



A VOL PROJETE / ADMINISTRATIF

PILOTE SEP validité : _____
 Médical validité : _____
 Emport de PAX : 3 déc. et att. < 90j
 Club : dernier vol sur type < 3 mois

AVION _____ **IMMAT** _____
 - CDI - Certificat acoustique
 - CDN/CEN - Masse & centrage < 5 ans
 - LSA - Manuel de vol
 - Carnet de route

TRAJET	_____ →	_____ →	_____ →	_____ →
Départ	_____ HEA	_____ HEA	_____ HEA	_____ HEA
CS	_____ CS	_____ CS	_____ CS	_____ CS
		↓	↓	↓
DEGAGEMENT		_____ HEA	_____ HEA	_____ HEA
		_____ CS	_____ CS	_____ CS

B METEO

- TEMSE France et/ou EUROC
- WITEM France et/ou EUROC
- METARs / TAFs / SIGMETs

Optionnel : - Carte et analyse en surface et de prévision
 - Radar des précipitations (meteo.fr)



Synthèse des points clefs de la situation et des menaces météo du jour

Règle des 3 R. Le vol semble-t-il
 Règlementaire ?
 Réalisable ?
 Raisonnable ?

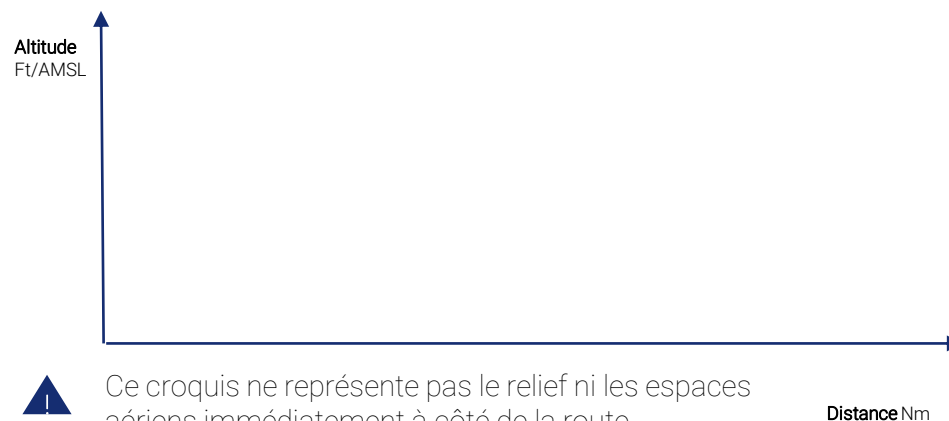
C NOTAM & CARTES

Les **NOTAMs** sont consultables **la veille** pour le lendemain

Utiliser l'option **route étroite**
 Représenter sur la carte ce qui semble pertinent.

CARTES : Vérifier si elles sont à jour
 IGN 500 000
 SIA 1 000 000 si vol > 5 000 ft
Cartes régionales (Paris, Lyon, etc.)
Compléments et cartes VAC

