action, de répartir les tâches de l'équipage (si vol avec 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 afin de s'assurer une bonne représentation mentale de la situation. Néanmoins, afin d'obtenir un maximum de fluidité, il est indispensable de mémoriser les points clefs qui le composent et d'élaborer sa stratégie au préalable pour que l'énoncé soit précis et concis.



Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Préparation du Briefing Départ & Sécurité

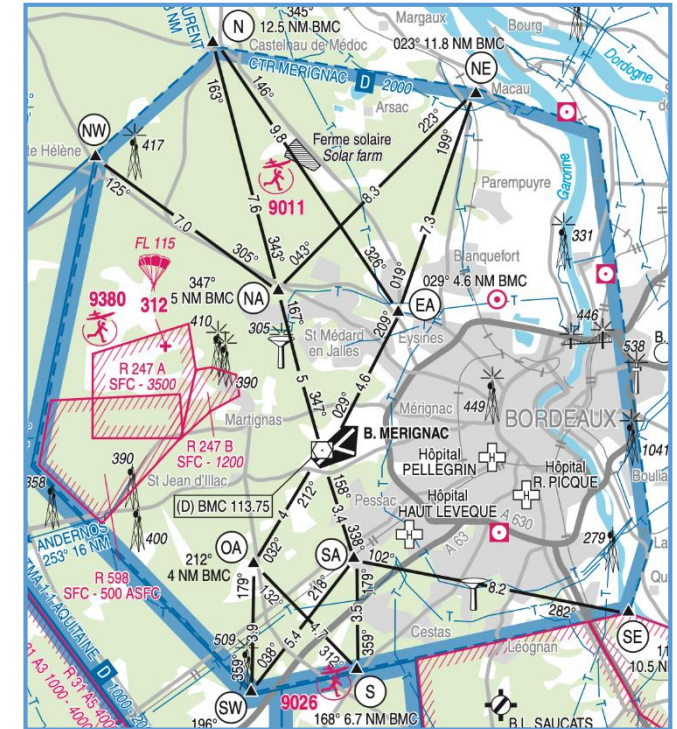
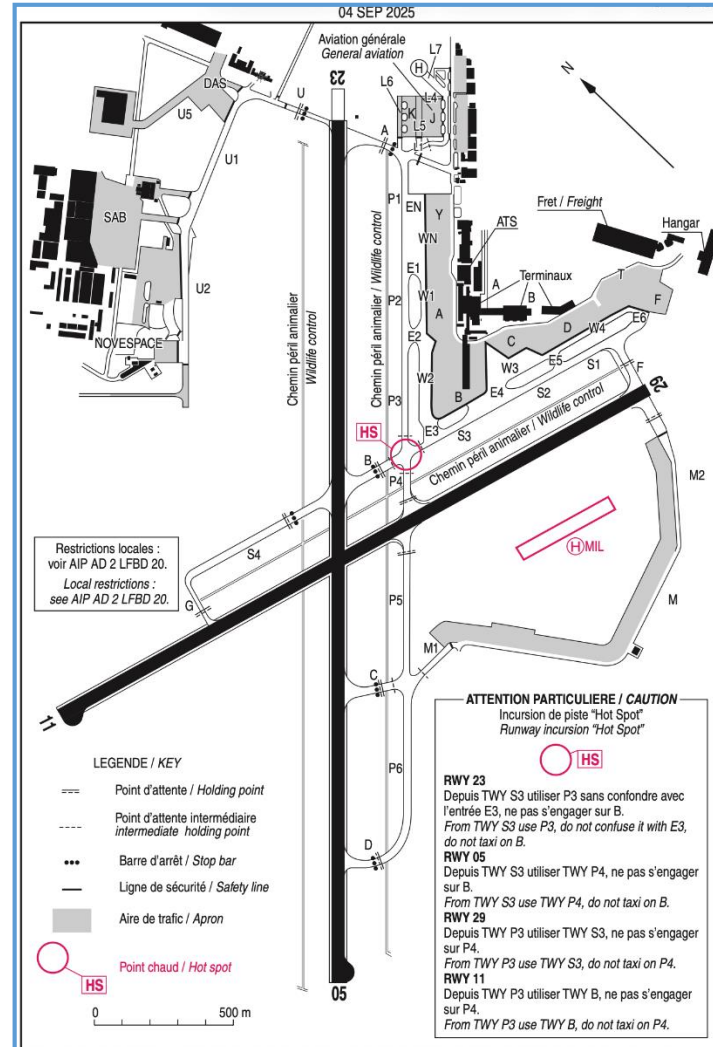
Briefing Départ & Sécurité

Briefing départ & sécurité :

- Le contexte dans lequel on évolue
- Les menaces éventuelles et leurs parades associées
- Les points clés du départ (roulage, trajectoire de départ)
- Le briefing sécurité

Si nécessaire :

- Les moyens radionavigation associés
- En cas de panne de communication



RWY	Itinéraires * Tracks **		
	LFBD -- NA -- NW	LFBD -- NA == N	LFBD -- NA == NE
23/05	LFBD -- SA -- SW	LFBD -- SA == S	LFBD -- SA == SE
29	LFBD -- SA -- SW	LFBD -- EA -- N	LFBD -- EA == NE
11	LFBD -- SA -- SW	LFBD -- SA == S	LFBD -- SA == SE
	LFBD -- OA -- SW	LFBD -- EA == N	LFBD -- EA == NE

* Tous les itinéraires sont à double sens

** All tracks are two-way

Légende : -- VIS ≥ 1500 m ; == VIS ≥ 3000 m

12

Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Préparation du Briefing Arrivée

Briefing Arrivée

Composition du briefing arrivée :

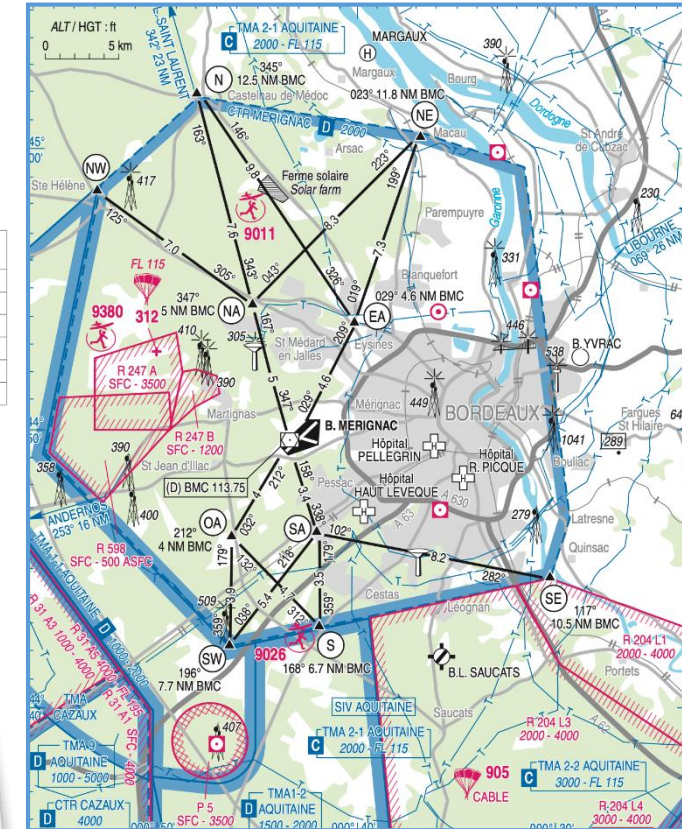
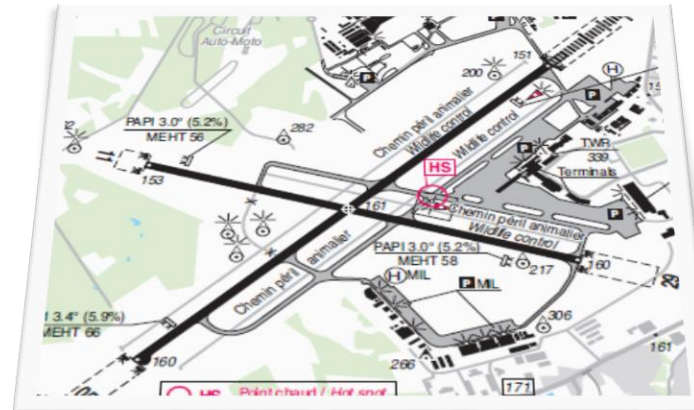
- Contexte dans lequel on évolue
- Les menaces éventuelles– (Pilote, Avion, Aérodrome / Environnement, Météo) et leurs parades associées
- Le terrain, accessibilité, et piste envisagée
- Le point et l'altitude visés
- Le point de début de descente (TOD)
- La tactique d'arrivée
- Les moyens radionavigation associés
- Le temps d'attente possible

RWY	Itinéraires * Tracks **			
23/05	LFBD -- NA -- NW	LFBD -- NA == N	LFBD -- NA == NE	
	LFBD -- SA -- SW	LFBD -- SA == S	LFBD -- SA == SE	
29	LFBD -- SA -- SW	LFBD -- EA -- N	LFBD -- EA == NE	
		LFBD -- SA == S	LFBD -- SA == SE	
11	LFBD -- OA -- SW	LFBD -- EA -- N	LFBD -- EA == NE	
		LFBD -- OA == S	LFBD -- OA == SE	

* Tous les itinéraires sont à double sens

** All tracks are two-way

Légende : -- VIS ≥ 1500 m ; == VIS ≥ 3000 m



Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Préparation du Briefing Arrivée

Exemple de Briefing Arrivée :

Arrivée sur Mérignac par le point SE avec le F-ZY, piste 23 en service.

Contexte: nous arrivons après le passage d'un front à une heure où il y a du trafic
Menaces: attention à la turbulence de sillage: nous décalerons notre point d'aboutissement afin d'éviter les turbulences de sillage.

La piste et les taxiways sont mouillés, on freinera donc modérément si besoin

Mérignac: la piste 23 en service

On **voit** le point SE à l'altitude de 1500 ft.

Le **point de début de descente** est à 6 minutes de SE.

Après SA 15 ft on peut s'attendre à une vent arrière main gauche à 1200 ft.

Le trafic étant dense aujourd'hui, il est possible que nous fassions des 360° à SA ou en vent arrière.

En cas de panne de communication :

- Si non autorisé vers la vent arrière ou l'étape de base : on quittera la CTR par le sud.
- Si autorisé vers la vent arrière ou l'étape de base : on poursuit notre arrivée suivant la dernière clairance en surveillant le trafic.

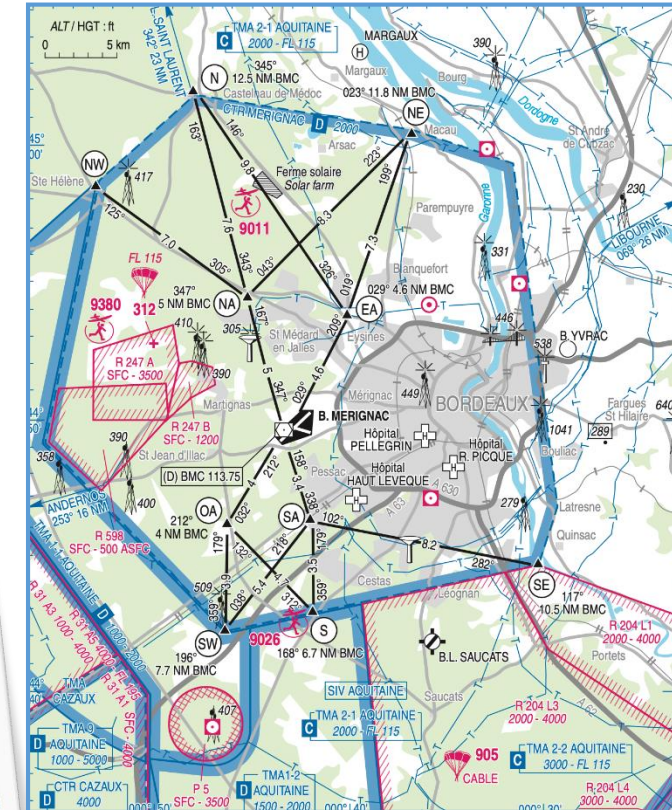
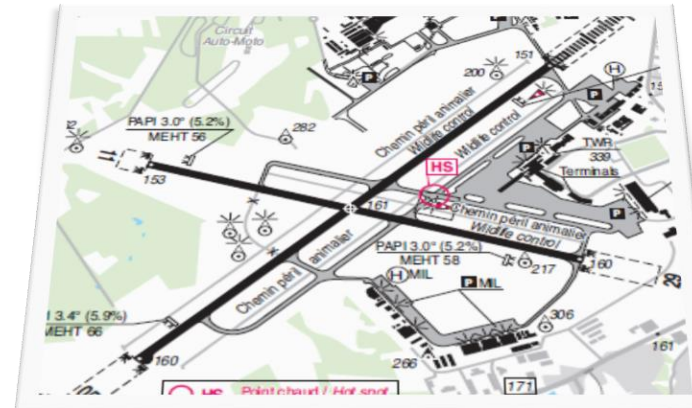
Nous avons deux heures d'attente possibles avant de dégager vers Saucats.

RWY	Itinéraires * Tracks **		
	LFBD -- NA -- NW	LFBD -- NA == N	LFBD -- NA == NE
23/05	LFBD -- SA -- SW	LFBD -- SA == S	LFBD -- SA == SE
		LFBD -- EA == N	LFBD -- EA == NE
29	LFBD -- SA -- SW	LFBD -- SA == S	LFBD -- SA == SE
		LFBD -- EA == N	LFBD -- EA == NE
11	LFBD -- OA -- SW	LFBD -- OA == S	

* Tous les itinéraires sont à double sens

** All tracks are two-way

Légende : -- VIS ≥ 1500 m ; == VIS ≥ 3000 m



Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Etude de la carte VAC

Rejointe de l'aire de point fixe

Cheminement par L3, L4 pour le parking L

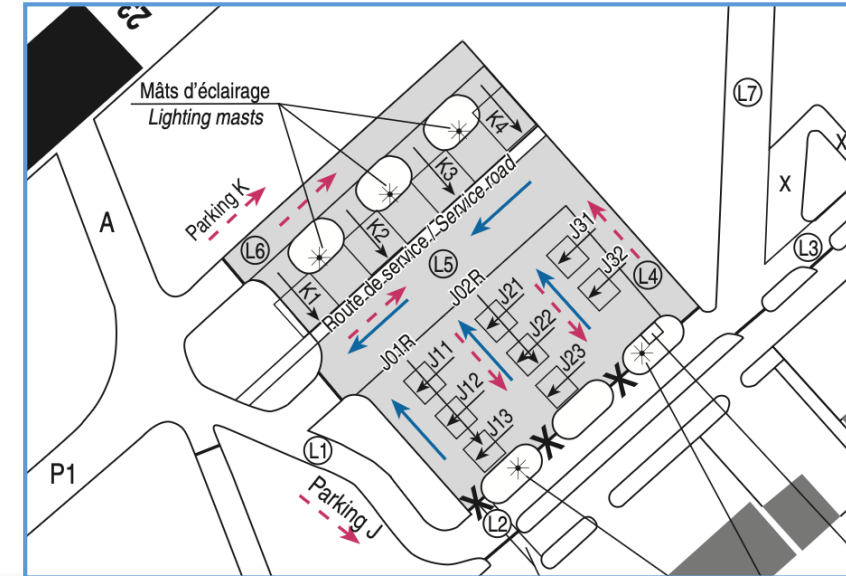
Attention à réduire complètement les gaz lorsque le hangar se retrouve dos à l'avion pour ne pas le souffler.

Seul l'emplacement J31 est autorisé pour les essais moteur. (*Taxiway L5 si occupé*)

Ne pas utiliser l'emplacement de la pompe L pour les essais moteur. Après les pleins faire les essais moteur en J23 si disponible.

La vérification des dernières infos (ATIS) et le briefing départ se fait à la fin des essais moteur sur le parking.
Attention à ne pas trop se rapprocher des hélicos et à éviter la bouche d'égout (Prendre la route si besoin).

Attention à la FATO

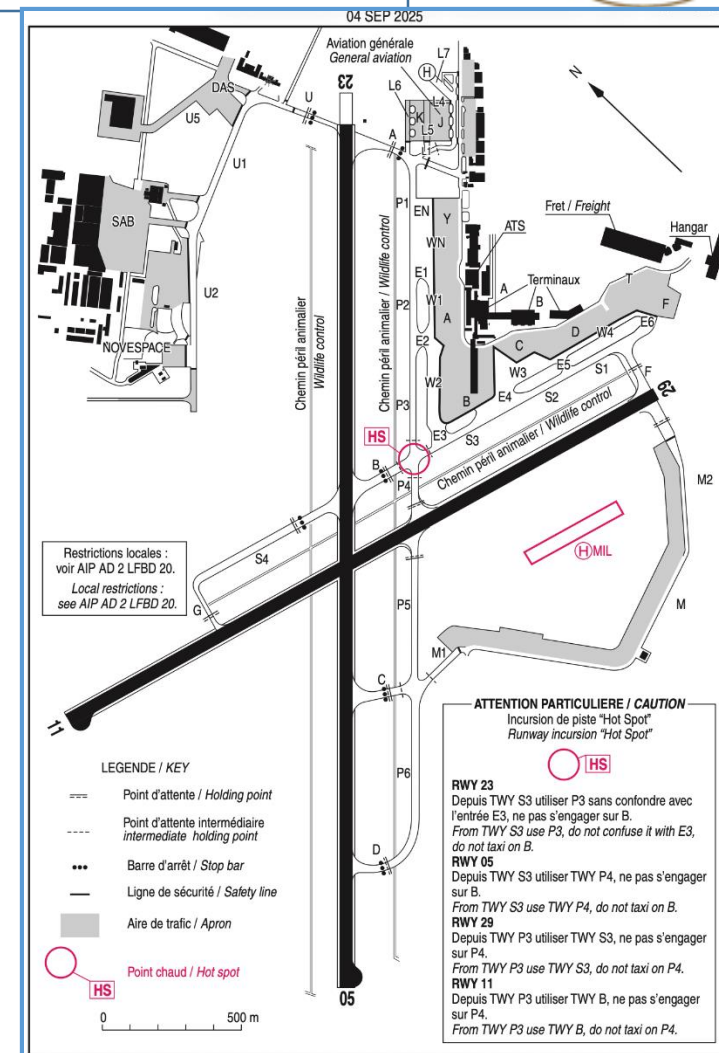


Attente possible au taxiway L5

Pour la 05 le point d'arrêt D est privilégié systématiquement.

