

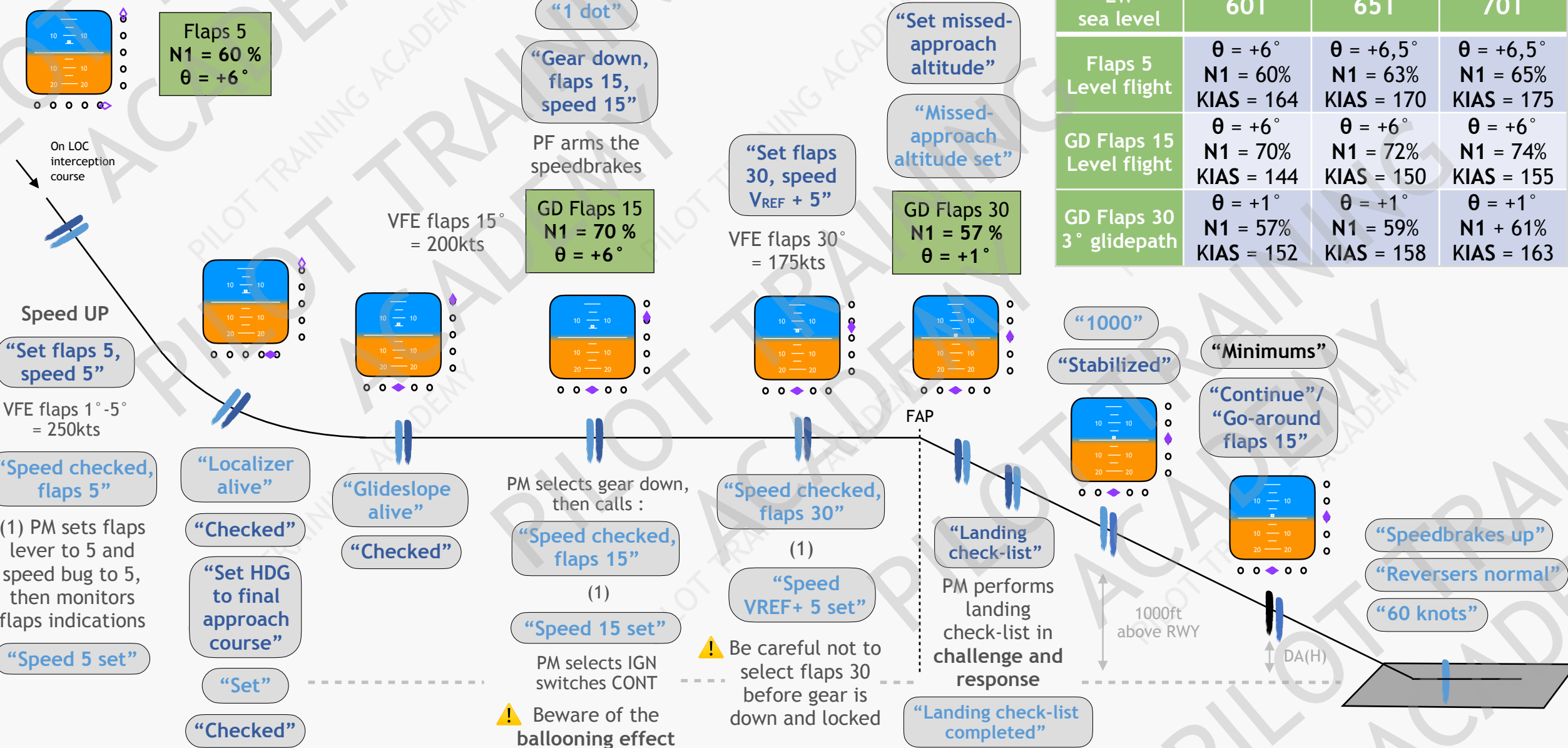
ILS RAW DATA B737NG

FLAPS 30 - 60T V1 - 18/03/2026

PRESETS — PM
"Callouts" — PF

Terminal area (5000FT)

