



DOSSIER STAGIAIRE RSFE

**Eléments réglementaires,
Formulaire, documentations
Connaissance de l'Aviation légère (DGAC, FFA)
Mémos pratiques pour FE**

Commission Formation FFA / ATO

Edition 7 - Novembre 2018

FÉDÉRATION FRANÇAISE AÉRONAUTIQUE

ATO - FFA n° FR.ATO.0222

155 Avenue de Wagram 75017 PARIS

Téléphone : Tel : 01 44 29 92 00 Fax : 01 44 29 92 01



LISTE DES DOCUMENTS DU DOSSIER RSFE

1. **Programme du stage de standardisation FE ;**
2. **Abréviations aéronautiques et nouveautés pour AIP et Sup AIP ;**
3. **Réglementation du FE : AIRCREW Part-FCL Sous partie K avec AMC et GM ;**
4. **Points clés du CBT et du TEM avec application à la fonction de FE ;**
5. **Organigrammes de la DGAC, DSAC / EC et DSAC / IR - ATO et FFA ;**
6. **Fiche de vérifications administratives LAPL ;**
7. **Formulaire de compte-rendu pour la délivrance de la licence LAPL AVION ;**
8. **Fiche pratique de l'examen en vol pour délivrance LAPL**
9. **Fiche de vérifications administratives PPL ;**
10. **Formulaire de compte-rendu pour la délivrance de la licence PPL AVION ;**
11. **Fiche pratique de l'examen en vol pour délivrance PPL ;**
12. **Aspects réglementaires pour la prorogation et renouvellement de la qualif SEP ;**
13. **Fiche de vérifications administratives pour prorog ou renouvellement qualif SEP ;**
14. **Formulaire de compte-rendu pour le prorog ou renouvellement de la qualif SEP ;**
15. **Fiche pratique de l'examen en vol pour prorog ou renouvellement qualif SEP ;**
16. **Exemple de Guide de l'examineur (Vérifications, Scénario et Conduite du Vol, Sanctions) ;**
17. **Mémo sur les licences, qualifs et variantes ;**
18. **Mémo sur les prorogations et les renouvellements ;**
19. **Mémo sur les conversions de la licence BB vers le LAPL ;**
20. **Mémo sur les validités médicales et leurs particularités ;**
21. **Mémo du pilote (AirOps partie NCO) ;**
22. **Fiche synthétique sur les « Prérogatives des instructeurs » ;**
23. **Fiche sur les mentions à apposer sur le carnet de vol par les FI ;**

* * *



STAGE DE STANDARDISATION FE

PROGRAMME DU PREMIER JOUR

8 H 45	ACCUEIL ET PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS.
9 H 00	PRÉSENTATION DE LA FORMATION (contenu, thèmes abordés, objectifs, ...).
9 H 15	APPORTS THÉORIQUES SOL (1 ^{ère} partie) : <ul style="list-style-type: none">• Organisation des institutions (EASA, DGAC, DSAC/EC et DSAC/IR).• Les structures et éléments de la formation (ATO, DTO, CBT, TEM).• Le cadre réglementaire (Aircrew, AMC, Alt MoC, GM, Sous-Partie K).
10 H 45	PAUSE
11 H 00	QUESTIONNEMENT ET CONTRÔLE DES CONNAISSANCES
11 H 15	PROROGATION – RENOUELEMENT – DÉLIVRANCE DE LICENCE : <ul style="list-style-type: none">• Rappels de définitions et particularités de ces trois procédures.• Guides et formulaires.• Travail en groupe sur étude de cas (prorogations et renouvellement)• Conclusions sur cas proposés et applications.
12 H 30	DÉJEUNER
14 H 00	APPORTS THÉORIQUES VOL (2 ^{ème} partie) : <ul style="list-style-type: none">• Principes d'évaluation. Normes acceptables. Vérifications. Limitations.• Dispositions de standardisation. Conduite d'un examen. Attitude du FE. Décisions.• Contenu et utilisation des formulaires de compte rendu d'épreuve.• Questionnement et Contrôle des connaissances.
15 H 00	TRAVAUX DE GROUPE SUR TROIS SCÉNARIOS : <ul style="list-style-type: none">• Délivrance d'un LAPL.• Délivrance d'un PPL.• Renouvellement d'une qualification SEP (t) A.
15 H 20	PAUSE
15 H 30	TRAITEMENT ET CONCRÉTISATION D'UN EXAMEN OU CONTRÔLE EN VOL. CAS PARTICULIERS AVEC ETRANGER - MANUEL DE SÉCURITÉ FFA <ul style="list-style-type: none">• Conclusions des travaux pour chaque cas :• Décisions motivées et positionnement des groupes.• Utilisation des formulaires.• Exploitation de SIGEBEL. Conservation des documents• Prorogation / Renouvellement d'une qualification dont le pilote est titulaire d'une licence émise à l'étranger.• Manuel de sécurité FI / FE / FFA. Principes. Utilisation des Fiches.
17 H 30	SYNTHÈSE DE LA JOURNÉE – BILAN - ET PRÉSENTATION DE LA PHASE VOL.
17 H 45	FIN DU SÉMINAIRE DE STANDARDISATION RSFE.



Précision : L'Attestation de participation au stage de standardisation FE et de la formation en vol pour un examinateur en vue du contrôle de compétence pour l'obtention de l'autorisation d'examineur de vol ne pourra être acquise que :

- si le respect de la ponctualité aux deux demi-journées a été observée et
- si l'intégralité du programme agréé a été réalisée et
- si les connaissances acquises ont été validées.





STAGE DE FORMATION FE (SI PRIMO-ACCÉDANT)

PROGRAMME DU DEUXIÈME JOUR

- 8 H 45 ACCUEIL - PROGRAMME DE LA JOURNÉE FORMATION VOL.
- 9 H 00 PRÉSENTATION DE LA FORMATION VOL.
- 9 H 15 PRÉCAUTIONS DU FE AVANT VOL (contacts avec candidat, vérifications administratives, limitation des ambiguïtés, le contenu de l'examen, rappel des écarts, rôles respectifs du formateur et du candidat, consignes de sécurité, ...)
- 9 H 30 ETUDE D'UN SCÉNARIO D'EXAMEN (exemple d'un renouvellement de QC SEP Appendice 9 items mandatory + 1.1)
- 10 H 30 PAUSE
- 10 H 45 PREMIER VOL EN SIMULATION DE TEST « Renouvellement » (candidat 1)
PREMIER VOL EN SIMULATION DE TEST « Renouvellement » (candidat 2)
- 12 H 30 DÉJEUNER
- 14 H 00 ETUDE MANUEL DE SÉCURITÉ E N TEST.
- 14 H 30 ETUDE D'UN SCÉNARIO D'EXAMEN (exemple d'un scénario de test pour une délivrance de la licence PPL en partial Pass section 4 – 2^{ème} tentative.
- 15 H 00 PAUSE
- 15 H 15 SECOND VOL EN SIMULATION DE TEST (candidat 1)
SECOND VOL EN SIMULATION DE TEST (candidat 2)
- 16 h 45 ANALYSE DES DÉCISIONS
- 17 H 00 UTILISATION DES FORMULAIRES.
- 17 H 15 EXPLOITATION DE SIGEBEL. CONSERVATION DES DOCUMENTS PROROGATION / RENOUELEMENT D'UNE QUALIFICATION.
- 17 H 30 SYNTHÈSE DE LA JOURNÉE ET ASPECTS ADMINISTRATIFS.
- 17 H 45 FIN DE LA SECONDE JOURNÉE.



