



**Manuel d'Exploitation Partie C**  
**ROUTE**

**FR.ATO.0137**  
**Section1**  
**Non Complexe**

# **II MANUEL D'EXPLOITATION**

## **Partie C : Route**

Manuel d'Exploitation  
Partie C

Version 2.0 du 03/07/2018

Page 1 sur 8



**Manuel d'Exploitation Partie C**  
**ROUTE**

**FR.ATO.0137**

**Section1**  
**Non Complexe**



Page laissée intentionnellement vide

Manuel d'Exploitation  
Partie C

Version 2.0 du 03/07/2018

Page 2 sur 8



## Manuel d'Exploitation Partie C ROUTE

FR.ATO.0137  
Section1  
Non Complexe

1.	PERFORMANCES EN ROUTE.....	4
1.1.	REGLEMENTATION.....	4
1.2.	DECOLLAGE.....	4
1.3.	CROISIERE.....	4
1.4.	DESCENTE ET ATERRISSAGE.....	5
2.	PLANIFICATION DU VOL.....	5
2.1.	ASSISTANCE ET HANDLING EN ESCALE.....	5
2.2.	CALCUL DE L'EMPORT MINIMUM DE CARBURANT ET HUILE.....	5
2.3.	ALTITUDES DE SECURITE.....	6
2.4.	EQUIPEMENTS DE NAVIGATION.....	6
3.	MASSES ET CENTRAGE.....	6
4.	MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES FI.....	7
5.	MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES STAGIAIRES.....	7
6.	AERODROMES RETENUS POUR LA FORMATION.....	8



# Manuel d'Exploitation Partie C

## ROUTE

FR.ATO.0137

Section1  
Non Complexe

## 1. PERFORMANCES EN ROUTE

### 1.1. REGLEMENTATION

Le pilote commandant de bord est chargé de l'obtention des informations nécessaires pour la préparation du vol, notamment, en fonction du type de vol prévu. Ces dispositions sont rappelées dans le Mémo du pilote VFR FFA et disponible sur le site FFA.

### 1.2. DECOLLAGE

Le décollage sera réalisé conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion, notamment en prenant en compte les spécificités de l'aérodrome, la masse et la configuration de l'avion, et les conditions météorologiques.

Les facteurs de correction liés à l'état des pistes doivent être pris en compte par le pilote, et sont précisés dans les manuels de vol.

Le Manex A prévoit un « facteur de majoration » afin d'améliorer la sécurité, et permet de déterminer la longueur de piste mini nécessaire à respecter.

### 1.3. CROISIERE

La croisière sera réalisée conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion. Les éléments liés aux altitudes sont rappelés dans le Mémo du pilote VFR FFA et disponible sur le site FFA.

La gestion carburant sera conforme au Manex A, 8.3.1 GESTION DU CARBURANT.



## Manuel d'Exploitation Partie C ROUTE

FR.ATO.0137

Section1  
Non Complexe

### 1.4. DESCENTE ET ATERRISSAGE

La descente et l'atterrissage seront réalisés conformément aux dispositions définies dans le manuel de vol de l'avion.

Les facteurs de correction liés à l'état des pistes doivent être pris en compte par le pilote, et sont précisés dans les manuels de vol.

Le Manex A prévoit un « facteur de majoration » afin d'améliorer la sécurité, et permet de déterminer la longueur de piste mini nécessaire à respecter.

## 2. PLANIFICATION DU VOL

### 2.1. ASSISTANCE ET HANDLING EN ESCALE

Lorsqu'une prise en charge et assistance est nécessaire sur l'escale de destination, il est possible d'utiliser l'interface MY HANDLING dont l'adresse de connexion est : <https://cy.myhandlingsoftware.com>


Identifiant : [secretariat@lesaillesforeziennes.fr](mailto:secretariat@lesaillesforeziennes.fr)

Mot de passe : bxpduhOh

### 2.2. CALCUL DE L'EMPORT MINIMUM DE CARBURANT ET HUILE

Il incombe au pilote de définir la quantité de carburant nécessaire au vol, compte tenu des valeurs définies dans le manuel de vol, et des conditions météorologiques prévues.

