



Lâcher C172 à l'ACACG

Bienvenue à l'ACACG. Ce document a pour but de cadrer les points importants d'un lâcher C172 à l'ACACG, se basant principalement sur le retour d'expérience. Il n'a pas vocation à remettre en question le jugement, l'expérience et le bon sens de l'instructeur qui saura adapter son programme au pilote qui en bénéficie. C'est une aide pour tout nouveau pilote et tout nouvel instructeur de l'ACACG.

1) Visite prévol

Outre les éléments détaillés de la check-list, l'attention est attirée sur :

- Le bon état des pneumatiques avant le départ
- La présence avant le vol de l'anneau d'amarrage arrière, fusible protégeant la queue de l'avion en cas de cabré excessif à l'arrondi.
- Le niveau minimal d'huile avant départ : 6 qt de gallons US (environ 6 litres)
- L'absence de carburant hors des aéroports internationaux, imposant des marges importantes en avitaillement carburant
- Les limitations en avitaillement (masse maximale au décollage) au-delà de 3 personnes de 70kg à bord.

2) Maniabilité de base

Le programme minimal est décrit en annexe, les compléments sont à l'appréciation de l'instructeur. Le constat du comportement de l'avion au décrochage ainsi que la visualisation sommaire des angles de plané / doubles angles de plané sont requis (cf check-list lâcher en annexe).

Le lâcher complet sera considéré uniquement quand les actions et exercices décrits en annexe seront réalisés de manière autonome, sous supervision d'un FI du club. En particulier, l'utilisation sécuritaire des deux terrains sans qualification de l'archipel (Désirade ou Saint François) doit être constatée. Un briefing préalable sur ces deux terrains est nécessaire.

3) Procédures locales

Les procédures spécifiques au Raizet doivent être abordées :

- points de report de la CTR,
- contact radio obligatoire avant d entrer dans la CTR,
- base rapprochée main droite piste 12,
- procédures en cas de panne radio,
- séparation par rapport aux turbulences de sillage des moyens et gros porteurs
- Spécificités de la météo tropicale : utilisation du radar météo, gestion en temps réel, sensibilisation à l aérologie des terrains liée à l alizé, au relief et à la convection diurne.

4) Gestion des urgences et des pannes

A. Urgence vitale

En cas de détresse avérée, piloter l avion. Déclencher dès que possible la balise de détresse manuellement : Repérer la position du commutateur avec l instructeur. Communiquer la nature des difficultés au contrôle aérien dès que la situation le permet.

B. Pannes

Le lâcher impliquera diverses simulations de pannes.

5) Spécificités du vol en Guadeloupe

A. Consignes générales

Outre les gilets certifiés présents à bord de l avion, le port d un gilet de sauvetage Bravo (habituellement disponible au club) est recommandé pendant le vol. L emport du canot est recommandé pour tout survol maritime.

Certains terrains requièrent une qualification de site : TFFS, TFFB, TFFJ, TRPG. D autres nécessitent un briefing instructeur et une expérience minimale sur pistes atypiques (par exemple TDCF et d autres destinations plus lointaines). Se renseigner auprès d un instructeur avant de les envisager comme destinations.

B. Plan de vol

Son dépôt est obligatoire en survol maritime (En particulier, pour les navigations vers/depuis Marie-Galante et au-delà), et en cas de franchissement de frontières.

Il est recommandé de clôturer le plan de vol une fois au sol, plutôt qu'à la levée de son obligation (fin de survol maritime). Le bénéfice du service d'alerte est ainsi conservé jusqu'à l'arrivée en sécurité sur un terrain non contrôlé.

C. Fréquences radio : tour, info, approche, fréquences d'auto-information

Il est recommandé aux pilotes de systématiquement solliciter l'info de vol (Raizet info, 129,8 MHz jusqu'à 30 NM de Pointe-à-Pitre, et Raizet Approche, 121,3 MHz au-delà) en espace aérien non contrôlé, notamment en survol maritime et en côte sous le vent (absence de contact radar dans ce secteur)

Les fréquences d'auto-information dans l'archipel sont 123,5 MHz sur les terrains de l'archipel, à l'exception de Marie-Galante : 119,3 MHz.

D. Vols vers et depuis l'étranger

Les pilotes doivent être conscients que chaque destination hors de l'archipel est soumise à des règles frontalières spécifiques.

