



Dossier de Vol

Briefing Pack

Table des matières

1.	AVION	2
2.	NOTAM	3
3.	METEO	4
4.	TRAJET	5
5.	BILAN CARBURANT	6
6.	DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE	8
7.	LIMITATIONS OPERATIONNELLES	9
8.	PLAN DE VOL	11



1. AVION

Immatriculation :

Documents :

A bord		Validité	Date
Manuel de vol	☐	Assurance	
Carnet de route	☐		
Fiche de pesée	☐	CEN	
Certificat d'immatriculation	☐		
Certificat acoustique	☐	Licence de station d'aéronef	
CDN	☐		
CALIPSO	☐		

Potentiel avion :

Report mécanique :

Huile :

Essence :

Equipements à bord (Gilet de sauvetage, extincteur, kit de premier secours...) ☐



2. NOTAM

NOTAM :

Départ :

.....

En route :

.....

Destination :

.....

Dégagement 1 :

.....

Dégagement 2 :

.....

SUP AIP :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

AZBA :

.....

.....

.....



3. Météo

Aeroweb : <http://www.meteo.fr/aeroweb/introduction.html>

Situation Générale :

Carte des fronts → Image satellite (Infrarouge / Visible ...) → TEMSI et WITEM

METAR + TAF (départ, en route, destination dégagement)

Notes :

.....

.....

.....

.....

.....



4. Trajet

- Log de Navigation ☐
- Etude des espaces traversés

- Carte VAC (Départ, en route, arrivée, dégagements) ☐
- Cartes et documentations à jour ☐



5. Bilan carburant

Version numérique :

Etape :

Avion :

Vitesse de croisière :

Conso horaire :

FORFAIT ROULAGE (Mini 5min)	Durée de la navigation		Intégration terrain	Temps pour l'étape
	Temps sans vent	Prise en compte de : - La météo - Route ATC - Traffic		
.....				

Temps pour l'étape	
Plan de diversion Terrain :	
Réserve 1h (règlementation Fly Academy) <u>Règlementation</u> <u>NCO</u> : -10min (jour, local en vue du terrain) -30min (jour) -45min (nuit)	60
QUANTITE MINIMUM REGLEMENTAIRE AU PARKING	

Carburant en Litres
.....

Marge de sécurité	
REEL A BORD	

.....
.....

Dans le but de diminuer le risque des pannes carburant FLY ACADEMY recommande les règles d'export suivantes, en accord avec la réglementation :

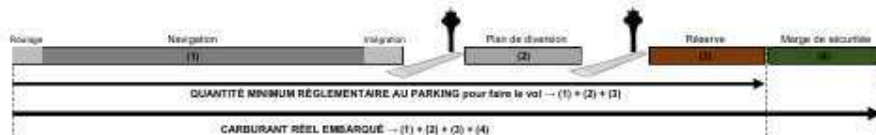
- Nul ne peut envisager un vol s'il a prévu de se poser sur son terrain de destination avec moins d'une heure de carburant à la consommation croisière.
- Un forfait de 10 minutes de carburant à la consommation croisière sera utilisé pour les roulages arrivée et départ par défaut.
- Un forfait de 15 minutes de carburant à la consommation croisière sera utilisé pour les intégrations.
- Ces forfaits pourront à tout moment être revus à la hausse en fonction du contexte.

Version Papier :

BILAN CARBURANT EN VFR

ÉTAPE :
VITESSE DE CROISIÈRE :

AVION :
CONSO HOORAIRE :



FORFAIT ROULAGE (min 5 minutes)	DURÉE DE LA NAVIGATION		INTEGRATION TERRAIN (en fonction du terrain de destination et des caractéristiques du terrain)	(1) TEMPS POUR L'ÉTAPE
	TEMPS SANS VENT	PRISE EN COMPTE DE : - LA MÉTÉO - ROUTES ATC, etc. - RETARDS DANS LE TRAFIC		

PLAN DE DIVERSION : La situation la plus critique semble être est une remise de gaz à destination, la navigation jusqu'au terrain de dégivrage, l'intégration et enfin l'atterrissage.