ABRÉVIATIONS RÉGLEMENTAIRES

Les abréviations suivantes s'appliquent aux divers documents réglementaires et d'information ainsi qu'aux Moyens Acceptables de Conformité (AMC) et aux Documents d'Orientation de la Partie-FCL:

A Avion	FAF Repère d'approche Finale
AC Courant alternatif	FAR Règlements Aéronautiques de l'administration des USA
ACAS Système anti-abordage embarqué	FCL Règles relatives aux licences du personnel navigant
ADF Radiocompas	FE Examineur en vol
ADS Standard de conception en aéronautique	F/E Ingénieur Navigant
AFCS Système de contrôle de vol automatique	FEM Manuel de l'examineur en vol
AFM Manuel de vol avion	FFS Simulateur
AGL Au dessus du sol	FI Instructeur de vol
AIC Publication d'Information aéronautique	FIE Examineur d' instructeur de vol
AIP Publication d'Information aéronautique	FIS Service d'Information en vol
AIRAC Publication aéronautique sur les règlements et le contrôle	FMC Calculateur de conduite du vol
AIS Services d'information aéronautique	FMS Système de gestion de vol
AMC moyens acceptables de conformité	FNPT Entraîneur à la navigation et aux procédures
AeMC Centre d'expertise médicale	FS Simulateur de vol
AME Expert aéro médical	FSTD Simulateurs d'entraînement au vol
AOM Manuel d'exploitation aéronef	ft Pieds
APU unité de puissance auxiliaire	FTD Système d'entraînement au vol
As Dirigeable	G Forces de gravité
ATC Service du contrôle de la circulation aérienne	GLONASS Global Orbiting Navigation Satellite System
ATIS Système automatique de transmission des informations de région terminale	GM Document d'orientation
ATO Organisme de formation approuvé	GNSS Global Navigation Satellite Systems
ATP Pilote de ligne	GPS Système de navigation par satellite
ATPL Licence de Pilote de ligne	H Hélicoptère
ATS Service du contrôle de la circulation aérienne	HF Haute Fréquence
AUM Masse totale	HOFCS High Order Flight Control System
B Ballon	HPA Avion Hautes Performances
BCAR Exigences de navigabilité britanniques	hrs Heures
BEM Masse à vide de base	HUMS santé et surveillance de l'utilisation du système
BITD Système basique d'entraînement au vol aux instruments	HT Responsable pédagogique
BPL Licence de Pilote de Ballon	IAS Vitesse Air Indiquée
CAS Vitesse	ICAO Organisation de l'Aviation Civile Internationale
CAT Turbulence de ciel clair	IGE En effets de sol
CDI Indicateur de déviation de route	IFR Règles de vol aux instruments
CFI Chef Instructeur Vol	ILS Système d'atterrissage aux instruments
CG Centre de Gravité	IMC Conditions météorologiques de vol aux instruments
CGI Chef Instructeur Sol	IR Qualification de vol aux Instruments
CP Co-pilote	IRE Examineur de vol aux instruments
CPL Licence de Pilote Commercial	IRI Instructeur de vol aux instruments
CRE Examineur de qualification de Classe	ISA International Standard Atmosphere
CRI Instructeur qualification de Classe	JAR Exigences communes pour l'aéronautique
CRM Gestion des ressources de l'équipage	kg Kilogramme
CS Spécifications de Certification	LAPL Licence de Pilote d'avion léger
CQB Banque Centrale de Questions	LDP Point de Décision à l'atterrissage
DC Courant Continu	LMT Heure locale
DF Goniométrie	LO Objectifs de formation
DME Équipement de mesure de distance	LOFT Entraînement vol en ligne
DPATO Point défini après le décollage	m Mètre
DPBL Point défini avant l'atterrissage	MCC Travail en équipage
DR Navigation à l'estime	MCCI Instructeur de formation au travail en équipage
EFIS Système électronique d'instruments de vol	ME Multimoteur
EOL Atterrissage moteur arrêté	MEL Liste Minimale d'Équipement
ERPM Nombre de tours moteurs par minute	MEP Multimoteur Piston
ETA Heure estimée d'arrivée	MET Multimoteur Turbine
ETOPS Standards d'exploitation d'avions bimoteurs sur longues distances	

METAR Observation Météorologique d'Aérodrome
MI Instructeur de qualification montagne
MP Multipilote
MPA Multipilote avion
MPL Licence multipilote
MPH Hélicoptère multipilote
MTOM Masse maximale au décollage
NDB Radiophare Non directionnel
NM Mile Nautiques
NOTAM Notifications à l'usage des pilotes
NOTAR Sans Rotor de queue
OAT Température de l'air extérieur
OBS Sélecteur de route omnidirectionnelle
OEI Vol avec un moteur en panne
OGE Hors effets de sol
OML Limitation opérationnelle multipilote
OSL Limitation opérationnelle avec un pilote de sécurité
OTD Autres entraîneurs au vol
PAPI Indicateur de pente de précision
PF Pilote aux commandes
PIC Pilote commandant de bord
PICUS Pilote commandant de bord sous supervision
PL Aéronef à sustentation motorisée
PNF Pilote non aux commandes
PPL Licence de pilote privé
QDM Cap magnétique
QFE Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome
QNH Calage altimétrique pour obtenir l'altitude de l'aérodrome depuis le sol
RNAV Radio Navigation
RPM Tours par minute
RRPM Tours par minute du rotor
R/T Radiotéléphonie

SIGMET évènements météorologiques significatifs
SLPC Manette de puissance unique
SOP Procédures d'exploitation standard
SP Monopilote
SPA Avion Monopilote
SPH Hélicoptère Monopilote
SPIC Elève pilote commandant de bord
SPL Licence de pilote de planeur
SSR Radar de surveillance secondaire
STI Instructeur pour la formation sur entraîneur synthétique
TAF (Terminal Area Forecasts) Prévisions d'aérodrome
TAS Vitesse vraie
TAWS Dispositif avertisseur de proximité du sol
TDP Point de décision au décollage
TEM Gestion des erreurs et des menaces
TMG Planeur motorisé
TORA Distance de roulement disponible au décollage
TODA Distance disponible au décollage
TR Qualification de type
TRE Examineur qualification de type
TRI Instructeur de qualification de type
UTC Temps universel coordonné
V Vitesse
VASI Indicateur de pente visuel
VFR Règles de vol à vue
VHF Très haute fréquence
VMC Conditions météorologiques de vol à vue
VOR Émetteur omnidirectionnel VHF
ZFTT Cours de qualification de type sans vol
ZFM Masse sans carburant



Nouveautés utilisées dans les Sup AIP pour notamment créer des ZRT (transit ou lieu d'entraînement suite au développement de l'utilisation des drones civils ou militaires.

UAV : Unmanned Aerial Vehicule
Mobile aérien sans pilote (drone).
UAS : Unmanned Aerial System
Gestion du système aérien sans pilote.
UCAS : Unmanned Combat Aerial Vehicule
Mobile aérien de combat sans pilote (drone armé).
RPAS: Remotely Piloted Aircraft Systems
Système de pilotage à distance des drones.



S Planeur
SATCOM Satellite de communications
SE Monomoteur
SEP Monomoteur Piston
SET Monomoteur Turbo propulseur
SFE Examineur sur entraîneur synthétique de vol
SFI Instructeur sur entraîneur synthétique de vol
SID Route de départ standard

LA RÉGLEMENTATION DU FE

SOUS-PARTIE K EXAMINATEURS

SECTION 1 Exigences communes

FCL.1000 Autorisations d'examineur

(a) Généralités. Les titulaires d'une autorisation d'examineur devront :

- (1) être titulaires d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celles pour lesquelles ils sont habilités à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et détenir les privilèges de dispenser une instruction pour celles-ci ;
- (2) être qualifiés pour agir en tant que PIC sur aéronefs pendant un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences accomplie sur l'aéronef.

(b) Conditions particulières

- (1) Dans le cas de l'introduction d'un nouvel aéronef dans un État membre ou dans la flotte d'un exploitant, lorsque la conformité avec les exigences établies dans la présente sous-partie n'est pas possible, l'autorité compétente peut délivrer une autorisation spécifique octroyant des privilèges pour faire passer des examens pratiques et des contrôles de compétences. Cette autorisation sera limitée aux examens pratiques et aux contrôles de compétences nécessaires pour l'introduction du nouveau type d'aéronef et sa durée de validité ne sera en aucun cas supérieure à un an.
- (2) Les titulaires d'une autorisation délivrée conformément au point b), 1er alinéa, qui souhaitent introduire une demande d'autorisation d'examineur, devront satisfaire aux prérequis et aux exigences de prorogation établis pour ladite catégorie d'examineur.

(c) Examen hors du territoire des États membres

- (1) Nonobstant les dispositions du point a), dans le cas d'examens pratiques et de contrôles de compétences effectués dans un ATO se trouvant hors du territoire des États membres, l'autorité compétente de l'État membre peut délivrer une qualification d'examineur à un candidat détenteur d'une licence de pilote octroyée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de l'OACI, pour autant que le candidat :
 - (i) soit au moins titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celle pour laquelle il est habilité à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et, en toute hypothèse, soit titulaire d'au moins une CPL ;
 - (ii) satisfasse aux exigences établies dans la présente sous-partie pour la délivrance de la qualification d'examineur pertinente ; et
 - (iii) démontre à l'autorité compétente un niveau adéquat de connaissances des règles de sécurité aérienne européennes pour pouvoir exercer des privilèges d'examineur conformément à la présente partie.
- (2) La qualification visée au point 1) sera limitée à effectuer des examens pratiques et des examens/contrôles de compétences :
 - (i) hors du territoire des États membres ; et
 - (ii) à des pilotes qui ont une connaissance suffisante de la langue dans laquelle l'examen/le contrôle est effectué.