Point de vigilance : Croisement des taxiways P et S et au croisement des pistes. Attention au souffle des avions notamment lorsqu'ils redémarrent (dégagement servitudes)

Cheminement au sol



Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires : Départ et Arrivée

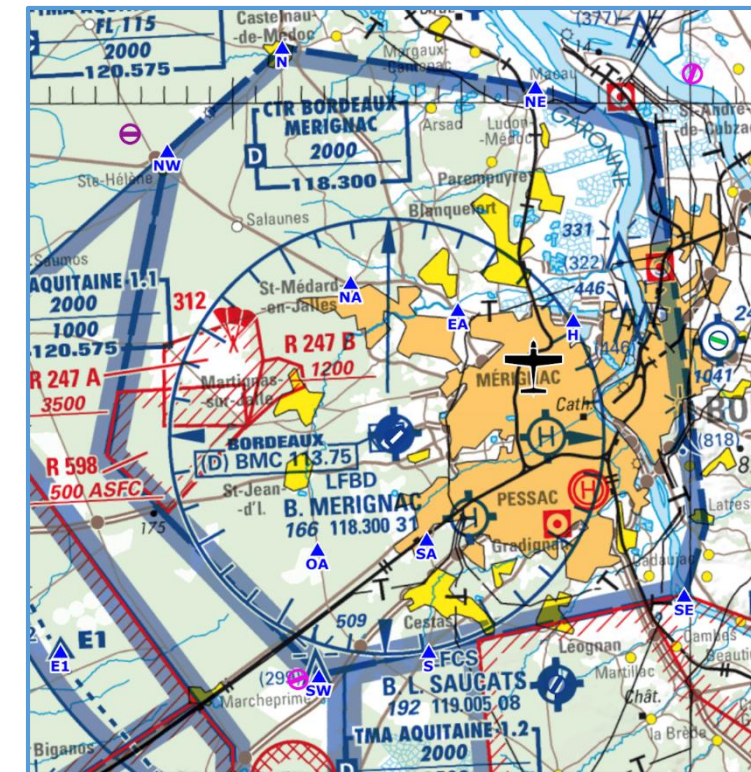
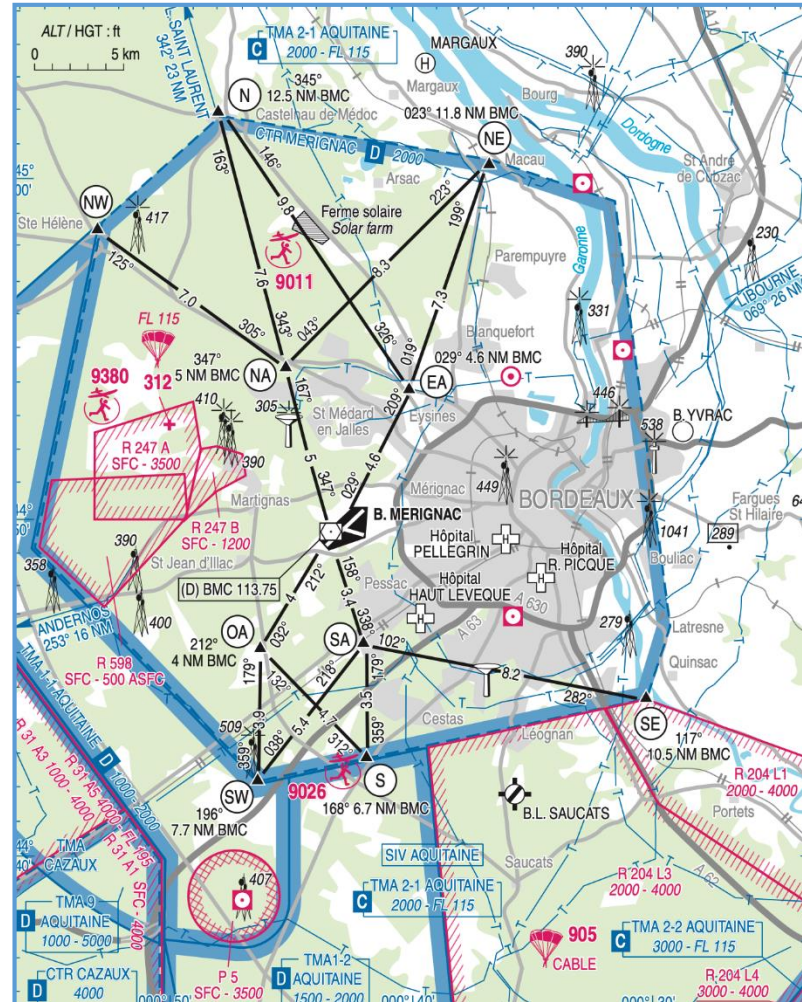
Les itinéraires dépendent de la piste en service.

Piste 05/23 : Transition par NA et SA.

Piste 11/29 : Transition par EA et OA.

Le plafond de la TMA à l'ouest du terrain est plus bas (1000 ft) à cause des arrivées en piste 05: TMA 9 activée

Le départ en sortie SE est très proche de la finale 29.

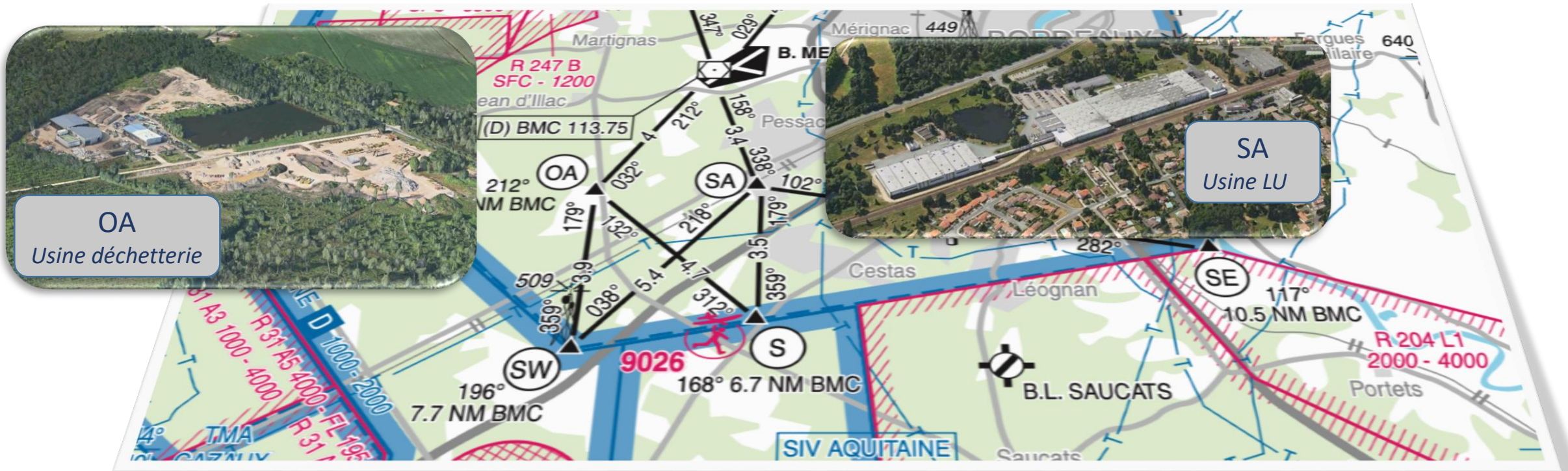


Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Sud

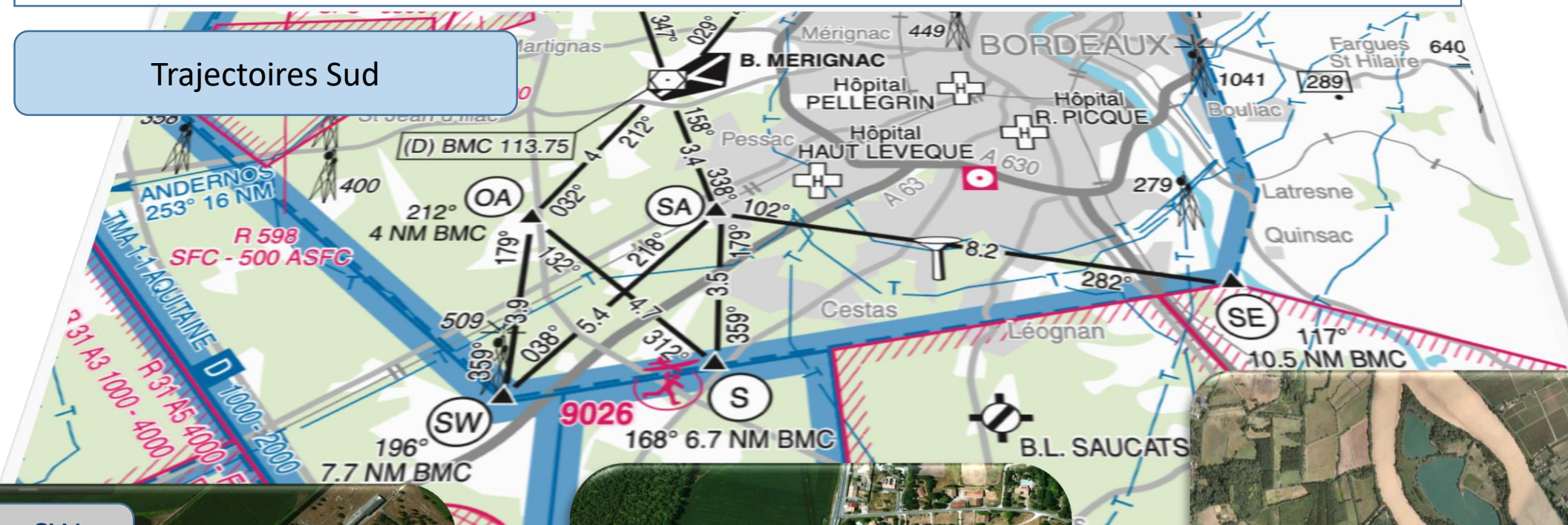


Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Sud



SW
Antenne



S
Carrefour



SE
Ile de la Lande

Briefing 1 : Lâcher Mérignac

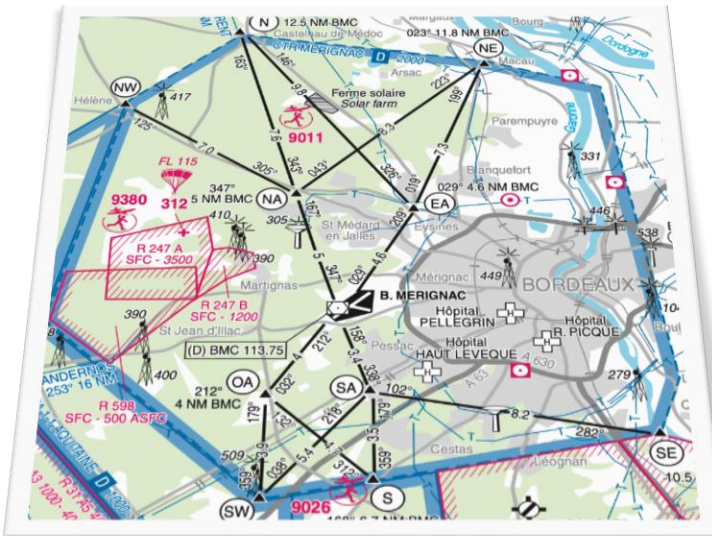


Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Sud

Sortie via SA

Route 158° pour 3,4 Nm



Repères intermédiaires
Bâtiments visibles de loin

SW

Autoroute

Voie ferrée

SA

SA
Usine LU

Repère intermédiaire
Golf

TERRAIN

Briefing 1 : Lâcher Mérignac

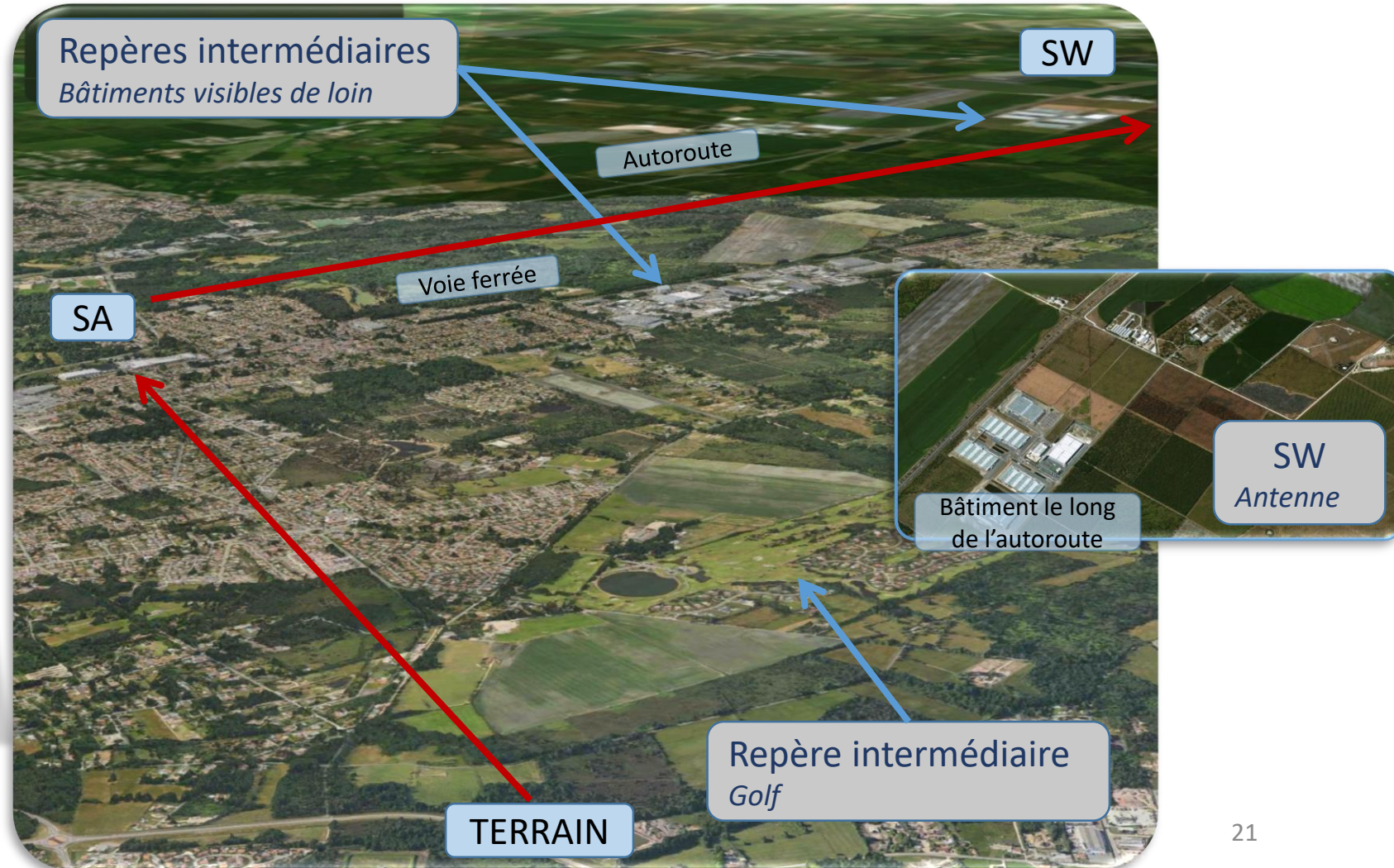
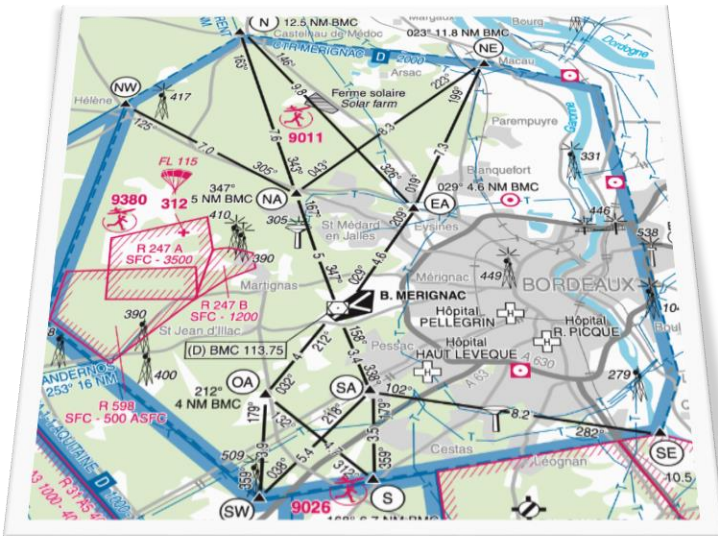


Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Sud

Sortie SA-SW

Route 218° pour 5,4 Nm



Briefing 1 : Lâcher Mérignac

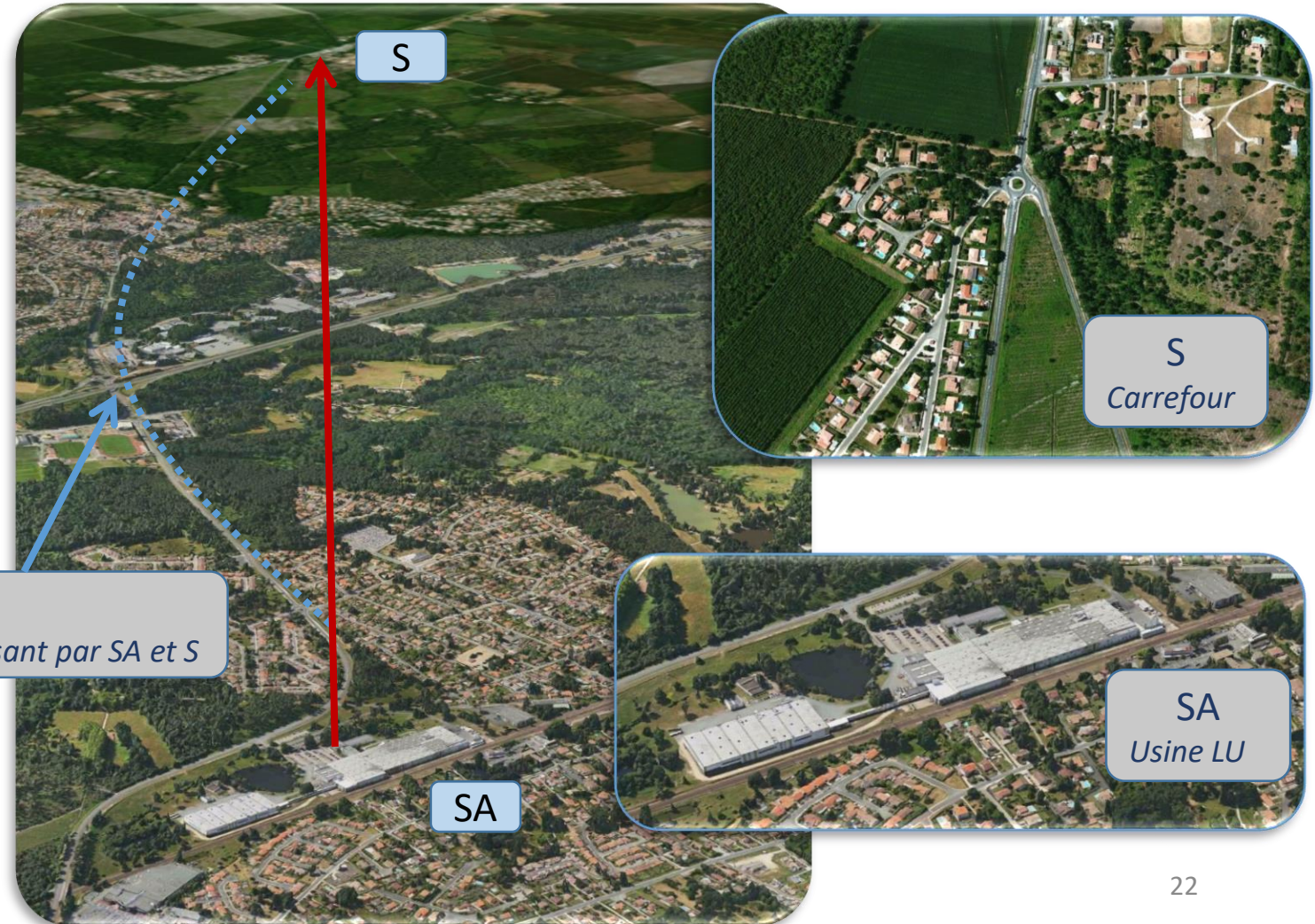
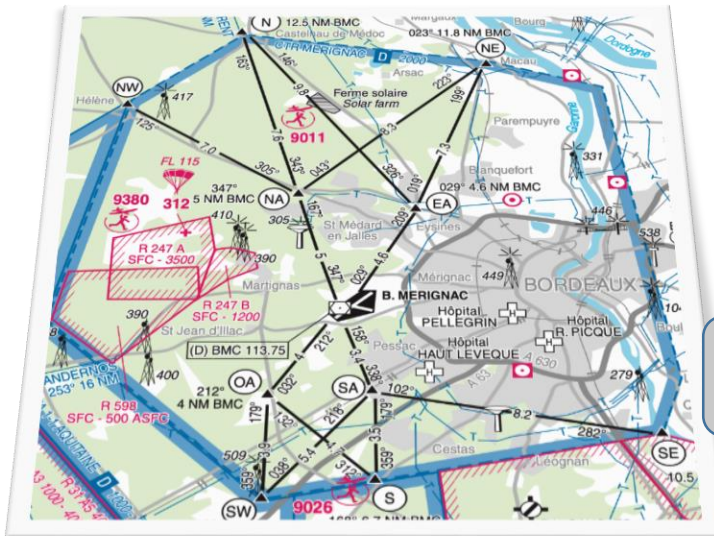


Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Sud

Sortie SA - S

Route 179° pour 3,5 Nm



Briefing 1 : Lâcher Mérignac

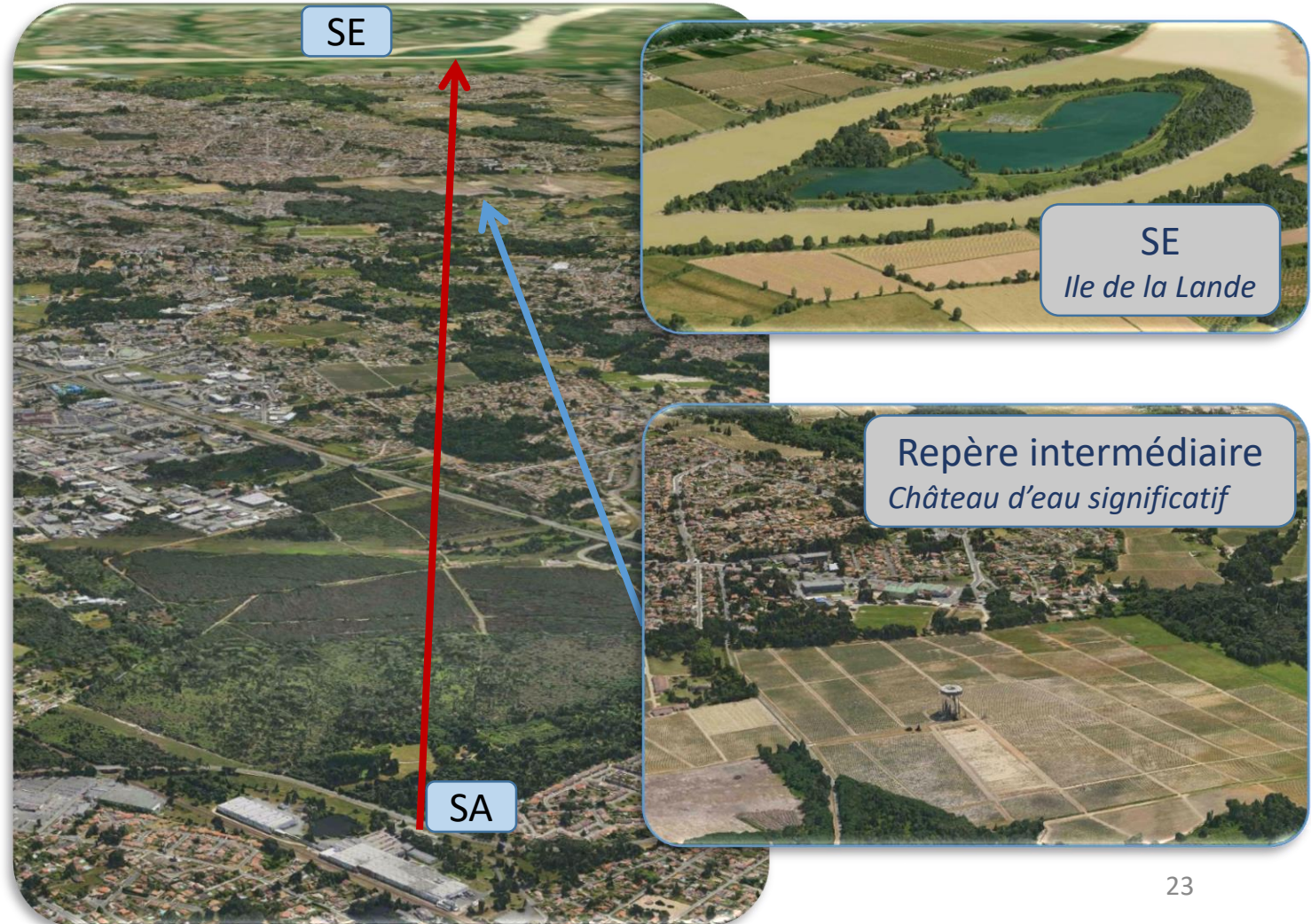
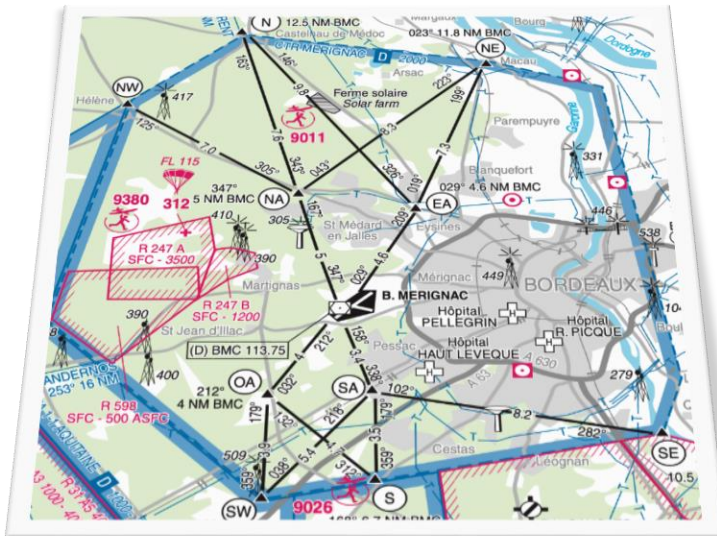


Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Sud

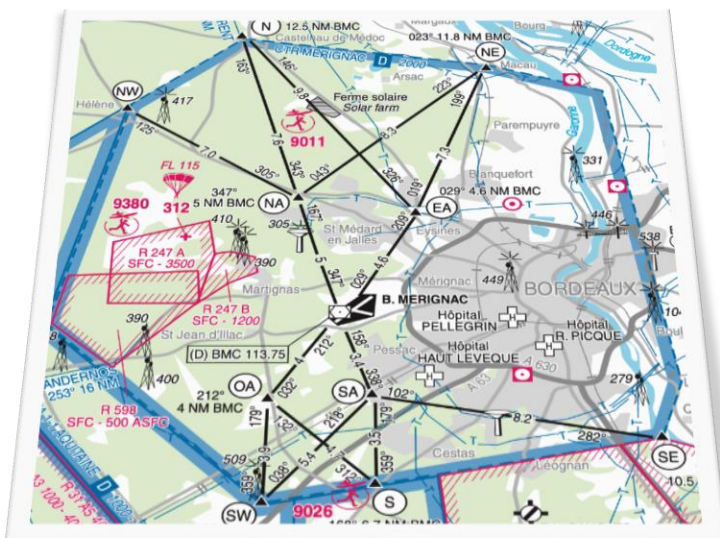
Sortie SA - SE

Route 102° pour 8,2 Nm



Trajectoires Sud

Route 212° pour 4 Nm



Repère intermédiaire

Golf

Repère intermédiaire
Ville de Saint Jean d'Ilac

TERRAIN

Seuil 05

Briefing 1 : Lâcher Mérignac

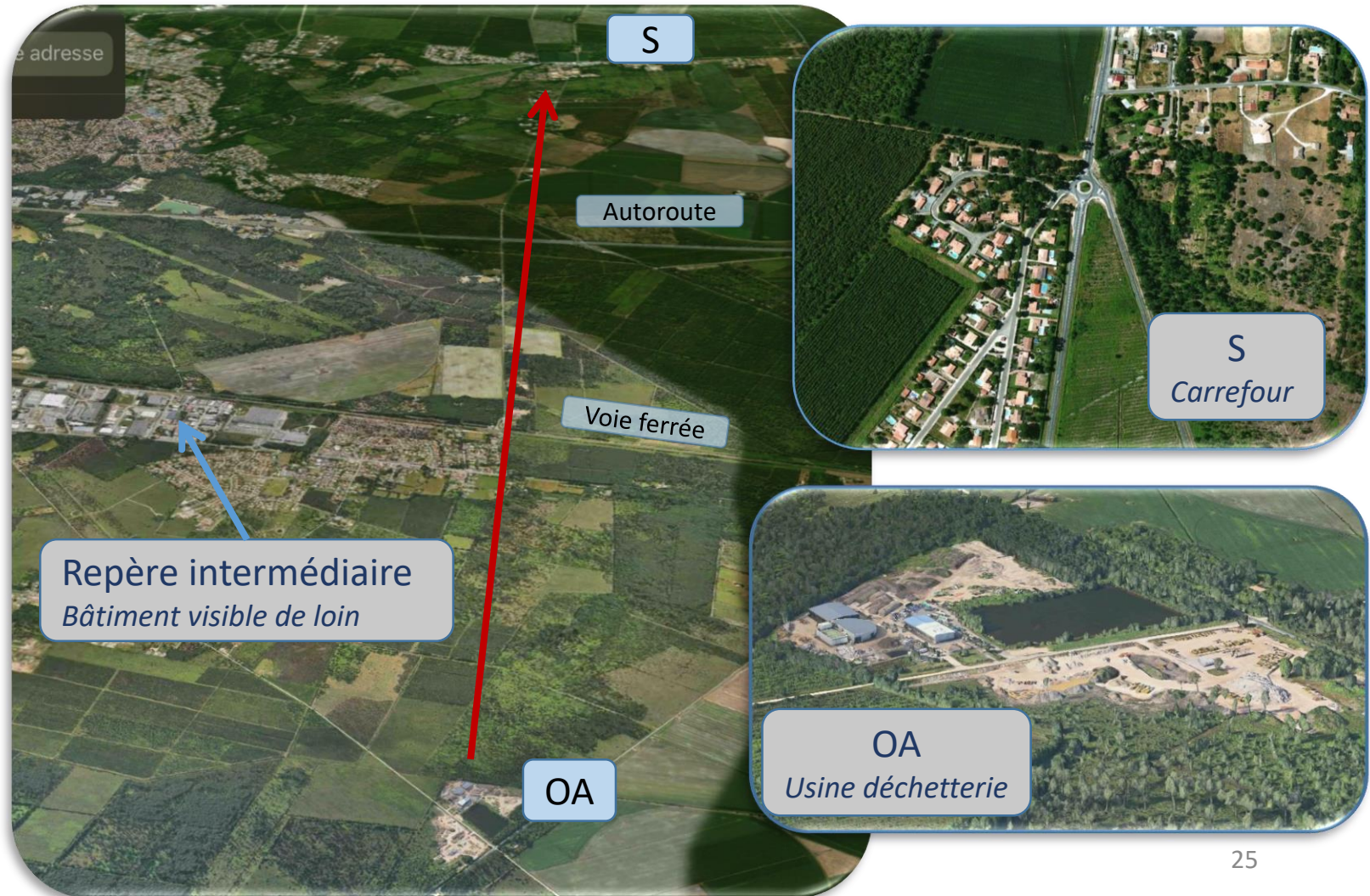
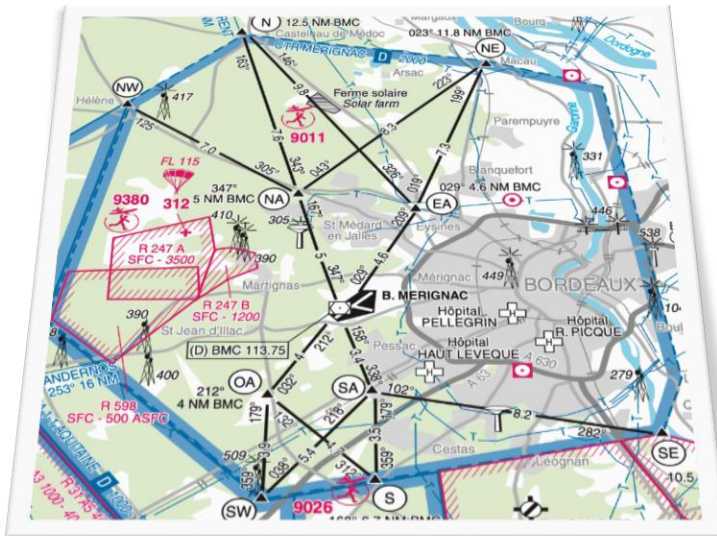


Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Sud

Sortie OA - S

Route 132° pour 4,7 Nm



Briefing 1 : Lâcher Mérignac

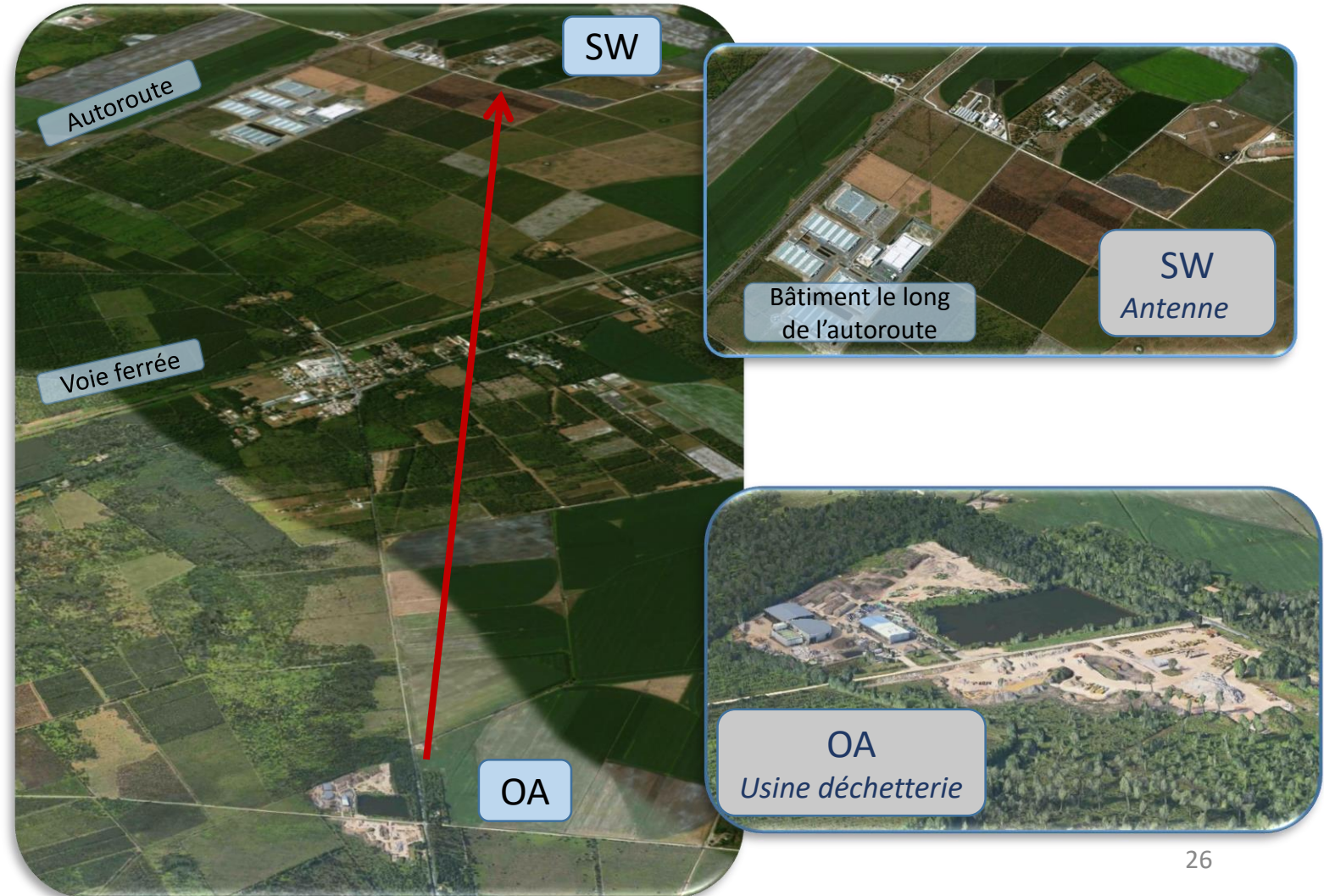
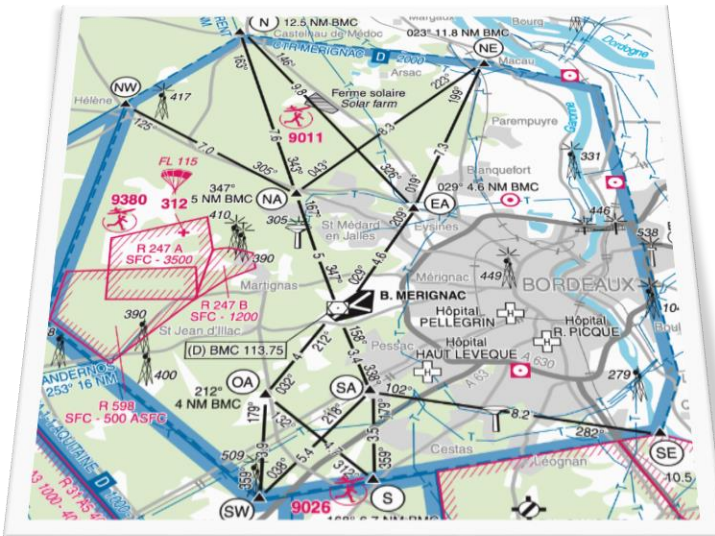


Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Sud

Sortie OA - SW

Route 179° pour 3,9 Nm



Briefing 1 : Lâcher Mérignac



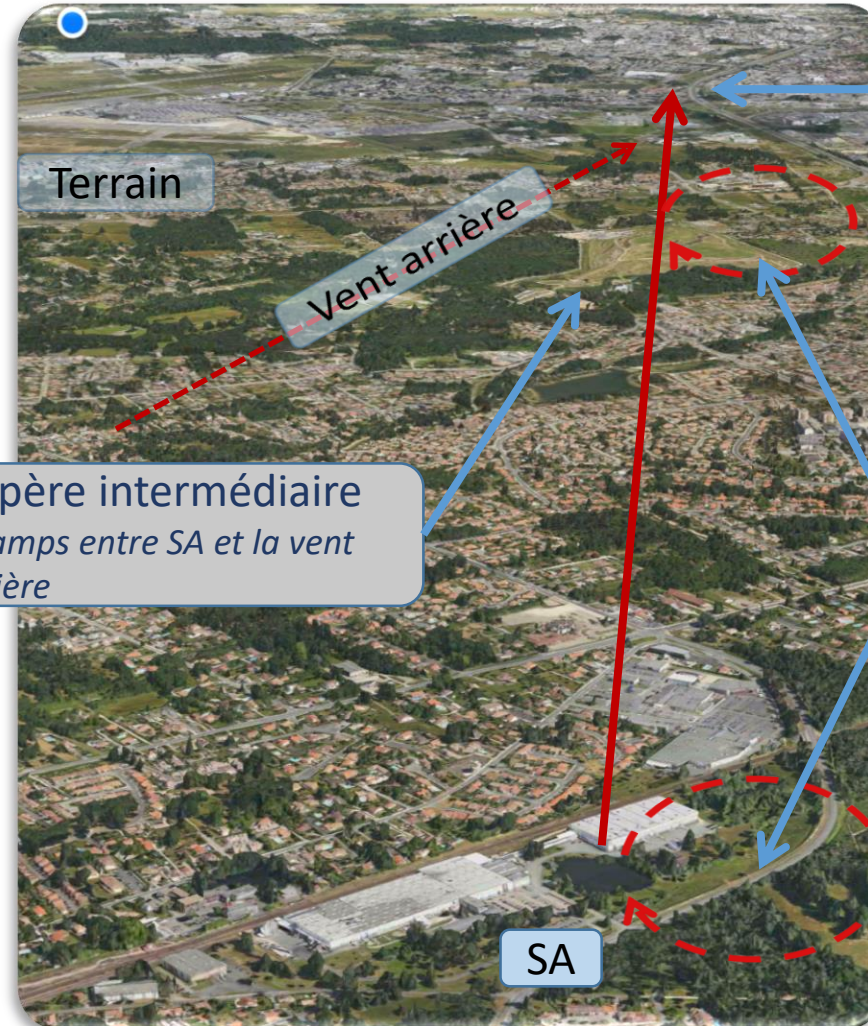
Arrivée opérationnelle

Arrivée par SA en 23

L'objectif est de faire un circuit qui permet de limiter la longueur de la finale.