(1) TEMPS POUR L'ÉTAPE		
(2) PLAN DE DIVERSION		
(3) RÉSERVE 10min (jour, local, en vue du terrain) 30min (jour) 45min (nuit)		CARBURANT EN LITRES
QUANTITÉ MINIMUM RÉGLEMENTAIRE AU PARKING (1) + (2) + (3)		
(4) MARGE DE SECURITÉ		
RÉEL EMBARQUÉ (1) + (2) + (3) + (4)		

(2) PLAN DE DIVERSION

Conformément au SERA.2010 et au 4) ci-dessus, le pilote doit prévoir un **PLAN DE DIVERSION** à l'arrivée (**dégagement**).

(4) MARGE DE SECURITE

C'est le carburant embarqué en plus de la quantité minimum réglementaire, il est à la **discretion du commandant de bord**. Conformément au NCO.OP.125b) : (...) une **réserve de carburant** pour parer à (...) toute autre **situation susceptible de retarder l'atterrissage** de l'avion ou d'**augmenter la consommation de carburant** et/ou de lubrifiant.

GESTION CARBURANT EN VOL

Si la navigation doit changer en cours de vol cela doit se faire en respectant les mêmes critères d'export que lors de la préparation.

-NCO.OP.125c) : Rien n'empêche la modification d'un plan de vol en vol. Le vol est alors redirigé vers une nouvelle destination, à condition que **toutes les exigences** soient satisfaites au moment où il est replanifié.



6. Devis de masse et centrage

Feuille de chargement :

Masse à vide	
Equipages et bagages	+
Masse à vide opérationnelle	=
Carburant	+
Masse opérationnelle	=

1 GAL = 2.72Kg

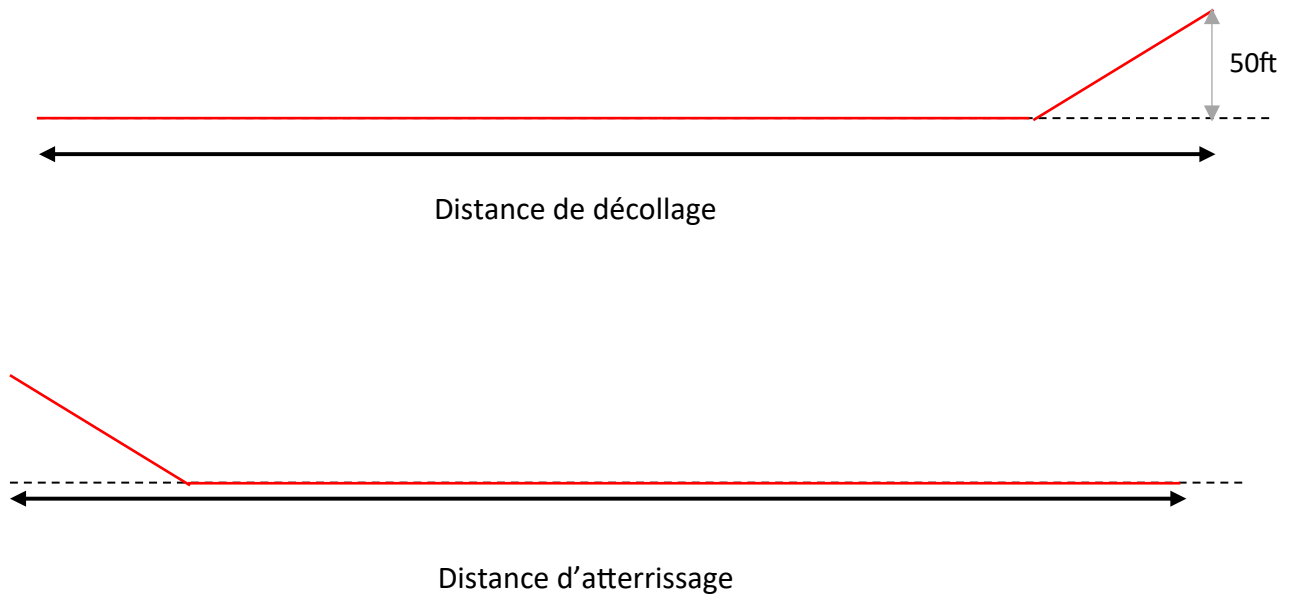
1 GAL = 3.785 L

1L= 0.72 Kg

1Kg = 2.21 lbs

Se référer à la section MASSE ET CENTRAGE du manuel de vol pour établir votre devis de masse et centrage (à retrouver dans l'espace pilote)