LW sea level	60T	65T	70T
Flaps 5 Level flight	$\theta = +6^\circ$ N1 = 60% KIAS = 164	$\theta = +6,5^\circ$ N1 = 63% KIAS = 170	$\theta = +6,5^\circ$ N1 = 65% KIAS = 175
GD Flaps 15 Level flight	$\theta = +6^\circ$ N1 = 70% KIAS = 144	$\theta = +6^\circ$ N1 = 72% KIAS = 150	$\theta = +6^\circ$ N1 = 74% KIAS = 155
GD Flaps 30 3° glidepath	$\theta = +1^\circ$ N1 = 57% KIAS = 152	$\theta = +1^\circ$ N1 = 59% KIAS = 158	$\theta = +1^\circ$ N1 = 61% KIAS = 163



Go-Around N-1 A320

FLAPS FULL - 70T

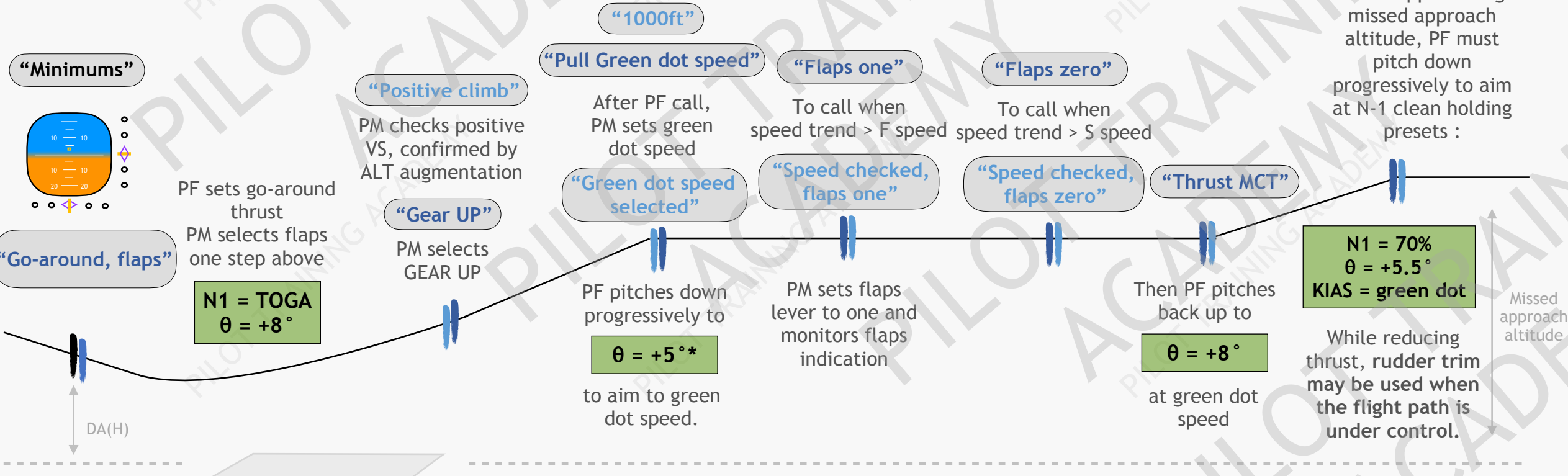
RAW DATA (no AP/AT/FD) - Acceleration at 1000ft AAL - V1.0 (18/03/2026)

PRESETS — PM
"Callouts" — PF

Basic go-around presets - ISA Conditions, sea level

LW sea level	60T	65T	70T
Go-around thrust N1 = TOGA	$\theta = +10^\circ$ KIAS = 154	$\theta = +9^\circ$ KIAS = 160	$\theta = +8^\circ$ KIAS = 165
ACCELERATION N1 = TOGA	$\theta = +8^\circ$ IAS = to green dot speed	$\theta = +7^\circ$ IAS = to green dot speed	$\theta = +6^\circ$ IAS = to green dot speed

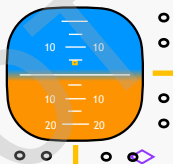
* As airspeed increases, PF must pitch down progressively to aim at $\theta = +5^\circ$ (checking $VS \geq 0$), before pitching back up to missed approach altitude.



