

# Le vol local

## aspects réglementaires et opérationnels

# Le vol local

Le vol local de jour n'existe pas.

On parle de vol local en VFR de nuit quand il s'agit d'un vol à moins de 6,5 nm de l'aérodrome.

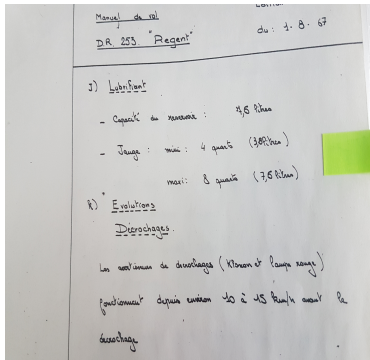
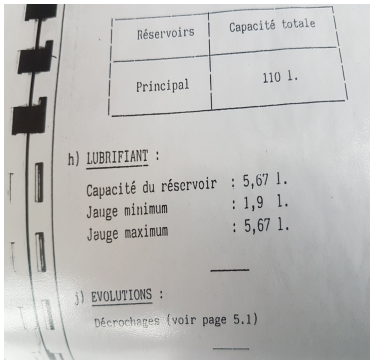
Remplir le carnet de route de l'avion en notant dans la colonne **nature du vol : privé, ou école.**

# Emport de carburant

## Lubrification des moteurs

**quantité mini** : écrite sur la trappe

**quantité maxi** : Ne pas remplir à plus de 1 à 1,5 en dessous du max sous peine de gaspillage.



(a) DN, jauge : 2 – 6, max : 4,5 – 5

(b) LU, jauge : 4 – 8, max : 6,5 – 7

# Emport de carburant

## Quantité d'essence

**quantité mini** : définie par la réglementation. Dépend que le pilote voit – ou ne voit pas – la piste.

**quantité maxi** : pour se sentir en sécurité. Mais un avion qui transporte inutilement de l'essence vole moins bien.

# Quantité d'essence

Le pilote garde la piste en vue

La quantité nécessaire au vol + 10 minutes de réserve.

## PART-NCO



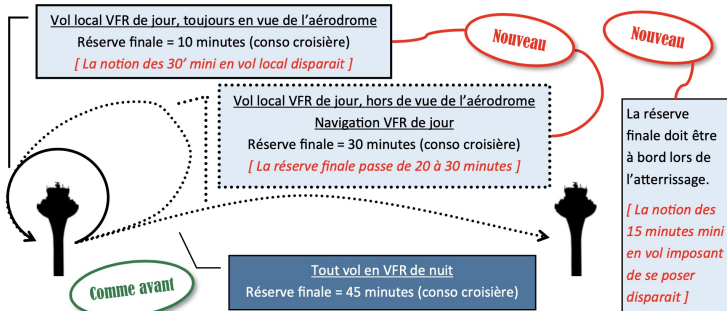
Non-Commercial Air Operations with Other-Than Complex Motor-Powered Aircraft

« voler en avion léger, en aviation générale »

En vigueur à partir du 26 août 2016

### Emport de carburant (NCO.OP.125 Fuel and oil supply—aeroplanes)

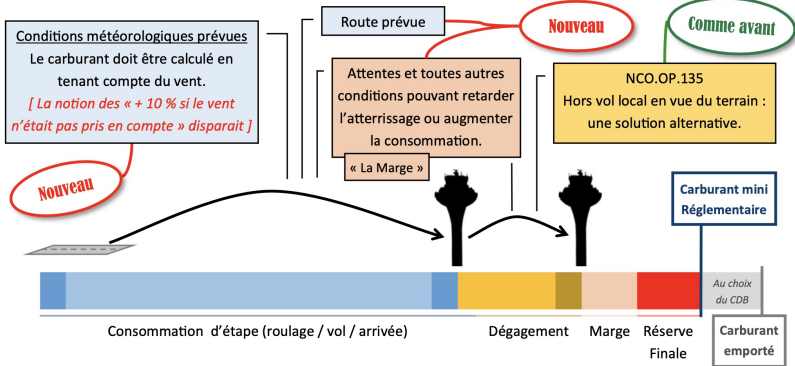
#### Réserve finale



# Quantité d'essence

Le pilote ne voit plus la piste

Il faut une solution alternative = un aéroport de déroutement.



