

Conseils utiles pour un enregistrement efficace des temps de vol

Cette note est publiée à titre indicatif. Elle peut être utilisée comme guide ou pour souligner un point important.

Applicabilité:

Licences	Tous les titulaires de licence
Médical	
Organisme de Formation	
FSTD	

Catégorie d'aéronefs:

Avion <input checked="" type="checkbox"/>	Hélicoptère <input checked="" type="checkbox"/>	Planeur <input type="checkbox"/>	Ballon <input type="checkbox"/>	Dirigeable <input checked="" type="checkbox"/>
ULM <input checked="" type="checkbox"/>	Paramoteur <input type="checkbox"/>	RPAS <input type="checkbox"/>		

1. Introduction

Les informations suivantes donnent des précisions sur la façon dont les carnets de vol de pilote doivent être tenus.

2. Information

a) Vous devez suivre les instructions d'utilisation.

Les instructions d'utilisation sont données en guise d'introduction aux carnets de vol. Ces instructions proviennent de la réglementation européenne et sont communes à toutes les autorités européennes compétentes. Tout d'abord, lisez-les. Ce sera un bon début pour réaliser des inscriptions correctes dans votre carnet de vol.

b) Vous devez pouvoir lire les enregistrements.

A tout moment, vous devez être en mesure d'expliquer les inscriptions dans votre carnet de vol. Cela implique que les inscriptions doivent être lisibles. Prenez le temps d'écrire les données. Ne soyez pas pressé et soyez consciencieux lorsque vous enregistrez les différentes données d'un vol. Demandez aux examinateurs, instructeurs et toutes autres personnes inscrivant des données dans votre carnet de vol d'également y prêter attention.

i. Complétez toutes les colonnes pertinentes.

Toutes les colonnes, lorsqu'elles s'appliquent au vol concerné, sont importantes. Ne renvoyez pas à la ligne supérieure et n'utilisez pas des guillemets (") ou des flèches (->) lorsque des inscriptions se répètent.

ii. Soyez cohérent.

Utilisez la même manière d'enregistrer les données dans votre carnet de vol et utilisez les abréviations et acronymes officiels.

iii. Utilisez une ligne à la fois.

Sauf dans des cas spéciaux, n'essayez pas d'enregistrer différents vols sur une seule ligne ! C'est uniquement autorisé lorsque vous réalisez une série de vols le même jour en retournant au même lieu de départ et avec des intervalles entre les différents vols ne dépassant pas 30 minutes.

iv. N'hésitez pas à sacrifier une ou plusieurs lignes pour rendre vos enregistrements plus clairs.

Un carnet de vol de la DGTA comprend approximativement 45 pages d'environ 18 lignes. Vous avez donc la possibilité d'enregistrer plus de 750 vols. Aussi, barrer des lignes lorsqu'une inscription, par ex. l'inscription

d'une épreuve par un examinateur ou encore un cachet, déborde sur d'autres lignes ne devrait pas poser de problème.

c) Les enregistrements doivent être lisibles pour d'autres personnes.

Rappelez-vous que les autorités de l'aviation civile, les inspecteurs, les instructeurs et les examinateurs auront un jour ou l'autre accès à votre carnet de vol pour vérifier votre expérience, les formations suivies, les épreuves subies... Aussi, ces personnes doivent pouvoir lire ces données. Considérez votre carnet de vol comme votre curriculum vitae: veillez à ce qu'il soit bien net pour laisser une bonne première impression.

Plus les autorités liront votre carnet de vol facilement, plus vite votre demande sera traitée.

d) Comment procéder pour enregistrer des temps de vol dans votre carnet de vol ?

Votre carnet de vol permet d'enregistrer les données de tous les vols opérés. Il y a normalement 12 colonnes dans un carnet de vol pour décrire les données requises. Vous trouverez ci-dessous quelques remarques et précisions pour un enregistrement efficace de ces données. Certains carnets de vol peuvent prévoir davantage de colonnes, mais les remarques ci-dessous leur sont également applicables.