Le point d'aboutissement sera décalé sur la piste afin de limiter le temps d'occupation de la piste et d'éviter la turbulence de sillage.

A SA, en fonction de la clairance, viser le virage de la rocade ou se présenter en milieu de vent arrière: seuil de la 29



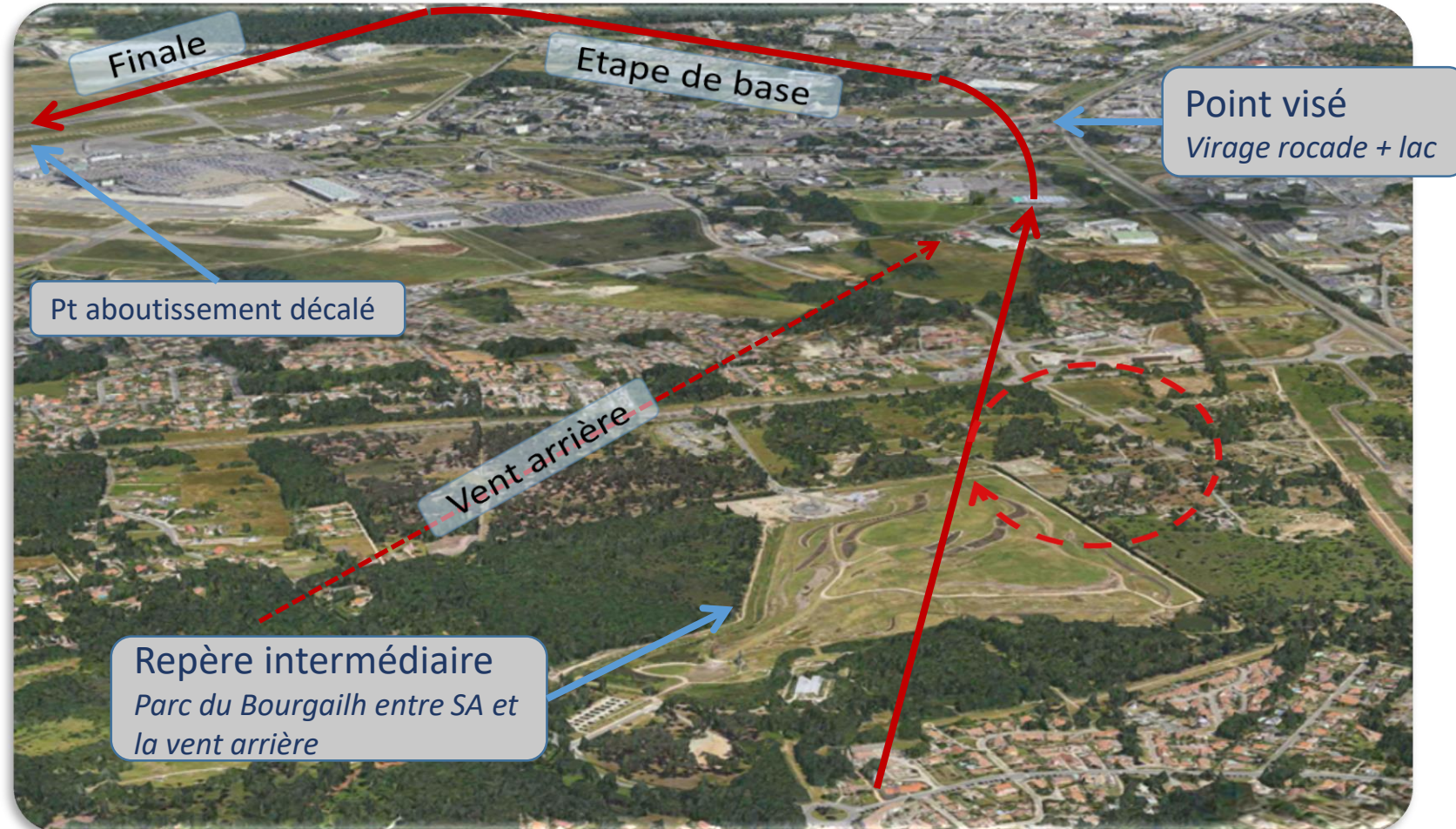
Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Arrivée opérationnelle

Arrivée par SA en 23

Les attentes devront se faire soit à SA, soit en vent arrière. Dans la mesure du possible, éviter le survol des habitations et l'intérieur de la rocade.



Briefing 1 : Lâcher Mérignac



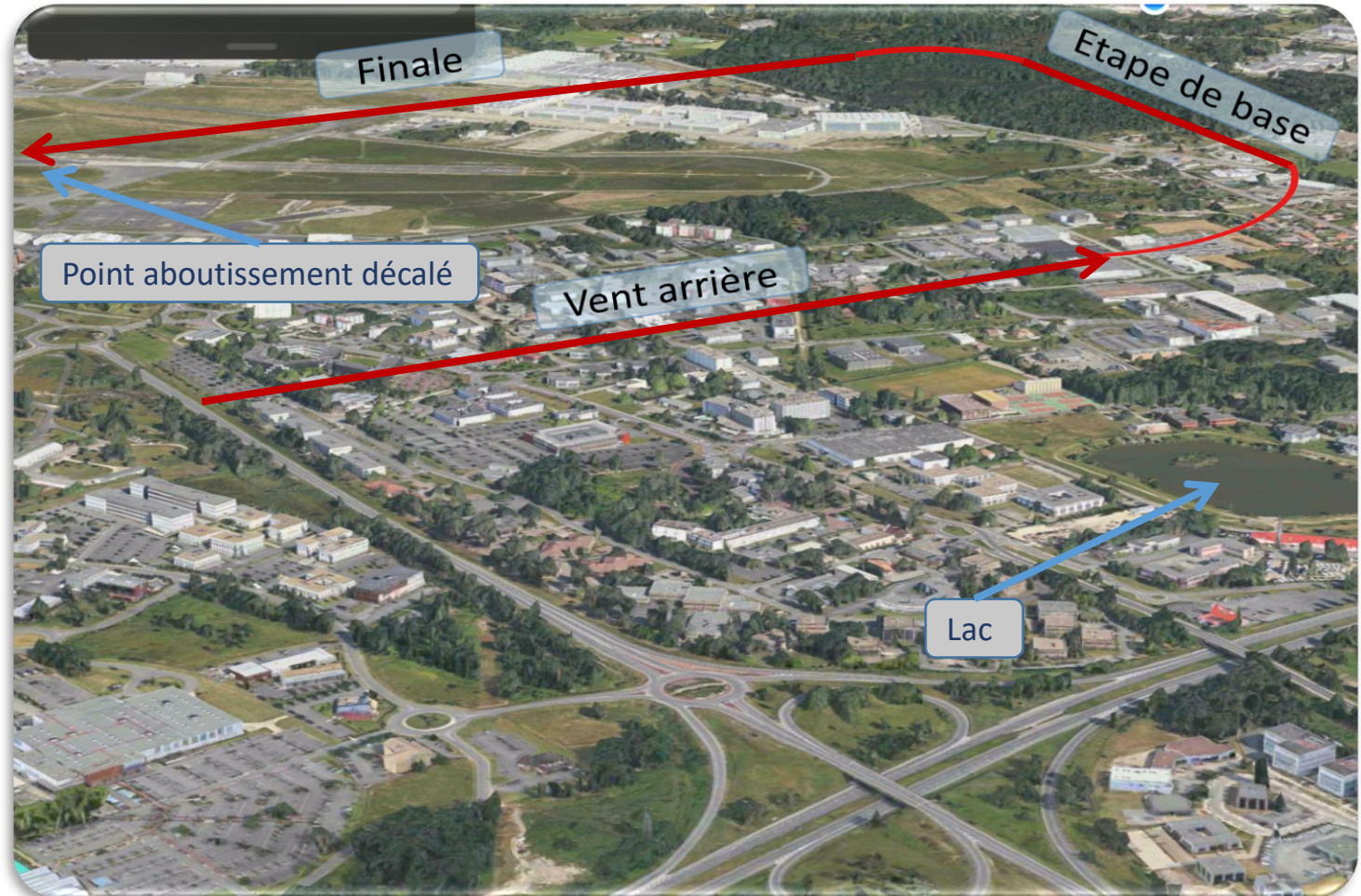
Arrivée opérationnelle

Arrivée par SA en 23

Le passage en étape de base se fera assez proche du terrain.
Débuter le virage en prenant comme repère le petit lac au travers du virage de la rocade.
Puis viser les derniers hangars de Dassault.

Ceci permettra de positionner l'avion en finale sur un point d'aboutissement décalé.

Pour cela il est nécessaire de débuter la descente en vent arrière



Briefing 1 : Lâcher Mérignac



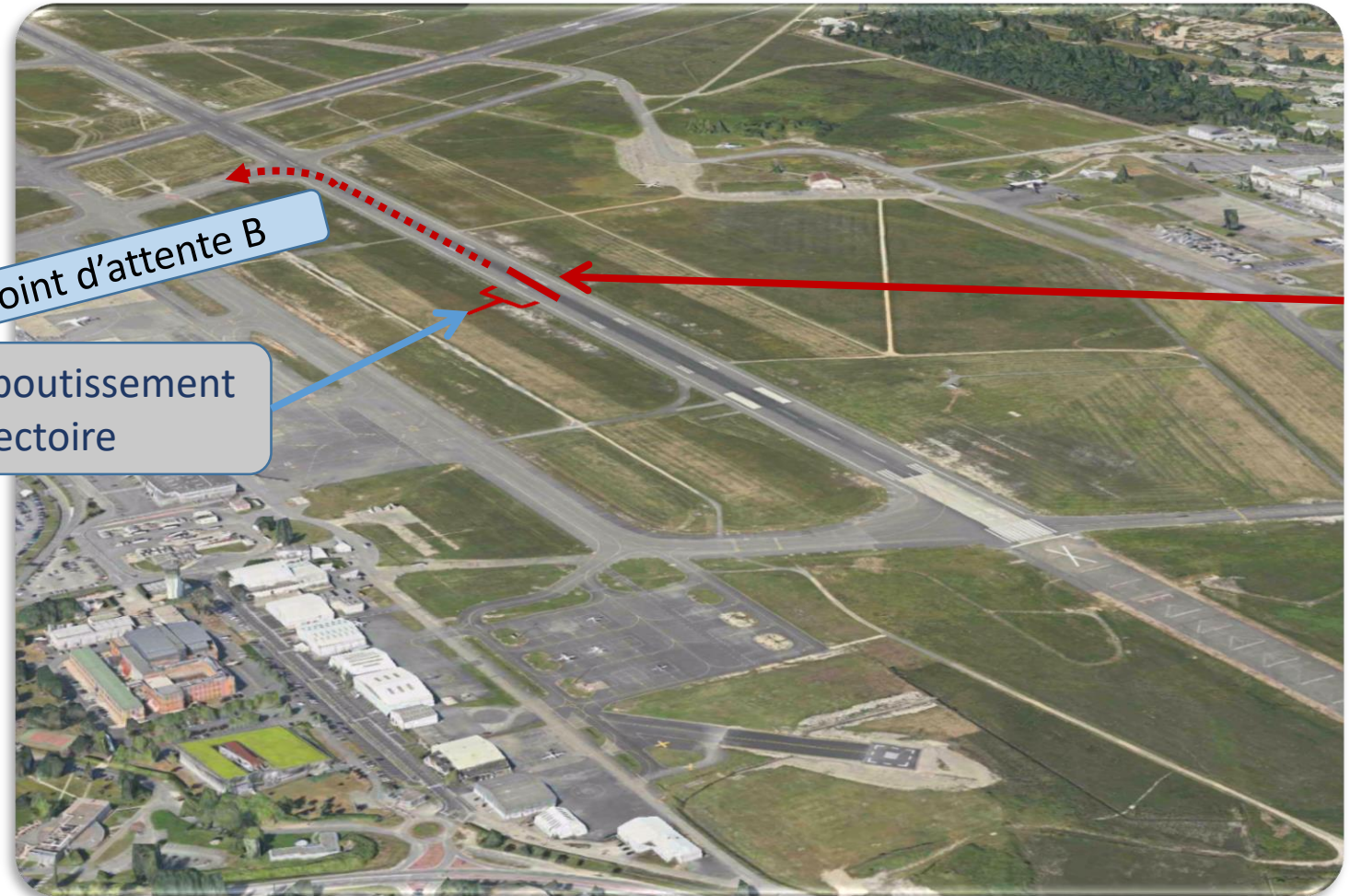
Arrivée opérationnelle

Arrivée par SA en 23



Point d'aboutissement
de la trajectoire

Point d'attente B



Briefing 1 : Lâcher Mérignac



Déroulement des séances de vol

Programme 1^{er} Vol

- Roulage vers l'aire de point fixe
Ne pas souffler le hangar, surveiller les hélicoptères de la gendarmerie et la FATO.
- Après les essais moteur : Ecoute de l'ATIS / Briefing Départ
- Roulage, identification su stop L5 et du point d'arrêt du QFU en service
- Visualisation des trajectoires Sud et de la zone interdite P5 du Barp.
- Identification des points sud
- Ecoute de l'ATIS / Briefing arrivée
- Arrivée opérationnelle avec conscience du vent (travers ou arrière) :
Visualisation du point d'aboutissement et du taxiway de sortie
- Gestion de la trajectoire en cas de régulation derrière un trafic : attention à la turbulence de sillage
- Après atterrissage, si vitesse contrôlée, dégagement au taxiway prévu lors du briefing arrivée
- Roulage vers le parking CAPAM
- Utilisation de la Check-list « Avant de quitter le hangar » - Ne pas oublier l'auto débriefing 😊

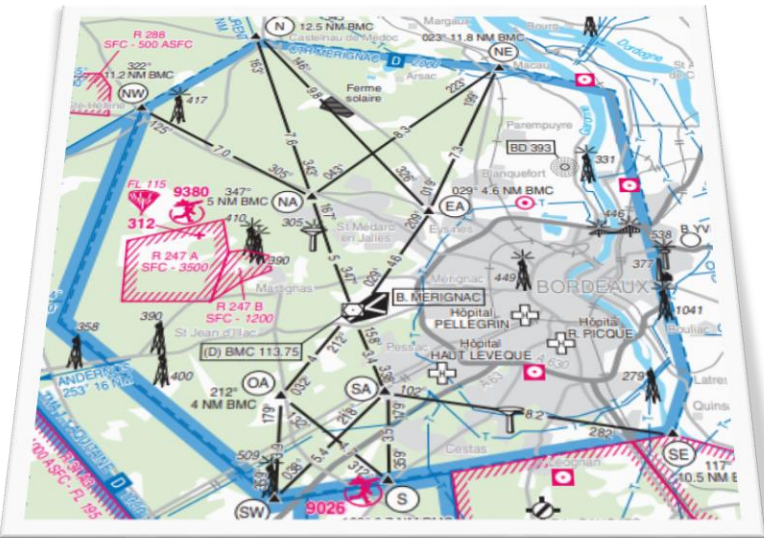
Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Utilisation du VOR et GPS

Dans la CTR

La totalité des points et des itinéraires de la CTR sont renseignés dans le GPS de l'ensemble des avions du CAPAM.
Ainsi que les itinéraires VFR de nuit



Points CTR	VOR	GPS
NW	BMC 322° - 11.2 Nm	BDNW
NA	BMC 347° - 5 Nm	BDNA
EA	BMC 029° - 4.6 Nm	BDEA
N	BMC 345° - 12.5 Nm	BDNN
NE	BMC 023° - 11.8 Nm	BDNE
SW	BMC 196° - 7.7 Nm	BDSW
SA	BMC 158° - 3.4 Nm	BDSA
S	BMC 168° - 6.7 Nm	BDSS
SE	BMC 117° - 10.5 Nm	BDSE
OA	BMC 212° - 4 Nm	BDOA

Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires : Départ et Arrivée

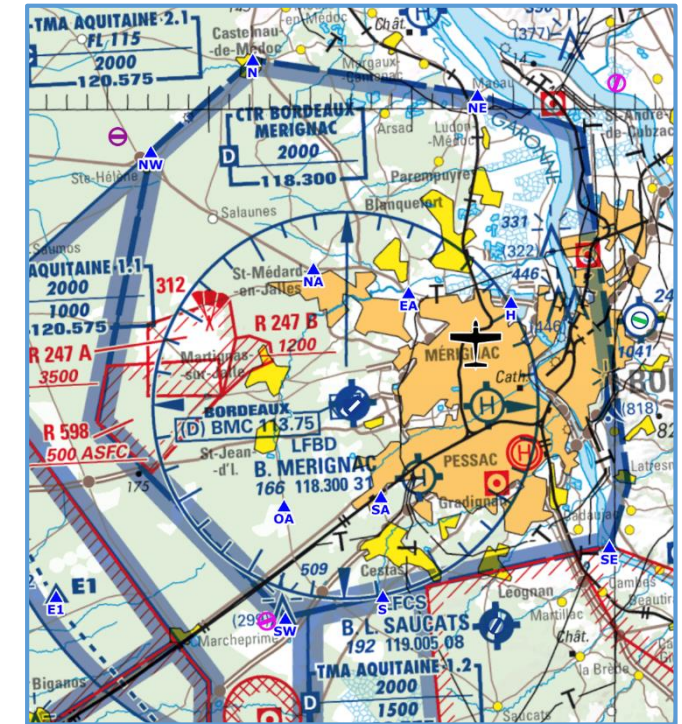
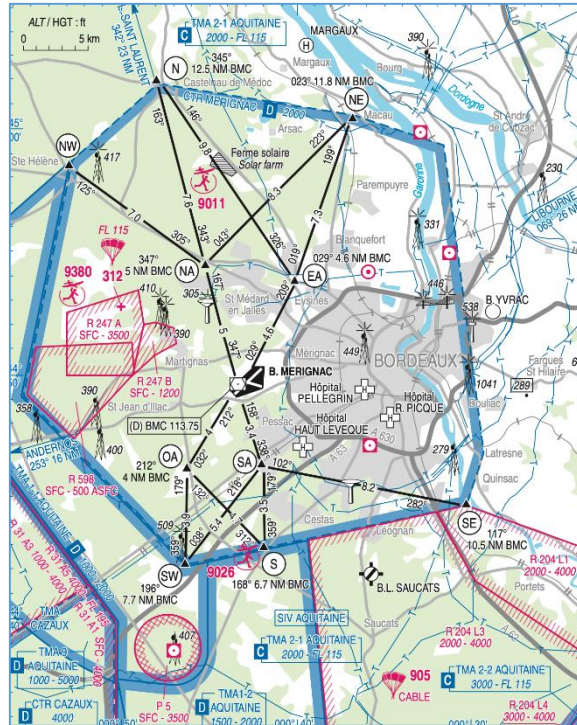
Les itinéraires dépendent de la piste en service.

