



Aéro-Club de Graulhet

Since 1933

MANUEL DE PROCEDURES GENERALES DE L'AEROCUB DE GRAULHET



MANUEL DE PROCÉDURES GENERALES DE L'AERoclub DE GRAULHET

Introduction :

Le présent manuel a pour but de fournir une trame afin d'uniformiser le message délivré par l'équipe des instructeurs. Il est également à l'usage de tous les pilotes de l'aéroclub pour les aider à maintenir leur niveau de compétences et développer leur attitude « commandant de bord ».

Les recommandations qui le composent découlent de discussions en réunions instructeurs. Il n'est en rien figé et sera amené à être complété ou modifié en fonction des remarques de chacun, et des retours d'expérience (REX).

Ce manuel est constitué d'une partie générale commune à tous les aéronefs de l'aéroclub (avions et ULM) et d'une partie particularité pour chaque matricule.

PARTIE GENERALE :

L'utilisation des aéronefs de l'aéroclub de Graulhet se fait dans le respect des manuels de vol, des règles de la circulation aérienne et du règlement intérieur.

Les manuels de vol sont réglementairement à bord de chaque aéronef et sont disponibles pour la consultation ou le téléchargement au format électronique sur le site de l'aéroclub.

Chaque instructeur s'assurera de la bonne connaissance du manuel de vol par l'élève.

Pour un lâcher machine, l'étude du manuel de vol par l'élève est un préalable au premier vol.

- Limitations (moteur, masse et centrage...)
- Particularités de la visite pré-vol
- Procédures normales
- Procédures d'urgences

Liste non exhaustive.

Pour connaître et maîtriser les règles de la circulation aérienne, chaque pilote, élève ou commandant de bord doit être en possession du guide VFR édité chaque année par le SIA (service d'information aéronautique). Chaque instructeur devra vérifier son appropriation par l'élève en particulier au stade des navigations.

Les avions sont équipés de C/L secours et normale.

Elles sont disponibles au format électronique sur le site du club en particulier pour la révision des C/L secours.

Il a été décidé de les réaliser en do-liste (avec un doigt sur l'item, attention aux changements de main). La lecture se fera à haute voix et sans précipitation. Cette méthode n'exclut pas le principe « action vérification », exemple :

1. Action : pompe carburant ON
2. Vérification : pression d'essence monte dans le vert

Pour le PIPER J3 uniquement, il est possible de procéder par lecture de la C/L à la suite d'un scanning.

Les recommandations qui suivent sont à effectuer à chaque vol en complément des procédures normales des manuels de vol.

Elles seront abordées et mise en place progressivement par les instructeurs pour que chaque élève puisse se les approprier afin de développer l'esprit commandant de bord.

Prise en compte de l'aéronef :

La prise en compte de l'aéronef commence avec l'étude du carnet de route :

- Date du dernier vol, état mécanique de l'avion, potentiel jusqu'à la prochaine intervention de maintenance.
- Prise en compte du carburant, évaluation du niveau des jauges. Si l'avitaillement est nécessaire, évaluer la quantité à ajouter. Le carnet de route sera renseigné avec la mention PC (plein complet) ou PP (plein partiel).
- Prise en compte de la quantité d'huile. Si une mise à niveau est nécessaire, évaluer à la jauge la quantité à rajouter. Remplir le pot précisément de la quantité souhaitée pour ne faire qu'une manipulation de remplissage. Renseigner le carnet de route.

La réalisation méticuleuse de cette prise en compte permettra à chaque pilote de participer activement au suivi de la maintenance (consommation carburant et huile dans la norme), et augmentera la sécurité des vols en particulier dans le domaine de la gestion carburant.

Avant mise en route :

Si la barre de tractage est à bord, elle doit être sécurisée.

L'élève ou le pilote commandant bord doit avoir connaissance des moyens d'extinction incendie à proximité de l'aéronef.

Effectuer à ces passagers un briefing sécurité :

- Sécurité dans les hangars et sur le parking avion
- Comment évacuer l'aéronef
- Utilisation des ceintures
- Sécurisation des bagages, appareils photo...
- Utilisation de sac pour le mal de l'air
- Toute information jugée utile par le commandant de bord (ex : les discussions ne doivent pas entraver la veille radio, description de la trajectoire...)

Effectuer un briefing contextuel :

Énoncer les particularités du jour pour les prendre en compte : (la liste qui suit est une aide pour s'exercer, en aucun cas une liste à apprendre par cœur)

- Démarrage moteur chaud ou froid
- Avion lourd

- Piste en herbe ou revêtue
- Etat de la piste
- Température extérieure chaude ou froide
- Aérodrome en altitude
- Direction et force du vent, vent de travers, vent turbulent...
- Piste en service
- Activité vol à voile
- Eblouissement par le soleil

Liste non exhaustive.

