



Vol N° _____ Date : _____ De _____ A _____

DECOLLAGE

Heure GMT: _____

Masse: _____

V1: _____

Code ATIS : _____

Vent : _____° / _____kt

Volets: _____

VR: _____

Visi : _____

Remarques :

V2: _____

Plafond : _____

Clairance :

Temp.: _____° / _____°

QNH : _____

Montée initiale : _____

Pétrole embarqué :

RWY : _____

Alt accélération : _____

AT : _____



Vol N° _____ Date : _____ De _____ A _____

DECOLLAGE

Heure GMT: _____

Masse: _____

V1: _____

Code ATIS : _____

Vent : _____° / _____kt

Volets: _____

VR: _____

Visi : _____

Remarques :

V2: _____

Plafond : _____

Clairance :

Temp.: _____° / _____°

QNH : _____

Montée initiale : _____

Pétrole embarqué :

RWY : _____

Alt accélération : _____

AT : _____

ATTERRISSAGE

Heure GMT: _____

Masse: _____

Vapp: _____

Code ATIS : _____

Vent : _____° / _____kt

Volets: _____

Vfin: _____

Visi : _____

Remarques :

Vref: _____

Plafond : _____

Clairance :

Temp.: _____° / _____°

QNH : _____

Dégagement : _____

Pétrole restant :

RWY : _____

Min FUEL : _____

NT : _____

ATTERRISSAGE

Heure GMT: _____

Masse: _____

Vapp: _____

Code ATIS : _____

Vent : _____° / _____kt

Volets: _____

Vfin: _____

Visi : _____

Remarques :

Vref: _____

Plafond : _____

Clairance :

Temp.: _____° / _____°

QNH : _____

Dégagement : _____

Pétrole restant :

RWY : _____

Min FUEL : _____

NT : _____

EXEMPLE**EXEMPLE**Vol N° *CYB588* Date : *04 NOV 2004* De *EDDF* A *LFST*

DECOLLAGE		Heure GMT : <i>1232</i>
Masse: <i>70 t</i>	V1: <i>129</i>	Code ATIS : <i>B/1200</i>
Volets: <i>10°</i>	VR: <i>135</i>	Vent : <i>230 ° / 13 kt</i>
Remarques :	V2: <i>137</i>	Visi : <i>> 10 km</i>
Clairance :		Plafond : <i>FEW018</i> <i>SCT040 BKN120</i>
<i>RID2E FL120 1664 - APP/125.2</i>		Temp.: <i>10 ° / 07 °</i>
Montée initiale : <i>2200</i>	Pétrole embarqué :	QNH : <i>1020</i>
Alt accélération : _____	<i>9 000 kg</i>	RWY : <i>25R</i>
		AT : <i>5000 ft</i>

ATTERRISSAGE		Heure GMT : <i>1315</i>
Masse: <i>65 t</i>	Vapp: <i>240</i>	Code ATIS : <i>D/1230</i>
Volets: <i>30°</i>	Vfin: <i>140</i>	Vent : <i>210 ° / 18 kt</i>
Remarques :	Vref: <i>135</i>	Visi : <i>> 10 km - RA</i>
Clairance :		Plafond : <i>FEW005</i> <i>SCT027 BKN055</i> <i>OVC084</i>
<i>SUL5V FL60 - ILS 23</i>		Temp.: <i>09 ° / 05 °</i>
<i>ATT SE 4500</i>		QNH : <i>1021</i>
Dégagement : <i>LFSF</i>	Pétrole restant :	RWY : <i>23</i>
Min FUEL : <i>3 800 kg</i>	<i>5 500 kg</i>	NT : <i>FL40</i>

On peut :

- soit imprimer ces « cartons » de décollage/atterrissage selon les besoins,
- soit en mettre un sous plastique et utiliser un feutre effaçable (recommandé).

Vol N° = CYB588

Numéro du vol généré par CIP et visible après installation sur l'onglet Vols Réguliers.
De EDDF (c'est Francfort) à LFST (c'est Strasbourg) - ces infos sont sur la doc VR.

Décollage à 2132 GMT (si on a oublié, voir la fenêtre de la boîte noire avant de la fermer).

Masse au décollage 70 t (selon pétrole embarqué, utile pour définir V1, VR, V2).
On la voit dans le menu Appareil/Carburant et charge utile.../ Poids brut.

Volets au décollage réglés sur 10° (selon masse et longueur de piste disponible).

Sur le terrain de départ, on a l'ATIS B de 1200 (par ATC de FS ou météo réseau).

Compte tenu du vent, on décollera en 25R.

L'altitude de transition (AT) est de 5000 ft (là, il faut avoir les charts qui vont bien).

La clairance est donnée par le contrôleur (ATC de FS ou ATC réseau).

SID RID 2E, montée FL 120, transpondeur 1664 – après déco, approche sur 125.200.

Montée initiale à 2200 ft/mn – selon les avions, il peut y avoir une altitude d'accélération avant de poursuivre la montée.

On a 9 t de pétrole à bord.

Atterrissage à 2215 GMT (si on a oublié de noter, voir la fenêtre de la BN).

Masse au décollage 65 t (selon pétrole consommé, utile pour définir Vfin et Vref).

Volets à l'atterrissage réglés sur 30°.

Vitesse d'approche 240 kt, en finale 140 kt, à l'atterrissage 134 kt.

Sur le terrain d'arrivée, on a l'ATIS D de 1230 (par ATC de FS ou météo réseau).

Compte tenu du vent, on se posera en 23.

Le niveau de transition (NT) est de 5000 ft (donné par ATC ou à calculer selon AT).

La clairance est donnée par le contrôleur (ATC de FS ou ATC réseau).

STAR SUL 5V, descente FL 60 initialement – prévoir une procédure ILS 23

Réautorisé 4500 ft dans l'attente sur SE.

Notre aérodrome de déroutement est LFSF (Metz) ; il faut y aller au plus tard à 3800 kg restants.

On a 5.5 t de pétrole restant au parking à la coupure des moteurs.