Piste 05/23 : Transition par NA et SA.

Piste 11/29 : Transition par EA et OA.

Le plafond de la TMA à l'ouest du terrain est plus bas (1000 ft) à cause des arrivées en piste 05 TMA 9 activée.

Le départ en sortie SE est très proche de la finale 29.

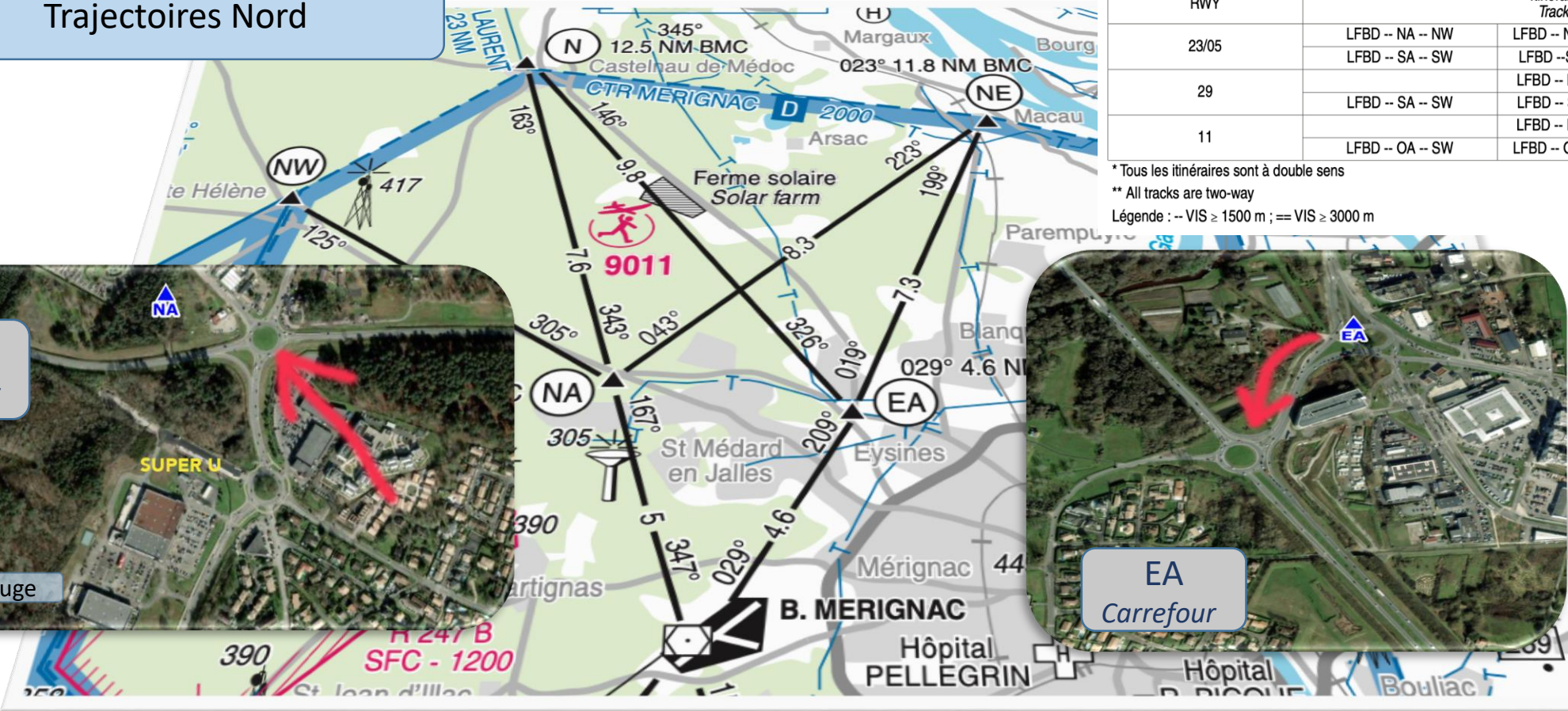


Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Nord



Trajectoires Nord



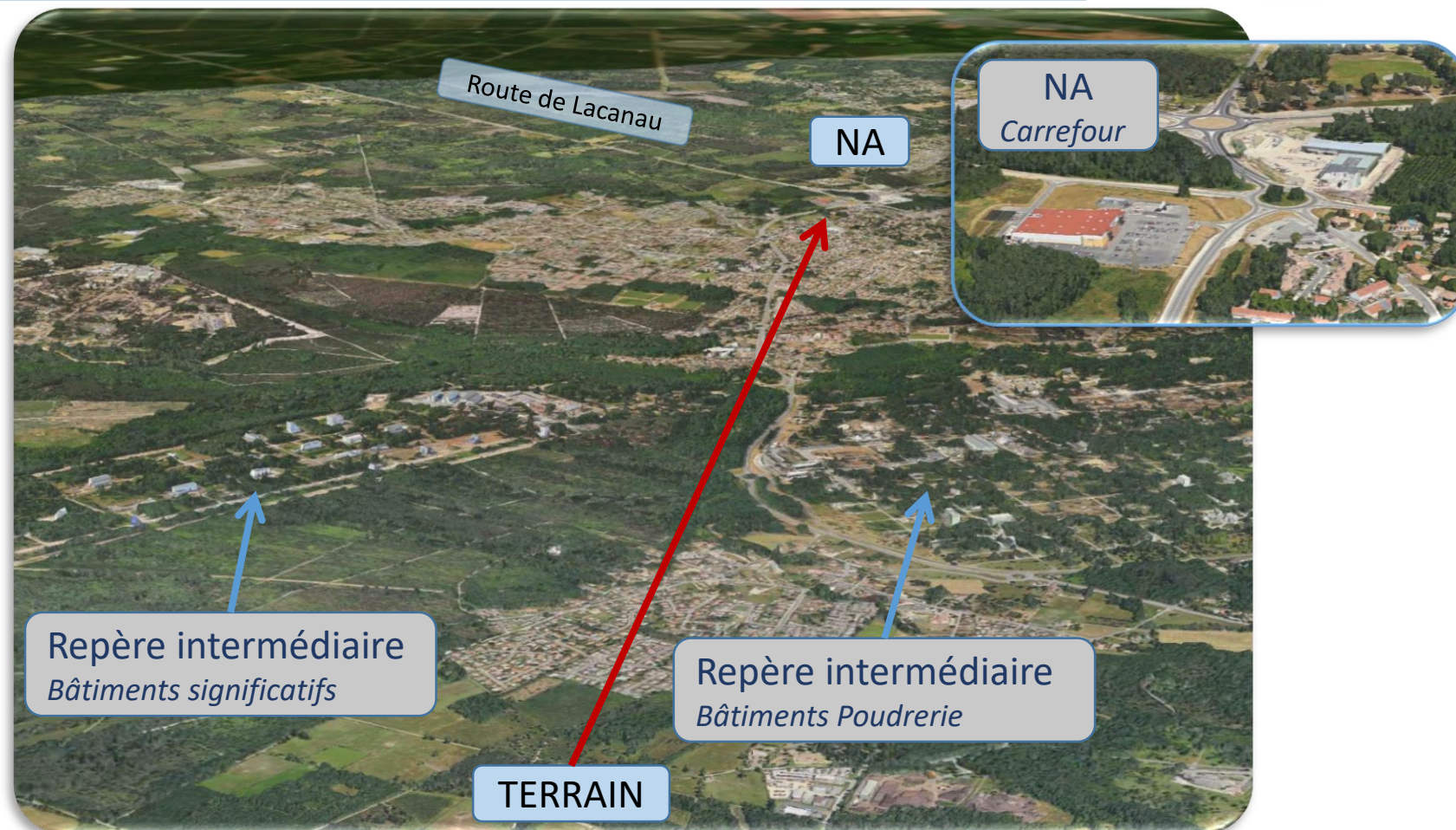
Chevauchement des îles

NE
Macau

N
Castelnau

Trajectoires Nord

Route 347° pour 5 Nm



Briefing 2 : Lâcher Mérignac

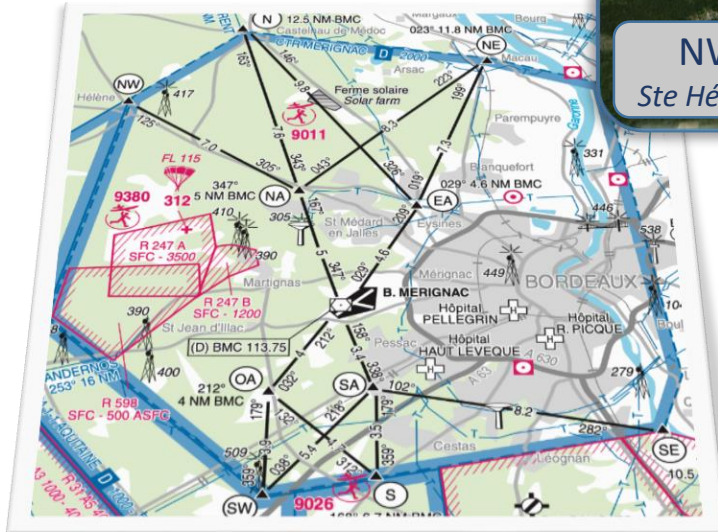


Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Nord

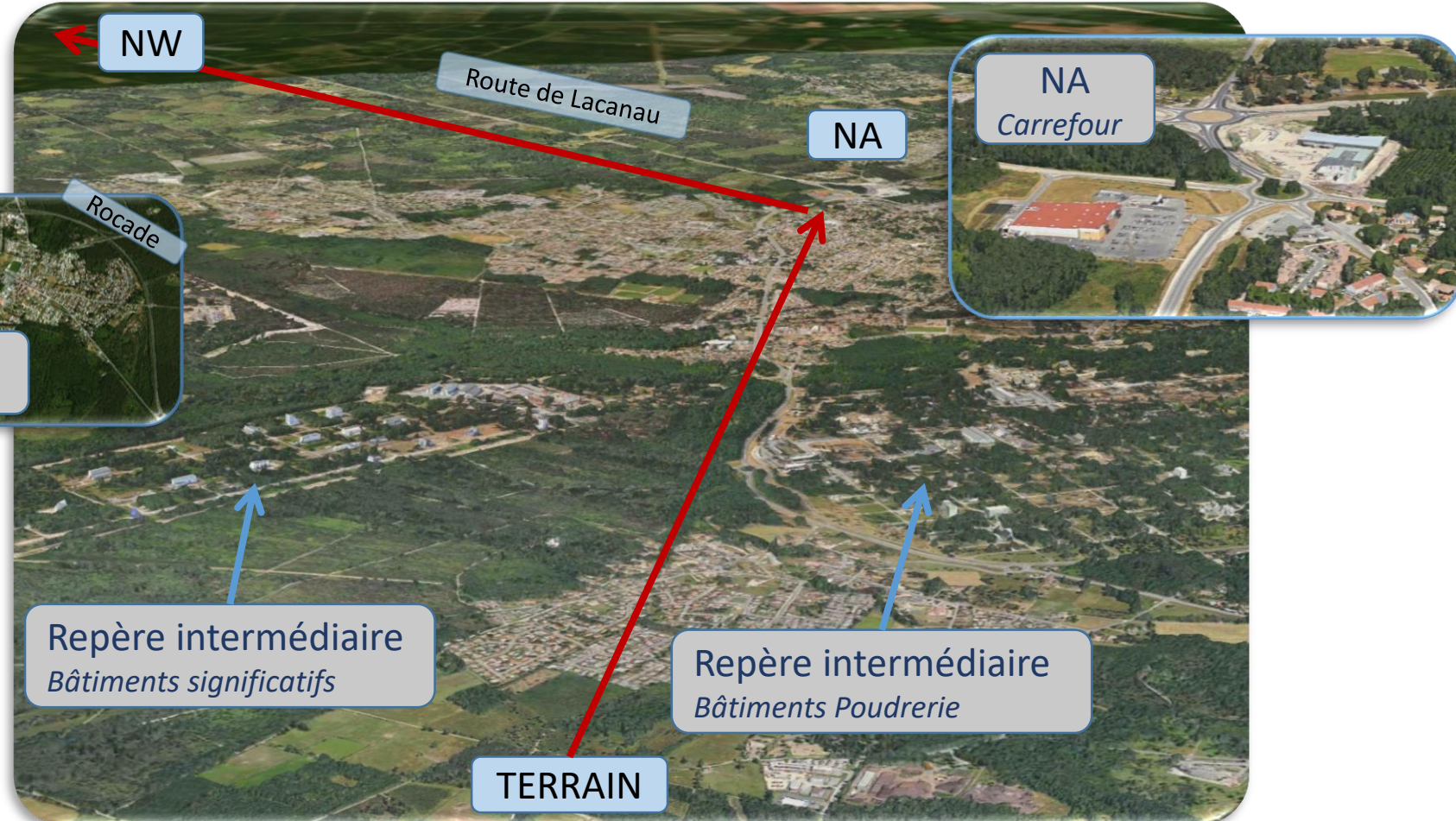
Sortie NW

Route 305° pour 11,2 Nm



Sortie via NA

Route 347° pour 5 Nm



Briefing 2 : Lâcher Mérignac

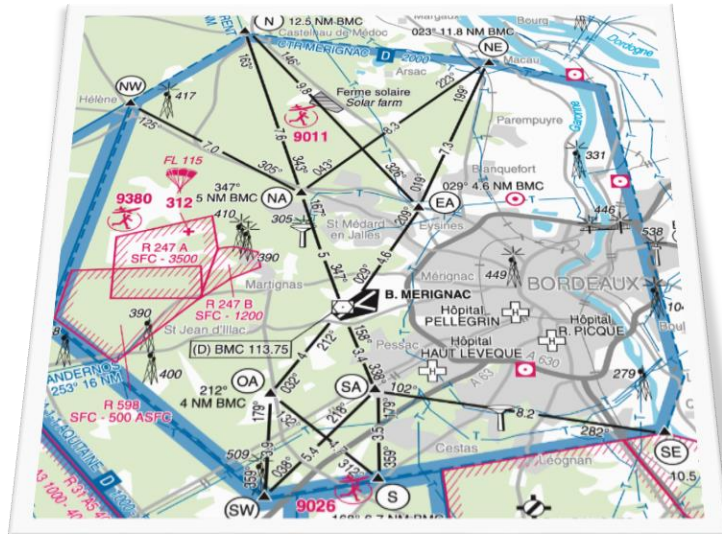


Connaissance de la CTR & de la TMA