GM1 FCL.1000 Autorisations d'examineur CONDITIONS PARTICULIÈRES

Lorsque de nouveaux aéronefs sont mis en service, les exigences pour les examinateurs telles que détenir une licence et une qualification équivalentes à celles pour lesquelles le contrôle d'aptitude est effectué, ou d'avoir l'expérience de vol appropriée, peuvent être impossibles à satisfaire. Dans ce cas, afin de permettre aux candidats d'acquérir les premières qualifications sur ces avions, les autorités compétentes nécessitent la possibilité de délivrer une autorisation spécifique qui ne soit pas conforme aux conditions établies dans cette sous-partie.

L'autorité compétente ne devrait délivrer ces autorisations qu'à des titulaires d'autres autorisations d'examineur. Autant que possible, la préférence devrait être donnée aux personnes ayant l'expérience des

*types ou des classes d'aéronefs semblables, par exemple, des avions ayant le même type et le même nombre de moteurs ou de rotors, et du même ordre de masse ou niveau de technologie.
La validité de l'autorisation devrait idéalement être limitée au temps nécessaire pour qualifier les premiers examinateurs pour les nouveaux avions selon cette sous-partie, mais en tous cas elle ne devrait pas dépasser les 3 années établies par le règlement.*

FCL.1005 Limitation des privilèges en cas d'intérêts directs

Les examinateurs ne pourront conduire :

- (a) des épreuves pratiques ou des évaluations de compétences pour la délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation à des candidats
 - (1)auxquels ils ont dispensé plus de 25 % de l'instruction au vol requise pour la licence, la qualification ou l'autorisation pour laquelle les candidats passent l'examen pratique ou l'évaluation de compétences ; ou
 - (2)lorsqu'ils sont à l'origine d'une recommandation pour l'examen pratique d'un candidat, conformément au paragraphe FCL.030, point b) ;
- (b) des épreuves pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences, lorsqu'ils sentent que leur objectivité peut être affectée.

GM1 FCL.1005 (b) limitation des privilèges en cas d'intérêts directs

A titre d'exemple, l'examineur doit se demander si son objectivité est affectée car le candidat est un parent ou un ami de l'examineur, ou parce qu'ils sont liés par des intérêts économiques ou des affiliations politiques, etc.

FCL.1010 Prérequis pour les examinateurs

Les candidats à une autorisation d'examineur devront faire la preuve :

- (a) de connaissances et d'un cursus pertinent, ainsi que d'une expérience appropriée par rapport aux privilèges d'un examinateur ;
- (b) qu'ils n'ont fait l'objet d'aucune sanction au cours des 3 dernières années, et notamment d'aucune suspension, limitation ou retrait d'aucune de leurs licences, qualifications ou autorisations délivrées conformément à la présente partie, pour défaut de conformité avec le règlement de base et de ses règles de mise en œuvre.

AMC1 FCL.1010 Prérequis pour les examinateurs

Lors de l'évaluation des antécédents du candidat, l'autorité compétente devrait évaluer sa personnalité et son caractère, ainsi que sa façon de coopérer avec l'autorité.

L'autorité compétente peut également prendre en considération le fait que le candidat ait été coupable d'infractions pénales ou d'autres infractions pertinentes, en appliquant le droit national et les principes de non-discrimination.

FCL.1015 Standardisation des examinateurs

- (a) Un candidat à un certificat d'examineur devra suivre un cours de standardisation dispensé par l'autorité compétente, ou dispensé par un ATO et agréé par l'autorité compétente. Un candidat à un certificat d'examineur pour planeurs ou ballons peut suivre un cours de standardisation dispensé par un DTO.
- (b) Le cours de standardisation comportera une instruction théorique et pratique et devra au moins inclure :
 - (1) la conduite de deux examens pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences pour des licences, des qualifications ou des autorisations pour lesquelles le candidat souhaite obtenir le privilège de conduire des épreuves et des contrôles ;
 - (2) une instruction sur les exigences applicables de la présente partie, ainsi que les exigences applicables en termes d'exploitation aérienne, sur la conduite d'examens pratiques, de contrôles de compétences et d'évaluations de compétences et leur documentation, ainsi que sur la préparation de rapports ;
 - (3) une séance d'information portant sur les procédures administratives nationales, les exigences en termes de protection des données personnelles, de responsabilité, d'assurances contre les accidents et de redevances.
 - 4) un briefing sur la nécessité de revoir et appliquer les éléments du point 3) lorsqu'on fait passer un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur ; et

- 5) une instruction sur la manière d'obtenir l'accès à ces procédures et exigences nationales d'autres autorités compétentes en tant que de besoin ;
- (c) Les titulaires d'une autorisation d'examineur ne pourront faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur, sauf s'ils ont revu les informations disponibles les plus récentes décrivant les procédures nationales pertinentes de l'autorité compétente dont dépend le candidat.

AMC1 FCL.1015 Standardisation des examinateurs

GÉNÉRALITÉS

- (a) L'autorité compétente ou ATO agréé peut délivrer le cours. Cet agrément devrait clairement signifier que l'ATO agit sous la responsabilité de l'autorité compétente.
- (b) Le cours devrait durer :
- (1) pour le FE et le FIE, au moins 1 journée, divisée en formation théorique et pratique ;
 - (2) pour les autres autorisations d'examineurs, au moins 3 journées, divisées en formation théorique (1 journée) et formation pratique sur FFS pendant laquelle le candidat s'exercera au rôle d'examineur au cours d'examens pratiques d'aptitude et de compétence (au moins 2 journées).
- (c) L'autorité compétente ou l'ATO devrait déterminer toute autre formation requise avant de présenter le candidat pour le contrôle de compétence en vue de la délivrance de l'autorisation.

CONTENU

- (d) La formation devrait comporter :
- (1) Formation théorique couvrant au moins :
 - (i) le contenu de l'AMC2 FCL.1015 et le manuel de l'examineur ;
 - (ii) la Partie-FCL, AMC et GM relatifs à leurs fonctions ;
 - (iii) les exigences opérationnelles et AMC et GM relatifs à leurs fonctions ;
 - (iv) exigences nationales relatives à leurs fonctions d'examineur ;
 - (v) principes des performances humaines et limitations relatives aux examens en vol ;
 - (vi) principes d'évaluation relatifs aux performances du candidat ;
 - (vii) système de gestion des ATO ;
 - (viii) MCC, performances humaines et limitations, le cas échéant.
 - (2) Les examinateurs devraient également être formés sur les conditions de protection des données personnelles, la responsabilité juridique, l'assurance-accident et les tarifs, comme applicable dans l'Etat membre concerné.
 - (3) Tous les items présentés ci-dessus sont les connaissances fondamentales exigées d'un examinateur et il est recommandé de les utiliser comme matières de base pour le cours. Ce cours fondamental de base peut être étudié avant que la formation d'examineur ne débute. Ce cours fondamental de base peut être présenté sous n'importe quel format de formation approprié.
 - (4) Formation pratique couvrant au moins :
 - (i) Connaissance et organisation de l'examen ou du contrôle pour lequel l'autorisation est demandée. Celles-ci sont décrites dans les modules appropriés du manuel de l'examineur ;
 - (ii) Connaissance des procédures administratives relatives à l'examen d'aptitude ou au contrôle.
 - (5) Pour une première autorisation d'examineur, la formation pratique devrait inclure l'examen du profil de l'examen pour lequel l'autorisation est demandée, comprenant la conduite d'au moins deux profils de contrôle d'aptitude ou de compétence dans le rôle d'examineur (deux profils de contrôle d'aptitude ou de compétence peuvent être réalisés lors d'une même session de simulateur), y compris le briefing, la conduite du contrôle d'aptitude ou de compétence, l'évaluation du candidat qui a subi le contrôle d'aptitude ou de compétence, le débriefing et le compte rendu ainsi que la gestion administrative des documents sous la supervision d'un examinateur de la catégorie appropriée sur le type applicable. Cette formation est conduite sur aéronef si l'autorisation de réaliser des contrôles d'aptitude ou de compétence requiert l'utilisation d'un aéronef. Si les privilèges d'examineur sur FSTD sont demandés, l'instruction pratique sur l'utilisation d'un FSTD pour réaliser des contrôles d'aptitude ou de compétence devrait également être accomplie.
 - (6) Si les privilèges d'examineur incluent la conduite de contrôles de compétence pour la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de vol aux instruments, l'instruction pratique devrait inclure la conduite d'au moins quatre profils de contrôle de vol aux instruments dans le rôle d'examineur, y compris le briefing, la conduite du contrôle d'aptitude ou de compétence, l'évaluation du candidat qui a subi le contrôle d'aptitude ou de compétence, le débriefing et le compte rendu ainsi que la gestion

administrative des documents sous la supervision d'un examinateur de la catégorie appropriée sur le type applicable. Cette formation est conduite sur aéronef si l'autorisation de réaliser des contrôles d'aptitude ou de compétence requiert l'utilisation d'un aéronef. Si les privilèges d'examineur sur FSTD et sur aéronef sont demandés, au moins un des profils de contrôle sera effectué sur FSTD.