Le commandant de bord ajoutera ensuite à ces quantités, les réserves réglementairement et celles définies par le Manex A.

	<b>Manuel d'Exploitation Partie C</b> <b>ROUTE</b>	<b>FR.ATO.0137</b>  <b>Section1</b> <b>Non Complexe</b>
---	---	--

### 2.3. ALTITUDES DE SECURITE

Les pilotes devront respecter les altitudes de sécurité définies réglementairement, et, dans la mesure du possible, veiller à choisir celles qui permettront de minimiser les nuisances environnementales.

Les éléments liés aux altitudes sont rappelés dans le Mémo du pilote VFR FFA disponible sur le site FFA.

### 2.4. EQUIPEMENTS DE NAVIGATION

Les équipements de navigation installés dans les avions sont maintenus en conformité par l'ATO. Ils sont adaptés à tous les vols qui peuvent être entrepris avec les avions de l'ATO AF.

## 3. MASSES ET CENTRAGE

Le respect du domaine de vol est primordial, et notamment le respect des masses admissibles et du centrage des avions. Chaque pilote devra impérativement s'assurer qu'il respecte les données du manuel de vol et du Manex A pendant toutes les phases de vol. S'il n'est pas possible de respecter ces dispositions, le vol ne doit pas être entrepris ou poursuivi.

Les pilotes seront formés à la réalisation et à l'utilisation d'un devis de masse et de centrage lors de leur formation théorique et pratique.

Manuel d'Exploitation Partie C	Version 2.0 du 03/07/2018	Page 6 sur 8
-----------------------------------	---------------------------	--------------



## Manuel d'Exploitation Partie C ROUTE

FR.ATO.0137

Section1  
Non Complexe

### 4. MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES FI

Les minima retenus par l'aéro-club sont les minima réglementaires. Toutefois, les FI veilleront à ce que les conditions de visibilité soient compatibles avec la leçon prévue.

### 5. MINIMA METEOROLOGIQUES OPERATIONNELS POUR LES STAGIAIRES

Les instructeurs devront développer la notion de marges en fonction des conditions météorologiques pour les stagiaires. Ces marges seront appliquées lors des vols en solo supervisé.

Les instructeurs veilleront aussi à ce que les élèves pilotes prennent en compte l'évolution des conditions météorologiques pour décider de la faisabilité d'un vol. Ils sensibiliseront également leurs élèves aux risques liés au vol dans des conditions de visibilité réduites.

En cas d'évolutions météorologiques non prévues, il sera possible de déroger aux minima définis au départ afin de poursuivre le vol vers le terrain le plus proche.



## Manuel d'Exploitation Partie C ROUTE

FR.ATO.0137  
Section1  
Non Complexe

### 6. AERODROMES RETENUS POUR LA FORMATION

Lors de la formation, les instructeurs veilleront à utiliser les différents types d'aérodromes existant dans la région.

Tous les aérodromes ayant des caractéristiques compatibles avec les avions de l'ATO AF (manuel de vol), pourront tous être utilisés pour l'instruction.

Pour les vols en solo supervisé, l'instructeur veillera à ce que les aérodromes choisis soient compatibles avec les compétences acquises par les élèves.

Pour la formation au VFR de nuit, l'aérodrome de Saint Etienne (LFMH) sera utilisé pour la formation de base, jusqu'au lâché. Les aérodromes de Saint Yan (LFLN) et Valence (LFLU) seront utilisés pour la navigation contrôlée, et ceux du Puy (LFHP) Bourg en Bresse (LFHS) Moulin (LFHY) seront utilisés pour la mise en œuvre du PCL. (Liste non limitative et non exhaustive)

Pour la formation / entraînement montagne les caractéristiques mini (longueur /pente des terrains) utilisables sont définies dans le Manex A, 8.3.4.1 Montagne.

Pour la formation / l'entraînement à la voltige les terrains de Saint Etienne et Feurs (LFLZ) sont utilisables.