



LE BREVET DE PILOTE PRIVÉ

Le niveau de formation des pilotes privés et professionnels présentés à l'examen final est très variable.

Les candidats au test sont quelquefois loin du standard requis.

A titre anecdotique :

Un candidat avait simplement tracé un trait sur sa carte déterminant sa position avec le bon vieil adage: le cap la montre.

Un autre candidat n'avait pas d'argent ni carte de crédit pour refaire le plein d'essence de son appareil. *Ce sont des cas extrêmes.*

Le ministère des transports représenté par notre District Aéronautique de Bourgogne Franche-Comté à Dijon insiste sur la rigueur et l'intransigeance qui doivent être appliquées pour délivrer un brevet, qui va permettre à son titulaire d'emmener des passagers à toutes destinations.

Au titre de Pilote-examineur désigné par les autorités aéronautiques, j'ai constaté que les candidats ont un bon nombre de lacunes courantes :

• PREPARATION AU SOL INSUFFISANTE :

Pas de coupes verticales du relief et des zones.

Pas de calcul des performances au décollage / DMV/DF 15

Méconnaissance et confusion des vitesses de montées : VX-VY

• MECONNAISSANCE DES ZONES :

Volume Horaire Gestionnaire

• PHRASEOLOGIE RADIO :

Non conforme à l'arrêté du 7 septembre 84 modifié en novembre 86 :

Procédures mal appliquées selon les terrains : Contrôlés-non contrôlés.

AFIS SIT FIS etc...

• DOW LIST ET CHECK LISTS INSUFFISANTES :

Pas de briefing départ ni de briefing décollage.

Oubli des checks / Montées-Palier-Croisière-Descente-Vent arrière-Point tournant-Déroutement.

• PROCEDURE D'URGENCE :

Il est inconcevable qu'un pilote déjà lâché et appelé à emmener des passagers ne puisse appliquer les mesures d'urgences adaptées, soit à un incendie moteur au sol, en vol, ou d'origine électrique.

Toutes ces remarques et critiques semblent bien faciles à corriger mais les checks lists ne sont pas la solution «miracle» et l'on voit même des pilotes professionnels, dont la documentation glisse accidentellement sous les sièges de l'avion, privés de tous leurs moyens et incapables de démarrer ou d'arrêter leur moteur logiquement.

La formation du jugement se perd au profit d'une assistance technologique sur laquelle le pilote à trop tendance à se reposer.

Dans le but de standardiser les tests de fin de formation des pilotes privés, vous trouverez ci-après les mesures nécessaires à prendre pour chaque départ en vol, suivis de la liste de la préparation du vol.

PROCHAINE EDITION :
Comment réussir son test!

Claude DOMERGUE

CHECK LIST AVANT LE VOL

DOCUMENTS DE BORD

- Manuel de vol
- Certificat de navigabilité (CDN) validité
- Licence d'exploitation radio + taxe PTT
- Certificat d'exploitation radio (CER) validité
- Certificat d'immatriculation
- Fiche de pesée
- Carnet de route
- Assurance validité

NOTE : vérifier la limite de validité des documents

DOCUMENTS PILOTE

- Carte de stagiaire + autorisation instructeur (pilotes non brevetés)
- Licence validité
- Carnet de vol
- Carte d'identité

DOCUMENTS DE NAVIGATION

- Cartes VAL JEPPESEN- Cartes de radionavigation + complément
- Cartes 500 000e
- Fiches de navigation
- Dossier météo
- Notam
- Prévision carburant
- Devis de masse et centrage
- Plan de vol
- Matériel de navigation (règle, rapporteur...)
- HEADSET MIKE VHF ELT

