

Guide des bonnes pratiques AAP

Rédacteur : Olivier Rampnoux

Approbateur : JM Laporte

Version V1 du 12.2025

OBJET

Ce guide a pour objet, d'informer ou rappeler, les informations essentielles et bonnes pratiques en vigueur au sein de l'association. Il ne substitue ni au règlement intérieur, aux manuels de vol, ou check lists, faisant foi.

Considérons-le plutôt comme un supplément.

Historique évolution :

EDITION	DATE	OBJET
01		Version initiale
02		
03		
04		
05		

1) GENERALITES AVIONS

CAP10 F-BTDN :

- Classé et Suivi en CDN
- Biplace cote à cote, 180CV à injection, alimenté vol dos, AVGAS
- 2 réservoirs, Avant **72L**, Arrière **78L**
- Consommation horaire en voltige : **40L/h**
- Consommation horaire en croisière 23 pouces : **35L /h**
- Autonomie sur réservoir Avant en voltige : **2H**
- Emport passager possible sans adhésion AAP
- Expérience des 3 ATT, nécessaire à l'emport pax, valable également par l'expérience sur le F-PYNY

Super Emeraude CP320 F-PYNY :

- Classé et suivi en CNRA
- Biplace cote à cote, 100CV à carburateur, AVGAS
- 3 réservoirs, Avant : **70L**, ailes : **2x35L**
- Conso Horaire : **25L**
- Autonomie pleins complets : **5H**
- Autonomie réservoir Avant : **2H30**
- Emport passager possible avec adhésion AAP obligatoire (statut avion)
- Expérience des 3 ATT, nécessaire à l'emport passager, valable également par l'expérience sur le F-BTDN

CHIPMUNK DHC1 F-AZQZ :

- Classé et suivi en CNRAC
- Biplace en tandem, 140 cv à carburateur, AVGAS
- 2 réservoirs d'ailes : **2x9** Galons impériaux (**80 L**) 1Galon = 4.54 L
- Consommation horaire : **7.5** Galons / h (**35 L**)
- Autonomie pleins complets : **2h15**
- Envergure : **11.3m**
- Emport passager possible avec adhésion AAP obligatoire (statut avion)
- Obligation des 3 ATT sur l'avion, pour l'emport d'un passager

STAMPE SV4C F-BMMA :

- Classé et suivi en CNRAC
- Biplan décalé, Biplace en tandem, 140CV carburateur, AVGAS
- 1 réservoir central : **90 L**
- Consommation horaire : **32 L/h**
- Autonomie pleins complet : **2h50**
- Obligation d'être préalablement lâché sur le F-PYNY
- Emport passager possible avec adhésion AAP obligatoire (statut avion)
- Obligation des 3 ATT sur l'avion, pour l'emport d'un passager

2) LIMITATIONS

CAP10 :

- Voltige autorisée en école, et si lâché avion et FCL800, sur les axes officiels
- Facteur de charge officiel **+6g / -3.5g**
- Facteur de charge AAP **+4.5g / -3.5g**
- (Au dessus, retour terrain, nécessité de revalider l'accéléromètre électronique)
- Tous vols équipés des parachutes (vol en catégorie N ou U)

♦ Masse :

- A vide **549 kgs** (parachutes non inclus)
- A vide + réservoir avant plein **604 kgs**
- Max décollage **830 kgs**
- Max à l'atterrissage **800 Kgs**
- Max en voltige **760 Kgs**
- Max équipage équipé, en voltige avec plein Des parachutes **156 kgs**
- 2x8 Kgs**

♦ Vent de travers :

- Roulage **25 Kts**
- Décollage / Atterrissage **15 kts**

♦ Huile **D80**

- Contenu à vérifier en prévol : 6L max, 5L mini

♦ Essence :

- Ne pas utiliser le réservoir arrière (hors centrage en voltige), sauf accord du Dirigeant Responsable ou Responsable Pédagogique, pour convoyage, ou navigation