Avant décollage :

- **Au point d'arrêt**

Briefing : La philosophie est d'anticiper la trajectoire et finir en se remémorant les actions immédiates à réaliser en cas d'urgence.

Pour les autres cas, on aura le temps de réfléchir...

1. description simple de la trajectoire (montée, sens du premier virage, première altitude ou niveau FL, premier point de report)
2. décrire les cas de panne moteur avec vitesse à retenir
avant la rotation : arrêt décollage,
après la rotation : assiette à piquer, droit devant avec évitement d'obstacles.
Vitesses C150 = 60 kt, DR400 = 120 km/h, PA28 = 70 kt

- **A l'alignement :**

Sur terrain non contrôlé, évaluer et annoncer le vent. Sur terrain AFIS ou contrôlé être attentif à l'annonce du vent. Cette prise en compte validera la piste en service (QFU), et fera un rappel pour penser à mettre du manche dans le vent. Si nécessaire. Vérifier le QFU à la lecture du gyro directionnel en revérifiant son calage.

Au décollage :

1. Vérifier et annoncer le nombre de tour moteur, l'absence d'alarme.
2. Annoncer badin actif

Pour les instructeurs, faire Effectuer des exercices d'arrêt décollage ou de panne en montée initiale sans préavis.

Montée initiale :

A 300ft minimum, effectuer une très légère variation d'assiette à piquer pour accélérer vers la vitesse de montée en lisse puis annoncer la vitesse avant de rentrer les volets.

En croisière :

C/L point tournant :

1. TOP
2. CAP
3. ALTI
4. GYRO
5. PARAMETRES MOTEUR
6. RADIO-RADIONAV
7. ZONES

Privilégier les estimés avec un horaire plutôt qu'en nombre de minutes (cf cours radiotéléphonie).

Rappel : une montre marquant les heures et les minutes fait partie de la liste d'équipement minimal exigé en vol VFR de jour (cf guide VFR du SIA)

Intégration sur aérodrome non contrôlé :

Le but est de s'intégrer en début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome sans générer de conflit avec le trafic déjà dans le circuit.

La méthode retenue est du type rectangle si les éléments extérieurs le permettent.

Lors de cette trajectoire le pilote CDB devra se décaler parallèlement à la montée initiale pour garder un visuel sur cette dernière.

Rappel : la verticale 500ft au dessus du circuit est une pratique non réglementaire. Il peut être judicieux de choisir une autre valeur (si par exemple deux avions annoncé la même estimé de la verticale).

Il est judicieux de profiter de la verticale pour repérer et choisir le cheminement pour dégager la piste et rouler au parking si cette étude n'a pas été réalisée au stade de la préparation du vol.

Intégration sur aérodrome contrôlé ou AFIS :

Se référer au guide VFR pour les aspects réglementaires

Préparation machine :

Avant toute réduction de puissance, mettre le réchauffage carburateur sur chaud sans utilisation partielle.

Avant de sortir les volets, annoncer la vitesse. Elle doit être inférieure à la VFE (dans l'arc blanc)

Règle de correction de vitesse en finale en fonction du vent :

Jusqu'à 10Kt de vent effectif (vent de face) pas de correction, au delà rajouter la moitié du vent effectif.

Atterrissage :

La qualité (douceur et précision) de l'atterrissage dépendra toujours de la précision de la tenue des trois éléments axe, plan, vitesse.

La remise de gaz est toujours possible et peut être la bonne décision.

Actions piste dégagée :

A l'arrêt, rentrer les volets, mettre le réchauffage carburateur sur froid et couper la pompe carburant si équipé.

Retour au club :

En cas de contact avec le commandant de bord suivant, lui faire un briefing : état machine, niveau huile, niveau carburant, et toute particularités pertinentes. (Turbulences, flaque d'eau sur la piste en herbe, mauvaise visibilité face au soleil...).

Renseigner Openflyer sans oublier de renseigner l'heure exacte de mise en route, puis remplir le carnet de route. Ne pas oublier de renseigner un éventuel avitaillement huile ou carburant en précisant PP (plein partiel) ou PC (plein complet). Attention sur le PA28 TK Plein Partiel ne signifie pas plein au languette, si c'est le cas il convient de le préciser dans les remarques Openflyer.

Si l'état mécanique de l'avion ne permet pas de revoler, prévenir un responsable du club et mettre les clefs et le carnet de route dans le meuble radio.