Le vent et l'ensemble des éléments qui peuvent modifier la durée du vol sont pris en compte dans le carburant mini réglementaire. L'approche TEM (gestion des menaces et des erreurs) du vol permet d'évaluer ces éléments : présence de Cb, nouvel environnement pour le pilote, fort trafic... Si ce calcul fait preuve de bon sens, ce n'est plus une « simple addition ».

# Emport de la documentation

- ▶ le manuel de vol ;
- ▶ la fiche de pesée remplie est obligatoire. Elle prouve que le centrage a été correctement fait ;
- ▶ la documentation relative à la région survolée = cartes, VAC  
...
- ▶ Météo. Il fait beau pour encore combien de temps ?
- ▶ Notam ?
- ▶ Emport des gilets de sauvetage si survol maritime.

# PART-NCO



Non-Commercial Air Operations with Other-Than Complex Motor-Powered Aircraft

« voler en avion léger, en aviation générale »

En vigueur à partir du 26 août 2016

## Exploitations particulières

Vol à haute altitude : utilisation de l'oxygène sur avions non pressurisés

NCO.IDE.A.155

FL 130

Oxygène pour tous

FL 100

30 première minutes : rien

Au-delà de 30 minutes : oxygène pour le pilote

**Nouveau**

La règle du FL125 pour le pilote et FL145 pour les passagers disparaît.

Rien

## Survol de l'eau :

NCO.IDE.A.175

**Nouveau**

L'emport d'équipement de survie autre qu'un gilet (principalement le canot) passe de 100 NM à 50 NM des côtes. Le pilote détermine quels équipements emporter.

Les gilets de sauvetage doivent dorénavant être équipés de lampes.

Distance de plané  
Décollage ou atterrissage  
présentant un risque  
d'amerrissage

Rien

Chaque gilet, s'il n'est pas porté, doit être accessible depuis son siège.

50 NM

Gilet de sauvetage avec lampe

Le pilote estime les équipements requis (gilets, canots, équipement de survie) en fonction de :

- l'état de la mer,
- Température de l'air et de l'eau,
- La distance pour rejoindre un lieu d'atterrissage d'urgence,
- La disponibilité de secours.

Terre

Vol plané

Mer



# La liste minimale d'équipement : MEL ou LME

Que faire si une observation a été écrite sur le carnet de route ? Exemple

Incidents - Observations, if any				Signature of person in charge
3515	20	3515	57	INDICATEUR DEPRESSION FAIBLE + VERRRO CAPOTS AU
315	54	3317	00	indicateur désolage faux
317		2917	98	

que dit la MEL ?

La LME contient des items liés à la navigabilité ainsi qu'aux exigences opérationnelles pouvant être inopérants ou manquants avant le début du vol.

# Exemple de MEL

## LME

(Liste Minimum Équipement)

## F-GFLU

Ce document est une aide à la décision du commandant de bord.

Ce document n'est pas une check list, il est applicable lorsque l'avion est au sol.

En cas de panne d'un système en cours de vol, la procédure anormale / urgence décrite dans le Manuel de Vol doit être appliquée.

Cette liste n'est pas exhaustive : en cas de doute, contacter un responsable.

### TOLERANCES TECHNIQUES

	Tout vol interdit
	Vol de nuit interdit
	Vol de jour sous condition
	Vol sous condition
	Aucune restriction

### DELAI DE REPARATION

A	retour à la base
B	3 jours
C	10 jours
D	120 jours

(c)

Rubrique	Élément défectueux	DELAI	NOMBRE INSTALLE			REMARQUES
			NOMBRE REQUIS POUR LE DEPART			
<b>ATA 27 COMMANDES DE VOL</b>						
	Verrouillage volets	A	1	1		NO GO
	Commande du compensateur	A	1	1		NO GO
	Avertisseur de décrochage	A	1	-		
	Skaï liaison aile - aileron	A	2	2		NO GO
<b>ATA 33 - ECLAIRAGE</b>						
	Feu anticollision	A	1	1		
	Feux de navigation	B	3	3		
	Phare d'atterrissage	B	1	1		
	Phare de roulage	C	1	-		Possible si phare atterrissage fonctionne.
	Éclairage tableau de bord	B	2	2		

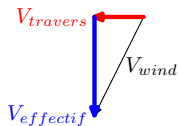
(d) Retour à la base, pas de VFR de nuit