SUPER EMERAUDE :

VOLTIGE INTERDITE

♦ Masse :

- A vide **465 Kgs**
- A vide + réservoir avant plein **517 Kgs**
- A vide + plein complet **574 Kgs**
- Charge offerte **176 Kgs**
- Max au décollage / atterrissage **750 Kgs**

♦ Vent de travers :

- Roulage **25 Kts**
- Décollage / Atterrissage **15 Kts**

♦ Huile : **D80**

- A vérifier en prévol, le niveau requis, sur la face intérieure de la trappe d'accès au bouchon

♦ Essence :

- Pas d'information particulière

CHIPMUNK :

INTERDICTION DE SORTIR L'AVION, SEUL, cause faibles marges entre bouts d'ailes et accès hangar

VOLTIGE INTERDITE SAUF ACCORD DU PRESIDENT OU CHEF PILOTE

♦ **Masse :**

-A vide	650Kgs
-A vide, pleins complets	707 Kgs
-Charge offerte	243 Kgs
-Max Décollage/Atterrissage	950 Kgs

♦ **Vent de travers :**

-Roulage / Décollage / Atterrissage	15 Kts
-------------------------------------	---------------

♦ **Huile : D100**

-A vérifier en prévol, dans la zone prescrite sur la tige

♦ **Essence :**

-Nécessité de ravitailler avant de hangarer l'avion, après le dernier vol, **réservoirs pleins** (conception souple des réservoirs, et porosité si réservoir vide de façon prolongée)

STAMPE

VOLTIGE INTERDITE

♦ **Masse**

-A vide	502 Kgs
-A vide, réservoir plein	567 Kgs
-Charge offerte	183 Kgs
-Max décollage / Atterrissage	750 Kgs

♦ **Vent de travers**

-Roulage / Décollage / Atterrissage	5 Kts
-------------------------------------	--------------

♦ **Huile : D100**

-Contenu à vérifier en prévol	5 L
-------------------------------	------------

♦ **Essence :**

-Pas d'information particulière

3) PROCEDURES NORMALES ET BONNES PRATIQUES

◆ EXPERIENCE RECENTE

- Nécessité de refaire un vol avec un FI, si expérience récente supérieure à 90 j, sauf accord du PDT ou Chef Pilote
- Nécessité d'avoir 3 décollages et 3 atterrissages, dans les 90 jours pour réaliser un emport passager (Possibilité de faire des TDP en solo si l'expérience récente est valide, pour compter des mouvements avant d'emmener un passager)
- Vérifier avant le vol dans le chapitre Généralités, en fonction de l'avion, si l'emport passager d'un autre avion est valable pour celui envisagé

◆ AEROGEST

- Fiche Pilote à jour de licence (SEP), médical, cotisation FFA, et compte créditeur de 30 Euros
- Enregistrer la réservation avant tout vol (cela sert de plan de vol), au plus près de la prévision de vol
- Au retour du vol, Renseigner les données nécessaires en fonction de l'avion (Cap10 =Fg si voltige)
- Décompter le temps de vol par tranches de 5 minutes (0 ou 5)
- Créditer le compte si nécessaire
- Demander l'accord du RP ou PDT, si projet de voyage de plusieurs jours
- mise à jour d'Aérogest en cas d'annulation du vol

◆ DANS L'ENCEINTE DE L'AERODROME DE MORLAIX

- Respecter les consignes de sûreté et sécurité
- Accompagner mes passagers et briefer les accompagnants, restant au sol, sur les limites de circulation, pendant le vol de ce dernier
- En voiture ou à pied, laisser la priorité aux avions en mouvement
- Stationner le véhicule hors de l'aire de mouvement