- Colonne 1 DATE: inscrivez la date au format européen (jj/mm/aa).
- Colonnes 2 et 3 DEPARTURE et ARRIVAL: inscrivez le lieu de départ et la destination soit en toutes lettres soit en indiquant l'indicatif en trois ou quatre lettres. N'indiquez pas "ZZZZ" sans inscrire pleinement le lieu correspondant dans la colonne 12. Toutes les heures sont indiquées en heures UTC.
- Colonne 4 AIRCRAFT: inscrivez le type, le modèle, la variante et l'immatriculation officiels en toutes lettres. N'utilisez pas des guillemets (") ou des flèches (->) lorsque des données se répètent.
- Colonne 7 NAME PIC: Inscrivez SELF si vous êtes le pilote commandant de bord ou le nom du pilote commandant de bord s'il s'agit d'une autre personne.
- Colonne 9 OPERATIONAL CONDITION TIME: inscrivez le temps en Instrument Flight Rules lorsque vous volez dans de telles circonstances opérationnelles, comme PIC ou lorsqu'un enseignement vous est dispensé. Le temps de vol aux instruments de base requis dans la formation PPL est considéré comme étant du temps de vol aux instruments, mais pas comme du temps en IFR et peut être identifié en introduisant l'acronyme "BIF" dans la colonne 12.
- Colonne 10 PILOT FUNCTION TIME:
 - Inscrivez le temps dans pilote commandant de bord lorsque
 - Vous êtes le pilote commandant de bord. Voir également **Equipage de conduite renforcé ou "Equipage renforcé"** ci-dessous.
 - Vous exercez les tâches de pilote commandant de bord sous supervision (PICUS) du commandant de bord. Le temps doit être contresigné dans la colonne 12 par le pilote commandant de bord.
 - Vous êtes un élève pilote commandant de bord (SPIC) durant un cours intégré approuvé ou un cours de qualification pour vol de nuit sous la supervision d'un instructeur de vol sans son intervention. Le temps doit être contresigné dans la colonne 12 par l'instructeur.
 - Vous réussissez (partiellement) une forme quelconque d'épreuve en vol (examen pratique, contrôle de compétence et évaluations de compétences) avec un examinateur habilité. Si vous avez échoué à l'épreuve, le vol doit être enregistré en dual (doubles commandes). Le temps et le résultat de l'épreuve doivent être contresignés par l'examineur dans le carnet de vol.
 - Vous êtes un élève pilote étant le seul occupant de l'aéronef (solo) lorsqu'un instructeur vous en donne l'autorisation. Le temps doit être contresigné dans la colonne 12 par l'instructeur.
 - Vous faites office d'instructeur dans un aéronef.
 - Vous faites office d'examineur dans un aéronef.

- Inscrivez le temps dans copilote lorsque
 - Vous êtes copilote d'un aéronef nécessitant plus d'un pilote en raison du certificat de type ou des activités opérationnelles.
 - Vous êtes désigné comme copilote même lorsque vous êtes titulaire d'une licence ATPL.
- Inscrivez le temps dans dual (doubles commandes) lorsque
 - Vous êtes un pilote suivant un enseignement. Le temps doit être certifié dans la colonne 12 par l'instructeur.
 - Vous effectuez des touch & go avec un instructeur de qualification de type sur un avion multipilote dans le cadre de la formation.
- Inscrivez le temps dans instructeur lorsque
 - Vous faites office d'instructeur dans un aéronef.
 - Vous faites office d'examineur dans un aéronef.
- Colonne 11 SYNTHETIC TRAINING DEVICES SESSION:
 - Le temps FSTD peut être pris en compte pour les cours et l'émission de la licence, mais ne constitue pas du temps de vol et ne doit pas être enregistré comme tel. Le temps FSTD doit être enregistré séparément du temps de vol enregistré dans le carnet.
 - Inscrivez la date de la session, de l'épreuve ou de l'examen au format européen (jj/mm/aa).
 - Inscrivez le type et le numéro de qualification du simulateur.
 - Inscrivez le temps total de la session. La nature de la session doit être enregistrée dans la colonne 12.
- Colonne 12 REMARKS AND ENDORSEMENTS:
 - La colonne 12 peut être utilisée à votre discrétion pour enregistrer des données de vol ; elle peut également être utilisée pour clarifier un enregistrement.
 - Les données suivantes doivent toujours être enregistrées:
 - Les détails de tous les examens pratiques et contrôles de compétences certifiés par l'examineur.
 - Les détails des exercices réalisés pendant toute formation certifiée par l'instructeur.
 - La signature du PIC si le pilote enregistre le temps de vol comme SPIC ou PICUS.

Remarques

Equipage surnuméraire

Les pilotes présents dans un poste de pilotage sans devoir effectuer des tâches particulières n'enregistreront pas de temps de vol.

Les pilotes surnuméraires requis à bord pour des questions d'assurance ou pour toute autre raison sont surnuméraires et n'enregistreront pas de temps de vol.

Les instructeurs peuvent uniquement enregistrer un temps de vol lorsqu'ils exercent les privilèges d'instructeur spécifiquement autorisés par le règlement relatif aux équipages. Dans tous les autres cas, ils sont considérés comme des pilotes surnuméraires.