En particulier :

- Tout vol vers l'étranger sans instructeur implique la détention de l'habilitation en Anglais, à minima FCL0.55 VFR niveau 4 OACI
- Tout vol vers l'étranger implique l'emport de déclarations générales (GenDec) dûment renseignées et en nombre suffisant, et envoyés dans les délais prescrits aux interlocuteurs mentionnés dans l'AIP et les NOTAM.
- Des restrictions peuvent exister sur les heures autorisées de retour de l'étranger pour l'aviation générale, consulter l'AIP en vigueur.
- Certaines destinations requièrent une déclaration préalable des passagers (type eAPIS). Prévoir un handling et d'être en possession de devises locales peut être nécessaire.
- Certaines destinations ne disposent pas d'AVGAS

- Pour sortir de la TMA, le pilote doit recevoir un briefing spécifique et la validation du projet par un instructeur, qui peut exiger un vol préalable avec FI. Il peut-être judicieux de partager ce type de vol avec d'autres pilotes du club.
- Prendre les informations pertinentes selon destination auprès des instructeurs ou de pilotes expérimentés. Le partage est encouragé sur le groupe WhatsApp des membres !

6) Le reconditionnement des avions et du club

Les instructeurs sensibiliseront les nouveaux arrivants au reconditionnement minutieux des avions, à leur maintien dans un état de propreté acceptable : **le sable reste sur la plage !**

Les poubelles du club **doivent être vidées par les membres**, et le **frigo rechargé en boissons** à partir des réserves quand les boissons fraîches viennent à manquer.

S'il ne reste que quelques bidons, **apporter la caisse de bidons d'huile au mécanicien** si présent, il se chargera de la rapporter plane ultérieurement.

Un tuyau est disponible. En période de **brume de sable** ou après un **long survol maritime**, un rinçage de l'avion est demandé après le vol.

7) Le report d'événements et la culture juste

- Toute anomalie non connue et traitée doit être signalée :
 - Informer **un instructeur**, idéalement le **responsable pédagogique**.
 - Inscrire une **observation dans le carnet de route** et prévenir le pilote suivant.
 - Renseigner un **Retour d'Expérience (REX)** en à peine plus de 2 minutes en cas d'incident :
 - Application iOS [REXFFA](#), Android [REXFFA](#),
 - Ou PC/MAC <https://rexffa.fr>
 - **Culture juste appliquée** : transparence et analyse objective des événements.

Carnet de suivi mécanique et report d'incidents

- **Toute observation doit être consignée et reportée à un instructeur**
- Un **cahier de suivi des défauts n'affectant pas la navigabilité** se trouve dans la sacoche des avions.

- Pour toute autre demande : secretariat.acacg@gmail.com

Fait le 4 juin 2025, Le responsable pédagogique,

Arnaud Darras



Annexe : Mémo FI

Ce mémo cible tout pilote breveté, non lâché auparavant sur C172 en Guadeloupe.

Ces items feront l'objet de 2 vols minimum pour être lâché à l' ACACG.

Lors du vol conduisant au lâcher, le FI doit constater l'autonomie sur tous ces items.

Au club et alentours

- Dépose de la bâche, caches, cale, sangles
- Présentation du club-house
- Comment déposer un plan de vol, dans quels cas ?
- Avitaillement
- Gestion de l huile
- Gestion des déchets et boissons au club
- Réserver un avion avec Openflyers
- Présentation procédure en cas d'anomalie technique constatée (prévenir instructeur, éventuellement mention sur carnet de route, carnet de suivi mécanique)

Exercices préalables au lâcher (spécificités locales et C172SP)

Ces items doivent faire l'objet de 2 vols au minimum. L'autonomie constatée par le FI pour tous les réaliser, est un prérequis pour le lâcher.

- Briefing sur les particularités aérologiques locales
- Briefing sur les rebonds, leur gestion, et la fragilité de la cloison pare-feu du C172
- Démarrage autonome (injection)
- Briefing roulage
- Briefing départ (spécificités TFFR si panne au décollage et panne radio)
- Visualisation succincte des angles de plané + vitesse de plané
- Visualisation des points de report VFR proches de la piste : SA et EA
- 1 décrochage, configuration au choix
- 2 simulations de panne mini, au choix du FI
- 1 atterrissage complet à TFFC minimum
- 1 atterrissage complet à TFFA minimum
- 1 remise de gaz en très courte finale volets 30°
- Demande et réalisation d'une approche main droite piste 12 sur instruction (circuit court 700 ft)

Au retour de vol (spécificités locales et C172SP)

- Pose de la bâche, caches, cale, sangles
- Report d'incident et REXFFA : comment ?



Saisie du vol sur OpenFlyers et Carnet de Route



Présentation des mécaniciens (si présents)

Optionnel : TFFS et / ou TFFB (si expérience et niveau techniques jugés suffisants)

L'autorisation pour chacun de ces terrains devra faire l'objet de 2 vols, sur 2 journées différentes, avec atterrissages complets, au minimum (conditions aérologiques variées). Les items ci-dessus doivent avoir été complétés auparavant.