

CONSIGNES OPERATIONNELLES DE L'ACMDP

INTRODUCTION

- Ce document précise les consignes opérationnelles « sol » et « vol » à respecter par les pilotes de l'ACMDP pour un bon fonctionnement de l'association.
- Ces consignes sont à appliquer par les pilotes pour :
 - Améliorer la sécurité des vols,
 - Économiser le matériel,
 - Être plus efficace,
 - Être mieux entraîné,
 - Maintenir la propreté des locaux et des avions,
 - Une vie agréable en communauté,
 - Etc.
- Bien sûr ces consignes sont évolutives. Toutes les propositions à inclure dans ce document seront examinées au sein du CA.

PLAN DU DOCUMENT

1. LE VOL N'EST PAS ENVISAGEABLE SI:	4
2. UTILISATION DES AVIONS.....	6
3. EXPERIENCE REQUISE POUR LES PILOTES (NON APPLICABLE AUX INSTRUCTEURS)	7
4. RÉSERVATION DES AVIONS (VOLS STANDARDS):.....	97
5. RÉSERVATION DE LONGUE DUREE PAR UN MEME PILOTE (UN JOUR OU PLUSIEURS JOURS COMPLETS):.....	108
6. LES PASSAGERS :	119
7. LE COMMANDANT DE BORD (CDB):.....	1110
8. ÉTAT TECHNIQUE DE L'AVION.....	1110
9. MASSE ET CENTRAGE	1210
10. EMPORT CARBURANT BAGAGES ET AUTRES	1211
11. CONDITIONS METEO.....	1311
12. DOCUMENTS	1312
13. CHECKLIST-COMMENT LES UTILISER:	1513
14. PHASES DE VOL:	1514

VERSION 1 du 24 avril 2017

14.1 ROULAGE.....	1514
14.2 POINT FIXE MOTEUR.....	1614
14.3 DECOLLAGE.....	1614
14.4 MONTEE	1816
14.5 CROISIERE	1816
14.6 DESCENTE.....	1918
14.7 5 MINUTES AVANT L'ATERRISSAGE.....	2018
14.8 TOUR DE PISTE.....	2019
14.9 ATERRISSAGE	2019
15. METTRE DU CARBURANT DANS LES RESERVOIRS.....	2220
16. POINT FIXE MOTEUR A L'ISSUE DU VOL.....	2220
17.À L'ISSUE DU VOL	2220
18. EN CAS DE PANNE, ANOMALIE, DETERIORATION, INCIDENT, ETC.	2321

1. LE VOL N'EST PAS ENVISAGEABLE SI:

- Le pilote n'a pas payé sa cotisation
- Le pilote ne se sent pas dans de bonnes dispositions physiques ou mentales pour entreprendre le vol,
- La destination choisie n'est pas autorisée par un instructeur :
 - Première traversée maritime vers la Corse
 - Premier voyage vers un terrain à caractéristiques spéciales :
 - Saint Crépin
 - La Grand Combe
 -

Nota : une liste des terrains à caractéristiques spéciales est affichée au club.

 - Terrain de montagne non autorisé (altiport ou altisurface)

Nota : une liste des terrains de montagne « autorisés » en fonction du type d'avion est affichée au club.
- La destination est un terrain de montagne et le pilote ne possède pas au moins la qualification de site.
- Le pilote n'a pas l'expérience requise par l'ACMDP (voir paragraphe 3 ci-dessous).
- Le vol envisagé est un vol avec passagers et le pilote n'a pas l'expérience requise :
 - En tant que commandant de bord, 3 décollages et 3 atterrissages dans les trois derniers mois.
- Le pilote n'a pas son médical à jour,
- Le pilote n'a pas la documentation règlementaire à bord,
- La documentation règlementaire à emporter n'est pas à jour,
- Le pilote n'a pas sa SEP à jour,

