



DOSSIER DE VOL

Date :	Immatriculation :
Pilote stagiaire :	Instructeur :
Trajet de :	A :
Dégagement prévu :	
Observations / Remarques / TEM	



PRESENTATION

Tout dossier de vol doit reprendre l'ensemble des items cités ci-dessous.

- **Titres aéronautiques, documents de bord**
- **Dossier météorologique**
- **NOTAM**
- **Choix de la route, espaces aériens et niveau de vol**
- **Procédures de départ et d'arrivée**
- **Emport carburant**
- **Chargement et centrage**
- **Performances et limitations opérationnelles**
- **Equipements de secours**
- **Panne de radiocommunication**
- **Plan de vol**



TITRES AERONAUTIQUES ET DOCUMENTS DE BORD

TITRES AERONAUTIQUES

- **Licences de pilotage**
Licences de pilotage des membres de l'équipage de conduite

DOCUMENTS DE BORD

- **Certificat d'immatriculation**
*Tous les aéronefs français sont inscrits sur un registre d'immatriculation tenu à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
Seuls peuvent être inscrits au registre d'immatriculation les aéronefs possédant un certificat de navigabilité en état de validité (mention « V »).*
- **Certificat d'examen de navigabilité (CEN)** *Non obligatoire à bord mais validité à vérifier*
- **Certificat de navigabilité (CDN)**
A chaque certificat de navigabilité est associé un manuel de vol et une fiche de pesée
- **Certificat de limitation de nuisances**
Obligatoire pour tout avion à hélices inférieur ou égal à 5,7 tonnes et dont l'inscription au registre français d'immatriculation est postérieure au 20 juin 1980.
- **Licence de station d'aéronef**
Accompagnée des annexes A et B
- **Devis de masse et de centrage**
- **Manuel de vol de l'aéronef**
- **Plan de vol ATC, lorsqu'il a été déposé**
- **Plan de vol relatif à l'exploitation technique**
*Le plan de vol relatif à l'exploitation technique doit indiquer que le vol peut être effectué avec sécurité et que les règlements en vigueur, relatifs aux conditions météorologiques, aux terrains de dégagement, aux altitudes minimales de sécurité et aux réserves de carburant et de lubrifiant sont observés.
La présentation est laissée à l'initiative de l'entreprise.*
- **Carnet de route**
Le carnet de route doit contenir les renseignements suivants :
 - *Type et immatriculation de l'avion ;*
 - *Noms des membres d'équipage et fonction à bord ;*
 - *Date du vol, lieux de départ et d'arrivée des différentes étapes ;*
 - *Les heures bloc / bloc, les heures de décollage et d'atterrissage, le temps de vol ;*
Observations de l'équipage



DOSSIER METEOROLOGIQUE

SITUATION GENERALE

- **Images satellites et radar**
- **Carte des fronts**
Jour & heure validité / position des centres d'actions / Direction du flux général

SITUATION EN ROUTE

- **Carte de prévision du temps significatif– TEMSI**
Jour & heure validité / position des centres d'actions
Nature et traces au sol des fronts, sens du déplacement
Limites de temps significatif : isotherme, nébulosité, visibilité et activité
Phénomènes dangereux : givrage, orage, grêle, turbulence
- **Carte WITEM**
Jour & heure validité
Ecart de température / température / gradient de vent
- **Messages des phénomènes significatifs– SIGMET**
Jour et période de validité
Indication et description des phénomènes / Localisation, déplacement, évolution

SITUATION AU DEPART, A L'ARRIVEE

- **Message d'observation des aérodromes– METAR, SPECI**
Heure d'observation
Météo observée : vent, visibilité, temps prévu significatif, nébulosité, température, pression
Tendance
- **Message de prévision des aérodromes– TAF**
Heure d'observation
Météo observée : vent, visibilité, temps prévu significatif, nébulosité
Evolution et probabilité

SITUATION METEOROLOGIQUE & FAISABILITE DU VOL

- **Analyse de la situation météorologique**
Gradient de vent prévu au niveau de vol choisi
Passage des fronts : plafonds, visibilité en plaine et sur le relief
Phénomènes associés : masses nuageuses, précipitations, brouillard, isotherme
Phénomènes dangereux : givrage, orage, grêle, turbulence
Prévisions sur les terrains de départ, arrivée, dégagement
Existence de terrains VMC (panne radio)
- **Conséquences & faisabilité du vol**
Conséquences sur le choix de la route et du niveau de vol
Conséquences sur les limitations opérationnelle
Conséquences sur les minima opérationnels
Conséquences sur les choix des aérodromes de dégagement et de déroutement