(7) Pour l'extension des privilèges d'examineur à d'autres types (comme prescrit pour le TRE), un complément de formation pratique sur le nouveau type peut être requis, comprenant la conduite d'au moins un profil de contrôle d'aptitude ou de compétence dans le rôle d'examineur sur le nouveau type, y compris le briefing, la conduite du contrôle d'aptitude ou de compétence, l'évaluation du candidat qui a subi le contrôle d'aptitude ou de compétence, le débriefing et le compte rendu ainsi que la gestion administrative des documents sous la supervision d'un examinateur de la catégorie appropriée sur le type applicable. Un contrôle supplémentaire sur le nouveau type peut être requis, qui peut être supervisé par un inspecteur de l'autorité compétente ou un examinateur expérimenté dûment autorisé.

AMC2 FCL.1015 Standardisation d'examineur

DISPOSITIONS DE STANDARDISATION POUR LES EXAMINATEURS

LIMITATIONS

(a) Un examinateur devrait accorder le temps approprié au candidat pour qu'il se prépare à un contrôle d'aptitude ou de compétence, qui ne devrait pas dépasser 1 heure.

(b) Un examinateur devrait organiser le contrôle d'aptitude ou de compétence de sorte que tous les exercices requis puissent être exécutés tout en accordant le temps nécessaire pour chacun des exercices, en prenant en compte les conditions atmosphériques, la situation de trafic, les conditions ATC et les procédures locales.

BUTS DU CONTRÔLE D'APTITUDE OU DE COMPÉTENCE

(c) Déterminer par la démonstration pratique pendant le contrôle d'aptitude ou de compétence que le candidat a acquis ou a maintenu le niveau requis de connaissances, d'habileté ou de compétence.

(d) Améliorer la formation et l'instruction en vol dans les ATO par le retour d'expérience des examinateurs sur les rubriques ou les sections des contrôles d'aptitude ou de compétence qui présentent le plus fort taux d'échec.

(e) Apporter leur concours dans le maintien et, dans la mesure du possible, de l'amélioration des normes de sécurité en vol en affichant le bon comportement du pilote et la discipline du vol pendant les contrôles d'aptitude ou de compétence.

CONDUITE DES CONTRÔLES D'APTITUDE OU DE COMPÉTENCE

(f) Un examinateur s'assurera que le candidat subit un contrôle d'aptitude ou de compétence selon les exigences de la Partie-FCL et est évalué selon les normes requises de contrôle d'aptitude ou de compétence.

(g) Chaque rubrique dans une section de contrôle d'aptitude ou de compétence devrait être accomplie et évaluée séparément. Le programme du contrôle d'aptitude ou de compétence prescrit ne devrait normalement pas être modifié par l'examineur. Une rubrique échouée ne conduit pas nécessairement à l'échec de la section, par exemple lors d'un contrôle d'aptitude pour la délivrance d'une qualification de type où l'échec d'une rubrique dans une section ne met pas en échec la section entière, et où seule la rubrique en échec devra être contrôlée une nouvelle fois.

(h) Les performances marginales ou douteuses démontrées sur une rubrique d'un contrôle d'aptitude ou de compétence ne devraient pas influencer l'évaluation d'un examinateur sur les rubriques suivantes.

(i) L'examineur devrait vérifier les exigences et les limitations relatives au contrôle d'aptitude ou de compétence avec le candidat pendant le briefing avant le vol.

(j) Quand un contrôle d'aptitude ou de compétence est terminé ou interrompu, l'examineur devrait en effectuer le compte rendu au candidat et donner les raisons pour lesquelles des rubriques ou des sections ont échoué. Dans le cas d'un contrôle d'aptitude ou de compétence échoué ou interrompu, l'examineur devrait fournir les conseils appropriés au candidat pour l'aider à se préparer au nouveau contrôle d'aptitude ou de compétence.

(k) Tout commentaire ou désaccord exprimé par le candidat lors du débriefing sur l'évaluation ou la décision de l'examineur à l'issue du contrôle d'aptitude ou de compétence sera noté par l'examineur sur le compte rendu de contrôle d'aptitude ou de compétence, signé par l'examineur et contresigné par le candidat.

PRÉPARATION DU CONTRÔLE PAR L'EXAMINATEUR

(l) Un examinateur devrait superviser tous les aspects de la préparation du vol de contrôle d'aptitude ou de compétence, y compris, le cas échéant, l'obtention et le respect d'un créneau ATC.

(m) Un examinateur organisera un contrôle d'aptitude ou de compétence selon les exigences de la Partie-FCL. Seules les manœuvres et les procédures prescrites sur le formulaire approprié de contrôle d'aptitude ou de compétence seront effectuées. Le même examinateur ne devrait pas réexaminer un candidat en échec sans avoir obtenu son accord.

ATTITUDE DE L'EXAMINATEUR

(n) Un examinateur devrait favoriser le développement d'une atmosphère amicale et décontractée aussi bien avant que pendant un vol de contrôle d'aptitude ou de compétence. Une attitude négative ou hostile devrait être proscrite. Pendant le vol de contrôle d'aptitude ou de compétence, l'examinateur devrait éviter les commentaires négatifs ou les critiques et toutes les observations devraient être réservées pour le débriefing.

SYSTÈME D'ÉVALUATION

(o) Bien que des tolérances soient spécifiées pour les contrôles d'aptitude ou de compétence, un candidat ne devrait pas tenter de respecter ces dernières aux dépens de la souplesse ou de la stabilité. Un examinateur devrait accorder des marges pour les écarts inévitables dus à la turbulence, aux instructions ATC, etc. Un examinateur ne devrait mettre fin à un contrôle d'aptitude ou de compétence que lorsqu'il est certain que le candidat n'a pas été capable de démontrer le niveau requis de connaissances, d'habileté ou de compétence et qu'un nouveau contrôle portant sur l'ensemble des sections sera nécessaire, ou pour des raisons de sécurité. Un examinateur emploiera un des termes suivants pour l'évaluation :

- (1) "réussite", à condition que le candidat ait démontré le niveau requis de connaissances, d'habileté ou de compétence et, le cas échéant, qu'il ait respecté les tolérances spécifiées relatives au contrôle d'aptitude ou de compétence pour la licence ou qualification ;
- (2) "échec" à condition l'une quelconque de ses conditions soit vérifiée :
 - (i) les tolérances relatives au contrôle d'aptitude ou de compétence n'ont pas été respectées bien que l'examinateur ait tenu compte des écarts dus à la turbulence ou aux instructions ATC ;
 - (ii) le but du contrôle d'aptitude ou de compétence n'est pas atteint ;
 - (iii) le but de l'exercice est atteint mais aux dépens de la sécurité, du respect des règles ou d'un règlement, du bon comportement du pilote ou de la souplesse de pilotage ;
 - (iv) un niveau acceptable de connaissances n'est pas démontré ;
 - (v) une qualité acceptable de gestion du vol n'est pas démontrée ;
 - (vi) l'intervention de l'examinateur ou du pilote de sécurité est requise pour le respect de la sécurité.
- (3) "réussite partielle" selon les critères explicités dans l'annexe appropriée relative aux contrôles d'aptitude ou de compétence de la Partie-FCL.

MÉTHODE ET CONTENU DU CONTRÔLE D'APTITUDE OU DE COMPÉTENCE

(p) Avant d'entreprendre un contrôle d'aptitude ou de compétence l'examinateur vérifiera que l'avion ou le FSTD prévu pour le contrôle est approprié et convenablement équipé pour le contrôle d'aptitude ou de compétence.

(q) Un vol de contrôle d'aptitude ou de compétence sera conduit selon l'AFM et, si c'est approprié de l'AOM.

(r) Un contrôle d'aptitude ou de compétence sera conduit dans le respect des limitations contenues dans le manuel d'exploitations de l'ATO.