- Le pilote n'a pas sa licence FFA à jour,
- Le potentiel restant de l'avion est insuffisant pour faire le vol,
- L'état technique de l'avion ne permet pas d'envisager le vol,
- La masse et/ou le centrage de l'avion est en dehors du domaine normal d'utilisation,
- Le retour de l'avion au parking pour le vol suivant n'est pas possible compte tenu de la durée du ~~vol et~~ vol et de l'heure de décollage,
- Sur le parcours il est ~~prévu~~prévu :
 - Des conditions givrantes
 - De la neige
 - Des fortes pluies
 - Des cumulonimbus
 - Des pistes détrempées
 - Des visibilités insuffisantes
 - Des plafonds insuffisants
 - Etc.
- **Règle ACMDP**- Une partie du vol est prévue avant le lever du soleil (et non pas du jour aéronautique) ou après le coucher du soleil (et non pas heure de la nuit aéronautique).
- Les conditions météo sont en dessous des minima réglementaires.
- La distance de décollage calculée est supérieure à la longueur de piste disponible.
Règle ACMDP-Performance de décollage : la longueur de piste minimale nécessaire=1,4 fois la longueur de piste calculée avec le franchissement des 15 mètres.
- La distance d'atterrissage calculée est supérieure à la longueur de piste disponible.
Règle ACMDP-Performance d'atterrissage : la longueur de piste minimale nécessaire=1,4 fois la longueur de piste calculée avec le franchissement des 15 mètres

- Le vent de travers est trop fort au décollage ou à l'atterrissement,
- Le vent prévu est trop fort sur les terrains de départ et de destination et de dégagement,
- Le vol prévu est un vol d'instruction avec un passager n'ayant rien à voir avec le vol d'instruction. Il est exceptionnellement « autorisé » d'avoir un passager à bord, si :
 - Le vol d'instruction est un vol de navigation (aucun exercice de maniabilité)
 - Un des objectifs du vol est d'analyser l'influence de la masse et du centrage sur le comportement de l'avion et de ses performances

Mis en forme : Paragraphe de liste, Gauche, Ajouter un espace entre les paragraphes de même style, Sans numérotation ni puces

Mis en forme

2. UTILISATION DES AVIONS

- **F-GTJR**
 - Il est prioritairement affecté à l'instruction de début.
 - Il est interdit d'utilisation en vol montagne (sur tous les altiports et toutes les altisurfaces)
- **F-GIKY**
 - Il est prioritairement à utiliser pour la navigation et les voyages.
 - Il ne doit pas être utilisé en montagne (sur tous les altiports et altisurfaces) hormis les altiports suivants : l'Alpe d'Huez, Courchevel, Méribel, Megève, Peyresourde.
- **F-BOZH**
 - Peut-être utilisé pour le vol montagne (sur tous les altiports et altisurfaces compatibles avec les performances de l'avion)
 - Les ~~Ceci~~ s'applique aux pilotes qualifiés « montagne », les ~~ou~~ aux pilotes possédant la qualification de site et les pilotes en instruction « montagne » sont donc autorisés à voler sur altiports et alti-surfaces.
- **Pour les aérodromes suivants à usage restreint dans un environnement de montagne:** Albertville, Aubenasson, la Grand Combe, la Mole, Saint Jean en Royans, Ruoms, Saint Rémy de Maurienne, Sallanches, Sollières

Sardières, Barcelonnette, Mont Dauphin, St Crépin, Corte (liste non exhaustive, demandez à un instructeur en cas de performances calculées qui vous semblent « limites »):

- F-GIKY et F-BOZH : lâcher obligatoire ou autorisation du chef pilote à défaut de la qualification montagne.
- F-GTJR : utilisation interdite sur ces aérodromes.
- Pour les aérodromes du sud-est suivants ouverts à la CAP (hors environnement montagne): Langogne, Fayence, Gap, Saint Martin de Castillon (terrain privé), Mende, Nîmes Courbessac:
 - Pour les trois avions F-GTJR, F-GIKY et F-BOZH : lâcher obligatoire ou autorisation du chef pilote à défaut de qualification montagne.
- NOTA : Il faut l'autorisation du propriétaire pour aller à Saint Martin de Castillon.
- Pour toute destination en dehors du sud-est : il est demandé d'examiner préalablement au vol les fiches des terrains et le trajet prévus avec un instructeur (les pièges sont nombreux : la prudence est de rigueur).
- Vols vers la Corse :
 - Lâcher obligatoire ou autorisation du chef pilote.