◆ AU HANGAR

- Se faire aider pour sortir l'avion
- Prendre soin du matériel mis à disposition
- Prévenir un responsable en cas de pénurie d'huile
- Ranger le matériel après usage
- Respecter les emplacements avions selon les marquages au sol
- Ne pas toucher un avion en maintenance
- Entreposage des housses d'hélices et bâches de protection, dans l'armoire grise du hangar, dans le coin gauche, en regardant vers dehors

◆ AU RETOUR DE VOL

- Signaler au PDT, RP, ou CPS, tout évènement estimé devoir être évoqué puis communiqué au CPS, pour réaliser un signalement sur l'application REXFFA
- Sans contact avec le pilote suivant, rentrer l'avion dans le hangar
- Si l'avion est parké dehors, alors le laisser face au vent, commandes bloquées, frein de parc serré
- Ne pas mettre de frein de parc dans le hangar

◆ GENERALITES PILOTE

- Etant le dernier maillon de ma sécurité, j'applique la procédure d'immobilisation (clé et carnet de vol posés dans le bureau technique) et je préviens un responsable, en cas de doute sur l'intégrité de l'avion
- Compléter le niveau d'huile si besoin
- Respecter le temps de chauffe avant de rouler
- Au roulage, adopter un régime adapté, pour éviter les projections de cailloux
- Positionner l'avion, de façon, à ne pas souffler les autres avions ou hangars lors des essais moteurs
- Respecter les règles de l'air (SERA) et les consignes club diffusées via le groupe whatsapp« Comm Pilotes AAP »
- Respecter les VMC et limitations de vent de travers
- Etre conscient d'être le Responsable de l'avion, le temps du vol
- Une ELT portable est disponible au point Oscar, pour tout vol
- Pas de vol en patrouille sans accord du Chef Pilote (Responsable Pédagogique) ou Président (Dirigeant Responsable)

◆ AVANT LE VOL :

A réaliser, en plus des vérifications standards

CAP10 :

- Validité des dates de pliage des parachutes
- Bon positionnement des 2 aiguilles de chaque parachute
- Rangement du matériel (sac de vol, sac des parachutes) pendant le vol, le tout étant hébergé par l'Aéroclub
- Bon positionnement des 3 tiges de largage verrière
- Si vol solo, ceintures coté droit attachées
- Roulette de queue dans l'axe, à l'arrêt
- Nécessité de connaître le code du cadenas de l'armoire, pour accéder au tournevis de décapotage (check huile)
- Brassage de l'hélice, 4 pales, au 1^{er} vol du jour
- Briefing Sécurité à réaliser au passager éventuel (fiche de consignes sécu)
- Sortir le ROBIN de l'Aéroclub, pour le garer le long du grillage, près du portillon d'accès, roue avant bloquée par la barre, ou le repositionner dans le hangar, après la sortie du CAP10
- Rappeler aux accompagnateurs restant au sol, de ne pas interférer avec les autres avions présents, et de respecter les consignes éventuelles, émises par les membres de l'Aéroclub de Morlaix

SUPER EMERAUDE :

- Complément en huile effectué par dépose du capot supérieur, pour faciliter la tâche
- Fermeture du bol écologique avant le vol et ouverture à l'issue du vol
- Vérification de la bonne fermeture du bouchon d'huile, axé sur le repère rouge
- Si vol solo, ceintures coté droit attachées
- Les freins du palonnier sont inefficaces, quand le frein de parc est appliqué, par conception du système
- Briefing Sécurité à réaliser au passager éventuel (fiche de consignes sécu)
- Roulette de queue dans l'axe, à l'arrêt
- Privilégier, si possible en fonction de la météo, et/ou trafic (mais sans contrainte), l'usage de la piste en herbe 15/33, si cela semble plus adapté (usure des pneus, facilité de pilotage)

CHIPMUNK :

