

Vérification du potentiel des avions

L'exécution d'un vol débute avec la prise en compte de l'avion par le pilote CDB. Cette prise en compte représente un transfert de responsabilité entre le club et le pilote. Ce transfert de responsabilité se traduit par :

- **La connaissance de l'état technique** de l'avion, en consultant le carnet de route et la liste des anomalies signalées dans AEROGEST par les pilotes ayant utilisé l'avion précédemment. En fonction des anomalies la vérification dans la LME que le vol est réalisable, et éventuellement, dans quelles conditions.
- **L'estimation de la quantité de carburant** à bord en fonction de la cohérence entre les précédents pleins réalisés et les heures de vols effectuées.
- **La vérification de tous les documents avion (et pilote)** nécessaires pour envisager le vol
- **La vérification que le potentiel restant permet de réaliser le vol envisagé avec une marge de sécurité suffisante.**

Ces actions **OBLIGATOIRES** sont incluses dans l'item de la Check List « PRE VOL » :

Documents de bord.....vérifiés

PRESERVONS NOS AVIONS : RESPECTONS LEURS POTENTIELS

Récemment un de nos avions a continué de voler alors que son potentiel moteur était dépassé. Plusieurs autres cas ont été aussi signalés par des instructeurs qui ont empêché la prise d'avion alors que le pilote partait en vol avec un potentiel insuffisant.

Partir ou terminer un vol avec un avion dont le potentiel est dépassé engage la sécurité de ces occupants, la responsabilité du CDB et du club.
Dès que le potentiel est dépassé, l'avion n'est plus en état de navigabilité et il n'est plus assuré.

C'est donc absolument à proscrire.

Rappel sur les indications de potentiel figurant dans AEROGEST-RESSA :
Ces informations sont purement indicatives car leur mise à jour dépend de ce que les pilotes précédents ont enregistré, notamment les estimations de temps de vol indiquées lors des réservations. En outre un vol récemment effectué peut ne pas être pris en compte immédiatement dans le logiciel.

Il est également important de renseigner avec le plus d'exactitude possible la durée du vol projeté lors de la réservation, car cette information sert au calcul prévisionnel des potentiels restants, et en conséquence, à la programmation des visites de maintenance.

Seules font foi les indications d'horamètre portées dans le carnet de route de l'avion et la limite de potentiel indiquée en rouge sur la feuille de maintenance.

La limite d'horamètre indiquée en rouge sur la feuille de maintenance ne doit absolument pas être dépassée jusqu'à la fin du vol.

En conséquence :

Lors de la réservation d'un avion, vérifier le code de couleur du symbole placé à gauche de l'immatriculation de votre avion et placer le curseur sur celui-ci. Ainsi vous aurez une première indication du potentiel restant avec l'annotation : « (A vérifier avant chaque vol) »

Cette information est indicative ? Vous devez procéder systématiquement à la vérification du potentiel réel.

- **Récupérer le dernier horamètre sur le carnet de route**
 - AEROGEST-CLUB, lors du départ, vous indique le dernier horamètre connu de la machine, ce qui permet de s'assurer que les informations sont à jour
- **Ouvrir la feuille de maintenance de l'avion** « Maintenance de l'avion » la première feuille dans le dossier des papiers de l'avion. Noter l'indice maximal en rouge de l'horamètre
- **Calculer le vrai potentiel de l'avion** juste avant le vol, en faisant la soustraction entre le potentiel (indice maximum - indice courant) et le temps de vol prévu. Le résultat doit être positif.

Pour rappel, la check-list de préparation des vols est en ligne sur le lien suivant :

<https://www.aeroclub-acam.fr/web/prive/preparation-des-vols/>

N'hésitez pas à l'utiliser.

Patrick ELKAN CPS - 19 juillet 2021

PS : toutes les informations sur la sécurité sur la page : <https://www.aeroclub-acam.fr/web/prive/securite-des-vols/>