3. EXPERIENCE REQUISE POUR LES PILOTES (NON APPLICABLE AUX INSTRUCTEURS)

- Pour avoir l'expérience requise par l'ACMDP, un pilote doit avoir :
 - Piloté un avion de l'ACMDP Depuis moins de trois mois.
 - Piloté depuis moins de six mois sur le type de machine (DR400 ou DR221) qu'il compte utiliser.
 - Effectué un vol avec instructeur chaque année ayant pour référence la date de validité SEP (l'un de ces 2 vols étant le vol d'entraînement en vue de la prorogation SEP). Ces vols comprennent tous les

exercices obligatoires du programme de délivrance du PPL (voir ci-dessous) :

MANIABILITE

1. Montée meilleur taux et pente Max : V=0 ou V=1
2. Décrochage ou approche du décrochage (1 parmi les 3 cas suivants):
 - Décrochage complet en lisse
 - Alarme décrochage : virage, descente, configuration et puissance approche
 - Alarme décrochage : configuration atterrissage
3. Virages 30° 45° et virage engagé
4. Descente
 - Avec et sans puissance moteur
 - Grande inclinaison et mise en palier
5. Vol lent avec et sans volets
6. Vol aux instruments. 180° IMC simulé
7. Panne moteur en campagne
8. Atterrissage de précaution en campagne
9. Urgences simulées

CIRCUITS DE PISTE

1. Tour de piste standard.
2. Atterrissage de précision
3. Atterrissage sans volets.
4. Touch and Go
5. Remise des gaz à basse hauteur
6. Panne moteur après décollage.
7. Encadrement

NOTAS:

- o Les deux DR400 sont considérés comme faisant partie du même type.
- o Le pilote n'ayant pas l'expérience requise contacte un instructeur pour convenir :
 - D'un réentraînement
 - D'une dérogation éventuelle

Mis en forme : Gauche, Retrait : Gauche : 2,26 cm, Numéros + Niveau : 1 + Style de numérotation : 1, 2, 3, ... + Commencer à : 1 + Alignement : Gauche + Alignement : 0,63 cm + Tabulation après : 1,27 cm + Retrait : 1,27 cm, Alignement de la police : Ligne de base

- Une trace des échanges avec l'instructeur doit exister : SMS, MAIL, etc.

4. RÉSERVATION DES AVIONS (VOLS STANDARDS):

- Les machines sont réservées par chaque pilote pour la durée de vol qu'il envisage, au moyen du système informatique de l'association (Aérogest).
- Essayer d'occuper au mieux le créneau de réservation (vols standards). La formule ci-dessous donne le Temps de VOL minimum (TVOL) en fonction du temps de réservation (TRESA) :

TVOL MINI=TRESA/2 (par exemple pour une réservation de 3h, le commandant de bord s'engage à faire au moins 1h30 de vol)

- Respecter au mieux les horaires de réservations (départ et arrivée).
- Dans le but de bénéficier d'un avantage supplémentaire par rapport aux règles de réservations de l'ACMDP, il est interdit de faire réserver un créneau par un autre pilote (et de faire le vol à sa place).
- Le nombre de « réservations systématiques futures » à la même heure et le même jour de la semaine par le même pilote est limité à deux par mois.
- L'annulation d'un créneau de réservation doit se faire au moins 24 heures à l'avance (hors raisons météo).
- Un pilote a réservé la machine à l'heure H. Si à H+20 minutes, il n'est pas arrivé, il peut se voir prendre sa réservation par un pilote présent à H+20 minutes.
- L'avion doit être de retour sur le parking au plus tard à l'heure de la réservation suivante.
- Les vols avec instructeur doivent être réservés après accord de l'instructeur choisi.