GO - NO GO



NOTAM

NOTAM DES TERRAINS

- De départ
- De dégagement
- De destination

NOTAM EN ROUTE

- **Activité des zones de vol à basse altitude et grande vitesse (AZBA)**

SUP AIP

SIA - La référence en information x NOTAM WEB 1.5.0 x +

Non sécurisé | notamweb.aviation-civile.gouv.fr

SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE

BULLETIN ROUTE ETROITE

* champ obligatoire.

Une Du Jour

Bulletins

- Aérodrome
- FIR
- Route Etroite
- NOTAM nommés

Bulletin AZBA

- du jour
- du lendemain

© NOTAM WEB 2003

Date et heure (UTC) de validité * 2020/09/30 10:43

Durée * 12 Heure(s)

Règle de vol IFR/VFR IFR VFR

Sélection des NOTAM GPS Oui Non

Type NOTAM Général et divers Général

NOTAM sur les aérodromes survolés Oui Non

FL min * 0

FL max * 999

Aérodrome de départ

Aérodrome d'arrivée

Aérodromes de dégagement

Largeur de couloir * 10

Points tournants *

Complet Résumé Effacer

GO - NO GO



CHOIX DE LA ROUTE ET DU NIVEAU DE VOL

CHOIX DE LA ROUTE

ESPACES AERIENS TRAVERSES

- Particularités des espaces aériens traversés
- Espaces contrôlés : classes d'espaces
- Espaces non contrôlés : classes d'espaces
- Zones P, D, R (prohibées, dangereuses, réglementées)

CHOIX DU NIVEAU DE VOL

- Altitude de sécurité
- Choix du niveau de vol

Règle semi – circulaire

Niveaux et sens imposés par l'ATC



PROCEDURES

PROCEDURES DE DEPART

- Type
- Point de report
- Procédures particulières (Cartes VAC)

PROCEDURES D'ARRIVEE

- Type
- Point de report
- Procédures particulières (Cartes VAC)



EMPORT CARBURANT

EMPORT CARBURANT

- **Quantité nécessaire au vol**

Délestage d'étape (carburant calculé en tenant compte du vent)

- **Les réserves**

Marges de sécurité : *La réserve de route (présence de CB, nouvel environnement pour le pilote, fort trafic IFR...)*

La réserve de dégagement (plan de diversion)

La réserve finale

La réserve additionnelle (CDB)



CHARGEMENT ET CENTRAGE

CHARGEMENT

- **Charge offerte**

Masse embarquée

- **Masses caractéristiques**

Masse sans carburant

Masse en opération

Masse au roulage

Masse au décollage

Masse à l'atterrissage

CENTRAGE



PERFORMANCE ET LIMITATIONS OPERATIONNELLES

PERFORMANCES ET LIMITATIONS AU DECOLLAGE

- **Masse limite condition CDN**

Masse maxi structure décollage (MTOW)

Masse maxi pente décollage

- **Masse limite condition exploitation**

Masse maxi condition piste (distance décollage, distance accélération-arrêt)

PERFORMANCES ET LIMITATIONS EN ROUTE

- **Masse limite condition exploitation**

PERFORMANCES ET LIMITATIONS A L'ATTERRISSAGE

- **Masse limite condition CDN**

Masse maxi structure atterrissage (MLW)

Masse maxi pente approche interrompue

- **Masse limite condition exploitation**

Masse maxi condition piste (distance d'atterrissage)



EQUIPEMENTS DE SECOURS

EQUIPEMENTS GENERAUX

- **Fusibles de rechange**
Les avions sont équipés de fusibles de rechange, du calibre requis pour une protection complète du circuit et permettant le remplacement des fusibles dont le remplacement en vol est autorisé (NCO.IDE.A.105)
- **Eclairage de secours**
Lampe électrique autonome pour chaque membre d'équipage en exploitation de nuit
- **Trousse de premiers secours**
Obligation d'une trousse de premiers secours

EQUIPEMENTS SPECIFIQUES – SURVOL DE L'EAU

- **Gilets de sauvetage**

Obligatoire pour tous lorsqu'ils :