# Traitement de la panne

## Une marge de progression est possible

Incidents - Observations éventuelles Incidents - Observations, if any				Signature of person in charge	Douanes et Autorités Aéronautiques Customs and Aeronautical Authorities	
3915	20	3915	57	INDICATEUR DEPRESSION FAIBLE + VERRO CAPOTS SAUTE	<p>Signature: [Handwritten Signature]</p> <p>Signature: [Handwritten Signature]</p> <p>Signature: [Handwritten Signature]</p> <p>Signature: [Handwritten Signature]</p> <p>Signature: [Handwritten Signature]</p> <p>Signature: [Handwritten Signature]</p>	<p>le 07/06/23 16h reglage verticasse deccodage</p> <p>APPROVED FOR D. LUTTRINGER FR. CAD. 0030 RETURN TO SER</p>
3915	54	3917	00	indicateur deccodage		
3917	00	3917	28			
3917	28	3918	05	Avantimeur à 170km/h deccodage		
3918	05	3918	28	RAS		
3918	28	3919	04	RAS		
3919	31	3919	31	RAS	<p>Signature: [Handwritten Signature]</p> <p>Signature: [Handwritten Signature]</p> <p>Signature: [Handwritten Signature]</p>	
3919	34	3920	51	RAS		

# Influence du vent sur les vitesses de décollage et d'atterrissage



$V_{travers}$  limité à 22 kts sur les DR400

$V_{effectif}$  détermine les nouvelles vitesses de décollage et d'atterrissage (kVe)

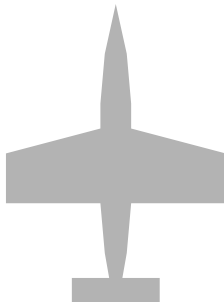


# Quelle est la force du vent ?



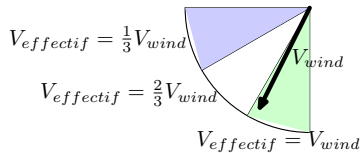
Environ 5 kt par anneau horizontal

$$V_{travers} = V_{wind}$$
$$V_{travers} = \frac{2}{3}V_{wind}$$
$$V_{travers} = \frac{1}{3}V_{wind}$$



# Quelles majorations de vitesse

au décollage et à l'atterrissage



$V_{effectif}$	kVe
inf. 10 kt	0
inf. 20kt	5 kt
sup. 20 kt	10 kt



# Le tour de piste

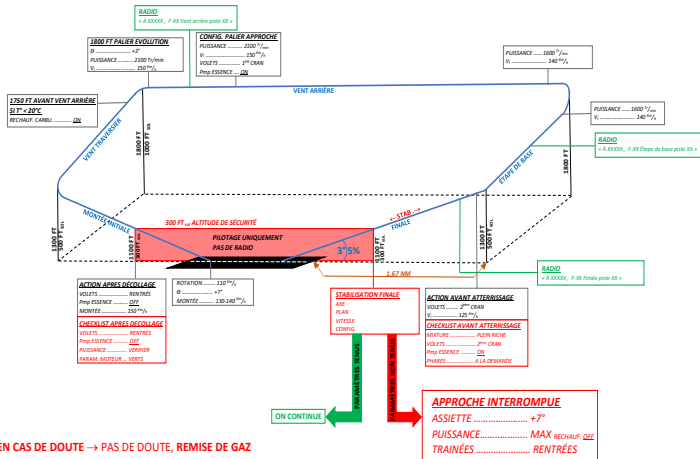
Tel qu'il est enseigné

## TOUR DE PISTE

PROCEDURES NORMALES

DR 400 - 120

LFQC



# La remise de gaz

Quand il ne faut pas encore se poser



DSAC

## REMISE DES GAZ



1- La trajectoire n'est pas stabilisée, ou, la piste est occupée, ou, le plan d'action n'est pas soutenable... Décision de remettre les gaz.

2- Inclinaison nulle, puissance suffisante pour que l'hélice soit tractive, vitesse contrôlée pour une ressource souple sinon application d'une puissance garantissant l'accélération en palier vers une vitesse permettant la ressource en sécurité.

3- Recherche de l'assiette de remise des gaz, qui doit être atteinte sans être dépassée, application de la puissance de décollage. L'application de la puissance ne doit pas être brutale, et ses effets sur l'attitude de l'avion doivent être maîtrisés.

4- Rentrée des trainées et accélération à assiette constante de remise des gaz vers la vitesse de montée. Lorsque la vitesse de montée est atteinte, adaptation de l'assiette pour stabiliser la vitesse.