- Les vols de test ou de contrôle avec testeurs ou examinateurs extérieurs à l'association bénéficient d'une priorité de réservation.
- Les réservations concernant des vols prévus lors des activités club (manifestations, voyages club...) sont prioritaires.
- Les avions « école » sont prioritairement affectés aux vols d'instruction : en cas de conflit de réservation, les vols envisagés autres que « école » seront réorientés vers les autres avions.

5. RÉSERVATION DE LONGUE DUREE PAR UN MEME PILOTE (UN JOUR OU PLUSIEURS JOURS COMPLETS):

- Elle devra être effectuée en accord avec un membre du Bureau directeur ou du chef pilote.
- Un même pilote ne peut pas réserver plus que:
 - 6 jours complets par an (périodes allant de un jour à 6 jours)

NOTAS :

- **Définition** : un jour complet correspond à une réservation de l'avion supérieure à 6 heures (avec un minimum de 3heures de vol effectuées).
 - Il s'agit que tous les pilotes puissent bénéficier de ces réservations « voyages ».
 - Il pourra être discuté une extension à plus de 6 jours seulement pour des vols exécutés en semaine (c'est-à-dire en dehors des weekends et des jours fériés).
-
- Les destinations ainsi que le déroulement général prévu des vols devront être connus du Chef Pilote ou un des responsables de l'association.
 - Dans les cas où cette réservation de longue durée pourrait pénaliser l'activité aéronautique susceptible d'être effectuée au club, le pilote s'engagera à effectuer un total global d'heures de vol correspondant à au moins trois heures de vol par journée de réservation.

- Aucune pénalité ne sera demandée si l'immobilisation de l'avion sur un terrain extérieur est due à de mauvaises conditions météo non prévues ou à une panne indépendante du pilote. Pensez à faire jouer l'assistance rapatriement de la FFA.

6. LES PASSAGERS :

- Ils embarquent à bord des avions sous la responsabilité du commandant de bord.
- Toute personne présente à bord pour un vol doit être attachée par sa ceinture de sécurité et doit être informée de son utilisation.
- Pour ce qui concerne le survol de l'eau, les règles d'emport des gilets de sauvetage seront respectées, et toute personne présente à bord informée de leur utilisation. **Consigne ACMDP** : les gilets seront portés par toutes les personnes présentes à bord du départ du parking jusqu'à la fin du survol de l'eau (au minimum).
- Toute personne présente à bord doit être informée de l'utilisation des issues de secours ou du largage de la verrière (si ces options existent).
- Les assurances autorisent 4 personnes par Avion (attention au devis de masse et centrage).

7. LE COMMANDANT DE BORD (CDB):

- Il est installé en place gauche dans l'avion excepté pour les instructeurs qui peuvent être CDB en place droite ou en place gauche.

8. ÉTAT TECHNIQUE DE L'AVION

• Au départ du vol :

- Consultation du «cahier mécanique-(électronique ou classique)» de l'avion et des dépannages éventuels.
- Consultation du potentiel de l'avion sur aérogest

Mis en forme

Mis en forme

- Tour complet de l'avion conformément à la Check-list de l'ACMDP.
- Niveau d'huile.
- Les équipements réglementaires exigés sont tous fonctionnels ([voir MEL](#)).

9. MASSE ET CENTRAGE

- Vérifier que les limitations fournies dans le manuel de vol sont bien respectées (les calculs étant effectués à l'aide de la fiche de pesée présente dans l'avion).
- Attention aux avions qui sont limités très rapidement : par exemple le JR avec 3 adultes à bord.
- Il est interdit de transporter des objets volumineux.

10. EMPORT CARBURANT BAGAGES ET AUTRES

EMPORT CARBURANT :

- Les règles d'emport de carburant réglementaires sont à respecter : pour le calcul du délestage (consommation de carburant prévue sur le trajet), prendre en compte le vent réel sur le parcours plutôt que la règle des 10%.
- **Règle ACMDP :**
 - La réserve finale de jour doit être calculée pour avoir 30 minutes de carburant restant sur le terrain de dégagement (au lieu de 20 minutes réglementaire).
 - La réserve finale de nuit doit être calculée pour avoir 1 heure de carburant restant sur le terrain de dégagement (au lieu de 45 minutes réglementaire)
- **Règles ACMDP** concernant le plein des avions:
 - Un avion doit être laissé avec le plein de carburant sauf accord avec le pilote du vol suivant. Sur le KY, ne pas faire le plein du réservoir secondaire (sauf accord avec le pilote du vol suivant)

