

1• VOL DE PRE-ADMISSION AVANT STAGE FI

Ce document a pour vocation d'informer le candidat à un stage FI de ce que son évaluateur attend de lui. Il a également pour vocation de guider l'instructeur en charge de son entraînement.

Le vol de pré-admission FI nécessite dans la majeure partie des cas un entraînement conséquent.

Le stage FI étant orienté sur la méthode de pilotage et sur la pédagogie, il ne peut en aucun cas servir de perfectionnement au pilotage et de remise à jour des connaissances théoriques.

Ces deux éléments (pilotage et théorie) doivent donc être totalement acquis lors de l'épreuve de pré-admission.

Dans le tableau suivant, vous trouverez dans la colonne de gauche les éléments factuels issus de la réglementation, et dans la colonne de droite la traduction en terme de compétences ou de connaissances attendues par l'évaluateur.

REGLEMENTATION (AIRCREW)	COMPETENCES/CONNAISSANCES ATTENDUES
<p>FCL.930.FI</p> <p>a) Les candidats à la qualification FI devront avoir réussi une épreuve spécifique en vol de pré-admission avec un Fi habilité, au cours des 6 mois qui précèdent le début du cours, afin d'évaluer leur aptitude à suivre le cours. Ladite épreuve reposera sur le contrôle de compétences pour la qualification SEP.</p>	<p>L'évaluation pratique a pour but de s'assurer que le candidat à un stage FI(A) maîtrise l'ensemble des compétences indispensables à l'accomplissement d'un vol VFR et ce, avec une aisance et une disponibilité minimales qui permettent de préjuger d'une adaptation facile à la charge de travail supplémentaire que constitue la fonction d'instructeur. Au travers des échanges avec le candidat, elle permet également d'évaluer ses motivations pour l'instruction et pour l'encadrement des activités aériennes notamment en ce qui concerne la sécurité des vols.</p>
<p>Appendice 9 (contrôle de compétences pour les qualifications de classe) :</p> <p>CONTENU DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES</p>	

1. Départ	
<p>1.1. Prévol, y compris: documentation, masse et centrage, bulletin météo, NOTAM</p>	<p>Le briefing avant vol comprendra les éléments traditionnels d'un briefing :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Notams : Le candidat doit présenter les notams relatifs aux terrains qu'il est prévu d'utiliser et aux éventuels terrains de déroutement. Les SUP AIP en vigueur dans le secteur doivent également être présentés. • Météorologie : Le candidat doit savoir interpréter les cartes et les messages météo. Les codes usuels doivent être connus de mémoire. • Route / niveau de vol : Le candidat expose la route qu'il envisage de suivre ainsi que les altitudes prévues. Cet item requiert de traiter les espaces aériens traversés, les services rendus, les conditions VMC associés (envisager le VFR spécial), les règles de choix de niveau de vol et les règles de calage altimétrique. Les zones réglementées seront également présentées. • Limitations : Le candidat présente les performances de son avion. Il doit connaître l'influence de divers paramètres sur les performances, altitude, température, masse, configuration, état de la piste etc... • Emport carburant : Le candidat doit connaître et appliquer la réglementation en vigueur concernant l'emport de carburant et de lubrifiant. • Masse et centrage : Le candidat doit présenter le centrogramme de son avion correspondant au vol du jour. Il doit connaître l'influence du centrage sur les caractéristiques de vol de son avion. • Équipement spécifique : le candidat doit connaître les règles concernant l'emport d'équipements de sécurité, comme les gilets de sauvetage, les balises de détresse etc...
<p>1.2 .Vérifications avant le démarrage 1.2.1. Externes 1.2.2. Internes 1.3. Démarrage du moteur: normal, défaillances 1.4. Roulage 1.5. Vérifications avant le départ: point fixe moteur (si applicable) 1.6. Procédure de décollage: normal avec configuration des volets conforme au manuel de vol, vent de travers (si conditions présentes) 1.7. Montée: Vx/Vy, virages sur cap mise en palier 1.8. Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie</p>	<p>Le candidat doit connaître son avion et les procédures qui y sont liées. Les vitesses d'utilisation dans différentes configurations doivent être connues de mémoire, l'avion doit être utilisé dans l'ensemble du domaine de vol (Toutes les configurations de volets doivent être envisagées par exemple). La mise en œuvre tout au long du vol doit démontrer une certaine conscience de la situation et un souci permanent de la sécurité.</p>