- Bâche à déposer sur une zone propre et sèche
- Vérification de la **position vers le bas**, des commandes de magnétos
- Rituel de la préparation moteur :
 - <> Faire 8 tours de pales (**Magnétos OFF**)
 - <> Coté gauche du moteur, pomper jusqu'à léger écoulement d'essence (prévoir une bassine si disponible)
 - <> Faire 4 tours de pales
- Si vol solo, verrouillage des ceintures en place arrière, positionnement de la verrière avant brelage, de façon à pouvoir la ramener vers l'avant pour verrouillage
- Briefing Sécurité à réaliser au passager éventuel (fiche de consignes sécu)
- Roulage avec visibilité réduite

STAMPE

- Se rappeler que l'aile supérieure est plus longue que l'inférieure
- Utiliser l'avant des haubans pour déplacer l'avion
- Brassage de l'hélice, 8 pales minimum
- Si vol solo, pilotage depuis la place Arrière
- Briefing Sécurité à réaliser au passager éventuel
- Roulage avec visibilité réduite

◆ EN VOL :

CAP10 :

- Si vent de travers approchant les 15 kts, privilégier le vent de la droite, quitte à l'avoir très légèrement arrière
- si voltige, passant 2500ft en montée, « **actions vitales début de voltige** » :
 - <> Verrière verrouillée
 - <> Harnais serrés
 - <> Essence, ouvert sur l'Avant, autonomie vérifiée et annoncée
 - <> Température cylindres, et moteur, pression d'huile
 - <> Manette de richesse sur « Plein Riche »
 - <> Friction de la manette des gaz ajustée si nécessaire
 - <> Trim à régler une fois mis en palier
 - <> Au retour, si choix de la piste, plutôt axé dans le vent
- Utiliser le Fuel Flow (USG), pour un suivi ajusté de la consommation carburant

SUPER EMERAUDE :

- En fonction des conditions du jour, évaluation TEM, pour privilégier une piste plus longue ou axée dans le vent
- Positionnement correct des pieds sur le palonnier
- Prise de marge (suivi fuel au log) quant à la lecture des jauges carburant, cause imprécisions du système, pour gérer le carburant

CHIPMUNK :

- Surveillance du régime moteur pour afficher 2000RPM pendant tout le vol
- Prise de marge (suivi fuel au log) quant à la lecture des jauges carburant, qui peuvent « battre la mesure », rendant difficile la lecture
- Au retour de vol, annoncer pour atterrissage, configuration des volets et type d'atterrissage (2 points ou 3 points)
- Après coupure moteur, positionner vers le bas, les commandes magnétos. Absence de clé, ça n'est pas intuitif, au début**

STAMPE

- Réserve

◆ APRES LE VOL :

POUR TOUS LES AVIONS :

- Complément de plein si réservoir inférieur à la moitié,
- Après votre vol, nettoyage à minima, de :
 - <>Verrière
 - <>Capots
 - <>Hélice
 - <>Bords d'attaques
 - <>Empennage
 - <>Chipmunk : partie basse du moteur, pour nettoyer l'huile présente sur le capotage inférieur
- Une fois hangaré, positionner la roulette dans l'axe, en marche avant
- Positionner l'hélice à la verticale, pour éviter les chocs
- Toutes ceintures et harnais desserrés et rangés proprement
- Fermer les portes du hangar

CAP10 :

- Récupérer les données d'horamètre, et de facteurs de charge
- Si plein effectué, privilégier (difficultés possibles à manipuler seul) le retour de l'avion à la main au hangar (pour éviter un cycle de démarrage)
- 3 flammes, bâche, et les 2 couvertures à repositionner sur les ailes
- S'assurer que le cadenas de l'armoire est à poste
- Ranger le ou les parachutes, après avoir vérifié la bonne position des 2 aiguilles
- Ranger le ROBIN de l'Aéroclub (hélice positionnée à la verticale) que vous aurez eu à bouger, ranger la barre de tractage près de la cuve roulante, au centre du hangar

SUPER EMERAUDE :

