

DATE	IMMATRICULATION	TYPE	PIC
------	-----------------	------	-----

DONNEES TERRAIN ICAO	FREQ MHZ	ALTITUDE FT	TOUR DE PISTE FT MSL	LONGUEUR M	SENS RWY + R / L

ATIS	INFO	HEURE UTC	PISTE EN SERVICE	VENT °/KT	VISIB. M / KM	NUAGES BASE FT	TEMP PT DE ROSÉE	QNH HPA	TRL
DÉP									
DEST									

RELEVÉ DES TEMPS ☐ UTC ☐ LT	DÉBUT	FIN	TOTAL
HOBBS Moteur en marche → moteur arrêté (temps moteur)			h , xx
TEMPS BLOC Off-block → on-block = temps de vol selon FCL, va au carnet de vol			h : mm

NOTES · CLAIRANCES · REMARQUES · ANOMALIES

TRANSPONDEUR	7000	VFR · USA 1200	7500	DÉTOURNEMENT	7600	PANNE RADIO	7700	MAYDAY
FRÉQUENCES MHZ	121,500	URGENCE	122,540	A/A ALL.	122,555	A/A ALL.	122,255	BALLON

PRÉPARATION VOL · LOG DE NAV

PLANCHETTE A5 · FEUILLE B

DATE	IMMATRICULATION	TYPE	PIC
------	-----------------	------	-----

DONNÉES TERRAIN ICAO	FREQ MHZ	ALTITUDE FT	TOUR DE PISTE FT MSL	LONGUEUR M	SENS RWY + R / L

QNH	VENT	DÉGAGEMENT	CARBURANT DEPA...	CARB. ARRIVÉE
-----	------	------------	-------------------	---------------

RELEVÉ DES TEMPS ☐ UTC ☐ LT	DÉBUT	FIN	TOTAL
HOBBS Moteur en marche → moteur arrêté			h , xx
TEMPS BLOC Off-block → on-block · carnet de vol			h : mm

N°	POINT TOURN. / BRANCHE	MC DEG	MH DEG	DIST NM	GS KT	ETE MIN	ETO UTC	ATO UTC
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								

ATIS	SOL	TOUR / INFO	FIS	DEST / DÉGT
------	-----	-------------	-----	-------------

TRANSPONDEUR

7000

VFR · USA 1200

7500

DÉTOURNEMENT

7600

PANNE RADIO

7700

MAYDAY

FREQUENCES
MHZ

121,500

URGENCE

122,540

A/A ALL.

122,555

A/A ALL.

122,255

BALLON

CHAÎNE DES CAPS : DE LA CARTE AU COMPAS

TC

ROUTE VRAIE

relevée sur la carte

± VAR

Déclinaison sur la carte

MC

ROUTE MAGNÉTIQUE

colonne MC du log de nav

± WCA

Angle de dérive d'après le vent

MH

CAP MAGNÉTIQUE

colonne MH, le cap à suivre

± DEV

Déviatiion d'après la table

CH

CAP COMPAS

ce qu'indique le compas

Déclinaison : soustraire à l'est, ajouter à l'ouest (« East is least, West is best »). · Angle de dérive : vent de droite, ajouter ; vent de gauche, soustraire. · Déviation : seulement si une courbe de déviation est apposée au compas, sinon 0.

ABRÉVIATIONS	
MC	ROUTE MAGNÉTIQUE (carte + déclinaison)
MH	CAP MAGNÉTIQUE (MC + angle de dérive)
DIST	DISTANCE (longueur de branche, NM)
GS	VITESSE SOL (vitesse sol, en kt)
ETE	TEMPS ESTIMÉ EN ROUTE (durée de la branche)
ETO	HEURE ESTIMÉE VERTICALE (prévue à la verticale WP)
ATO	HEURE RÉELLE VERTICALE (réelle, notée en vol)
ETA	HEURE ESTIMÉE D'ARRIVÉE (arrivée à destination)
TC	ROUTE VRAIE (par rapport au nord vrai)
VAR	DÉCLINAISON MAGNÉTIQUE (nord vrai ↔ nord magn., carte)
DEV	DÉVIATION (erreur propre du compas)
WCA	ANGLE DE DÉRIVE (correction face au vent)
IAS	VITESSE INDIQUÉE (lue à l'anémomètre)
TAS	VITESSE VRAIE (IAS + altitude/temp)
W/V	VENT (direction/force, vrai)
WA	ANGLE AU VENT (direction du vent – route)

