

## AUTO-EVALUATION DU NIVEAU DE COMPETENCES

Une dégradation ou une baisse du niveau de pilotage d'un pilote peut survenir à la suite d'un manque de pratique du pilotage et non d'une volonté délibérée du pilote.

Des lacunes dans le pilotage ou un manque de connaissances peuvent dégrader la sécurité en ayant pour conséquence des dommages matériels voire humains.

Autant une revue globale du niveau de pilotage et de connaissances du pilote n'est pas réaliste dans le cadre du maintien des compétences, autant il existe des éléments de pilotage ou de connaissances qu'il est possible et important d'évaluer dans une démarche d'évaluation des risques ou que le pilote est capable d'auto-évaluer dans une phase préalable au vol de maintien de connaissances.

La phase d'auto-évaluation, qui doit se faire sans concession, devient primordiale et donne au pilote la possibilité de faire un bilan relativement complet de ses lacunes afin que la phase proprement dite du vol de maintien de compétences (Briefing et vol) lui soit le plus profitable possible

Le tableau suivant permet de lister, pour chacune des phases du maintien de compétences, les éléments de pilotage ou de connaissances qui pourront être évalués, cette liste n'étant, bien sûr, pas exhaustive :

| AUTO EVALUATION  | CONNAISSANCES ET BRIEFING   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Au fil du temps, mes bonnes pratiques se sont-elles érodées ?</li> <li>➤ Ce que je n'ai pas eu l'occasion de pratiquer :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Des simulations de manœuvres d'urgence,</li> <li>○ Des atterrissages par vent de travers avéré,</li> <li>○ Une fréquence de contrôle,</li> <li>○ Etc...</li> </ul> </li> <li>➤ Quelle fut, depuis mon dernier vol de maintien de compétences, ma progression personnelle, comment je maîtrise le vol, quelles sont mes capacités en navigation ?</li> <li>➤ Suis-je bien informé des dernières dispositions mise en place (SERA, environnement de mon aérodrome, nuisances, carte VAC, etc...) ?</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Informations météo,</li> <li>➤ Prise de décision en cas de conditions météo défavorables,</li> <li>➤ Anticipation en cas de conditions météorologiques difficiles pour pallier à un vol non intentionnel en conditions IMC,</li> <li>➤ NOTAMs,</li> <li>➤ Manuel de vol et check list associée,</li> <li>➤ Masse et centrage,</li> <li>➤ Perfos avion,</li> <li>➤ Structure de l'espace aérien,</li> <li>➤ Procédures espace aérien (dont demande de clairance),</li> <li>➤ Retour vers des moyens de navigation classiques par rapport à l'utilisation du GPS et ce, en cas de dégradation des conditions météo,</li> <li>➤ Objectif destination,</li> <li>➤ Perte de contrôle (dont Controlled Flight Into Terrain (CFIT)),</li> <li>➤ Gestion de la menace et de l'erreur,</li> <li>➤ Gestion sol et vol de ses passagers,</li> <li>➤ Etc...</li> </ul> |
| MANIABILITE  | NAVIGATION (EVENTUELLEMENT)   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Panne moteur en campagne,</li> <li>➤ Atterrissage vent de travers,</li> <li>➤ Virages à 45°,</li> <li>➤ Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses air, notamment à des vitesses air extrêmement faibles, avec ou sans volets,</li> <li>➤ Décrochage et récupération,</li> <li>➤ Décollage, tour de piste, atterrissage,</li> <li>➤ Approche interrompue,</li> <li>➤ Turbulence de sillage,</li> <li>➤ Conscience de la situation en cas de l'approche du décrochage en configuration atterrissage,</li> <li>➤ Situations d'urgence et de détresse,</li> <li>➤ Gestion de la menace et de l'erreur,</li> <li>➤ Facteurs humains,</li> <li>➤ Etc...</li> </ul>                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Préparation navigation,</li> <li>➤ Journal de navigation,</li> <li>➤ Suivi de carte,</li> <li>➤ Radionavigation,</li> <li>➤ Procédures espaces aériens,</li> <li>➤ Déroutement,</li> <li>➤ Atterrissage en campagne,</li> <li>➤ Gestion carburant,</li> <li>➤ Etc...</li> </ul>  |

Cette liste n'est en aucun cas limitative et il peut s'avérer approprié d'aborder d'autres aspects, notamment au vu de l'expérience du pilote et du cursus aéronautique figurant dans son carnet de vol.

Quand le FI ou le CRI qui va conduire le vol de maintien des compétences en a fixé le contenu, il doit échanger avec le pilote sur ce contenu.

Une revue du manuel de vol de l'avion utilisé et de la documentation associée à l'avion constitue un bon point de départ.