EMPORT BAGAGES ET AUTRES:

- Les bagages présentant des risques de se déplacer dans l'avion en turbulence doivent être arrimés.
- Les petits objets doivent être rangés dans des poches ou dans les vides poches de l'avion.
- Le transport de vélos, de skis, et de tout objet pouvant détériorer le décor de l'avion ou blesser en cas de forte turbulence est interdit.

11. CONDITIONS METEO

- Les conditions minimales requises de visibilité et de hauteur des nuages seront respectées selon la classe d'espace aérien et les autorisations éventuelles du contrôle.
- Les limitations de vent à respecter (Consigne club non applicable aux instructeurs pour la limite « hors vent de travers ») sont les suivantes:
 - -Seule la valeur de la rafale est prise en compte pour prendre la décision d'y aller ou non:
 - **Hors vent de travers:** atterrissage ou décollage: 30Kt (20Kt pour les élèves en solo)
 - **Vent de travers:** valeurs données dans le manuel de vol (abaissées de 10Kt pour les élèves en solo)

Mis en forme

12. DOCUMENTS

- **Pour le pilote :**
 - Licence en cours de validité et assurance FFA à jour
 - Qualification de classe SEP à jour compatible avec l'avion utilisé
 - Une pièce d'identité
 - Le carnet de vol dans le but de pouvoir justifier de qualifications spéciales inscrites sur celui-ci : train classique, pas variable, vol de nuit,....

- Attestation médicale à jour
- Conditions d'expérience récente pour l'emport de passagers :
 - Règlementaires
 - ACMDP
- Bien préparer son matériel avant le départ pour l'avoir à portée de main:
 - Pochettes, règles, planchette de vol,
 - Cartes, manuels, checklists,
 - Cartes VAC à jour, Log de navigation

NOTA : Cela vous évite ~~peu~~ de passer trop de temps à regarder à l'intérieur de l'avion plutôt qu'à l'extérieur.

- Pour l'avion :

- Le carnet de route et la fiche de pesée
- Le manuel de vol
- Le plan de vol (si nécessaire)
- Le certificat d'immatriculation
- Le certificat de navigabilité et le certificat d'examen de navigabilité
- Certificat acoustique (si exigé)
- Licence de station d'aéronef
- Attestation d'assurance

- Documentation pilote minimale (en cours de validité) pour le voyage:

- Cartes de navigation ~~en cours de validité~~
- Cartes VAC (terrains d'origine, destination et dégagement)
- Pochette VFR SIA
- Guide Aviation de météo France (recommandé)
- TAF METAR
- TEMSI
- NOTAM
- Activité des Zones BA (AZBA) et règlementées
- Voir SUP AIP pour zones complémentaires

- Matériels à emporter (éventuellement) :

- Caches, matériel nécessaire à l'arrimage ou au tractage de l'avion
- Gilets de sauvetage (survol de l'eau)
- Trousse de premiers secours

13. CHECKLIST-COMMENT LES UTILISER:

- **Checklist au sol** : vous pouvez les faire à votre convenance :

- Lire dans la checklist papier l'action à faire puis l'exécuter « Do list ». Le pilote fait toutes les actions. **Attention** : ne pas sauter de lignes.
- Toutes les actions sont faites de mémoire par le pilote en utilisant un parcours logique à l'intérieur de l'avion. Quand il a terminé toutes les actions, il vérifie qu'il les a toutes faites en relisant point à point la « Checklist » papier.

- **Checklist en vol** :

- La totalité des checklist normales est à effectuer de mémoire.
- Les « procédures d'urgences » sont aussi à effectuer de mémoire pour une meilleure efficacité. Néanmoins, une utilisation de la « checklist » papier est acceptable. Mais attention à la pression temporelle ! Si celle-ci est trop forte, toutes les actions d'une procédure « papier » ne seront peut-être pas effectuées, notamment en cas de panne ou feu moteur à basse altitude.