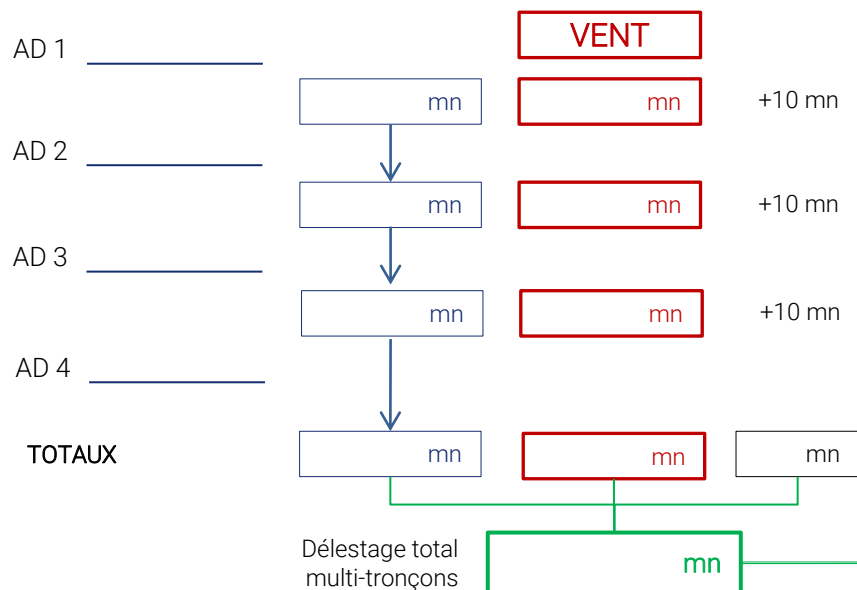
D PROFIL VERTICAL





E CALCUL CARBURANT

1 CALCUL DU DELESTAGE



2 DEVIS CARBURANT MINI

1 - ROULAGE

Compter un forfait de 5 mn de croisière par atterrissage complet

2 - DELESTAGE TOTAL

3 - MARGE (sur dernier tronçon)

Prise en compte de
 - Attente, fort trafic
 - Contournement CB
 - Evitement du relief
 - Etc.

A apprécier par le CDB

4 - SOLUTION ALTERNATIVE

Choix d'un aérodrome de dégagement approprié (sur dernier tronçon)

5 - RESERVE FINALE

si nuit 45 mn
 si IFR 45 mn

3 RECOMMANDATION

Si 1+2+3 vous laisse moins d'une heure, vous avez un indicateur de situation critique en fin de vol avec peu de choix. Envisagez alors une escale pour refueller.

VENT: -Entre plein face et 60°, prendre 100 %
 -Entre 60° et plein travers, prendre 50 %
 -Vent arrière, prendre 10 %

CARBURANT TOTAL MINIMUM

Soit (x 0,4 l/min)



F DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE

Document à titre indicatif mis à jour en mars 2011 : Consulter la fiche de pesée

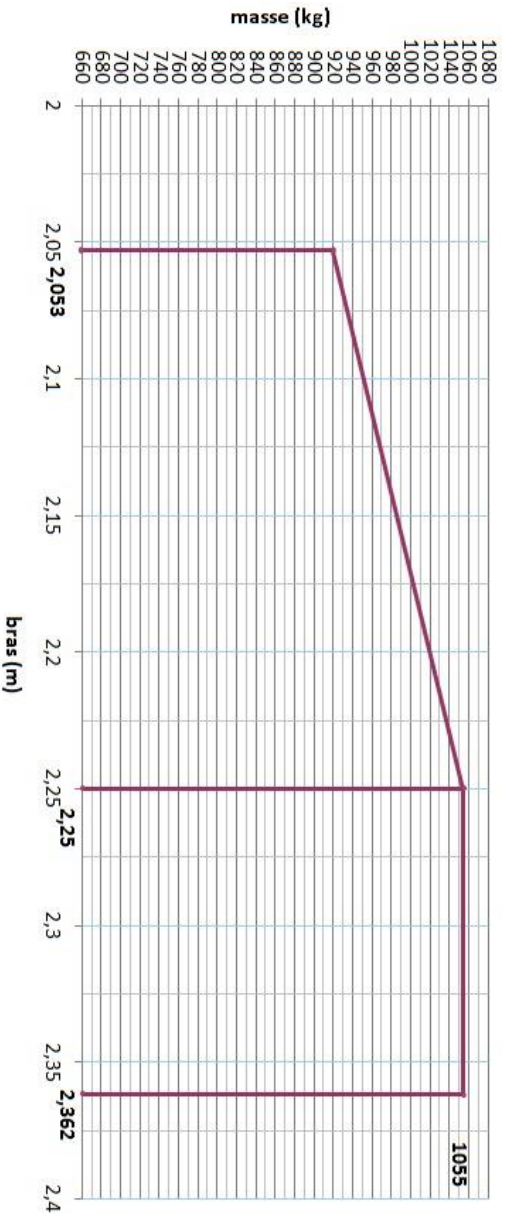
Unités utilisées : Masses en kilogrammes (kg). / Bras de levier en mètre (m). / Moment en mètre par kilogramme (mkg). La masse à vide comprend tous les équipements embarqués (avionique), le plein d'huile et l'essence inutilisable (10 litres) Sur ces avions, le plein est de 100 litres utilisables soit 72kg (densité = 0.72kg le litre d'essence).

