

*Section 1*  
*Opérations avant le vol*  
*et départ*

*Quelques rappels !*

## Section 1 - Rubrique 1.a

- Documentation de vol et briefing MTO

**Doc à jour**

Le candidat doit être en mesure de déterminer s'il peut entreprendre le vol. Cela comprend la réunion et la vérification des documents liés à l'avion, au vol projeté et à l'équipage.

### **RCA 1 – Chapitre III 3.2 Action préliminaire au vol :**

« 3.2.1. Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance de tous les renseignements disponibles utiles à la bonne exécution du vol projeté. Il doit s'assurer du fonctionnement satisfaisant de son appareil et des équipements nécessaires à la bonne exécution de ce vol.

3.2.2. Pour les vols hors du circuit d'un aérodrome [...] l'action préliminaire au vol doit comprendre l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant, au cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu. »

### **Appendice 1 au FCL 1.130 & 1.135 (§ 14) :**

« Le candidat est responsable de la préparation du vol et doit s'assurer que [...] toute la documentation nécessaire à la réalisation du vol [soit] à bord. »

### **Arrêté du 24 juillet 1991 – Chap VI Documentation :**

« 6.1.1. Les documents dont la liste suit doivent se trouver à bord de l'aéronef, **tenus à jour et en état de validité.**

6.1.1.1. (d) [...] pour les vols restant dans la circulation d'aérodrome, les cartes appropriées à la route envisagée et à toute autre route de déroutement. »

Donc, le candidat doit présenter et utiliser des **cartes à jour**. L'emploi de documents périmés n'est pas acceptable et justifie un échec à cette rubrique.

Le candidat doit être en mesure de déterminer la validité des documents de l'avion.

## *Section 1 - Rubrique 1.a*

- *Documentation de vol et briefing MTO*

### *Analyse de la météo*

Le candidat ne doit pas s'arrêter au décodage des bulletins météo. Il doit en faire une véritable analyse afin qu'une fois en l'air, il ne donne l'impression de découvrir le temps qu'il fait.

Lors du briefing, il doit se montrer capable de décrire le type de temps qu'il pense rencontrer en vol en lisant les messages ou les cartes, et d'annoncer les évolutions probables qu'il peut rencontrer au cours du vol.

Concernant la décision initiale, deux cas délicats peuvent se présenter :

Le candidat souhaite partir avec des conditions météo manifestement insuffisantes (en fonction des particularités locales). Si vous estimez cette décision erronée, vous pouvez prononcer immédiatement l'échec à cette rubrique.

A l'inverse, le candidat refuse de partir avec des conditions météo largement suffisantes. Vous pouvez prononcer l'échec à l'épreuve toute entière (Appendice 1 aux FCL 1.130 & 1.135, § 11).

## *Section 1 - Rubrique 1.a*

- Documentation de vol et briefing MTO*



Il est très important qu'à l'issue du briefing, la décision de partir ou non revienne entièrement au candidat.

Il ne doit pas se faire aider par son instructeur (ce dernier ne sera pas toujours présent ou joignable lorsque le futur pilote aura des décisions analogues à prendre).

De votre côté, aucune pression ne doit être exercée sur lui pour s'accommoder d'une météo incertaine. La promesse d'aider le candidat pour surmonter les difficultés qu'il pourrait rencontrer dans des circonstances qu'il n'a pas acceptées spontanément est contraire au FCL.

## *Section 1 - Rubrique 1.b*

- *Calcul masse et centrage ; performances*

***Aucune  
surcharge***

***Même pour le carburant***

*Appendice 1 aux FCL 1.130 & 1.135, § 17 :*

*« Le candidat doit démontrer son aptitude à piloter l'avion dans le cadre de ses limitations. »*

Le candidat ne doit pas se présenter avec un avion en surcharge en prétextant que cette pratique est courante au sein de son organisme de formation. Cette situation se présente dans les organismes où le plein est effectué systématiquement sans tenir compte de la masse maxi.

Si vous êtes confrontés à ce genre de situation, vous risquez d'être soumis à des pressions de diverses natures : souci de ne pas déstabiliser le candidat, pression de la part de l'organisme de formation...

Dans ce cas, en tant que représentant de l'Autorité, vous devez impérativement refuser de partir dans de telles conditions et prononcer un échec à la rubrique 1.b.

Toutefois, rien ne vous empêche de reprendre le déroulement du test dès lors que l'avion a été allégé.

## *Section 1 - Rubrique 1.b*

- *Calcul masse et centrage ; performances*



Certains organismes de formation ont mis en place des fiches de centrage standardisées par marque d'appareil, avec parfois l'utilisation de système graphique ou de masses forfaitaires, ou l'emploi d'un système informatique...

