

# VOL DE PROROGATION SEP \*



ET/OU

# VOL ANNUEL CLUB/ÉCOLE \*

ANNÉE 202X



Date :

Nom du pilote :

Heure de vol totales :

Vérification de la validité SEP du pilote :  à jour  périmée

Vérification de la visite médicale du pilote :  à jour  périmée

THÉORIE À ABORDER	Abordée
XXXX	
XXXX	

EXERCICES EN VOL	Satisfaisant (Trigramme instructeur)
Programme de base	
Item vitaux avant D/L   Check-list ou ACHEVER	
Décollage   Annonces + Vi de rotation	
Sortie de position inusuelle   Décrochage ou virage engagé ou sortie de piqué/cabré	
Panne moteur en tour de piste   D/L ou Vent arrière ou Finale	
Atterrissage de précision   Att sans volets ou att court	
Remise de gaz   Pendant l'arrondi ou en finale	
Panne d'un élément de l'avion   Proposition : XXXX	
Gestion menace/TEM   Utilisation durant les briefings	
Exercices additionnels	

PRÉCISION DU PILOTAGE	Satisfaisant
Vitesse en finale (-5kt / +10kt)	
Tenue du cap (-/+ 20°)	
Tenue de l'altitude (-/+ 100ft)	
Précision de l'arrondi (-/+ 100m du point de visé)	

Nom instructeur :

Signature :

Nom Pilote :

Signature :

Une fois le vol effectué, cette fiche doit être archivée

\* Rayer mention inutile

## Majoration de la Vi en finale :

### VENT STABLE

Lorsque le vent dominant est supérieur à 10kt, vous devez majorer la vitesse en finale pour anticiper l'effet de sol (le vent diminue lorsque l'avion se rapproche du sol).

	Vent ≤ 10 kt	10 kt < Vent < 20 kt	20 kt ≤ Vent
Majorer de	<b>0 kt</b>	<b>5 kt</b>	<b>10 kt</b>

### RAFALE

Lorsque le vent souffle en rafale vous devez majorer la vitesse en finale pour anticiper les variations instantanées de la vitesse indiquée.

### **Majorer la vitesse de la valeur de la demi-rafale**

Ex : Vent 250°10G16 Valeur de la rafale = 16 - 10 = 6 kt  
6/2=3 → Majorer la vitesse en finale de 3 kt

**1 kt ≈ 2 km/h (1,852)**

### CONFIGURATION CHOISIE

Certains manuels de vol préconisent un atterrissage avec une position intermédiaire des volets lors de fort vent de travers. Cela permet de conserver une bonne manœuvrabilité durant la finale mais la vitesse doit être majorée en fonction de la position des volets.

Exemple du manuel de vol du DR400/140 section Procédures Normales

### **Atterrissage par vent de travers ou par fortes rafales**

Volets ..... (1<sup>er</sup> cran) position décollage  
Vitesse d'approche ..... (70 kt) 130 km/h + 1/2 valeur rafale  
Dérive ..... annuler de façon classique  
Vent de travers démontré ..... (22 kt) 40 km/h

### **FACTEUR HUMAIN**

Ne jamais oublier qu'atterrir avec une vitesse majorée **augmente la distance d'atterrissage**.

Lors d'une approche avec du fort vent de travers, **préférez les pistes en herbe** généralement plus larges que les pistes en dur des petits terrains d'aéroclub....

Il est impératif de connaître et de respecter les limites de votre avion (vent de travers, distance d'atterrissage, VFE...) mais n'oubliez pas que vos propres limites peuvent être différentes !

## Feux moteur au sol :

Comment détecter un début de feu assis en place pilote?

Où sont les extincteurs du club? Lesquels utiliser?

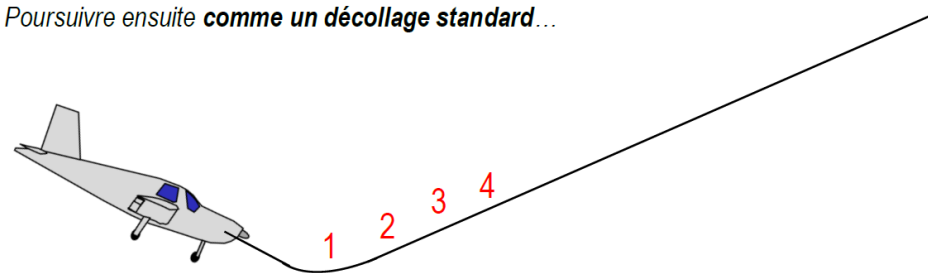
Exemple de la C/L du club pour le FGYLEC :