ATTENTION : Tous les avions n'ont pas exactement le même poids, le même bras de levier donc le même moment à vide. Lors de votre devis de masse et centrage, vérifiez la validité du devis dans la doc avion.

F-GIEQ		29/11/2013	
	Poids (kg)	Bras levier (m)	Moment (m.kg)
Avion vide	662	x2,09	1383,58
Pass AV		x2,045	
Pass AR		x3	
bag		x3,627	
Essence		x2,413	
DECOLLAGE			
délestage	-	x2,413	-
ATERRISSAGE			

Diviser la somme des moments par la masse totale pour obtenir la position du centre de gravité au décollage puis à l'atterrissage. Placer les deux points dans le diagramme ci-dessous.

ILS DOIVENT IMPERATIVEMENT SE SITUER DANS L'ENVELOPPE.



CONSULTEZ LA FICHE DE PESEE DE VOTRE AVION.

RAPPEL : Le fait que les points soient dans l'enveloppe ne signifie pas que l'on décollera dans les limites de la piste, ni qu'on franchira les obstacles en montée initiale. Pour cela consulter la section 5 (*Performances*) du manuel de vol de l'avion. Ce devis garantit juste des caractéristiques de pilotage saines.

Calcul du délestage en kg :

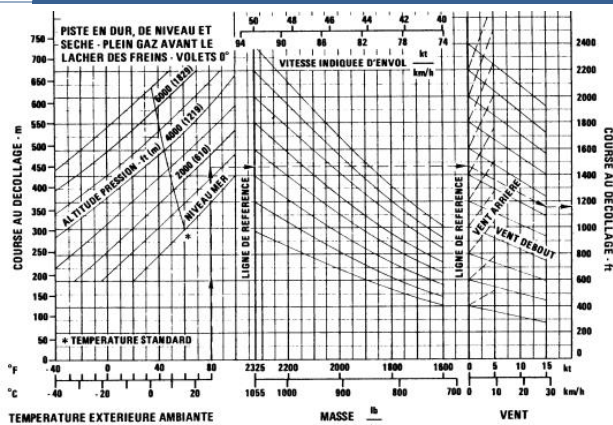
Rubriques carburant 1+2 : _____ x 0,72

= kg



G PERFORMANCES

1 PERFORMANCES AU DÉCOLLAGE



Influence du vent de face : Pour 10 kt multiplier par 0,85
 Pour 20 kt multiplier par 0,65
 Pour 30 kt multiplier par 0,55

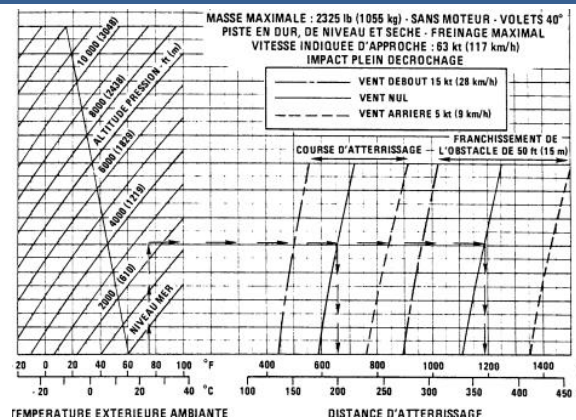
■ Influence du vent arrière : par tranche de 2 kt, rajouter 10 % aux distances, Pour piste sèche en herbe, rajouter 15 %

DECOLAGE

TERRAIN				
DF 15 m				
+ 30 %				
ROULAGE				
+ 30%				

■ Une marge de 30 % est communément admise entre les essais en vol du constructeur et les opérations normales (état avion, pilote d'essai, vieillissement cellule, etc.)

2 PERFORMANCES A L'ATTERRISSAGE



Influence du vent de face : Pour 10 kt multiplier par 0,78
 Pour 20 kt multiplier par 0,63
 Pour 30 kt multiplier par 0,52

ATTERRISSAGE

TERRAIN				
DF 15 m				
+ 30 %				
ROULAGE				
+ 30 %				

G SEREZ-VOUS CONCERNE PAR LES REGLEMENTATIONS SUIVANTES ?

Survол maritime - Franchissement de frontière – Anglais - Plan de vol - Emport de gilets - Douanes