Rappelez-vous : le seul document commun à tous les avions que le candidat utilisera plus tard, que ce soit en club, en location coque nue ou s'il devient propriétaire d'un appareil, est la fiche individuelle de pesée dont la présentation et le contenu répondent à une norme commune.

## *Section 1 - Rubrique 1.b*

- Calcul masse et centrage ; performances*

*Manuel de vol*



De nombreux organismes ont inclus des performances passe-partout dans les check-lists pour des conditions d'utilisation courante. L'intention est louable, mais il est hors de question qu'un candidat ne sache pas se référer au seul document réglementaire existant pour déterminer les performances de son avion : le manuel de vol.

## *Section 1 - Rubrique 1.c*

- Préparation de l'avion et visite prévol*



C'est le candidat qui est responsable de la préparation du vol.

## *Section 1 - Rubrique 1.c*

- *Préparation de l'avion et visite prévol*



Cela comprend l'avitaillement de l'appareil.

Le candidat doit pouvoir justifier de l'emport réglementaire de carburant.

## *Section 1 - Rubrique 1.c*

- *Préparation de l'avion et visite prévol*

### *Briefing Pax*

*il est obligatoire...*



Le candidat (en tant que futur commandant de bord) doit expliquer les consignes de sécurité à ses passagers avant le décollage.

Ce dernier point est très souvent oublié, pourtant il fait partie intégrante de la préparation de l'avion et est rendu obligatoire par :

*Arrêté du 24 juillet 1991 :*

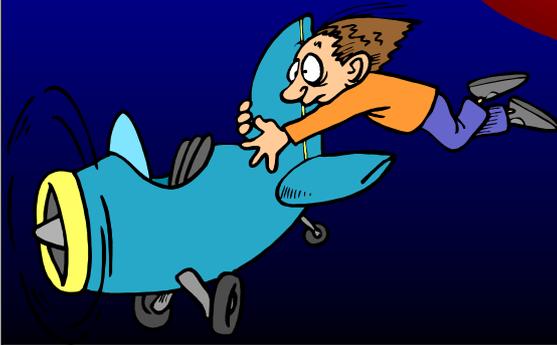
*« 4.1.5.2. Le commandant de bord doit s'assurer que les passagers ont reçu en temps opportun les informations voulues sur:*

- a) les modalités de l'interdiction de fumer,*
- b) l'utilisation des ceintures et harnais de sécurité,*
- c) l'emplacement et les procédures d'utilisation des masques à oxygène et des gilets de sauvetage,*
- d) l'emplacement des accès passagers et des issues de secours et le moyen d'ouvrir ces dernières,*
- e) toute autre instruction particulière de sécurité liée à la particularité de l'aéronef ou de son utilisation. »*

## *Section 1 - Rubrique 1.d*

- *Démarrage moteur et procédures après mise en route*

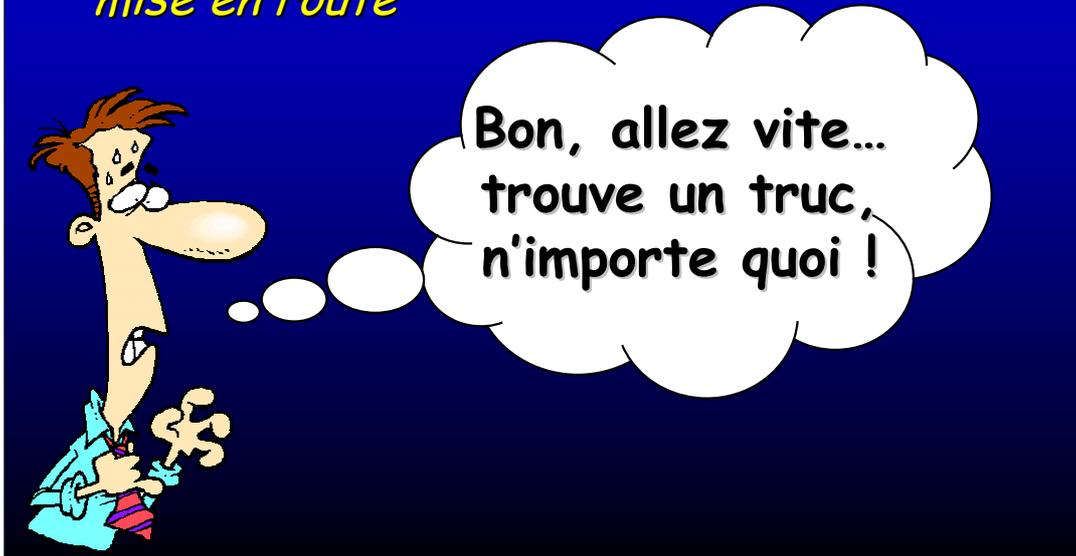
***Annonce et visualisation***



Attention à la sécurité lors de la mise en route du moteur...