- Au sol, Relire les procédures d'urgences périodiquement de façon à ce qu'elles soient connues par cœur

14. PHASES DE VOL:

14.1 ROULAGE

- Ne pas rouler trop vite,
- Économiser les freins : une fois la vitesse de roulage satisfaisante, il vaut mieux réduire le moteur que de freiner en permanence pour éviter :
 - L'usure prématuée des freins
 - Le risque d'incendie si les freins sont utilisés très longtemps au roulage.

- Ne pas rouler dans les trous, les flaques et sur les cailloux non tassés.

14.2 POINT FIXE MOTEUR

- Les essais du moteur sont effectués sur les aires prévues à cet effet
- Bien attendre que la température d'huile ait « décollé ». En hiver, il faut parfois attendre plus de 10 minutes après la mise en route du moteur
- Ne pas laisser le régime moteur chuter trop bas lors du test de coupure par l'étouffoir
 - Test du ralenti moteur : amener lentement la manette des gaz vers l'arrière
 - Ne pas se mettre dans le souffle d'un avion qui fait ses essais moteur

Mis en forme : Police :(Par défaut) Comic Sans MS, 12 pt

Mis en forme : Sans numérotation ni puces

14.3 DECOLLAGE

- Décoller en 7000+ALT sauf demande particulière du contrôle aérien
- **Règle ACMDP-Performance de décollage** : la longueur de piste minimale nécessaire=1,4 fois la longueur de piste calculée avec le franchissement des 15 mètres.
Rappel : dans les manuels de vol, les performances sont données pour une piste en dur et une piste en herbe sèche (+15% pour les DR400), mais la réalité est difficile à estimer (exemple : Montélimar piste mouillée...), et le coefficient 1.4 peut être insuffisant. Par exemple, si la piste détrempée », on se le déroute ment s'impose.
- Vérifier dans le manuel de vol que la pente de montée prévue compte tenu des conditions du jour est compatible de la pente du relief au décollage et pendant la montée. Parmi les terrains critiques, on peut citer :
 - NIMES COURBESSAC face au nord
 - UZES face au nord
 - ALES face au sud,
 - Etc.

NOTA : la liste des terrains nécessitant un lâcher par un instructeur est affichée au CLUB et est intégrée dans ce document au paragraphe « utilisation des avions ».

- Demander à un instructeur si vous avez un doute sur les performances requises : décollage, montée, croisière, atterrissage, que ce soit en vol de plaine ou en montagne.
- Attention à l'état de la piste:
 - Hauteur de l'herbe
 - Mouillée
 - Sablonneuse
 - Boueuse
 - Etc.
- En cas de doute sur l'accélération au décollage, on fait une Accélération-Arrêt.
- Décoller avec le repère de TRIM au milieu de la plage de décollage :
 - Avion centré avant=« Lourd du nez »
 - Avion centré arrière= « Léger du nez »
- La mise en puissance du moteur doit être progressive, sans bien sûr obéir la longueur de décollage dans les conditions du jour. Ceci afin de minimiser les chocs des cailloux sur l'hélice.
- Vérifier le régime moteur au plein gaz. S'il est inférieur à celui exigé dans le manuel de vol, faire une interruption de décollage.
- Utiliser de préférence les pistes en dur pour les DR400.
- Utiliser de préférence la piste en herbe pour le DR221.
- Décollage avec DR400 sur piste en herbe ou sur piste caillouteuse, soulager la roulette suffisamment tôt pour ;
 - Éviter une fatigue prématuée de la structure
 - Ne pas endommager le carénage du train avant

- Améliorer la distance de décollage

14.4 MONTEE

- Respecter les vitesses de montée (moteur au plein gaz). Risque de surrégime du moteur si la vitesse est trop élevée et surchauffe du moteur si la vitesse est trop faible.
- Pour nos trois avions (moteur au plein gaz), on prend 130km/h en montée initiale avec les volets au cran 1 et 150km/h quand les volets sont rentrés. Se référer au manuel de vol pour avoir la vitesse de meilleure pente dans les différentes configurations. Si cette vitesse est pratiquée pour passer au-dessus du relief ou pour exercice, se limiter dans la mesure du possible à 5 minutes pour ne pas fatiguer le moteur (surveillance accrue des paramètres moteur lors d'une telle utilisation)