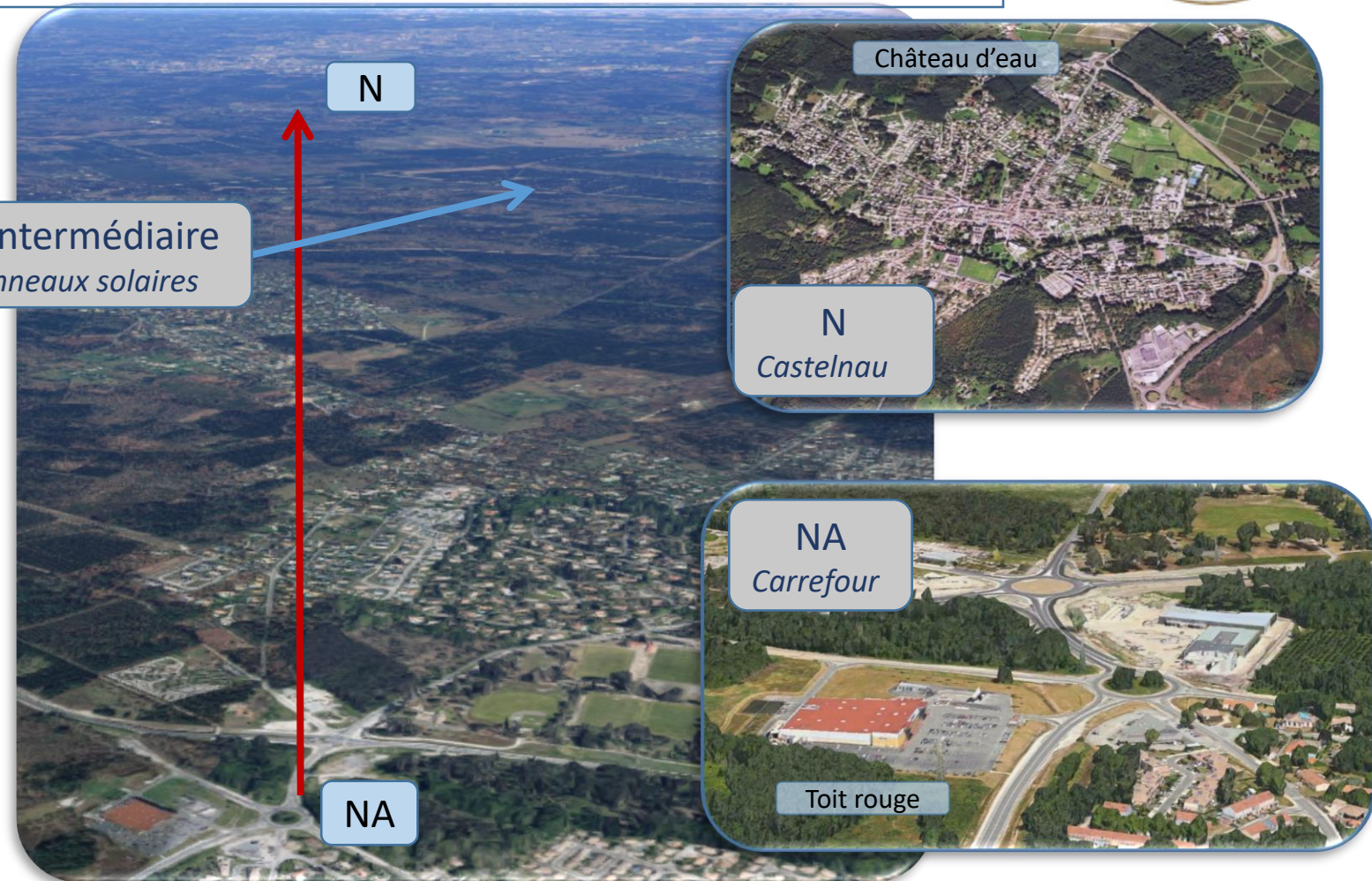
Trajectoires Nord

Sortie NA - N

Route 343° pour 7,6 Nm



Repère intermédiaire
Champ panneaux solaires



Briefing 2 : Lâcher Mérignac

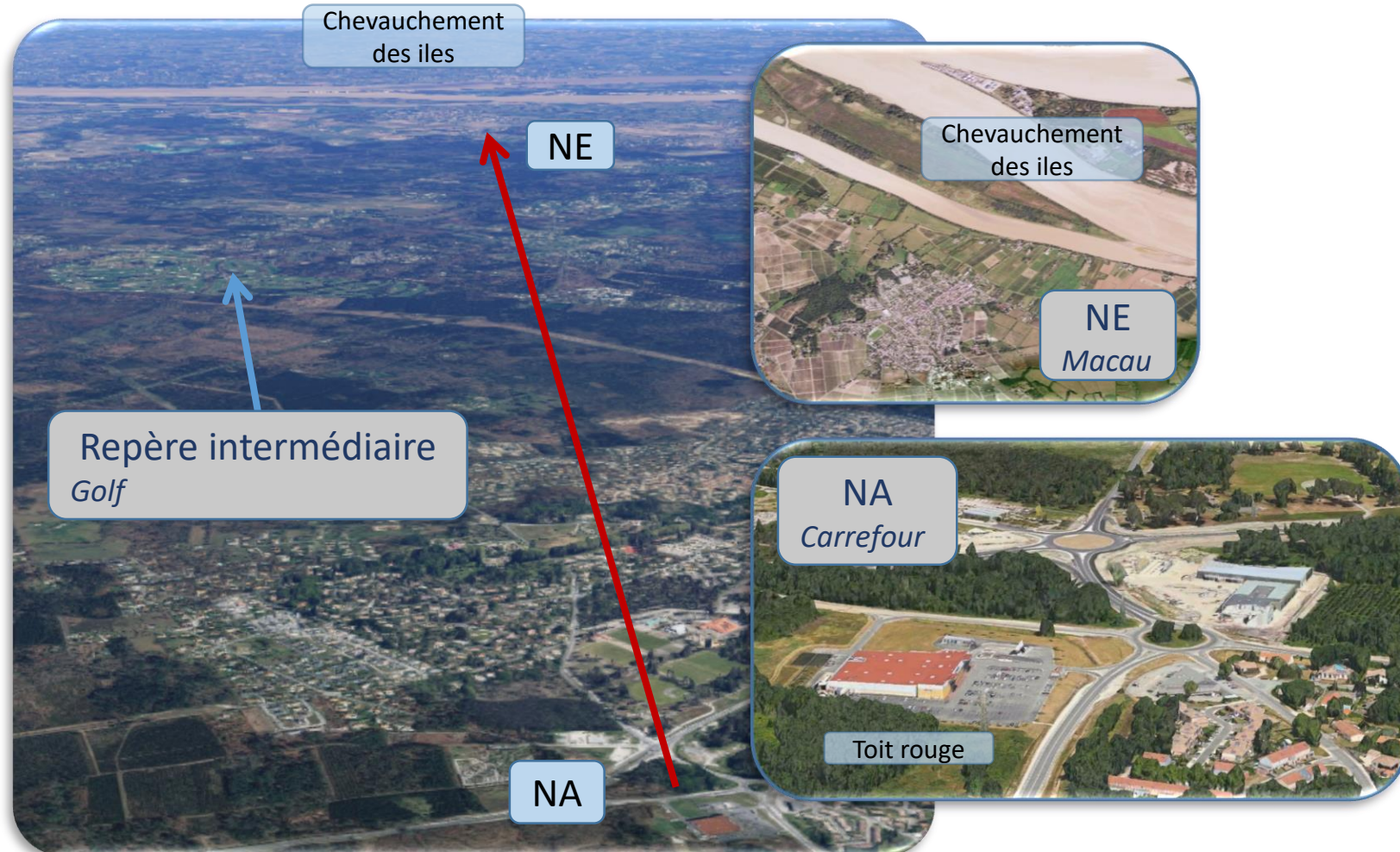
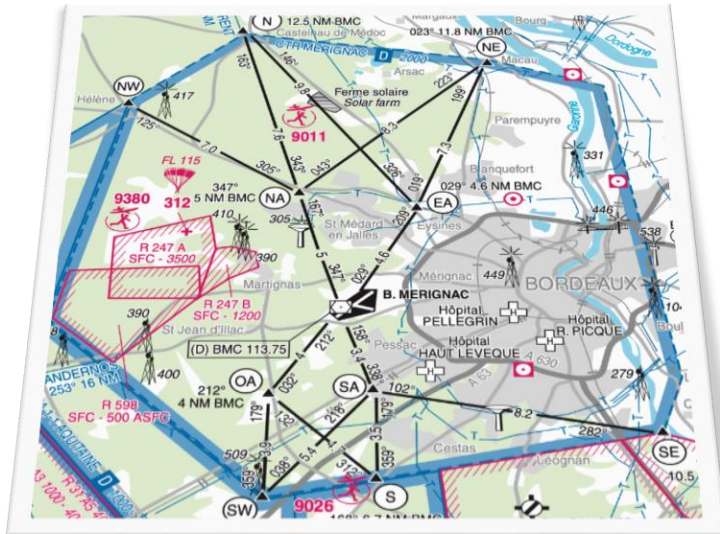


Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Nord

Sortie NA - NE

Route 043° pour 8,3 Nm



Briefing 2 : Lâcher Mérignac

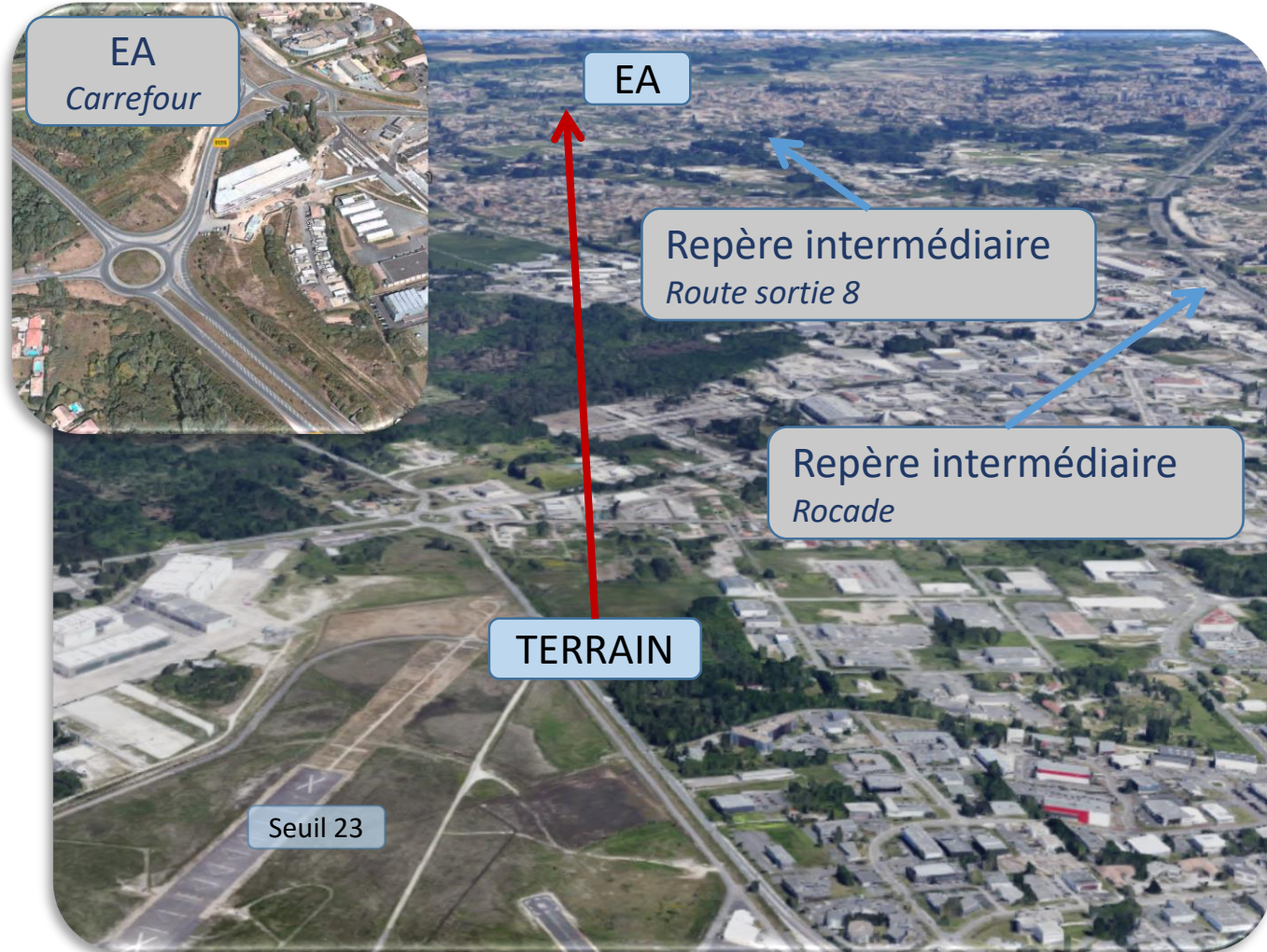
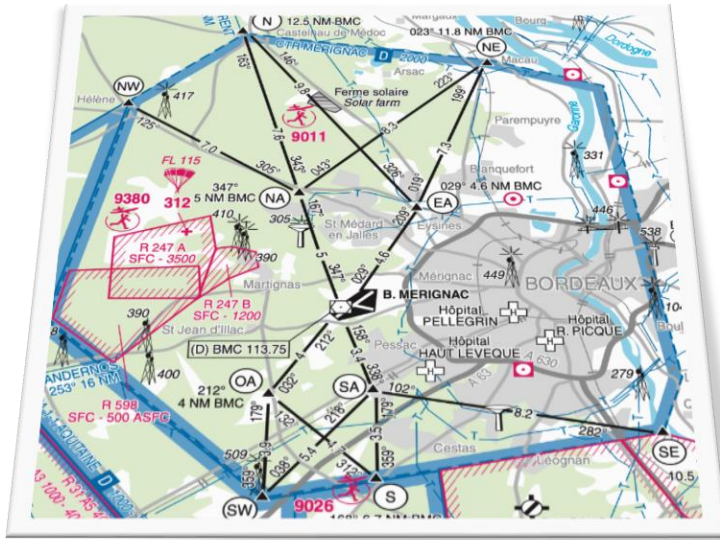


Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Nord

Sortie Via EA

Route 029° pour 4,6 Nm



Briefing 2 : Lâcher Mérignac

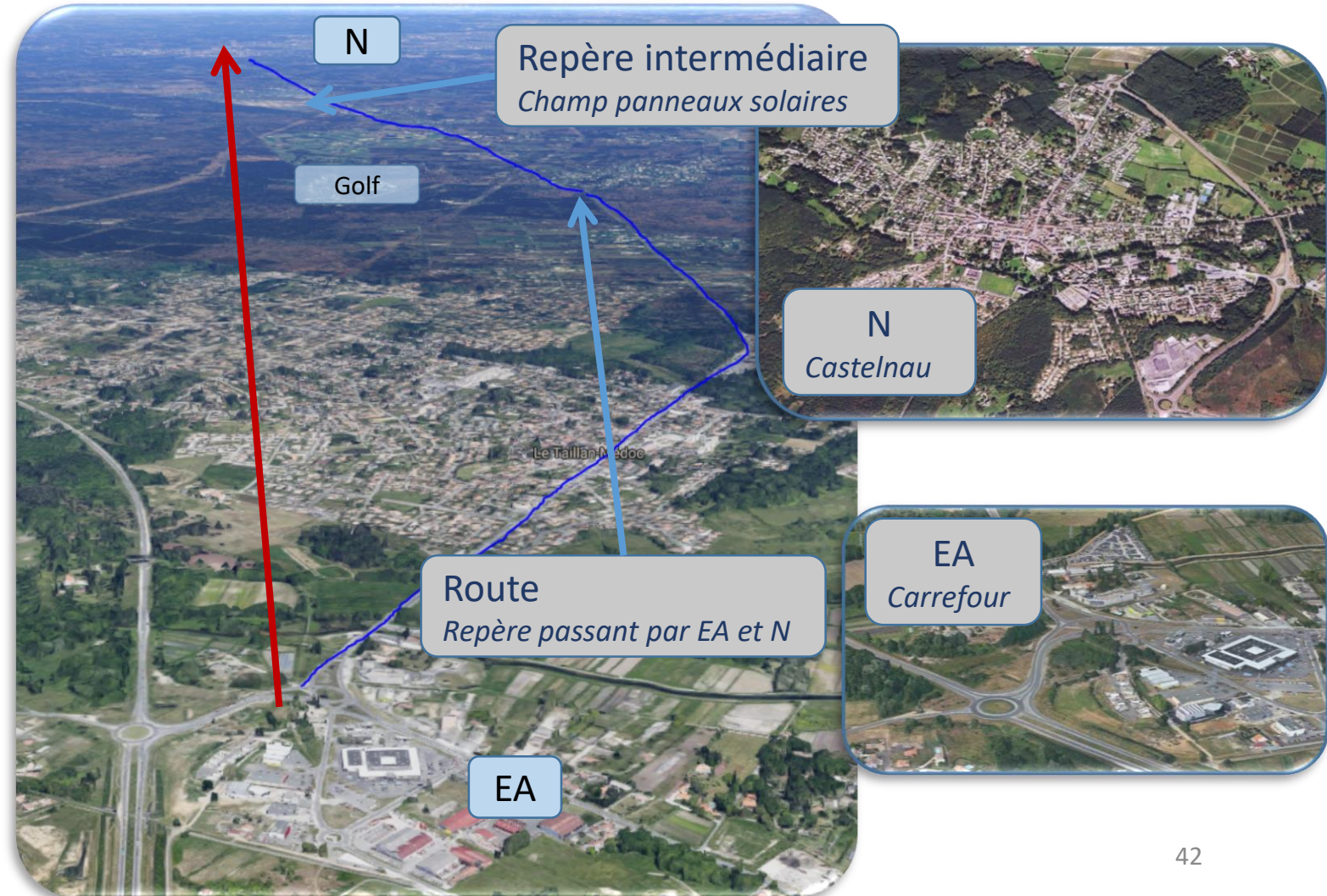
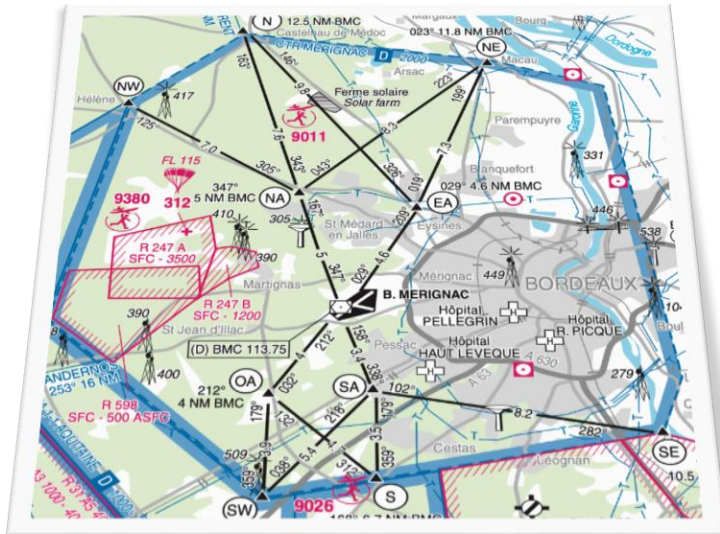


Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Nord

Sortie EA - N

Route 326° pour 9,8 Nm



Briefing 2 : Lâcher Mérignac

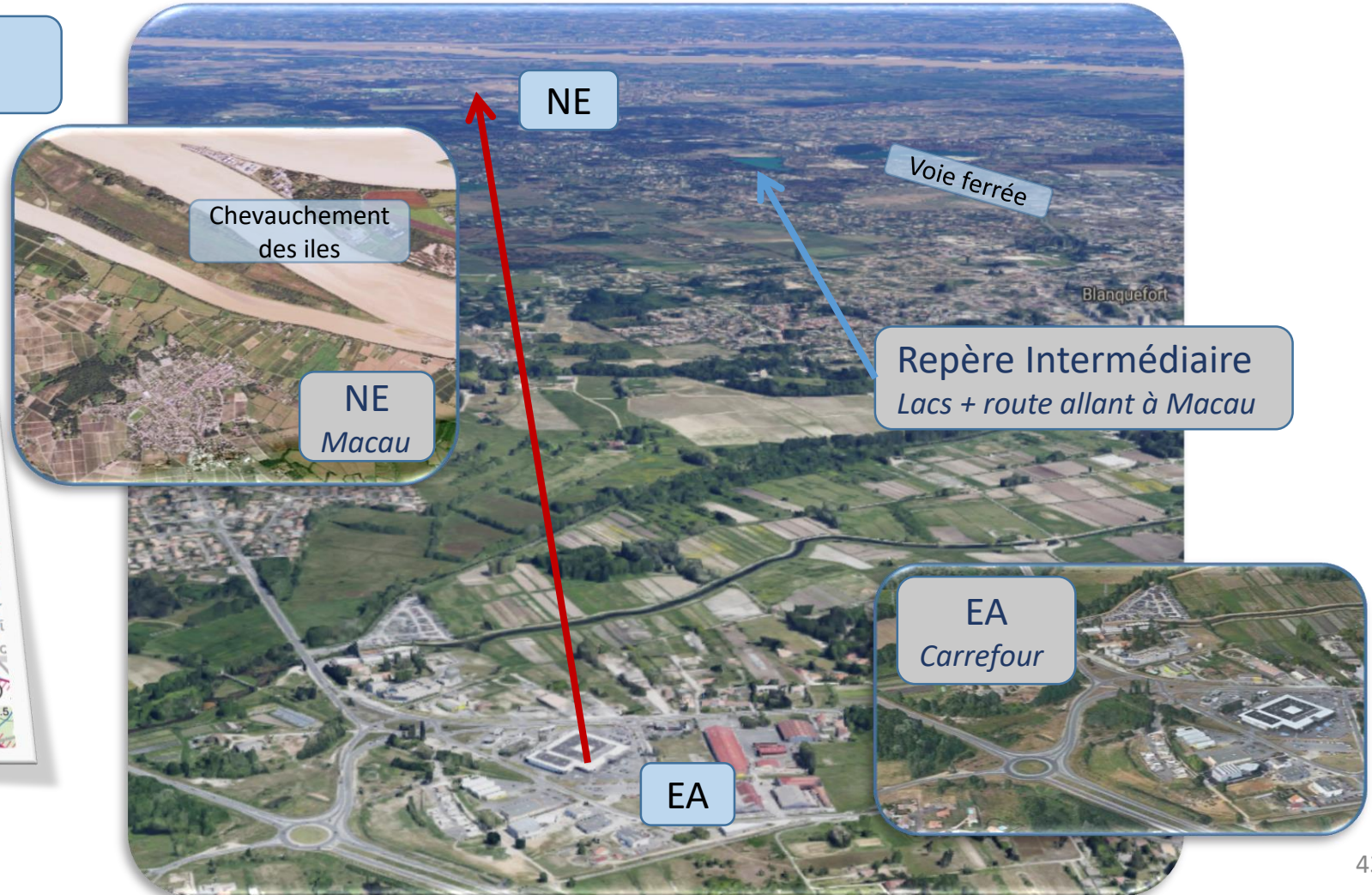
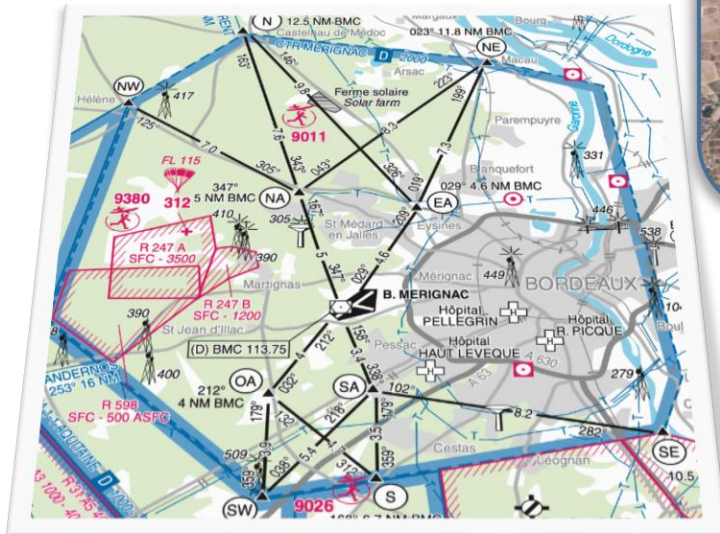


Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Nord

Sortie EA - NE

Route 019° pour 7,3 Nm



Briefing 2 : Lâcher Mérignac



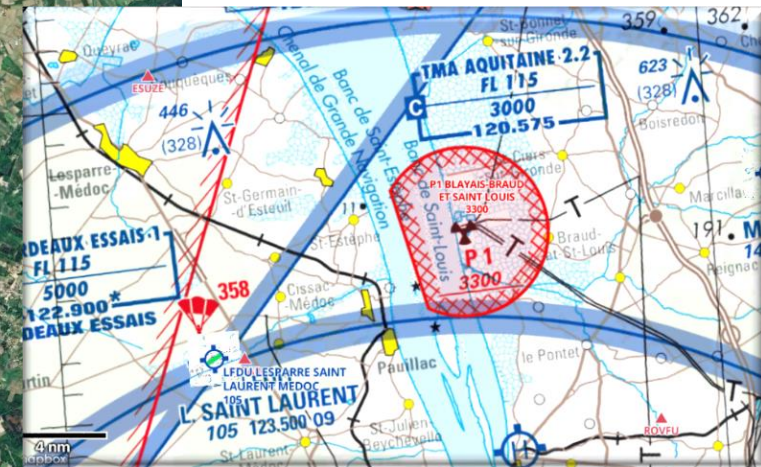
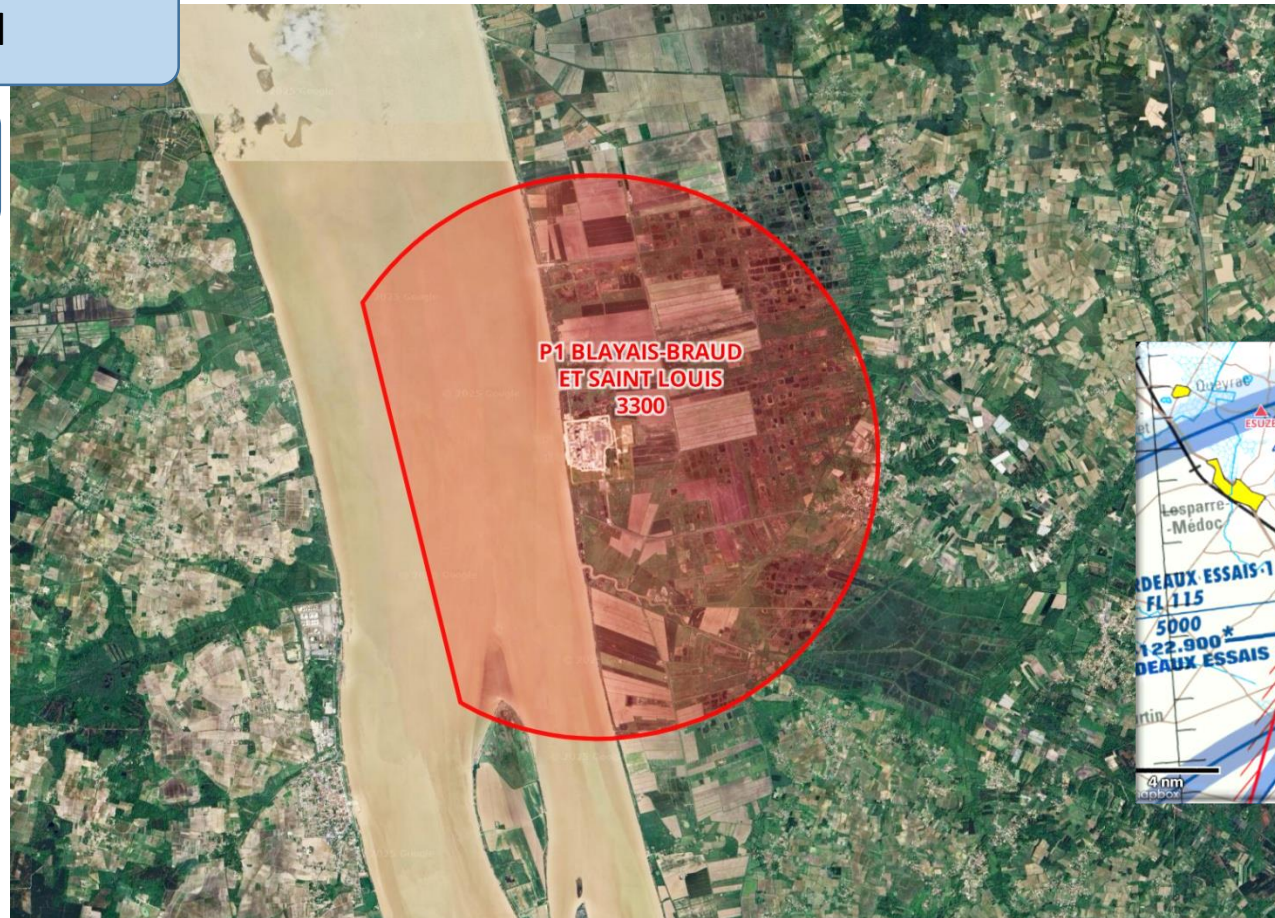
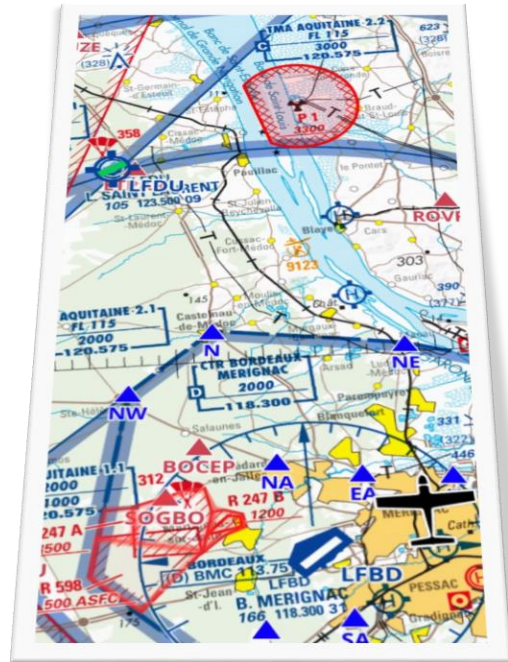
Connaissance de la CTR & de la TMA

Trajectoires Nord

Zone P1 SFC – 3300 ft

Passer aux sud
des îles

*Rester sur les terres
à l'ouest*



Briefing 2 : Lâcher Mérignac

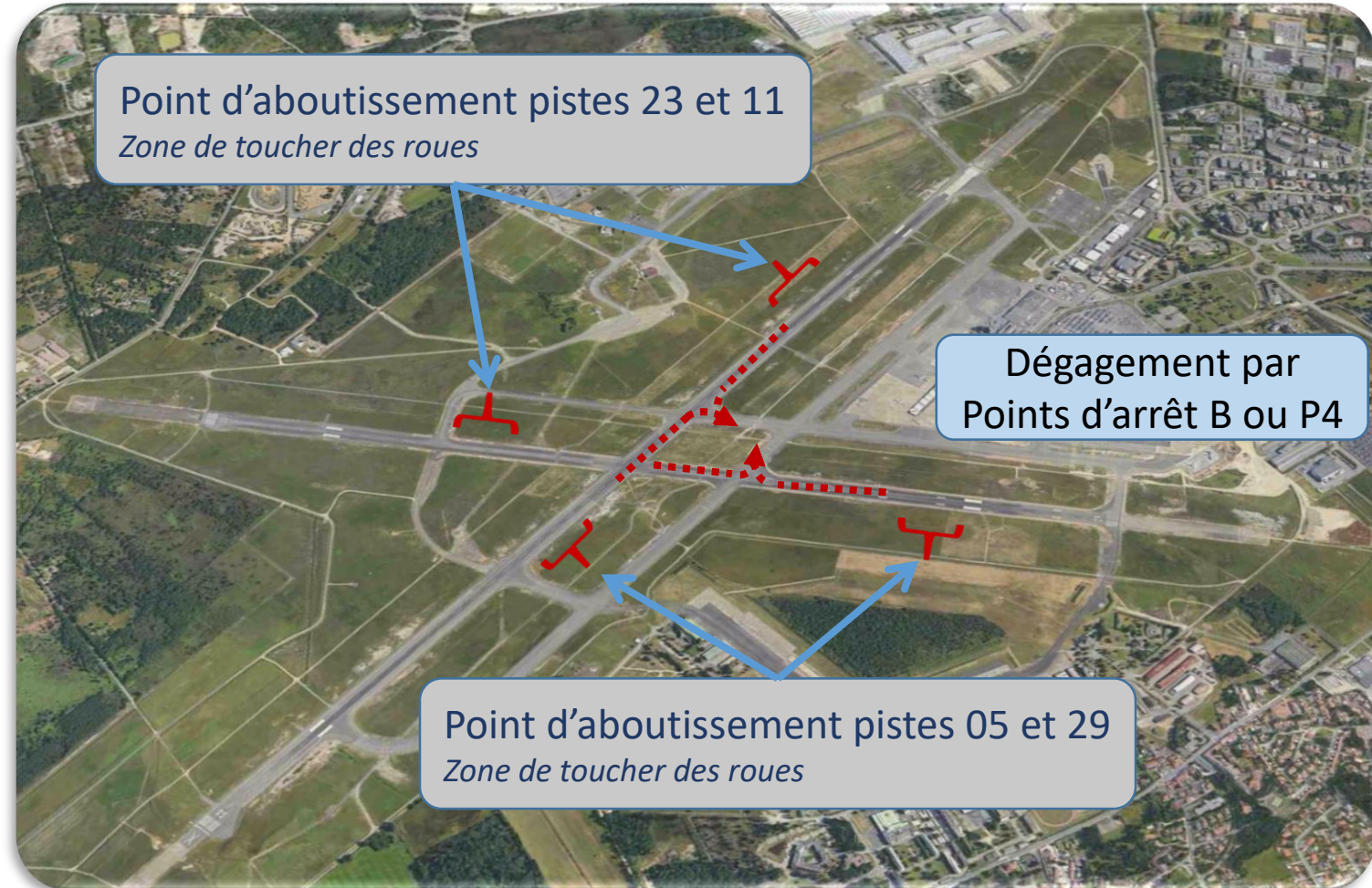


Arrivée opérationnelle

En fonction des pistes

L'objectif est de faire un circuit qui permet de limiter la longueur de la finale.

Le point d'aboutissement sera décalé sur la piste afin de limiter le temps d'occupation de la piste.



Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Turbulence de sillage

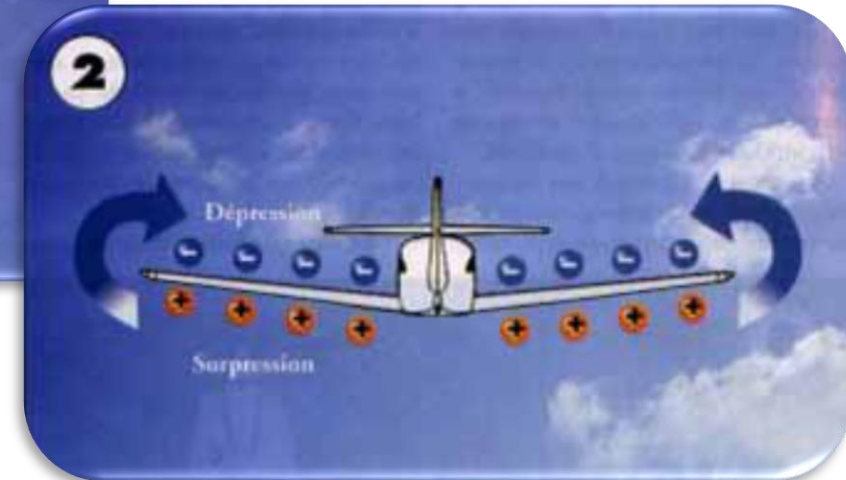
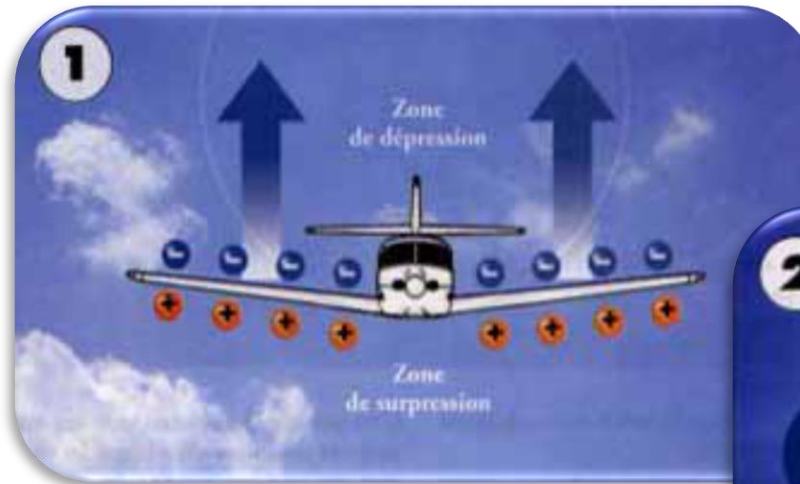
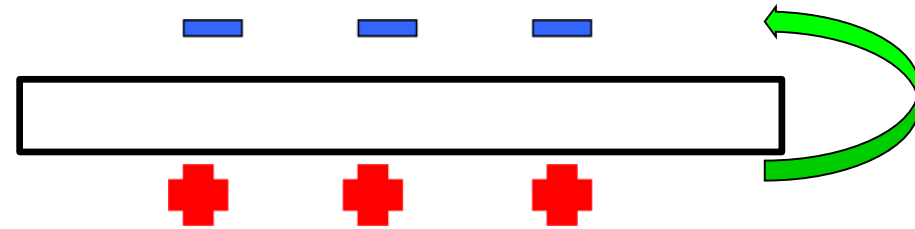
Mécanisme du sillage tourbillonnaire

L'air situé sur l'intrados de l'aile s'écoule pour venir rejoindre l'air situé sur l'extrados de l'aile.

Cette jonction se fait en bout d'aile par les saumons.

Pourquoi ?

Cela est dû à la dépression sur l'extrados et comme la nature a horreur du vide....

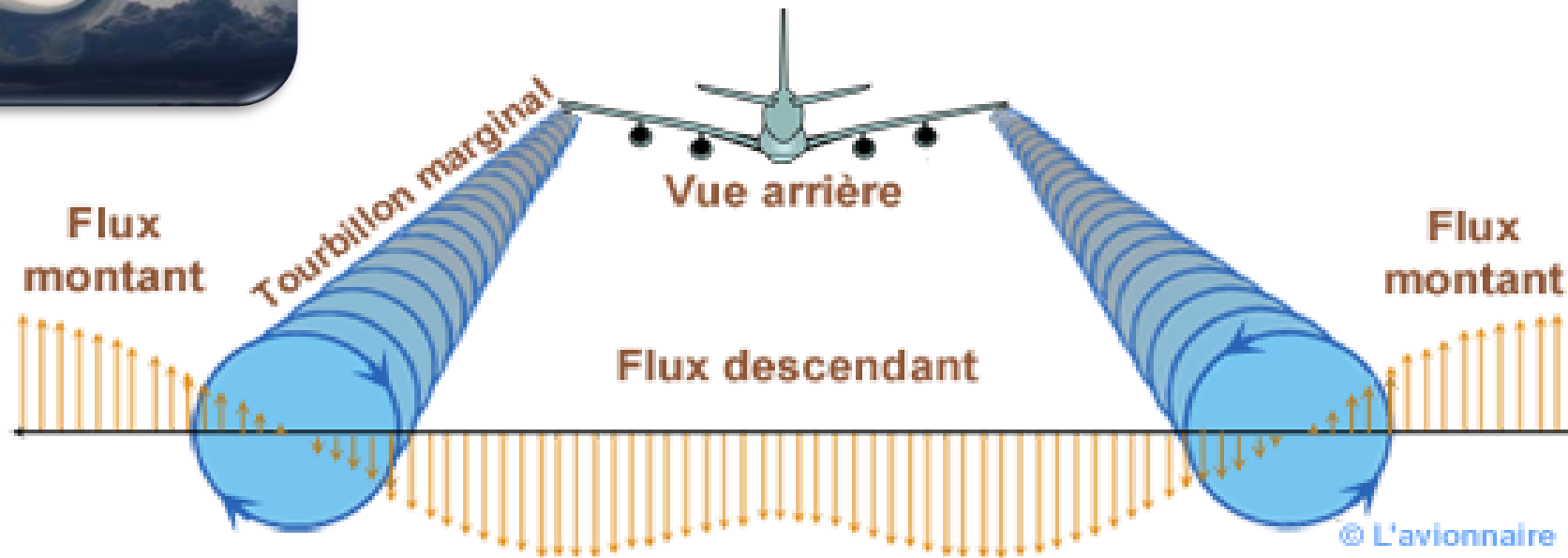


Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Turbulence de sillage

Mécanique du sillage
tourbillonnaire



Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Turbulence de sillage

Mécanique du sillage
tourbillonnaire



Les hélicoptères causent également
de la turbulence de sillage
.... Souvent plus que les avions



Mais attention, la turbulence est
presque toujours invisible et dangereuse

Cas du parking du CAPAM avec
une activité hélicoptère proche.