CALCUL PAR BRANCHE, SANS COMPUTER DE VOL

1

Relever route et longueur sur la carte → TC , DIST [NM]

2

Appliquer la déclinaison → MC = TC – VAR est ou TC + VAR ouest

3

Déterminer l'angle au vent → WA = direction du vent – TC

4

Décomposer en composantes → Vent de travers = W × sin WA Vent de face = W × cos WA

5

Angle de dérive → WCA = vent de travers × 60 ÷ TAS · vent de droite +, de gauche –

6

Cap magnétique → MH = MC + WCA

7

Vitesse sol → GS = TAS – vent de face · vent arrière : +

8

Temps de branche → ETE = DIST ÷ GS × 60 [min]

9

Heure de verticale → ETO = heure de départ + ETE , puis ETO = ETO précédent + ETE

10

Noter ATO en vol. L'écart avec l'ETO est ton erreur de temps pour le reste de la route

RÈGLES EMPIRIQUES, DE TÊTE	
SINUS DE TÊTE	30°≈0,5 · 45°≈0,7 · 60°≈0,9 · 90°=1,0
TAS À PARTIR DE L'IAS	+ 2 % par 1000 ft d'altitude-pression
RÈGLE DU 1 EN 60	Erreur° = écart × 60 ÷ NM parcourus
TAUX DE DESCENTE 3°	ft/min ≈ GS ÷ 2 × 10
COSINUS	série à l'envers : 0°=1,0 ... 90°=0
MINUTES PAR NM	60 ÷ GS
CARBURANT	ETE ÷ 60 × conso [l/h]
CONTRÔLE DE LA DÉRIVE	WCA ≤ 10° → GS ≈ TAS – vent de face

QUEL TEMPS VA DANS QUEL CARNET		
TEMPS	CARNET DE ROUTE (APPARTIENT À L'AÉRONEF)	CARNET DE VOL (IL EST À TOI)
HOBBS Moteur en marche → moteur arrêté	OUI Temps de fonctionnement du moteur, en général aussi la base de facturation.	NON Il n'y a pas de colonne pour cela dans le carnet de vol.
TEMPS BLOC Off-block → on-block	OUI Il y est consigné comme temps de vol de l'aéronef.	OUI, C'EST CELUI-LÀ C'est le temps de vol total au sens FCL. Il compte pour la licence, l'expérience récente et la règle des 90 jours.
TEMPS AIR Décollage → atterrissage	SEULEMENT SI EXIGÉ Certains exploitants la notent aussi, beaucoup non.	NON Information purement complémentaire.
HORAMÈTRE Relevé du compteur	OUI Base des intervalles d'entretien, de la TBO et de l'ARC.	NON N'intéresse que l'exploitant.
ATTERRISSAGES Nombre par vol	OUI Comme simple total.	OUI Séparés en jour et nuit, pour l'expérience récente des 90 jours.

CE QUI NE VA QUE DANS UN SEUL DES DEUX CARNETS	
CARNET DE VOL UNIQUEMENT Ta fonction à bord (PIC / double commande / SPIC), le temps de nuit et aux instruments, les remarques sur l'instruction ou un contrôle en vol avec le nom de l'instructeur. Le carnet de route se moque du rôle dans lequel tu as volé.	CARNET DE ROUTE UNIQUEMENT Tout ce qui est technique. Les pleins, les relevés de compteur, et surtout les anomalies. Le pilote suivant lit le carnet de route, pas ton carnet de vol. C'est pourquoi le champ de notes de la feuille A porte le titre « Remarques · Anomalies » : c'est le papier depuis lequel tu recopies dans le carnet de route.

DANS LES DEUX CARNETS
Date · immatriculation · type · départ et destination · nom du commandant de bord · temps bloc · atterrissages. Tu écris ces données une fois sur la feuille A et tu les recopies dans les deux carnets.

DEUX RÉSERVES
L'exploitant fixe les colonnes du carnet de route. Les aéroclubs, les sociétés de location et les propriétaires d'ULM font cela différemment, et beaucoup utilisent aujourd'hui des systèmes électroniques au lieu du papier. En cas de doute, c'est leur règle qui s'applique, pas ce tableau. · Pour le carnet de vol, c'est le temps bloc qui compte, pas le temps Hobbs. Le chiffre Hobbs te sert pour le carnet de route et pour la facturation ; qui le recopie dans son carnet de vol se crédite trop d'heures, à chaque vol.