2D N-1 RAW DATA A320

FLAPS FULL - 70T - V1.0 (18/03/2026)

PRESETS — PM
"Callouts" — PF



Flaps 0
N1 = 70 %
 $\theta = +3.5^\circ$
Speed 250 kts

On LOC interception course

CONF	VFE
1	230
1 F	215
2	200
3	185
FULL	177

Flaps 1
N1 = 70 %
 $\theta = +6^\circ$

"Gear down"
PM arms the speedbrakes

Be ready for significant thrust adjustment. Rudder trim may be used when the flight path is under control.

"Descent point"
"Missed-approach altitude set"
GD Flaps FULL
N1 = 80 %
 $\theta = +2.5^\circ$

LW sea level	60T	65T	70T
Green dot CONF 0 Level flight	$\theta = +5^\circ$ N1 = 60% KIAS = 210	$\theta = +6^\circ$ N1 = 62% KIAS = 210	$\theta = +6^\circ$ N1 = 66% KIAS = 210
GD CONF 2 Level flight	$\theta = +6^\circ$ N1 = 75% KIAS = 180	$\theta = +6^\circ$ N1 = 80% KIAS = 180	$\theta = +6^\circ$ N1 = 85% KIAS = 180
GD Flaps FULL 3° glidepath	$\theta = +2.5^\circ$ N1 = 70% KIAS = 135	$\theta = +2.5^\circ$ N1 = 75% KIAS = 140	$\theta = +2.5^\circ$ N1 = 80% KIAS = 145

As briefed, PM have to orally check the path each NM

Speed Green Dot
Flaps 0
N1 = 66 %
 $\theta = +6^\circ$
(Around 210 kts, depending on mass)

"Localizer alive"
"Checked"
"Set HDG to final approach course"
"Set"
"Checked"

"Flaps 1, set S speed"
"Speed checked, flaps 1, S speed selected"

"Flaps 2, set F speed"
"Speed checked, flaps 2, F speed selected"
! Beware of the ballooning effect when FLAPS 2 is selected

"Flaps 3"
"Speed checked, flaps 3"
Delay flaps FULL until established on final descent

FAP
"Flaps FULL*"
"Speed checked, flaps FULL"
"Landing check-list"

"1000"
"Stabilized"
"Minimums"
"Continue"/"Go-around flaps"
1000ft above RWY
MDA(H)

"Spoilers"
"Reverses green"
"Decel"
"70 knots"

*PF orders FLAPS FULL only when established on final descent

Les Compétences Recherchées

Ce chapitre décrit les différentes compétences que vous devrez mettre en valeur lors de votre entretien.
Il s'agit d'un **travail préliminaire** utile pour vous présenter et répondre aux différentes questions RH.

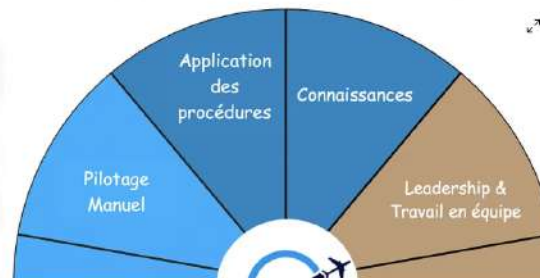
Aujourd'hui, les compétences recherchées d'un pilote sont standardisées par l'EASA. Leurs maîtres mots sont **savoir faire, savoir être (à travers les compétences et le CRM), motivation et résilience**.

Ces différentes qualités sont sensées être couvertes par le module 100KSA, récemment introduit par l'EASA en Janvier 2022. Or chaque école le met en œuvre à sa manière, et ne peut matériellement pas s'adapter et suivre chaque profil pour qu'il réponde aux standards de la compagnie qui l'aura appelée à passer une sélection.

Démontrer ces compétences demande alors un travail de fond et de réflexion, une méthode solide que nous vous suggérons ci-dessous, et aussi bien dans l'exercice personnel que l'exercice de groupe.