2. Conditions de vol (VMC)

- 2.1.** Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses-air, notamment à des vitesses-air extrêmement faibles avec et sans volets
- 2.2.** Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°)
- 2.3.** Décrochages et récupération
 - i)** décrochage tout rentré;
 - ii)** approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance;
 - iii)** approche du décrochage en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant;
 - iv)** approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée.
- 2.5.** Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie

Le candidat doit démontrer sa capacité à faire toutes les manœuvres demandées dans les tolérances acceptables.

Les procédures de sortie de vol lent, approche du décrochage et décrochage doivent correspondre à celles publiées dans la plaquette publiée par la DGAC intitulée « Le décrochage-revenir aux incidences de vol ».

Liens pour télécharger la plaquette :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/de_crochage-livret-web.pdf

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ficheFormation-web.pdf>

3A. Procédures VFR en route.

- 3A.1.** Plan de vol, navigation à l'estime et lecture de cartes
- 3A.2.** Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse
- 3A.3.** Orientation, planification et revue des ETA
- 3A.4.** Utilisation du radioguidage (si applicable)
- 3A.5.** Gestion du vol (journal de bord, vérification de routine y compris le carburant, les systèmes et le givrage)
- 3A.6.** Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie

4. Arrivée et atterrissage	
<p>4.1. Procédure d'arrivée sur aérodrome</p> <p>4.2. Atterrissage normal</p> <p>4.3. Atterrissage sans volets</p> <p>4.4. Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates)</p> <p>4.5. Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2 000 pieds au-dessus de la piste d'atterrissage (avion monomoteur uniquement)</p> <p>4.6. Manoeuvre de remise des gaz à une hauteur minimale</p> <p>4.8. Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie</p>	<p>Les procédures d'arrivée doivent être effectuées conformément à la réglementation en vigueur pour les intégrations (Aérodrome non contrôlé, AFIS ou contrôlé).</p> <p>Le candidat doit être capable d'effectuer une approche sur un plans calibré (5% en général) à vitesse stabilisée, en tenant compte des conditions météo (Kve).</p> <p>En cas de nécessité il revient au candidat de décider d'une approche interrompue, cela fait partie de la conscience de la situation.</p>
5. Procédures inhabituelles et d'urgence (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4)	
<p>5.1. Décollage interrompu à une vitesse raisonnable</p> <p>5.2. Panne moteur simulée après le décollage.</p> <p>5.3. Atterrissage forcé simulé sans puissance.</p> <p>5.4. Urgences simulées:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) incendie ou fumée en vol; ii) mauvais fonctionnement des systèmes, selon le cas <p>5.5. Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie.</p>	<p>Les manœuvres d'urgence doivent être connues et restituées de mémoire.</p>

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

Le candidat devra démontrer son aptitude à:

- a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation;
- b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
- c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
- d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques; et
- e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit toujours assurée.

Les limites suivantes seront applicables, éventuellement corrigées, pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé:

- Hauteur \pm 100 pieds
- Tenue d'axe sur radioguidage \pm 5°
- Cap \pm 5°
- Vitesse \pm 5 noeuds

Ces tolérances sont des valeurs moyennes, l'évaluateur tiendra compte des conditions du jour, de la phase de vol ou tout autre élément susceptible de dégrader la qualité du pilotage.

Dans tous les cas la **recherche de l'écart nul** doit être permanente.