- Rouvrir la purge du bol écologique
- positionner la bâche, la flamme, et les 3 chaussettes de l'hélice
- positionner la bassine de réception des fluides sous l'avion

CHIPMUNK :

- Hangarer l'avion, pleins effectués
- Vérifier une dernière fois, les magnétos OFF, boutons vers le bas, batterie OFF
- Positionner la bâche
- positionner la bassine de réception des fluides sous l'avion

STAMPE

- Réserve

4) PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCES

Nous volons tous sur différents types d'avions, qui ont leurs procédures propres. Une relecture de la check list idoine, avant de partir en vol est fortement conseillée et nécessaire pour agir de façon conforme, en cas de besoin.

Se référer aux Check lists d'urgence, et ou manuel de vol.

L'activité particulière du CAP10 nécessite, par conséquent, une attention particulière et un complément d'explications aux procédures d'urgences.

CAP10 :

Importance du briefing « **EVACUATION** » à réaliser au sol. En laissant le temps à votre passager de s'approprier l'environnement, en utilisant la fiche de consignes de sécurité, Le briefing contextuel sera plus efficace.

-Eventualité d'évacuation de l'avion en vol, d'où le briefing sécurité avant le vol

-Procédure d'évacuation :

- <> Décider d'évacuer l'avion, et annonce 3 fois par le CDB : « **EVACUATION, EVACUATION, EVACUATION** »
- <> Pivoter de 90° Gauche, de la manette jaune et noire, de déverrouillage de la verrière
- <> Retirer les casques
- <> Déverrouiller par la main « intérieure », de la ceinture et du harnais
- <> Evacuer par l'arrière de l'aile, en boule
- <> Compter « 301, 302,303 », et avec les 2 mains, tirer la poignée située sur le cœur
- <> Positionner les genoux, légèrement fléchis, pour limiter les dommages à l'atterrissage
- <> Appeler les Secours : **191 ou 18**

-Hauteurs basses de décisions :

- <> Si vol non contrôlé, et incapacité technique ou mécanique à récupérer la trajectoire : **3000 ft AMSL**
 - <> Si vol contrôlé, parachute certifié pour une évacuation à **1000 ft AGL (1300 ft QNH)**
- Action à réaliser avec un Variomètre nul ou positif. En cas de variomètre négatif, privilégier 3000ft AGL.

◆ Aspect TEM

Threat and Error Management (Gestion de la menace et de l'erreur)

Identifier dans les conditions du jour, la ou les menaces pouvant affecter le vol, et y mettre une parade.

Cela se fait en préparation du vol, puis au Briefing Décollage, et enfin au briefing Arrivée.

L'acronyme **A.IM.E.E** permet de passer en revue, tous les cas possibles :

- Avion
- Infrastructures
- Météo
- Equipement
- Equipage

Chez AAP, nous volons sur des avions à train classiques, avec de degrés de difficultés variables :

- Manipulation des avions au sol (seul, à éviter, voire interdit)
- Souffle hélicoïdal
- Couple gyroscopique
- Vent de travers rapidement limitatif
- Visibilité réduite au sol
- Roulage
- Autonomie possiblement limitée
- Centrage, et masse limitative

◆ TRAITEMENT D'UNE PANNE AU SOL OU EN VOL

Comme dans toutes les machines mécaniques, la survenue d'une panne dans nos avions est possible, et envisagée. En aviation légère, il existe des avions très simples mais également d'autres dits complexes.

Chez AAP, tous les avions font partie des avions simples, dans le sens où le train est fixe, ainsi que l'hélice, la gestion moteur également, et quasiment identiques dans leur gestion en conditions normales et anormales.

Alors, comment gérer ma panne au sol ou en vol, de façon méthodique, fiable et robuste, qui permet un bon niveau de sécurité ?

AU SOL :

Privilégiez la trajectoire, et une fois que vous avez pu vous arrêter, et **appliquer le frein de parc**, à ce moment, seulement, réalisez la même recherche de pannes qu'en vol. En traitant la panne, à l'arrêt, vous diminuez considérablement le risque de perte de maîtrise de la trajectoire, même à faible vitesse.