<b>FEU MOTEUR AU SOL</b>	
Pompe	OFF
Robinet d'essence	Fermé
Manette des gaz	Plein Gaz
Mixture	Etouffoir
Contact magnétos	OFF
Batterie	OFF
Sélecteur Carburant	Fermé
<b>Evacuez l'avion</b>	

## Rappel Approche interrompue :

1. Assiette (montée)
  2. Puissance (de décollage)
  3. Réchauffe carburateur : Froid
  4. Volet : Décollage
- } L'ordre est important afin de ne pas accélérer vers le sol

Poursuivre ensuite **comme un décollage standard**...



## Extrait du Manuel d'exploitation club :

### 1 MAINTIEN DES COMPETENCES DES PILOTES

Conformément au Règlement Intérieur :

"les membres de l'aéroclub vérifieront avant de voler seul ou avec des passagers d'avoir effectué :

- un vol dans les trois derniers mois sur un avion de l'aéroclub.
- un vol de maintien de compétences avec un instructeur de l'aéroclub depuis moins de 12 mois. Ce vol peut être un contrôle en vol, un lâché machine, un vol de formation à une nouvelle qualification (VFR Nuit, ~~patrouille serrée~~), ou un simple vol d'entraînement"

Des modules spécifiques peuvent être également conçus, à la demande du pilote, ou à l'initiative du chef pilote pour répondre à des besoins spécifiques (suite à un long arrêt des vols par exemple).

Les vols réalisés avec instructeur conformément aux dispositions permettant le maintien des qualifications concourent aussi au maintien des compétences.

#### Pilote breveté

À tout moment, un instructeur peut décider d'un contrôle de compétence d'un pilote du DTO. Dans ce cas, il fait appel en priorité au chef pilote du club.

Si un pilote souhaite se faire lâcher sur un nouvel avion/famille d'avion, il devra suivre une formation théorique et pratique dispensée par un instructeur du club.

A l'issue du vol de lâché, l'instructeur devra reporter la mention adéquate dans le carnet de vol du pilote :

ex : «Autorisation de vol sur le DR400 F-GOVB, le ... NOM FI N°... + signature»

L'instructeur est libre de ne faire que la partie théorique. Cependant, cette décision doit rester cohérente avec l'expérience du pilote. L'instructeur reportera également la mention adéquate dans le carnet de vol du pilote.

Si une variante est enseignée, le programme suivi sera celui détaillé dans le manuel de formation s'il existe. Il sera alors archivé en fin de formation dans le dossier du pilote.

## Extrait du Règlement intérieur

### 3.2. ENTRAINEMENT DES PILOTES

En complément de la validité de leurs qualifications et de leur certificat médical à jour, les membres de l'aéroclub vérifieront avant de voler seul ou avec des passagers d'avoir bien effectué :

- un vol dans les trois derniers mois ;
  - un minimum de trois décollages et atterrissages dans les trois derniers mois sur un avion du même type que celui utilisé avec un passager : ces décollages et atterrissages devront avoir été réalisés dans les mêmes conditions que pour le vol prévu (de jour et/ou de nuit) ;
  - un vol en double commandes avec un instructeur de l'aéroclub depuis moins de 12 mois. Ce vol peut être un contrôle en vol, un lâché machine, un vol de formation à une nouvelle qualification (VFR Nuit par exemple) ou un simple vol d'entraînement sans durée minimale définie.
- Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est instamment demandé aux pilotes de s'assurer par eux-mêmes qu'ils gardent un bon niveau d'entraînement et de tout mettre en œuvre dès que cela est nécessaire pour y remédier. Ainsi, tout pilote ayant des doutes quant à ses capacités à maîtriser correctement tous les aspects du pilotage même dans les conditions les plus particulières (décollage et atterrissage par vent de travers, vol en conditions météo difficiles...) devra spontanément prendre rendez-vous pour un ou plusieurs vols d'entraînement en double commandes.
- L'aéroclub recommande aux pilotes de suivre les préconisations de la FFA : réaliser au minimum 12 heures de vol par an.

## Extrait de la réglementation

A compléter

Durée mini du test en vue

- D'une prorogation ?
- D'un renouvellement 45 mn