## *Section 1 - Rubrique 1.d*

- *Démarrage moteur et procédures après mise en route*



Dans le stress du test, il arrive que le candidat rate le démarrage du moteur, plus particulièrement par temps froid, et ne sache pas quoi faire pour améliorer la situation.

Vous risquez dans ce cas de le voir improviser une procédure sans se référer au manuel de vol. Avec comme conséquence possible...

## *Section 1 - Rubrique 1.d*

- *Démarrage moteur et procédures après mise en route*



*Risque  
d'incendie !*

...un risque réel de feu moteur au démarrage.

A condition de ne pas laissez la situation se dégrader à ce point, vous pouvez profiter d'un tel incident pour noter la rubrique 5.d - Urgences simulées. Sinon vous pouvez demander au candidat ce qu'il ferait en cas de démarrage manqué.

## *Section 1 - Rubrique 1.e*

- *Roulage et règles de circulation au sol;  
procédure avant décollage*

***Check Gyros***

Sans pousser trop loin l'exigence envers le candidat, celui-ci doit vérifier ses gyros au roulage, en prévision de la rubrique 3.f.

## *Section 1 - Rubrique 1.e*

- *Roulage et règles de circulation au sol;  
procédure avant décollage*

***Contrôle de  
la vitesse***



Le candidat devra utiliser judicieusement la puissance et les freins pour contrôler la vitesse de son avion au sol et connaître les règles de priorité...

## *Section 1 - Rubrique 1.e*

- Roulage et règles de circulation au sol;  
procédure avant décollage*



Idéalement, le candidat devrait indiquer ses actions et vérifications à voix haute. Ce qui vous facilitera la tâche pour suivre ce qu'il fait.

Toutefois, si votre candidat n'a pas appris à le faire à voix haute pendant sa formation, ce n'est pas le jour de l'épreuve pratique qu'il faut le lui imposer.

## *Section 1 - Rubrique 1.e*

- *Roulage et règles de circulation au sol; procédure avant décollage*



D'une façon générale, vous ne devez pas déstabiliser le candidat en lui imposant votre façon de faire.

D'ailleurs, vous devez vous abstenir de tout commentaire pendant le vol et d'une manière générale devant le seul candidat. Après le débriefing, vous aurez tout loisir d'exprimer vos réserves vis-à-vis de pratiques que vous estimez discutables avec le responsable de l'organisme de formation.

## *Section 1 - Rubrique 1.e*

- *Roulage et règles de circulation au sol; procédure avant décollage*

Il m'a dit :  
« En cas de panne  
réelle, je prends  
les commandes,  
alors... ! »



Dans le cadre de l'épreuve pratique d'aptitude, vous n'aurez jamais volé avec le candidat. Vous ne connaissez pas les réactions qu'il pourra avoir en cas d'imprévu...

Un briefing de sécurité aura pour but de clarifier le rôle que chacun devra jouer en cas de problème réel au décollage.

En application de l'appendice 1 au FCL 1.130 & 1.135, § 16, si le candidat ne fait pas de briefing avant décollage n'hésitez pas à lui rappeler la répartition des rôles que vous envisagez en cas d'incident réel.

## *Section 1 - Rubrique 1.f*

- *Vérifications au décollage et après décollage*

***Puissance mini  
vérifiée***

C'est une phase particulièrement critique du vol que vous aurez plusieurs fois l'occasion d'évaluer au cours de l'épreuve pratique.

Le candidat doit montrer qu'il a compris toute l'importance de pouvoir interrompre le décollage à temps en cas d'incident pendant la phase d'accélération.

Vous pouvez simuler un incident qui devra amener le candidat à interrompre son décollage (au titre de la rubrique 5.d). Dans ce cas, prenez soin d'estimer si la longueur de piste qui vous reste permet cette manoeuvre.

## *Section 1 - Rubrique 1.f*

- *Vérifications au décollage et après décollage*

*Vent de travers*

Vérifiez le positionnement correct des commandes par le candidat.

## *Section 1 - Rubrique 1.g*

- *Procédures de départ de l'aérodrome*

*Respect des  
consignes  
particulières*

*Carte VAC, Sup AIP, NOTAM...*

Cette rubrique devra être évaluée sur au moins deux aérodromes.

Le candidat doit respecter les consignes particulières des aérodromes utilisés et qui sont publiées par voie de l'information aéronautique (Carte VAC, Supplément AIP et NOTAM).

## *Section 1 - Rubrique 1.h*

- *Liaison ATC: respect des instructions, procédures de radiotéléphonie*

*Arrêté du  
27 juin 2000*

La phraséologie utilisée par le candidat doit être conforme à la réglementation en vigueur.