14.5 CROISIERE

- Pour nos trois avions, se limiter à un régime maximal de :
 - 252400tr/min en dessous de 5000ft
 - 2500tr/mn au-dessus de 5000ft pour le ZH et le JR
 - 2600tr/mn au-dessus de 5000ft pour le KY

Nota : Ceci afin d'éviter un vieillissement prématué des moteurs.
- Toujours préparer un trait de navigation sur la carte :
 - Attention : les cartes au 1/500.000 sont parfois plus difficiles à lire que les cartes au 1/250.000, mais elles sont plus faciles à utiliser pour la navigation (meilleure présentation du relief, des rivières, des point cotés en altitude, etc.)
- Faire de manière périodique les contrôles suivants:
 - **Carburant:**
 - Reste-il à bord la quantité prévue ?
 - Aurai-je les minimas carburant à l'arrivée ?
 - **Moteur :**
 - Paramètres corrects
 - **Recalage du cap**
 - **Altitude de sécurité**

- **Radio et Radio navigation**
 - **Position de l'avion**
 - **État technique de l'avion**
 - **Conditions extérieures température et humidité:**
 - Sélection du réchauffage carburateur
 - **Anticiper** le prochain point tournant
 - **Envisager** le déroutement : celui-ci se déroulera d'autant mieux que vous aurez préparé votre vol correctement
- Ne pas voler trop bas :
 - 1000ft sol mini si possible (1min30s environ de plané si moteur arrêté)
 - Toujours penser à la panne éventuelle du moteur : envisager de se poser sans casser l'avion.
 - Ne pas passer trop de temps à regarder:
 - La carte
 - Les instruments
 - L'IPAD
 - Le SMART PHONE
- Note : en vol à vue, il faut passer plus de 90% du temps à regarder dehors. Le cap et la montre, « ça marche » !**
- Anticiper les arrivées dans les zones (ne pas rentrer dans une CTR, espace de classe D ou E) sans contact préalable.
Règle ACMDP : contact radio obligatoire avant de rentrer dans un espace de classe E.
 - Réglage de la mixture quand ZP>5000ft.
 - Utilisez au maximum les services d'information de vol.
 - Faire des messages « concis » et « précis ».

14.6 DESCENTE

- Faire une descente motorisée (2000 tr/min est un bon compromis pour nos trois avions et maintenir V_i =Vitesse de croisière). En pratiquant ainsi ;
 - Les risques de givrage du carburateur sont moins élevés.
 - Les contraintes thermiques sont moindres pour le moteur.
 - Il n'y a pas à toucher au trim à la mise en descente et à la remise en palier.
- Respecter la vitesse maximale en air turbulent (voire une valeur inférieure pour plus de confort) pour ;
 - Le confort des passagers et de l'équipage
 - Éviter les déformations structurales si la turbulence est forte

14.7 5 MINUTES AVANT L'ATTERRISSAGE

- Effectuer la « checklist normale »-« 5 min avant l'atterrissement », ainsi vous anticipiez :
 - La trajectoire d'intégration
 - La fréquence de contact
 - Le sens de « la vent arrière »
 - L'altitude de survol
 - Le trafic
 - Etc.

14.8 TOUR DE PISTE

- Hormis sur le terrain d'Eyguières, toujours arriver à la verticale d'un terrain de destination non contrôlé ~~afin~~ pour effectuer une procédure standard d'intégration. Faire les annonces radio nécessaires.
- Même si vous pensez qu'il n'y a personne dans le circuit, il faut s'annoncer aux points « clés » du tour de piste et donner ses intentions (au moins un message en vent arrière et un message en finale).