7. Limitations opérationnelles



Conditions	Décollage		Atterrissage	
	Influence sur le franchissement des 15 m	Facteur ⁽¹⁾	Influence sur le franchissement des 15 m	Facteur ⁽¹⁾
Masse + 10 %	+ 20 %	x 1.20	+ 10 %	x 1.10
Zp + 1000 ft	+ 15 %	x 1.15	+ 5 %	x 1.05
Température + 10°C	+ 10 %	x 1.10	+ 5 %	x 1.05
Piste en dur mouillée	0 %	x 1.00	+ 15 % ⁽²⁾	x 1.15 ⁽²⁾
Herbe sèche : - courte (jusqu'à 13 cm) - longue (de 14 à 25 cm)	+ 20 % ⁽²⁾ + 25 % ⁽²⁾	x 1.20 ⁽²⁾ x 1.25 ⁽²⁾	+ 20 % ⁽²⁾ + 30 % ⁽²⁾	x 1.20 ⁽²⁾ x 1.30 ⁽²⁾
Herbe mouillée : - courte (jusqu'à 13 cm) - longue (de 14 à 25 cm)	+ 25 % ⁽²⁾ + 30 % ⁽²⁾	x 1.25 ⁽²⁾ x 1.30 ⁽²⁾	+ 30 % ⁽²⁾ + 40 % ⁽²⁾	x 1.30 ⁽²⁾ x 1.40 ⁽²⁾
Sol mou ou enneigé	+ 25 % ⁽³⁾ ou plus	x 1.25 ⁽³⁾ ou plus	+ 25 % ⁽²⁾ ou plus	x 1.25 ⁽²⁾ ou plus
Pente 1 %	Montante + 5 %	Montante x 1.05	Descendante + 5 %	Descendante x 1.05

(1) Les facteurs se multiplient entre eux en cas de conditions multiples.

(2) Ne s'applique qu'à la distance de roulement.

(3) S'applique à la distance de franchissement des 15 m pour le décollage. Des projections de boue ou de neige peuvent modifier le profil de l'aile et altérer les performances de montée une fois que les roues ont quitté le sol.

Le cas de l'atterrissage volet 0 sera traité de la manière suivante : distance d'atterrissage majorée de 10% tous les 2kt d'incrément de la vitesse d'approche par rapport à l'atterrissage pleins volet.

Par exemple : vitesse augmentée de 10kt engendre une augmentation de la distance d'atterrissage de 50%.



Utiliser la section **performances** du manuel de vol pour déterminer les performances brutes.

CONDITIONS DU JOUR	Départ	Arrivée
Avion		
Masse		
Vent (Composante de face)		
Alt pression		
T°C		
Type de piste (dure/herbe)		

PERFORMANCES DU JOUR		
	PERFO BRUTES	PERFO FACTORISEES (+30%)
Distance de décollage		
Distance D'atterrissage		

$\begin{matrix} D_{D/L} + 30\% \leq TODA \\ D_{ATT} + 30\% \leq LDA \end{matrix}$	Vous pouvez utiliser cette piste en conditions normales .
$\begin{matrix} D_{D/L} \leq TODA \\ D_{ATT} \leq LDA \end{matrix}$	Vous pouvez considérer cette piste à condition d'utiliser exactement les vitesses indiquées dans le Manuel de vol. Conseils Décollage → plein gaz sur train / Atterrissage → posé court ou remise de gaz
$\begin{matrix} D_{D/L} \geq TODA \\ D_{ATT} \geq LDA \end{matrix}$	Vous ne pouvez pas utiliser cette piste .



8. Plan de vol

Remplir son plan de vol si nécessaire sur [SOFIA Briefing](#) (création d'un compte nécessaire) ou auprès du BRIA de rattachement ou au 01 56 301 301 (24h/24).

Plan de vol en VFR exigé pour :

- Tout franchissement de frontière
- Le survol d'étendue d'eau ou à destination de régions ou le long de routes désignées par l'autorité compétente

Il peut l'être aussi dans des cas particuliers, se tenir informé.

Activation (dès décollage) et clôture (après atterrissage) obligatoire !

Dépôts de plan de vol (**30min mini avant le départ** délai porté à **1 heure** si franchissement de frontière).