1. La roue des compétences

Cette roue illustre les compétences requises par un pilote, dont toutes les compagnies sont garantes par leurs pilotes, puisqu'il s'agit de l'aspect inhérent à **la sécurité** aérienne. Maîtriser toutes ces connaissances, c'est être capable de se soumettre aux modèles de formation de la compagnie aérienne et y évoluer, ce qui fait de vous un pilote embauchable.





- Un conseil : le meilleur moyen de trouver des exemples est de vous rappeler de situations non-normales dans votre vie personnelle ou professionnelle et de montrer comment vous avez géré la situation.

- Avion en retard, proche de la nuit aéronautique, annulation du vol, prise de décision
- Départ avec un CTOT de 2 heures, gestion des passagers, proposer un rafraîchissement, appeler EuroControl...
- Passagers non satisfait du catering, rapport au chef pilote, proposez une alternative aux clients...
- Prise de décision à la suite d'une panne, gestion et implications
- Erreur faite en vol, comment vous l'avez trouvée, qu'avez vous fait pour que cette erreur ne se reproduise plus ?
- Travail en équipe, vol avec un autre pilote, MCC, vol IFR avec un autre pilote...

1. Le commandant de bord veut descendre sous la DA lors d'une approche, que faites vous ?

Ce genre de comportement chez un Commandant se sent avant d'atteindre la DA. Vous pouvez rappeler d'une manière CRM qu'à la DA, si vous n'avez pas visuel, une annonce de remise de gaz est attendue. Rappelez le carburant disponible et l'option de dégagement.

Il est intéressant d'indiquer ce qui peut se passer si vous ne réagissez pas (un accident clairement).

Votre décision : dès l'annonce de la DA et sans visuel, annonce ferme de REMISE DE GAZ. Si aucune action n'est prise par le Commandant de Bord, prise de commande à droite et action de remise de gaz.

L'Entretien de A à Z inclut  <
Coaching d'Entretien  Accès au
Simulateur  Profils d'A320 et B737
 Ressources RH & Questions
Techniques

0%

 Annexe 1 - Les Métiers de Pilote

 Annexe 2 - Les Différents Profils de Pilotes

 Annexe 3 - Checklist de l'Entretien

 **Les QCM Techniques** ^

0/5 étapes

 Le QCM - Définitions

 Le QCM - Règles de l'Air (SERA)

 Le QCM - Opérations Commerciales (CAT)

 Le QCM - Approbations Spécifiques (SPA)

 Le QCM - Questions Spécifiques

 **Séance de Simulateur** ^

Question 14 : Au niveau 360 avec une OAT de -45°C et une IAS de 230 kt, que vaut la TAS ?

- a) 367 kt
- b) 278 kt
- c) 430 kt
- d) 405 kt

Question 15 : Sur une approche ILS, la RVR minimale est de 550 mètres. Quelle est la visibilité minimale requise pour continuer l'approche sous les 1000 ft en CAT I ?

- a) 1000 mètres
- b) 550 mètres
- c) 800 mètres
- d) Je peux convertir la visibilité en RVR peu importe la visibilité et avoir au moins cette valeur de RVR pour l'approche conformément à la carte d'approche.

Question 16 : En Europe, une attente standard au FL200 est caractérisée par :

- a) un virage gauche au passage du FIX avec un temps d'éloignement de 1'15" par segment
- b) un virage à droite au passage du FIX avec un temps d'éloignement de 1'15" par segment
- c) un virage à gauche au passage du FIX avec un temps d'éloignement de 1'30" par segment
- d) un virage à droite au passage du FIX avec un temps d'éloignement de 1'30" par segment

Question 17 : La V2 au décollage doit être obtenue au plus tard à :

- a) 35 ft, qui caractérise la fin du premier segment
- b) 400 ft qui caractérise la fin du premier segment
- c) 35 ft qui caractérise la fin du second segment
- d) 400 ft qui caractérise la fin du second segment.