14.9 ATTERRISSAGE

- **Règle ACMDP-Performance d'atterrissement:** Longueur de piste mini nécessaire=1.4 fois la longueur de piste calculée avec le franchissement des 15 mètres.
- Demander à un instructeur si vous avez un doute sur les performances requises.
- Attention à l'état de la piste:
 - Hauteur de l'herbe
 - Mouillée
 - Sablonneuse
 - Boueuse
 - Etc.
- En cas de doute sur l'état de la piste, ne pas se poser.
- DR400 : se poser de préférence sur les pistes en dur.
- DR400 : en cas d'atterrissement sur piste en herbe ou sur piste caillouteuse, soulager légèrement la roulette de nez ~~suffisamment tôt~~ pour :
 - Éviter une fatigue prématurée de la structure
 - Ne pas endommager le carénage du train avant
- Rentrer les volets dès que la vitesse est contrôlée. Ceci pour :
 - Éviter l'impact de graviers ou de cailloux sur les volets
 - Réduire un peu la distance d'atterrissement
- Adapter le freinage à la longueur de la piste restante.
- Un freinage fort peut avoir pour conséquence :
 - Perte de contrôle latéral délicate à récupérer (surtout piste en dur)
 - Usure prématurée des pneus
 - Surchauffe et usure des freins ~~inutile~~

15. METTRE DU CARBURANT DANS LES RESERVOIRS

- Règles concernant le plein des avions:

- Il est demandé de faire le plein complet en retour de vol sur les ZH et JR sauf accord particulier avec le pilote suivant.
- Pour les vols de moins de 30 minutes ayant débuté avec le plein complet, il n'est pas nécessaire de refaire le plein complet au retour (moins de cycles moteurs, gain de temps....).
- Sur KY, faire le plein du réservoir principal, sauf accord particulier avec le pilote suivant. Le réservoir secondaire n'est rempli qu'avec accord du pilote suivant.

16. POINT FIXE MOTEUR A L'ISSUE DU VOL

- Lorsqu'il y a du personnel présent sur les parkings, ce point fixe moteur se fait sur les marques de parking face au hangar ACMDP (comme pour un départ), ceci permet:
 - D'éviter les projections de gravier qui peuvent éventuellement blesser des piétons se trouvant derrière l'avion.
 - D'avoir la visibilité sur les mouvements des personnes et des avions.

17. À L'ISSUE DU VOL

- Le CDB ou l'instructeur actualise les documents suivants :
 - Carnet de route
 - Saisie informatique du vol. Si le système est en panne, remplir le cahier de substitution
 - Cahier « prévol » (celui qui contient le numéro de l'autorisation informatique)
- Pour un vol d'instruction, l'instructeur remplit en plus les documents suivants :
 - Le cahier de progression de l'élève
 - Le carnet de vol de l'élève

- Les casques empruntés sont nettoyés. Tout dysfonctionnement doit être signalé.
- Les casques empruntés et les gilets de sauvetage empruntés sont remis à leur place habituelle.
- Les clés de l'avion sont rangées dans la sacoche ad hoc laquelle est remise dans l'armoire adéquat.
- Fermer les portes du hangar si tous les avions sont rentrés
- Effectuer l'ensemble des checklists
- Nettoyer l'avion et la verrière
- Les caches des sondes « statiques » et « Pitot » sont mises en place
- L'avion est arrimé, garé ou laissé sur le parking. Si l'équipage prévu pour le vol suivant n'est pas présent, l'avion sera rentré dans le hangar
- Faire un « clean up » du pool house et du hangar. Si nécessaire, videz les poubelles, passez un coup de balai, etc.

18. EN CAS DE PANNE, ANOMALIE, DETERIORATION, INCIDENT, ETC.

- Rendre compte dès le retour au sol au responsable technique par tous les moyens possibles. Privilégier un coup de téléphone, une info passée par téléphone sera prise en compte plus rapidement que par mail ou par signalement aérogest).
- Décrire l'évènement dans aérogest.
- Décider si l'avion est arrêté de vol. Dans le cas d'un arrêt de vol, la décision est prise collégialement entre le pilote, le responsable technique, le chef pilote, éventuellement le président.