(s) Contenu :

- (1) un contrôle d'aptitude ou de compétence comporte :
 - (i) examen oral au sol (le cas échéant) ;
 - (ii) briefing avant le vol ;
 - (iii) exercices en vol ;
 - (iv) débriefing.
- (2) l'examen oral au sol devrait inclure :
 - (i) connaissances générales et performances des aéronefs ;
 - (ii) planification du vol et procédures opérationnelles ;
 - (iii) autres rubriques ou sections appropriées du contrôle d'aptitude ou de compétence.
- (3) le briefing avant le vol devrait inclure :
 - (i) scénario du contrôle d'aptitude ou de compétence ;
 - (ii) puissances, vitesses et minimums d'approche, si c'est approprié ;
 - (iii) considérations de sécurité.
- (4) les exercices en vol incluront chaque rubrique ou section appropriée du contrôle d'aptitude ou de compétence ;
- (5) le débriefing devrait inclure :
 - (i) résultat du contrôle ou évaluation du candidat ;
 - (ii) renseignement des documents relatifs au contrôle d'aptitude ou de compétence en présence du FI du candidat, si possible.

(t) Un contrôle d'aptitude ou de compétence doit normalement simuler un vol en exploitation normale. Ainsi, l'examineur peut prévoir des scénarios réalistes tout en s'assurant que ces scénarios ne créent pas de confusion chez le candidat et que la sécurité aérienne ne soit pas compromise.

(u) Quand des manœuvres doivent être effectuées en se référant uniquement aux instruments, l'examineur devrait s'assurer qu'une méthode appropriée d'occultation du pare-brise soit utilisée pour simuler les conditions IMC.

(v) L'examineur devrait renseigner un journal de bord et une grille d'évaluation pendant le contrôle d'aptitude ou de compétence pour servir de référence lors du débriefing.

(w) L'examineur devrait être flexible pour s'adapter aux modifications du scénario présenté au briefing dues aux instructions ATC, ou à d'autres circonstances affectant le contrôle d'aptitude ou de compétence.

(x) Lorsque des changements au scénario de contrôle interviennent l'examineur devrait s'assurer que le candidat ait bien compris et accepté ces changements. Dans le cas contraire, l'examineur devrait mettre fin au contrôle d'aptitude ou de compétence.

(y) Si le candidat choisit d'interrompre un contrôle d'aptitude ou de compétence pour des raisons que l'examineur considère insuffisantes, les rubriques ou sections non contrôlées seront considérées en échec. S'il est mis fin au contrôle d'aptitude ou de compétence pour des raisons considérées appropriées par l'examineur, seules les rubriques ou sections non accomplies seront contrôlées lors d'un contrôle d'aptitude ou de compétence ultérieur.

(z) l'examineur peut mettre fin à un contrôle d'aptitude ou de compétence à n'importe quel moment du contrôle, s'il considère que la compétence du candidat rend nécessaire un nouveau contrôle CPL d'aptitude ou de compétence.

GM1 FCL.1015 Standardisation d'examineur

(a) Nombre maximum d'examens qu'un examineur peut prévoir par jour :

- (1) trois contrôles d'aptitude ou de compétence pour le PPL, le CPL, l'IR ou les qualifications de classe ;
- (2) quatre contrôles d'aptitude ou de compétence pour la LAPL, la SPL ou les BPL ;
- (3) deux contrôles d'aptitude ou de compétence pour le CPL, l'IR ou l'ATPL ;
- (4) deux évaluations de compétence pour les qualifications d'instructeur ;
- (5) quatre contrôles d'aptitude ou de compétence pour les qualifications de type SP.

(b) Un examineur devrait prévoir au moins 2 heures pour la LAPL, le SPL ou le BPL, 3 heures pour un contrôle d'aptitude ou de compétence pour le PPL CPL, l'IR ou une qualification de classe, et au moins 4 heures pour un contrôle d'aptitude ou de compétence FI, CPL, IR, MPL, ATPL ou de qualification de type MP, incluant le briefing et la préparation avant le vol, la conduite du contrôle d'aptitude ou de compétence, l'évaluation de l'aptitude ou de la compétence, le débriefing, la décision d'aptitude ou l'évaluation du candidat et le renseignement des documents relatifs au contrôle.

(c) Les valeurs suivantes peuvent être utilisées comme guides lors de la préparation d'un contrôle d'aptitude ou de compétence, ou d'une évaluation, en ce qui concerne la durée :

- (1) 45 minutes pour la LAPL (B) le BPL ou les qualifications de classe SP restreintes au VFR ;
- (2) 90 minutes pour la LAPL (A) ou (h), le PPL et le CPL, section navigation incluse ;
- (3) 60 minutes pour l'IR, le FI et ou les qualifications de type ou de classe SP ;
- (4) 120 minutes pour le CPL, la MPL, l'ATPL et une qualification de type MP.

(d) Pour le vol de contrôle d'aptitude ou de compétence LAPL(S) ou SPL le temps de vol doit être suffisant pour que toutes les rubriques de chaque section du contrôle d'aptitude ou de compétence soient entièrement accomplies. Si toutes les rubriques ne peuvent être accomplies en un seul vol, des vols supplémentaires doivent être effectués.

FCL.1020 Évaluation des compétences des examinateurs

Les candidats à une autorisation d'examineur devront faire la preuve de leur compétence à un inspecteur de l'autorité compétente ou à un examineur expérimenté ayant reçu de l'autorité compétente responsable de l'autorisation d'examineur l'autorisation expresse de le faire, en faisant passer un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences dans le rôle d'examineur, pour lequel ils souhaitent obtenir des privilèges. Cela inclura la séance d'information, la conduite de l'examen pratique, du contrôle de compétences ou de l'évaluation de compétences, ainsi que l'évaluation de la personne à laquelle ils font passer l'épreuve, le contrôle ou l'évaluation, le débriefing et l'enregistrement des données dans la documentation.

AMC1 FCL.1020 Évaluation des compétences d'examineur GÉNÉRALITÉS

(a) L'autorité compétente peut nommer un de ses inspecteurs ou un examinateur expérimenté pour évaluer la compétence des candidats à une autorisation d'examineur.

DÉFINITIONS

(b) Définitions :

- (1) « Inspecteur » : l'inspecteur de l'autorité compétente conduisant l'évaluation de compétence d'examineur ;
- (2) « Candidat examinateur » : la personne candidate à une autorisation d'examineur ;
- (3) « Candidat » : la personne à qui le candidat d'examineur fait passer le contrôle d'aptitude ou de compétence. Cette personne peut être un pilote pour qui le contrôle d'aptitude ou de compétence est requis, ou l'inspecteur de l'autorité compétente qui effectue le contrôle en vue de la délivrance de l'autorisation d'examineur.

CONDUITE DE L'ÉVALUATION

(c) Un inspecteur de l'autorité compétente ou un examinateur expérimenté supervisera chaque candidat à une autorisation d'examineur lors du contrôle d'un "candidat" sur l'aéronef pour lequel l'autorisation d'examineur est souhaitée. Les rubriques du programme relatif au cours de formation ou du contrôle d'aptitude ou de compétence seront prédéterminées par l'inspecteur pour l'examen du "candidat" par le candidat examinateur. Après s'être mis d'accord avec l'inspecteur sur le contenu du contrôle d'aptitude ou de compétence, le candidat examinateur devra gérer la totalité du contrôle. Ceci inclura le briefing, la conduite du vol, l'évaluation et le débriefing du "candidat". L'inspecteur s'entretiendra avec le candidat examinateur de l'évaluation du candidat avant que celui-ci ne reçoive le débriefing du vol et soit informé du résultat.

LE BRIEFING DU "CANDIDAT"

(d) Le "candidat" devrait disposer du temps et des équipements nécessaires à la préparer du vol de contrôle. Le briefing devrait couvrir les éléments suivants :

- (1) le but du vol ;
- (2) vérification des documents, selon les besoins ;
- (3) liberté pour le "candidat" de poser des questions ;
- (4) procédures opérationnelles (par exemple manuel d'exploitation) ;
- (5) évaluation des conditions météorologiques ;
- (6) capacité de manœuvre du "candidat" et de l'examineur ;
- (7) objectifs à identifier par le "candidat" ;
- (8) hypothèses de simulation des conditions météorologiques (par exemple givrage et base des nuages) ;
- (9) utilisation des dispositifs d'occultation du pare-brise (si nécessaire) ;
- (10) contenu de l'exercice à exécuter ;
- (11) paramètres convenus de vitesse et de pilotage (par exemple vitesses de décision, inclinaison, minimums d'approche) ;
- (12) utilisation de la radiotéléphonie ;
- (13) rôles respectifs du "candidat" et de l'examineur (par exemple en cas d'urgence réelle) ;
- (14) procédures administratives (par exemple dépôt d'un plan de vol).