- *survolent une étendue d'eau au-dessous de la distance de plané par rapport à la terre ferme; ou*
- *décollent d'un aérodrome ou d'un site d'exploitation ou atterrissent sur un aérodrome où, selon l'avis du pilote commandant de bord, la trajectoire de décollage ou d'approche se présente de façon telle au-dessus de l'eau qu'en cas de problème, la probabilité d'un amerrissage n'est pas à écarter ;*
- *avions volant à une distance de la terre ferme où un atterrissage d'urgence est possible, distance correspondant à plus de trente minutes à la vitesse de croisière normale ou à 50 NM, la valeur la moins élevée étant retenue (NCO.IDE.A.175)*

- **Canot de sauvetage, lot de survie, équipement de signalisation, 2 balises de survivance**

Pour un avion monomoteur : obligatoire dès qu'il peut se trouver à une distance d'un aérodrome de secours supérieure à la plus courte des deux distances :

- *50 NM*
- *distance correspondant à 30 minutes de vol à la vitesse de croisière normale*

VOL A HAUTE ALTITUDE

- **Avions non pressurisés**

Oxygène de subsistance utilisée par les membres de l'équipage de conduite lorsque que le commandant de bord considère qu'à l'altitude du vol prévu, le manque d'oxygène risque de porter atteinte aux facultés des membres d'équipage

Obligatoire pour tous les membres d'équipage pendant toute période supérieure à 30 minutes au cours de laquelle l'altitude-pression du compartiment passagers se situe entre 10 000 ft et 13 000 ft

Obligatoire pour tous les occupants pendant toute période au cours de laquelle l'altitude-pression dans le compartiment passagers est supérieure à 13 000 ft (NCO.OP.190)



PANNE DE RADIOCOMMUNICATIONS

PROCEDURE DE PANNE DE RADIOCOMMUNICATION STANDARD

1. **Dans les conditions météorologiques de vol à vue (VMC), l'aéronef :**
 - i) *affiche le code transpondeur 7600 s'il est équipé d'un transpondeur, poursuit son vol dans les conditions météorologiques de vol à vue, atterrit à l'aérodrome approprié le plus proche et signale son arrivée par les moyens les plus rapides à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ;*
 - ii) *si cela est jugé souhaitable, termine le vol en IFR.*

2. **Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) ou lorsque le pilote d'un aéronef en vol IFR juge qu'il n'est pas souhaitable de poursuivre son vol en VMC si l'interruption de communication se produit durant la phase d'arrivée, d'approche aux instruments vers un aérodrome, ou durant la phase de départ d'un aérodrome, le pilote affiche le code transpondeur 7600 et se conforme aux consignes particulières publiées, lorsqu'elles existent. Sinon :**
 - i) *sauf prescription contraire fondée sur un accord régional de navigation aérienne, s'il se trouve dans un espace aérien où le radar n'est pas utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 20 minutes suivant le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire, et par la suite modifie son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ;*
 - ii) *s'il se trouve dans un espace aérien où le radar est utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, l'aéronef affiche le code transpondeur 7600, maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 7 minutes à partir du plus tardif des trois moments suivants :*
 - A) *le moment où il a atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol ;* ou
 - B) *le moment où le transpondeur a été réglé sur le code 7600 ;* ou
 - C) *le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire ; et par la suite, modifie son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ;*
 - iii) *s'il est guidé au radar ou s'il a reçu de l'ATC l'instruction de suivre en navigation de surface (RNAV) une route décalée sans limite spécifiée, rejoint la route indiquée dans le plan de vol en vigueur au plus tard au point significatif suivant, en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable ;*
 - iv) *en suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, poursuit son vol jusqu'à l'aide à la navigation ou au repère approprié désigné qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer à l'alinéa v) ci-après, attend à la verticale de cette aide ou de ce repère le moment de commencer à descendre ;*
 - v) *commence à descendre à partir de l'aide à la navigation ou du repère spécifié à l'alinéa iv) à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il commence à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ;*
 - vi) *exécute la procédure d'approche aux instruments normale spécifiée pour l'aide à la navigation ou le repère désigné ;*
 - vii) *atterrit, si possible, dans les 30 minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée à l'alinéa v) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.*

PROCEDURES DE PANNE DE RADIOCOMMUNICATION PARTICULIERES



PLAN DE VOL

PLAN DE VOL