EN VOL :

Rappelez vous ces 3 mots : **PILOTER, NAVIGUER, COMMUNIQUER**.

Pour commencer, quelque soit l'endroit où se trouve l'avion :

CONCENTREZ-VOUS TOUJOURS SUR LA TRAJECTOIRE !!!

1, PILOTER :

Cela ne sert à rien de vous jeter sur des check lists si vous oubliez de faire voler votre avion. Avec l'effet de sidération, il est possible que vous ne sachiez plus quoi faire, car vous aurez trop d'informations à gérer. Revenez alors aux basiques, que vous faites depuis vos premières heures de vol, à savoir :

$$\text{ASSIETTE} + \text{PUISSANCE} = \text{VITESSE} + \text{PENTE (de trajectoire)}.$$

Par ex : sur le CAP, assiette de montée + PG = pente de montée + 160 km/h, ou alors, assiette de palier attente + 1700RPM = 160km/h + palier.

2, NAVIGUER :

Quand vous avez stabilisé la trajectoire, vous pouvez vous dire : « vers où, je vais ou dois je aller ? »

Par exemple : panne sur la baie, trajectoire maîtrisée, je mets le cap sur le terrain, altitude 1500 ft, estimée 10 min.

3, COMMUNIQUER :

Sans se jeter sur la radio, il peut être important de communiquer avec l'ATC, puis, éventuellement avec vos passagers. Le traitement de la panne pouvant être requis rapidement (panne moteur) car étant dans une situation très dynamique, la communication pourrait intervenir dans un second temps. Après ces 3 actions (cela permet de temporiser), **si le temps le permet**, nous devons effectuer une recherche de pannes générique.

Sur nos avions, si c'est une panne moteur :

- Réservoir : ouvert, ou changé
- Pompe : ON, (si dispo)
- Richesse : plein riche, (si dispo)
- Réchauf carbu : Chaud, (si dispo)
- Magnétos : BOTH

En effet, le CAP est à injection (pas de carburateur, ni réchauffage par conséquent)

Si c'est une panne autre que moteur, plusieurs moyens mnémotechniques existent, mais vous pouvez utiliser une méthode simple de recherche de pannes, comme le :

T4B

- Trajectoire maîtrisée (Piloter, Naviguer, Communiquer)
- **BOUTON** : Le bouton est-il dans la bonne position ON ou OFF
- **BREAKER** : Le breaker a-t-il sauté ? (si oui, ai-je vraiment besoin de le réenclencher ? risque de surchauffe)
- **BOUQUIN** : Sortir la Check List associée, et dérouler les items.
- **BILAN** : Que puis-je faire avec ce nouvel avion (système en moins)

Sortez la check list Urgence (les pages rouges). Appliquez-les. Les différentes pannes sont peu nombreuses.

- Panne moteur en vol
- Feu moteur au sol / en vol
- Panne alternateur, si présent
- givrage carburateur (baisse du régime moteur au sol /en vol)

Rappelez-vous que le circuit d'allumage par magnétos est autonome. Même en coupant la batterie, votre moteur continuera de fonctionner.

Sur ces avions, une relecture de la Check list d'urgence, et du manuel de vol, avant de partir, permet d'avoir une certaine aisance. En effet, nous ne volons que quelques heures par an, sur les avions.

Les FI du club sont toujours disponibles pour répondre à vos questions sur ce sujet et les autres.

Ce qui est primordial : se rappeler de toujours piloter l'avion.

5) Retour d'EXpérience

AAP adhère, via son Système de Gestion de la Sécurité (SGS), au concept du Retour d'expérience, basé sur la Culture Juste.

La remontée volontaire et le partage des évènements ET des bonnes pratiques déroulés en vol, au sol, dans le hangar, permet de nourrir l'expérience collective, et donc d'améliorer la Sécurité des Vols.