(e) Le candidat examinateur devrait maintenir le niveau nécessaire de communication avec le "candidat".

Les détails suivants du contrôle devraient être suivis du candidat d'examineur :

- (1) participation de l'examineur dans un environnement multipilote ;
- (2) nécessité de donner des instructions précises au "candidat" ;
- (3) responsabilité de la conduite sûre du vol ;
- (4) intervention de l'examineur, si nécessaire ;
- (5) utilisation des dispositifs d'occultation du pare-brise ;
- (6) liaison avec l'ATC et le besoin d'intentions concises et facilement compréhensibles ;
- (7) incitation du "candidat" à poursuivre la séquence d'actions requise (par exemple à la suite d'une remise de gaz) ;
- (8) prise des notes brèves, factuelles et discrètes.

ÉVALUATION

(f) Le candidat examinateur devrait tenir compte des tolérances spécifiées pour le contrôle effectué.

L'attention devrait être portée sur les points suivants :

- (1) questions du "candidat" ;
- (2) donner les résultats du contrôle et de toutes les sections échouées ;
- (3) donner les raisons de l'échec.

DÉBRIEFING

(g) Le candidat examinateur devrait démontrer à l'inspecteur la capacité à conduire un débriefing du "candidat" qui soit juste et impartial, basé sur les éléments factuels et identifiables. L'équilibre entre l'empathie et la fermeté devrait être évident. Les points suivants devraient être discutés avec le "candidat", à la discrétion du "candidat" :

- (1) conseiller le "candidat" sur la façon d'éviter ou de corriger les erreurs ;
- (2) mentionner tous les autres points de critique remarquables ;
- (3) donner tout conseil considéré utile.

ENREGISTREMENT OU DOCUMENTATION

(h) Le candidat examinateur devrait démontrer à l'inspecteur la capacité de renseigner correctement les documents appropriés. Ces documents peuvent être :

- (1) le formulaire approprié de contrôle d'aptitude ou de compétence ;
- (2) Inscriptions sur la licence ;
- (3) Compte rendu d'échec ;
- (4) formulaires appropriés de la compagnie pour laquelle l'examineur détient les privilèges de conduire des contrôles de compétence d'exploitant.

DÉMONSTRATION DES CONNAISSANCES THÉORIQUES

(i) Le candidat examinateur devrait démontrer à l'inspecteur qu'il possède une connaissance satisfaisante des conditions réglementaires associées à la fonction d'examineur.

AMC1 FCL.1020 ; FCL.1025

QUALIFICATION D'EXAMINATEUR EXPÉRIMENTÉ

(a) Un examinateur expérimenté spécifiquement chargé par l'autorité compétente pour superviser des examens pratiques ou des contrôles de compétence en vue de la prorogation des autorisations d'examineur devrait :

- (1) détenir une autorisation d'examineur valide appropriée aux privilèges à proroger ;
- (2) avoir le niveau d'expérience en tant qu'examineur acceptable pour l'autorité compétente ;
- (3) avoir conduit un certain nombre d'examens pratiques ou de contrôles de compétence en tant qu'examineur pour la Partie FCL.

(b) L'autorité compétente peut conduire une pré-évaluation du candidat ou du demandeur lors d'un examen pratique et d'un contrôle de compétence sous la supervision d'un inspecteur de l'autorité compétente.

(c) Les demandeurs devraient suivre un briefing, un cours ou un séminaire spécifique aux examinateurs expérimentés organisés par l'autorité compétente. L'autorité compétente déterminera la durée et le contenu, incluant :

- (1) préparation personnelle préalable au cours ;
- (2) législation ;
- (3) le rôle de l'examineur expérimenté ;
- (4) l'évaluation de l'examineur ;
- (5) exigences administratives nationales.

(d) La validité de l'autorisation ne devrait pas dépasser la validité de l'autorisation d'examineur, et en tous cas ne devrait pas dépasser 3 ans. L'autorisation peut être prorogée conformément aux procédures établies par l'autorité compétente.

FCL.1025 Validité, prorogation et renouvellement des autorisations d'examineur

(a) *Validité.* Une autorisation d'examineur sera valide pendant 3 ans.

(b) *Prorogation.* Une autorisation d'examineur sera prorogée lorsque le titulaire aura, pendant la période de validité de l'autorisation :

- (1) conduit au moins 2 épreuves pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences chaque année ;
- (2) participé, pendant la dernière année de la période de validité, à un cours de remise à niveau d'examineur dispensé par l'autorité compétente, ou dispensé par un ATO et agréé par l'autorité compétente. Un examinateur titulaire d'un certificat pour planeurs ou ballons peut avoir participé, pendant la dernière année de la période de validité, à un cours de remise à niveau d'examineur dispensé par un DTO et agréé par l'autorité compétente.

- (3) complété l'une des épreuves pratiques ou l'un des contrôles de compétences au cours de la dernière année de validité, conformément au point 1, devra avoir été évaluée par un inspecteur de l'autorité compétente ou par un examinateur expérimenté ayant reçu l'autorisation expresse de le faire de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examineur ;
- (4) lorsque le candidat à la prorogation est détenteur de privilèges pour plus d'une catégorie d'examineur, une prorogation combinée de tous les privilèges d'examineur peut être obtenue lorsque le candidat satisfait aux exigences des points 1) et 2) et du paragraphe FCL.1020 pour l'une des catégories d'autorisation d'examineur qu'il détient, en accord avec l'autorité compétente.
- (c) *Renouvellement.* Si l'autorisation est arrivée à expiration, les candidats devront satisfaire aux exigences du point b), 2^{ème} alinéa et au paragraphe FCL.1020 avant de pouvoir reprendre l'exercice desdits privilèges.
- (d) Une autorisation d'examineur ne sera prorogée ou renouvelée que si le candidat démontre une conformité constante avec les exigences des paragraphes FCL.1010 et FCL.1030.

AMC1 FCL.1025 Validité, prorogation et renouvellement des certificats d'examineur
SÉMINAIRE DE RAFFRAÎCHISSEMENT D'EXAMINATEUR

Le séminaire de rafraîchissement d'examineur devrait suivre le contenu du cours de standardisation d'examineur, inclus dans l'AMC1 FCL.1015, et prend en considération le contenu spécifique approprié à la catégorie d'examineur concernée.

FCL.1030 Conduite des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences

- (a) Lorsqu'ils conduisent des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences, les examinateurs doivent :
- (1) s'assurer que la communication avec le candidat peut être établie sans qu'il y ait de barrières linguistiques ;
 - (2) vérifier que le candidat satisfait à toutes les exigences en termes de qualification, formation et expérience figurant dans la présente partie pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence, de la qualification ou de l'autorisation pour laquelle l'épreuve pratique, le contrôle de compétences ou l'évaluation de compétences sont accomplis ;
 - (3) faire prendre conscience aux candidats des conséquences lorsqu'ils fournissent des informations incomplètes, imprécises ou fausses quant à leur formation et à leur expérience de vol.
- (b) À l'issue de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, l'examineur devra :
- (1) informer le candidat du résultat de l'épreuve. Dans le cas d'une réussite partielle ou d'un échec, l'examineur devra informer le candidat qu'il ne peut exercer les privilèges de la qualification tant qu'il n'aura pas totalement réussi l'épreuve. L'examineur devra donner en détail les besoins additionnels en termes de formation et expliquer au candidat son droit de faire appel ;
 - (2) dans le cas de la réussite d'un contrôle de compétences ou d'une évaluation de compétences pour la prorogation ou le renouvellement, valider la licence ou l'autorisation du candidat en y indiquant la nouvelle date d'expiration de la qualification ou de l'autorisation, s'il a reçu de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat l'autorisation expresse de le faire ;
 - (3) fournir au candidat un rapport signé de l'examen écrit ou du contrôle de compétences et remettre sans délai des copies dudit rapport à l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, ainsi qu'à l'autorité compétente qui avait délivré l'autorisation d'examineur. Ce rapport devra inclure :
 - (i) une déclaration attestant que l'examineur a reçu du candidat des informations concernant son expérience et l'instruction suivie, et qu'il a constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences applicables de la présente partie ;
 - (ii) une confirmation que toutes les manœuvres et tous les exercices requis ont été effectués, ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques, si applicable ; En cas d'échec à l'une des rubriques, l'examineur indiquera les raisons de cette appréciation ;
 - (iii) le résultat de l'examen, du contrôle et de l'évaluation de compétences.
 - iv) une déclaration selon laquelle l'examineur a revu et appliqué les procédures et exigences nationales de l'autorité compétente dont relève le candidat si l'autorité compétente responsable de la licence du candidat n'est pas la même que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur ;
 - v) une copie de l'autorisation de l'examineur indiquant l'étendue de ses privilèges d'examineur

dans le cadre d'examens pratiques, de contrôles de compétences ou d'évaluations de compétences concernant un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur.