Question 18 : Lors d'un vol IFR, si vous souhaitez vous rendre sur un aérodrome non contrôlé sans approche IFR publiée, alors l'intégration peut se faire :

- a) via l'IAF

0%

 Annexe 1 - Les Métiers de Pilote

 Annexe 2 - Les Différents Profils de Pilotes

 Annexe 3 - Checklist de l'Entretien

Les QCM Techniques

0/5 étapes

 Le QCM - Définitions

 Le QCM - Règles de l'Air (SERA)

 Le QCM - Opérations Commerciales (CAT)

 Le QCM - Approbations Spécifiques (SPA)

 Le QCM - Questions Spécifiques

Séance de Simulateur

0/2 étapes

Question 33 : L'ABAS (Aircraft-based augmentation system) est :

- a) Un descripteur de piste intégré au système GNSS
- b) Un système satellite-based comme EGNOS
- c) Une procédure d'approche GLS
- d) Un système augmentant/intégrant les informations GNSS avec celles à bord, comme le RAIM (le plus courant)

Question 34 : Sur une approche LPV, l'intégrité est assurée par :

- a) le RAIM uniquement
- b) le SBAS, sans besoin de vérifier RAIM
- c) l'ABAS seul
- d) le GBAS

Question 35 : Sur une approche LNAV/VNAV ou LNAV, l'intégrité utilise :

- a) Le SBAS uniquement
- b) L'ABAS pour vérification via le RAIM ou AAIM
- c) Le GLS
- d) Le GBAS

Question 36 : Parmi les descripteurs de conditions de surface de piste, lequel est utilisé?

- a) Eau peu profonde < 1 mm
- b) neige compactée
- c) Sable sec
- d) Vent fort

Question 37 : Le carburant additionnel est :

- a) Le carburant de contingence < 3 %
- b) Le carburant de contingence > 3 %
- c) Le carburant supplémentaire requis au point critique pour respecter (c)(6) de CAT.OP.MPA.181
- d) Le carburant pour se dérouter à l'arrivée sur le terrain de décollage

Compléter l'étape

< Précédent Suivant >

L'Entretien de A à Z inclut 
Coaching d'Entretien  Accès au
Simulateur  Profils d'A320 et B737
 Ressources RH & Questions
Techniques

0%

 Annexe 1 - Les Métiers de Pilote

 Annexe 2 - Les Différents Profils de Pilotes

 Annexe 3 - Checklist de l'Entretien

 **Les QCM Techniques**

0/5 étapes

 Le QCM - Définitions

 Le QCM - Règles de l'Air (SERA)

 **Le QCM - Opérations Commerciales (CAT)**

 Le QCM - Approbations Spécifiques (SPA)

 Le QCM - Questions Spécifiques

 **Séance de Simulateur**

Question 151 : La visibilité minimale requise pour une manoeuvre à vue d'un avion de catégorie A est de :

- A) 1500 m
- B) 1600 m
- C) 2400 m
- D) 3600 m

Question 152 : La visibilité minimale requise pour une approche à vue d'un avion de catégorie C est de :

- A) 1500 m
- B) 1600 m
- C) 2400 m
- D) 3600 m

Question 153 : Si l'on perd les références visuelles lors d'une manoeuvre à vue, que doit faire le pilote ?

- A) Se poser dans l'axe actuel
- B) Faire un virage en montée vers la piste pour rejoindre l'approche interrompue
- C) Maintenir l'altitude et demander un guidage radar
- D) Descendre à la MDA

Question 154 : La zone de protection pour une manoeuvre à vue (Visual maneuvering area) est définie par :

- A) Des arcs de cercle centrés sur le seuil de piste
- B) Un rectangle autour de la piste
- C) Le volume de l'ATZ
- D) Une distance fixe de 5 NM

Question 155 : Pour une approche CDFA, si l'approche est interrompue à la DA/H, la perte de hauteur (Height loss) lors de la ressource est-elle prise en compte dans la marge ?

- A) Non, c'est pour cela qu'on ajoute un "Add-on" si la technique n'est pas maîtrisée
- B) Oui, la DA/H protège contre cela