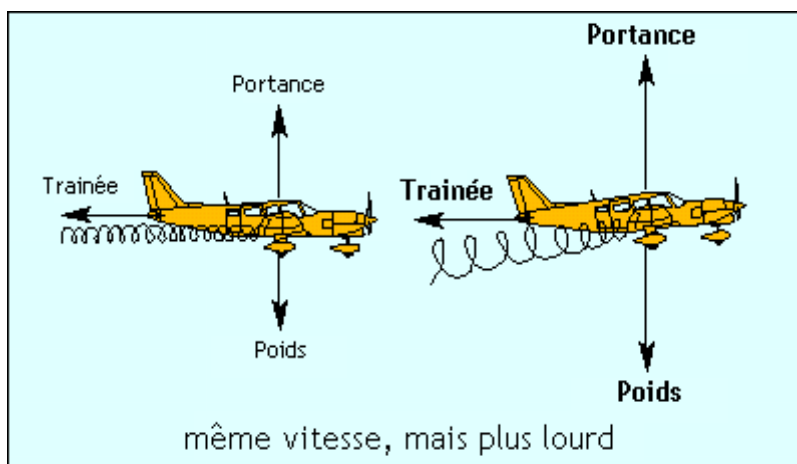
Briefing 2 : Lâcher Mérignac



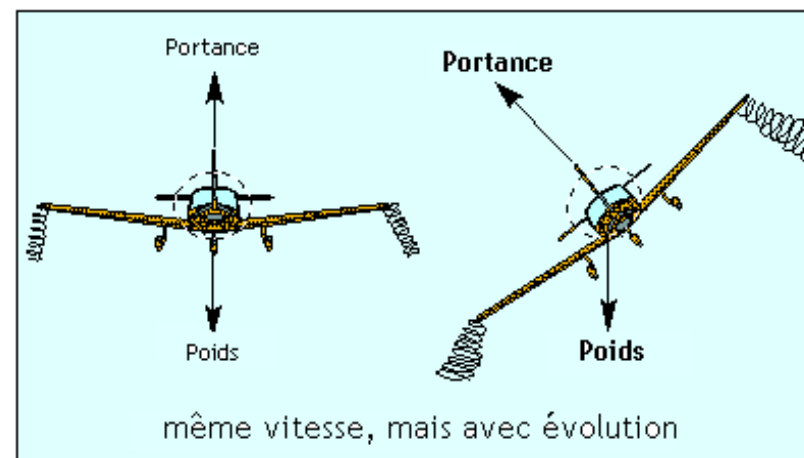
Turbulence de sillage

Facteurs aggravants

La turbulence de sillage est fonction de la sustentation.



Plus l'avion est **LOURD** plus il génère de la **TURBULENCE**.



Un avion en **EVOLUTION** génère plus de **TURBULENCE**.

Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Turbulence de sillage

Vitesse de déplacement

Dans le tourbillon :

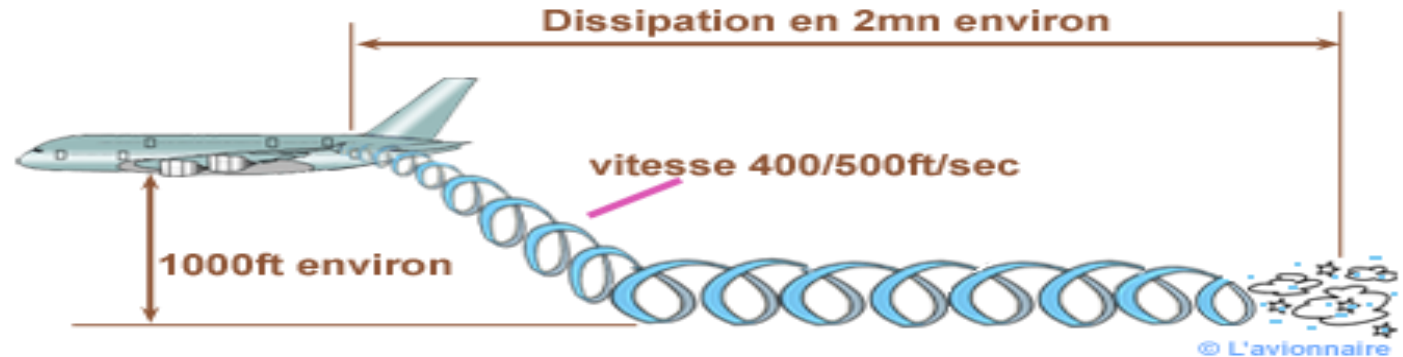
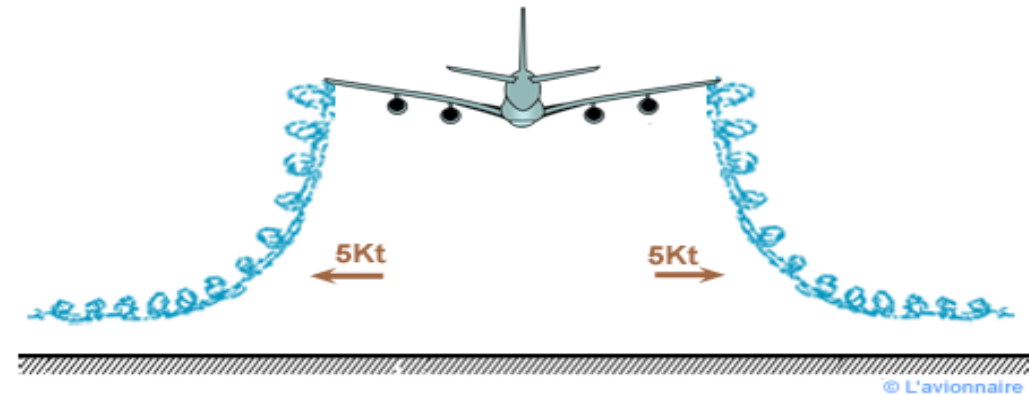
Jusqu'à 100 m/s (200 kt)

Latéralement :

5 kt vers l'extérieur du sillage

Verticalement :

-500 ft/min jusqu'à -900 ft/min



Dans une atmosphère calme, les tourbillons de sillage conservent très longtemps leur cohérence. C'est ce qui les rend dangereux...

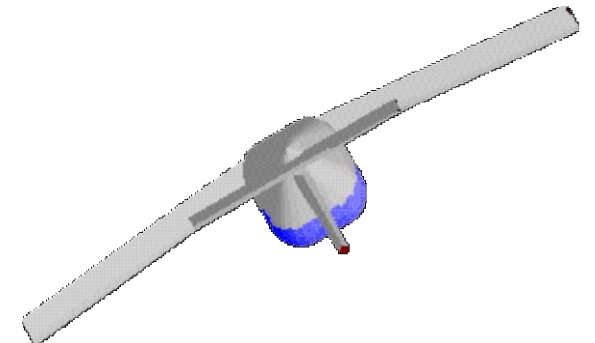
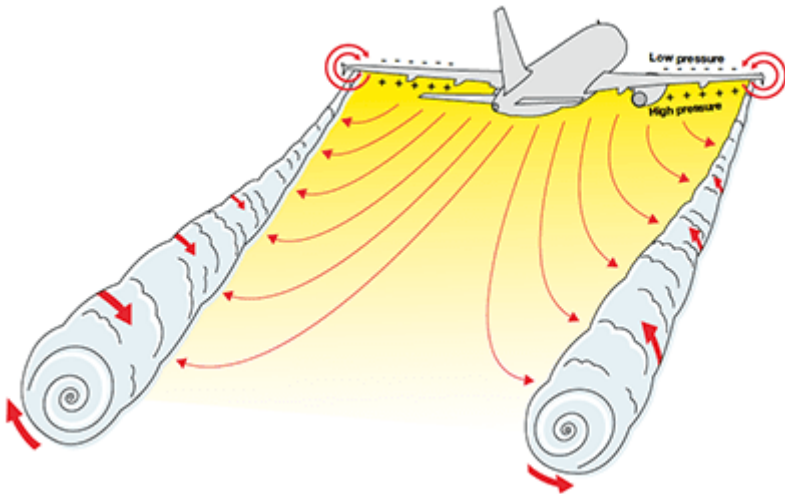
Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Turbulence de sillage

Effet sur les avions légers

<https://www.youtube.com/watch?v=xDZ-UxGnv28>

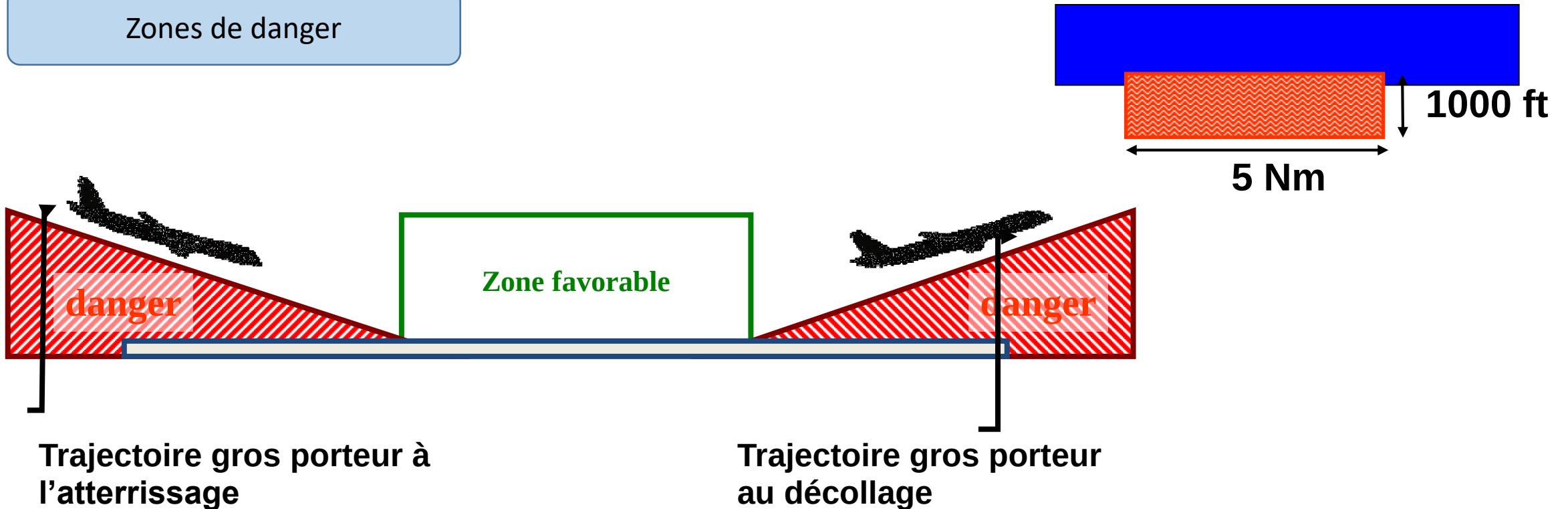


Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Turbulence de sillage

Zones de danger



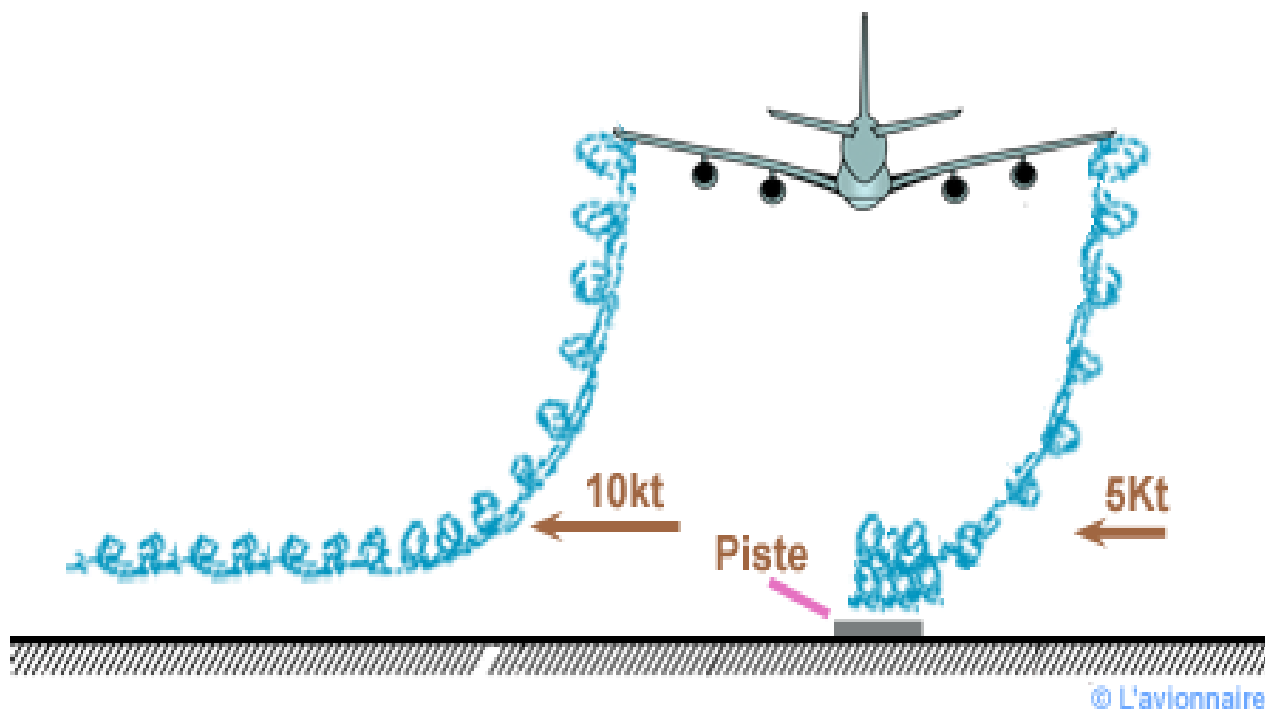
Sur un posé long après un décollage viser impérativement un posé avant le point de décollage du précédent (cas typique du posé en 05 avec dégagement en A à ne pas faire après un décollage)

Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Turbulence de sillage

Effet du vent de travers



Si le vent est 5 Kt travers il est probable que le tourbillon reste stationnaire au dessus de la piste.

Attendre 2 à 3 minutes

En cas de pistes parallèles se méfier du trafic qui se pose sur l'autre piste.

Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Turbulence de sillage

Recommandations

A l'atterrissage

Prendre un point d'aboutissement au vent et au-delà du point de toucher du précédent ou avant la rotation d'un décollage.

Si il n'y a pas la place → Remise des gaz en évitant le sillage

Au décollage

S'assurer d'un point de rotation en amont du précédent. Virer aussitôt que possible au vent.

Si ce n'est pas possible → Attendre



Ne pas oublier que les hélicoptères provoquent aussi de la turbulence !!
Et plus que leur taille ne le fait penser

Briefing 2 : Lâcher Mérignac



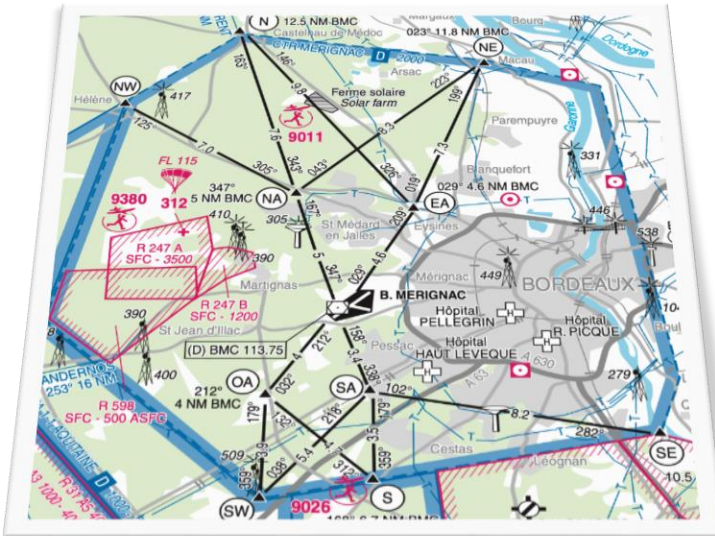
Procédure Panne Radio

D'après la VAC

Secours par téléphone:

TWR LFBD 05 57 92 83 60

BRIA 05 57 92 60 84



Consignes particulières de radiocommunication

Panne de radiocommunication à l'arrivée

Si la panne survient avant d'avoir reçu l'autorisation de pénétrer en CTR, l'aéronef ne devra pas y pénétrer.

Si la panne survient à l'intérieur de la CTR :

- avant d'avoir reçu la clearance d'entrée dans le circuit de piste : sortir de la CTR par l'itinéraire VFR le plus approprié.
- après avoir reçu la clearance d'entrée dans le circuit de piste : poursuivre son atterrissage comme indiqué dans la clearance.

Panne de radiocommunication au départ

Avant décollage : ne pas décoller.

Après décollage : quitter la CTR en respectant la dernière clearance (itinéraire et altitude).

Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Avitaillement en carburant

Utilisation de la Pompe L

Chaque avion possède au moins une carte Total et une carte BP.

Les cartes sont rangées dans le carnet de route, le code de la carte Total est sur la dernière page du carnet de route.

Certains avions ont aussi une carte World Fuel (sans code) et un badge plastique rouge en forme de clé pour faire le plein à Saucats (code aussi sur la dernière page du carnet de route).



Ne pas oublier au retour de renseigner la valeur exacte sur le carnet de route et OpenFlyers.

Briefing 2 : Lâcher Mérignac



Avitaillement en carburant

Utilisation pompe Saucats

Chaque avion possède une clé dédiée à la pompe de Saucats.
Clé rangée sur porte clé avion.



Important, l'appareil ne délivre pas de ticket.
Ne pas oublier de relever la quantité avitaillée sur le carnet de route et OpenFlyers.



Présenter le badge devant
Le lecteur à gauche du clavier

Composer le code



Pour mettre en fonction la pompe, il faut remettre le compteur à zéro en tournant le gros bouton gris situé sur le côté droit dudit compteur.

Une fois le plein effectué, arrêtez la pompe en appuyant sur le bouton rouge sur le côté gauche du compteur

Briefing : Lâcher Mérignac



Déroulement des séances de vol

Programme 2^{ème} Vol

- Utilisation de la Check-list « avant de partir en vol »
Ne pas souffler le hangar, surveiller les hélicoptères de la gendarmerie et la FATO.
- Briefing Départ / Visualisation des trajectoires Nord
- Visualisation de la zone interdite P1 de Braud St Louis et des différentes TMA.
- Identification des points nord
- Ecoute de l'ATIS / briefing arrivée
- Simulation d'une attente
- Arrivée opérationnelle
Si possible suivant une autre piste que le 1^{er} vol
- Après atterrissage, si vitesse contrôlée, dégagement au taxiway prévu au briefing arrivée
- Utilisation de la Check-List « Avant de quitter le hangar » - Ne pas oublier l'Auto débriefing 😊