◆ Le Concept

La notion de Culture Juste est faite pour pousser à ces déclarations d'évènements, dans le sens où AAP s'engage à un traitement non punitif, dans le cas d'actions involontaires ayant amené à l'évènement.

Un **Correspondant Prévention Sécurité (CPS)** désigné dans l'association, pour être l'interlocuteur privilégié, a en charge la réception, le suivi et le traitement de l'évènement. Il est assisté, en général, du Dirigeant Responsable et du Responsable pédagogique. Ces REX sont transmis à une base données européennes « ECCAIRS2 »

Le CPS, avant diffusion du REX, anonymise ce dernier. Certains évènements sont eux, à caractère obligatoire, en déclaration, qui seront transmis en tant que Compte Rendu d'Evènement de l'Aviation Générale (CRESAG).

Le CRESAG doit être transmis au CPS, qui le transmettra à son tour, à la DSAC-O (DGAC) dans les 72 heures ouvrés.

Voici la liste des cas de déclarations obligatoires :

- Perte de contrôle en vol
- Collision en vol
- Collision avec le sol ou avec un obstacle sans perte de contrôle
- Sortie de piste
- Collision au sol
- Toucher en dehors de la piste
- Contact anormal avec la piste
- Approche non stabilisée ou non conforme
- Position inusuelle (assiette, inclinaison, incidence)
- Rencontre de phénomènes météos dangereux, hors proximité de l'aérodrome
- Evènement lié aux conditions d'aérodrome (état de la piste et aérologie)
- Mise en œuvre inadaptée des systèmes avion (masse et centrage, trajectoire, configuration avion)
- Evènement lié des travaux/maintenance sur ou à proximité de la piste
- Mauvaise coordination / exécution des opérations sol
- Incursion sur piste
- Perte de séparation en vol
- Pénétration d'espaces
- Péril animalier
- Péril aviaire
- Défaillance des interfaces sol-bord (incompréhension, inadaptation des infos transmises)
- Evènement relatif à l'entretien de l'avion
- Feu / fumée en vol
- Défaillance de système entraînant une perturbation de la gestion du vol
- Dommages aéronef causés par un corps étranger (FOD)
- Contact avec une ligne électrique

◆ La Démarche :

Le pilote désireux de partager son évènement doit :

- Déclarer une anomalie sur l'application « REXFFA »,
- Résumer son évènement quelques mots
- Attendre l'accusé réception du CPS
- Un échange verbal est réalisé entre le pilote et le CPS
- Conséquences tirées de l'évènement par décision collégiale (CPS, DR, RP, pool FI)
- Diffusion ANONYME de l'évènement

◆ Les Pré requis :

- Télécharger l'appli REXFFA sur Android ou Apple
- Avoir son mot de passe SMILE (site FFA de suivi administratif licence) à jour
- Accès à l'appli avec numéro FFA (7 chiffres) et mot de passe SMILE
- Pour consulter les REX existants, aller sur la page « REX.FFA-AERO », avec les mêmes identifiants et mots de passe

6) LES GILETS DE SAUVETAGE

AAP dispose de 8 gilets de sauvetage équipés et mis à disposition des équipages.

Le rappel réglementaire est affiché près du lieu de stockage des gilets, dans le bureau technique.

Le rappel de leur utilisation y est également affiché.

Chaque gilet est numéroté. Ainsi, le CDB reporte sur la fiche d'emprunt, les gilets utilisés, date, signe, et annote à son retour, permettant le suivi de ces derniers.

Grace à l'espace disponible dans l'avion, 2 gilets sont à poste dans le F-PYNY.

La simplicité de la mise à disposition doit inciter le CDB du vol à utiliser ces gilets. En effet, nous pouvons, très rapidement, être considérés en survol maritime.

BONS VOLS A TOUS.