**LE GUIDE PRÉPA VOL**

**Prépa vol en 9 étapes**

[1 > **Validité des documents** pilote / avion](https://aerofutur.com/preparer-un-vol/#etape1)

[2 > **NOTAM**, SUP AIP, AZBA](https://aerofutur.com/preparer-un-vol/#etape2)

[3 > **Météorologie**](https://aerofutur.com/preparer-un-vol/#etape3)

[4 > **Route et altitude de sécurité** entre aérodromes](https://aerofutur.com/preparer-un-vol/#etape4)

[5 > **Carburant**](https://aerofutur.com/preparer-un-vol/#etape5)

[6 > **Masse et centrage**](https://aerofutur.com/preparer-un-vol/#etape6)

[7 > **Performances et limitations**](https://aerofutur.com/preparer-un-vol/#etape7)

[8 > **Équipement minimal de survie et d’urgence**](https://aerofutur.com/preparer-un-vol/#etape8)

[9 > **Plan de vol**si déposé](https://aerofutur.com/preparer-un-vol/#etape9)

**Étape 1**

**Validité des documents**

Avant d’envisager tout vol, vous devez vérifier les documents :

* **Pilote**
* – Licence de pilote
* – Qualification classe/type*seule la qualification de classe SEP est valide 2 an*s
* – Certificat médical*la Classe 2 est valide 5 ans, la Classe 1 est valide 1 an*
* **Avion, les documents devant se trouver à bord**
* **Pour tout vol**
* – Carnet de route *sauf pour les vols locaux*
* – Manuel de vol
* – Plan de vol *si déposé*
* – LEM (liste minimale d’équipement) *si elle existe*
* **Pour tout vol pour lequel l’aérodrome de décollage et d’atterrissage sont différents**
* – Certificat d’immatriculation
* – Certificat de navigabilité *valide 3 ans*
* – Certificat d’examen de navigabilité *valide 1 ans*
* – Quick Operating Handbook ***aerofutur***
* – Rapport de masse et centrage
* – Certificat acoustique EASA
* – Licence de station d’aéronef
* – Attestation d’assurance

**Étape 2**

**NOTAM, SUP AIP, AZBA**

Cliquez sur les liens ci-dessous afin de vous rendre sur les sites français dédiés à la connaissance des messages navigants sur aérodromes, les suppléments aux publications d’informations aéronautiques ainsi que l’activité militaire présente sur votre route.

[**NOTAM**, Notice To Air Men, messages aux navigants](http://notamweb.aviation-civile.gouv.fr/)

[**SUP AIP**, Suppléments aux publications d’informations aéronautiques](https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/documents/supaip/aip/id/6)

[**AZBA**, Activités réseau très basse altitude défense](https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/schedules)

**Étape 3**

**Météorologie (visibilité, base des nuages, nébulosité, vent et précipitation)**

[**Situation générale**](https://www.metoffice.gov.uk/weather/maps-and-charts/surface-pressure)

[**TEMSI**, météo significative + isotherm zéro](https://aviation.meteo.fr/)

[**WINTEM**, vent et température à l’atitude/niveau de croisière](https://aviation.meteo.fr/)

[**METAR/TAF**, observations/prévisions sur les aérodromes](https://aviation.meteo.fr/)

**Étape 4**

**Route et altitude de sécurité entre aérodrome de départ, d’arrivée et de dégagement**

* 1 > Tracer sur la carte 1/500 000 le trajet
* 2 > Choisir des repères caractéristiques *chacun à environ 10 à 15 minutes de vol*
* 3 > Noter le ou les points culminants du parcours ou l’altitude de sécurité
* 4 > Déterminer les routes magnétiques aller-retour
* 5 > Mesurer et noter la distance en chaque repère
* 6 > Calculer la durée de chaque tronçons
* 7 > Mesurer et noter les flanquements des balises VOR *si possible*
* 8 > Noter l’ordre d’utilisation des fréquences

**Etape 5**

**Carburant**

* **NCO.OP.125 / SERA.2010.b**
* **1 Taxi**, roulages et procédures départ et arrivée
* – *5 minutes par aérodrome*
* **2 Trip**, délestage prévu sans procédures
* – *temps de vol estimé en fonction de l’avion utilisé (consommation, vitesse, etc)*
* *– avec prise en compte du vent sur le trajet prévu (vitesse sol, dérive)*
* **3 Contingency + alternate**, plan de diversion
* – *ce trajet supplémentaire prend en compte le vent réel, procédures, ATC, etc.*
* **4 Final reserve**, réserves règlementaires
* – *10 min VFR jour en vue de l’aérodrome*
* – *30 min VFR jour*
* – *45 min VFR nuit*

**Étape 6**

**Masse et centrage**

Avant le vol vous devez faire une étude du chargement et vérifier si le centrage se situe dans la plage de sécurité, à l’aide de soit :

* – fiche de pesée, *jointe au carnet de route*
* – abaque, *joint au manuel de vol*

**Étape 7**

**Performances et limitations**

Avant le vol vous devez faire une étude des performances au :

* – décollage
* – atterrissage sur aérodrome de destination et de diversion

**Étape 8**

**Équipement minimal de survie et d’urgence**

* **NCC.IDE.A.190**
* **Trousse de premier secours**
* *Entre 1 et 100 sièges passagers installés, 1 trousse de premiers secours par avion, qui doit être :*
* *– facilement accessible pour utilisation, et*
* *– tenue à jour.*
* **NCC.IDE.A.215**
* **Émetteur de localisation d’urgence**
* Les avions MOPSC ≤ 19 sont équipés :
* *– d’un ELT automatique*
* **NCC.IDE.A.220**
* **Gilets de sauvetage**
* Les avions terrestres :
* *– survolant une étendue d’eau à plus de 50 NM de la côte, ou*
* *– décollant ou atterrissant où la trajectoire de décollage et d’approche est disposée de telle manière qu’en cas de problème la probabilité d’un amerrissage forcé existe.*

**Étape 9**

**Plan de vol si déposé**

Cliquez sur le lien ci-dessous afin de déposer votre plan de vol avec eurocontrol, le service du contrôle aérien européen.