(c) Les examinateurs devront conserver pendant 5 ans des dossiers reprenant le détail de tous les examens pratiques, contrôles de compétences et évaluations de compétences effectuées, ainsi que leurs résultats.

(d) Sur demande de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examineur, ou de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, les examinateurs devront soumettre tous leurs dossiers et rapports, ainsi que toute autre information, si requis dans le cadre d'éventuelles activités de surveillance.

AMC1 FCL.1030 (b) (3) conduite des examens pratiques, contrôles de compétence et évaluations de compétence

OBLIGATIONS DES EXAMINATEURS FORMULAIRES DE DEMANDE ET DE COMPTE-RENDU

Des formulaires de demande et de compte rendu communs peuvent être trouvés :

(a) Pour les examens pratiques ou les contrôles de compétence pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la LAPL, des BPL, de la SPL, du PPL, du CPL et de l'IR dans l'AMC1 à l'annexe 7 ;

(b) Pour la formation, les examens pratiques ou les contrôles de compétence pour l'ATPL, la MPL ou les qualifications de classe et de type, dans l'AMC1 à l'annexe 9 ;

(c) Pour les évaluations de compétence des instructeurs, dans l'AMC5 FCL.935.

SECTION 2

Exigences particulières pour les examinateurs de vol – FE

FCL.1005.FE FE — Privilèges et conditions

(a) *FE(A)*. Les privilèges d'un FE pour avions consistent à conduire :

- (1) des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol ;
- (2) des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol ;
- (3) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la LAPL(A), pour autant que l'examineur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 100 heures d'instruction au vol ;
- (4) des examens pratiques pour la délivrance de la qualification de vol en montagne, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, incluant au moins 500 décollages et atterrissages en instruction au vol pour la qualification de vol en montagne.
- 5) des contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des EIR, pour autant que le FE ait effectué au moins 1 500 heures en tant que pilote à bord d'avions et satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a) 2).

FCL.1010.FE FE – Prérequis

Un candidat à une autorisation FE devra être titulaire d'une qualification FI dans la catégorie appropriée d'aéronef.



SECTION 4

Exigences particulières pour l'examineur de qualification de classe – CRE

FCL.1005.CRE CRE – Privilèges

Les privilèges d'un CRE consistent à conduire, pour des avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes :

(a) des examens pratiques pour la délivrance de qualifications de classe et de type ;

- (b) des contrôles de compétences pour :
- (1) la prorogation ou le renouvellement de qualifications de classe et de type ;
 - (2) la prorogation et le renouvellement d'IR, pour autant que le CRE satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a).
 - 3) la prorogation et le renouvellement des EIR, pour autant que le CRE ait effectué au moins 1 500 heures en tant que pilote à bord d'avions et satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a) 2).
- (c) des examens pratiques pour l'extension de privilèges LAPL(A) à une autre classe ou variante d'avion.

FCL.1010.CRE CRE – Prérequis

Les candidats à une autorisation CRE devront :

- (a) être ou avoir été titulaires d'une CPL(A), MPL(A) ou ATPL(A) avec des privilèges monopilotes, ainsi que d'une PPL(A) ;
- (b) être titulaire d'une qualification CRI pour la classe ou le type applicable ;
- (c) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur avions.



SECTION 5

Exigences particulières pour l'examineur de qualification de vol aux instruments – IRE

FCL.1005.IRE IRE – Privilèges

Les privilèges du titulaire d'une autorisation IRE consistent à conduire des examens pratiques pour la délivrance d'EIR ou d'IR et des contrôles de compétences pour leur prorogation ou leur renouvellement.

FCL.1010.IRE IRE – Prérequis

- (a) *IRE(A)*. Les candidats à une autorisation IRE pour avions devront être titulaires d'une IRI(A) et avoir accompli :
- (1) 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur avions et
 - (2) 450 heures de vol en IFR dont 250 heures en tant qu'instructeurs.



Extraits de l'Appendice 9 du Part-FCL relatifs aux examinateurs

1. *Un candidat à un examen pratique devra avoir suivi une instruction sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.*
2. *À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle sera requise.*
3. *Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.*
6. *L'examineur peut choisir entre différents scénarios d'examen pratique ou de contrôle de compétences, qui contiennent des opérations pertinentes simulées qui ont été élaborées et agréées par l'autorité compétente.*
7. *Au cours du contrôle de compétences, l'examineur devra vérifier que le titulaire de la qualification de classe ou de type conserve un niveau de connaissance théorique adéquat.*
8. *Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examineur, le candidat devrait représenter la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examineur, seules les sections inachevées devront être testées au cours d'un vol ultérieur.*
9. *Il incombe à l'examineur de décider si une manœuvre ou une procédure peut être recommencée une fois par le candidat. L'examineur peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.*
11. *Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat devra déterminer les réglages de régime et les vitesses. Le candidat devra indiquer à l'examineur les vérifications et les tâches effectuées, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications seront exécutées conformément à la liste de vérification de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage devront être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.*



LA FORMATION BASÉE SUR LES COMPÉTENCES (CBT)

Jusqu'à présent, l'instruction était focalisée sur des critères essentiellement basés sur des aptitudes manœuvrières associées à des connaissances théoriques (Pilotage, navigation, procédures et check lists, connaissances livresques, etc...).

Longtemps, les efforts produits pour améliorer la sécurité des vols ont essentiellement porté sur les savoir-faire techniques et sur les règles et procédures qui imposaient un cadre rigoureux pour l'exécution du vol.

Les facteurs humains étaient plutôt considérés comme des causes de problèmes que comme des solutions.

Quels constats aujourd'hui ?

- Les gains à espérer du fait des savoir-faire techniques ou des procédures sont maintenant limités
- Les facteurs humains restent un des rares domaines offrant un potentiel considérable d'amélioration de la sécurité des vols.

Un apprentissage, basé essentiellement sur les capacités manœuvrières du pilote a aujourd'hui atteint ses limites.

L'aptitude d'un pilote est désormais basée sur l'acquisition et le développement de **compétences**.

- Un nouveau concept est mis en place, le CBT (Competency Based Training).
- Il s'agit d'un entraînement basé sur l'acquisition et le développement de compétences.
- Le CBT prend en compte une nouvelle philosophie qui s'appuie sur le savoir, le savoir-faire et le savoir être.
- Cette notion de compétences apparaît dans le cadre réglementaire.

Le règlement AIRCREW reprend la définition de la compétence déjà introduite dans le JAR-FCL :

« Une combinaison d'aptitudes, de connaissances et d'attitudes nécessaires pour effectuer une tâche selon la norme prescrite ».

Pour sa part, le règlement 216-2008 précise :

« Un pilote doit démontrer qu'il est capable d'exécuter les procédures et manœuvres avec un degré de compétence correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef :

- i) en respectant les limites d'emploi de l'aéronef ;*
- ii) en exécutant toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;*
- iii) en faisant preuve d'un jugement sûr et de qualités d'aviateur ;*
- iv) en appliquant les connaissances aéronautiques ;*
- v) en conservant à tout moment le contrôle de l'aéronef de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit assurée, et*
- vi) en appliquant les compétences à caractère non technique, y compris celles relatives à la détection et à la gestion des menaces et des erreurs, à l'aide de méthodes d'évaluation appropriées, en liaison avec l'évaluation des compétences techniques ».*



LES COMPOSANTES DE LA FORMATION BASÉE SUR LES COMPÉTENCES (CBT)

COMPÉTENCES TECHNIQUES.

PILOTAGE :

- Acquérir la méthode de pilotage dans toutes les phases du vol, en utilisant les repères extérieurs.
- Détecter les écarts et les corriger.
- Utiliser l'avion dans tout le domaine de vol.
- Savoir récupérer décrochages et virages engagés.
- Savoir effectuer un demi-tour en IMC.
- Savoir réaliser l'atterrissage, de jour et de nuit :
 - dans les limitations de vent
 - avec différentes configurations de volets
- Savoir réaliser une RDG en approche ou consécutivement à un atterrissage manqué.