Pilotes de sécurité

Il convient de rappeler que le pilote de sécurité est une notion médicale. Le pilote de sécurité est qualifié comme PIC sur la classe/le type d'aéronef et est titulaire de la qualification pour les conditions de vol. Il/elle occupe un siège de contrôle, est conscient(e) du/des types d'incapacité possible dont peut souffrir un pilote dont le certificat médical a été émis avec la limitation "valide uniquement avec un pilote de sécurité et dans un aéronef à doubles commandes" et est prêt(e) à reprendre les commandes de l'aéronef en cours de vol. En tant que pilote de sécurité, vous pouvez enregistrer

le vol qui a été suivi, mais les heures ne seront pas prises en compte comme expérience dans votre carnet de vol (insérer 0 heure 00 minutes). Dans la colonne Remarks and endorsements, vous devrez écrire “Pilote de sécurité”.

Cachets dans le carnet de vol

Les cachets des autorités aéroportuaires ne sont pas une exigence pour confirmer une navigation vers un aéroport ou un atterrissage sur un aéroport.

Vols mutuels sur un cours d'instructeur de vol

Seul l'élève instructeur agissant en tant qu'instructeur de vol et occupant le siège de l'instructeur peut prendre en compte le temps de vol mutuel en vue de satisfaire aux exigences du cours. L'élève instructeur agissant en tant qu'élève pilote et occupant le siège de l'élève pilote n'a pas le droit de prendre en compte un temps de vol pour cet exercice.

Copilote de relève en croisière

Un copilote de relève en croisière peut enregistrer tous les temps de vol comme copilote lorsqu'il occupe le siège d'un pilote.

Enregistrement des heures de vol passées aux Etats-Unis

Certaines pratiques d'enregistrement des heures de vol admissibles aux Etats-Unis ne sont pas conformes aux exigences européennes. Plus particulièrement:

- 2 pilotes volant ensemble dans un aéronef monopilote et prenant tous deux les heures P1 en compte;
- Un pilote accompagnant un autre pour des vols de collecte de données ou de contrôle du trafic et voulant prendre en compte des heures P1/PIC alors qu'il n'est pas intervenu comme capitaine ou n'a pas signé pour l'aéronef.

Les heures de vol de cette nature ne peuvent être prises en compte pour satisfaire aux exigences à remplir pour les licences Part-FCL.

Equipage de conduite renforcé ou “Equipage renforcé”

Lorsque l'équipage d'un aéronef consiste en un nombre de pilotes supérieur au nombre requis (c'est-à-dire un équipage de conduite renforcé ou “équipage renforcé”), les règles applicables pour l'enregistrement du temps de vol sont conformes à AMC1 Part-FCL.050, mais les points suivants sont d'application par souci de clarification:

- Pilote commandant de bord
 - Le commandant désigné de l'avion peut enregistrer tout le temps de vol comme pilote commandant de bord. Ce temps englobe le temps de repos pris à bord.
- Copilote
 - Le copilote désigné de l'avion peut enregistrer comme copilote tout le temps pendant lequel il intervient comme copilote lorsqu'il est assis sur le siège d'un pilote.
 - Il/elle peut enregistrer comme PICUS tout le temps pendant lequel il occupe le siège d'un pilote et intervient comme pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord, si ces heures sont autorisées par la compagnie et la DGTA.
 - Il peut également enregistrer comme pilote commandant de bord tout le temps pendant lequel il intervient comme pilote commandant de bord et se substitue au commandant désigné de l'aéronef lorsque ce dernier prend un temps de repos. Dans ce cas, le copilote doit détenir une licence lui permettant d'intervenir comme pilote commandant de bord.
 - Il/elle ne peut enregistrer comme temps de vol le temps pendant lequel il/elle n'occupe pas le siège d'un pilote.
- Copilote de relève en croisière
 - Il/elle peut enregistrer comme copilote tout le temps pendant lequel il/elle occupe le siège d'un pilote comme relève du copilote.
 - Il/elle peut enregistrer comme PICUS tout le temps pendant lequel il/elle occupe le siège d'un pilote et intervient comme pilote commandant de bord sous la supervision du commandant désigné ou de sa relève, si cette procédure pour les heures comme PICUS est approuvée par la compagnie et par la DGTA.
 - Il/elle ne peut enregistrer comme temps de vol le temps pendant lequel il/elle n'occupe pas le siège d'un pilote.

3. Référence dans la législation

Règlement européen (EU) N°1178/2011

FCL.050

AMC1 FCL.050

4. Entrée en vigueur et annulation

Cette note d'information reste en vigueur jusqu'à nouvel ordre.