TRAJECTOIRE :

- Déterminer sa position à l'aide de repères extérieurs.
- Contrôler sa position à l'aide d'informations instrumentales.
- Définir et suivre une route.
- Définir et utiliser les points clés d'une trajectoire.
- Raccorder et suivre une trajectoire d'approche finale sans aide visuelle au sol.
- Visualiser une trajectoire moteur réduit.

PROCÉDURES :

- Etre autonome dans la préparation et la prise en compte de son vol.
- Etre capable de concevoir un projet d'action sûr.
- Conduire le vol conformément au manuel d'exploitation :
 - en situation normale
 - dans des zones à fort trafic
- Etre capable de changer de destination en vol.
- Etre capable de traiter une panne.
- Etre capable de conduire un atterrissage hors aérodrome.

COMMUNICATION :

- Connaître et utiliser la phraséologie standard.
- Comprendre et exploiter les clairances qui lui sont destinées.
- Etre capable d'écouter et de comprendre les clairances du trafic environnant.
- Etre capable d'élaborer et d'énoncer les briefings conformément au manuel d'exploitation et au projet d'action.
- Etre capable de maintenir une veille permanente du trafic radio y compris pendant les briefings.
- Savoir exposer ses intentions envers l'ATC en phase de vol normale et anormale.

CONNAISSANCES :

opérationnelles :

- Connaître et savoir exploiter les documents d'information aéronautique VFR.
- Connaître la structure du manuel d'exploitation et être capable de retrouver rapidement les informations pertinentes.
- Connaître l'architecture des différents circuits de l'avion ainsi que leurs principales limitations.
- Vitesses d'utilisation
- Limitations et performances décollage et atterrissage
- Procédures d'urgence nécessitant une action immédiate
- C/L normales utilisées en vol

de base mémorisées :

- Connaissance que le pilote met en œuvre de façon récurrente dans le contexte opérationnel sans avoir le temps ou la disponibilité de les rechercher dans la documentation.

- Liste non exhaustive à titre d'exemple :
- Marquages au sol et aires à signaux
- Minima VMC
- Règle de survol
- Carburant
- Procédure point tournant
- Etre capable d'utiliser ses connaissances théoriques dans un contexte opérationnel.

COMPÉTENCES NON TECHNIQUES (Gestion des menaces et des erreurs)

CONSCIENCE DE LA SITUATION :

- Capacité d'un pilote à appliquer sa vigilance sur l'environnement interne et externe à l'avion. Cela se traduit par la capacité à détecter et identifier un état ou un changement d'état d'un système ou de l'environnement.
- Cette capacité sous-entend :
 - La conscience des systèmes avion : applique sa vigilance sur l'environnement interne de l'avion par exécution de procédures simples permettant de vérifier l'état de l'avion.
 - La conscience de l'environnement externe : prise en compte des dangers liés à l'environnement de l'aérodrome, à certains secteurs chargés ou réglementairement sensibles ainsi qu'aux particularités de l'aérodrome pour les phases roulage et stationnement. L'instructeur s'assure que son élève détermine de manière autonome des trajectoires qui tiennent compte de la topographie du secteur et des procédures de départ et d'arrivée.
 - La conscience du temps : prise en compte du temps de vol, des possibilités de développer un plan B et être conscient de la gestion du carburant en fonction des procédures et impondérables à l'arrivée.

GESTION DE LA CHARGE DE TRAVAIL - PRISE DE DECISIONS – AFFIRMATION DE SOI :

- Capacité d'un pilote à prendre une décision en respectant une méthode structurée. Cela se traduit par :
- Identifier les actions à effectuer et élaborer les solutions,
- Clarifier les priorités,
- Planifier et organiser les tâches en fonction des ressources et de la situation,
- Capacité d'agir, d'adapter et de contrôler la réalisation

GESTION DES AUTOMATISMES ET SCHEMAS DE PROCEDURES :

- Programmation intégrée et utilisation des automatismes d'actions,
- Anticipation et mentalisation des procédures à venir en fonction des méthodes étudiées.

GESTION DES RISQUES ET DU STRESS :

- Décide de ne pas effectuer de vol s'il estime qu'il n'est pas en bonne condition pour le faire.
- Privilégie la gestion de la trajectoire en situation anormale
- Elimine toutes les tâches non indispensables au maintien d'une trajectoire basique s'il se sent dépassé et reconstruit un projet d'action quand le pilotage est stable.



A ces 5 compétences techniques et 4 compétences non techniques peuvent se rajouter 2 compétences transverses.

- Anticipation :

Capacité à se projeter dans l'avenir, à être « devant la machine ».

- Prise en compte des limites humaines :

Savoir évaluer son état physique et mental, détecter son aptitude à réaliser le vol en adéquation avec les bases physiologiques et médicales aéronautiques.



LA GESTION DES MENACES ET DES ERREURS (TEM)

Depuis quelque temps, à l'issue de nombreux audits dans les compagnies aériennes en vue d'améliorer la sécurité des vols, un concept opérationnel est appliqué à la conduite du vol.

Le pilote dispose ainsi désormais d'une approche structurée et proactive lui permettant de détecter et de gérer des menaces et des erreurs qui peuvent survenir à tout instant et dans des phases de vol diverses.

Compte tenu des résultats très positifs, il a été décidé d'introduire dans la conduite des opérations aériennes, et notamment dans les formations de pilotes en aéroclub, ce concept novateur destiné à améliorer la sécurité des vols, il s'agit de la gestion des menaces et des erreurs : **le TEM**.

- De quoi s'agit-il ? Ni plus ni moins que d'une analyse de risques.
- Pour identifier et évaluer les **MENACES** concernant une phase de vol (Décollage, approche, atterrissage, déroutement...).
- Mettre en face une **STRATÉGIE** pour faire face à ces menaces.
- Limiter le nombre et l'importance des **ERREURS** qui pourraient être produites en mettant en place le projet d'action le plus adéquat possible.



Comment manager erreurs et menaces et limiter les risques ?

- Par l'intégration et l'identification des risques évoqués en **briefings TEM** dans le déroulé d'un vol, de la préparation jusqu'au retour du vol de qualité, par la prise en compte du REX.

Par exemple :



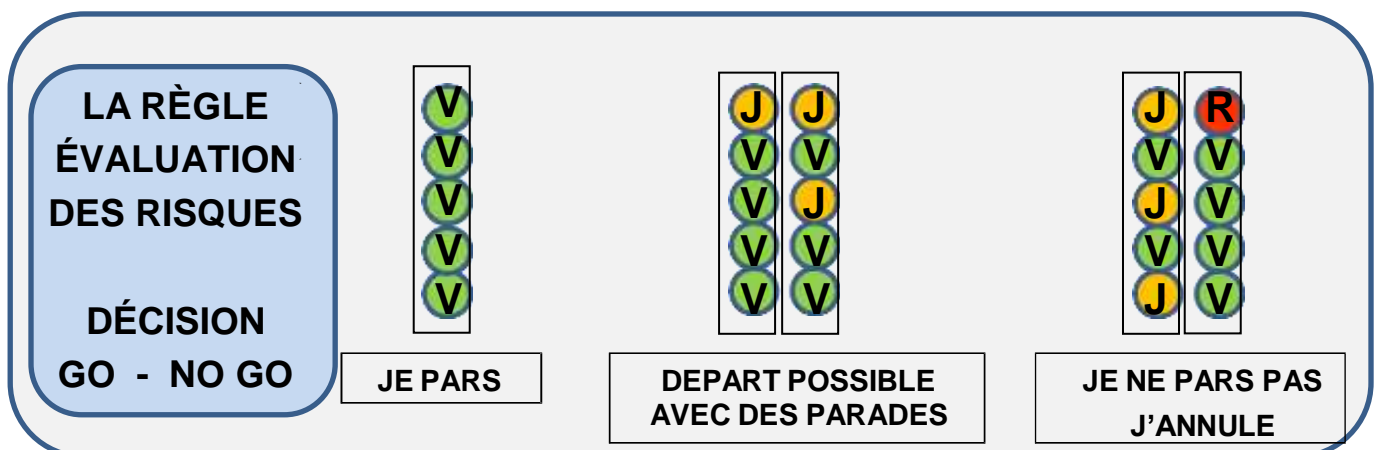
S = Ma documentation, mon dossier de vol ?

H = L'avion, quoi de spécial ?

E = La météo, la nuit, le relief, etc ?

Le = Les passagers (contraintes, obligations)? les intervenants extérieurs ?

Li = Le Pilote : Forme, Entraînement, Compétence, Pressions ?



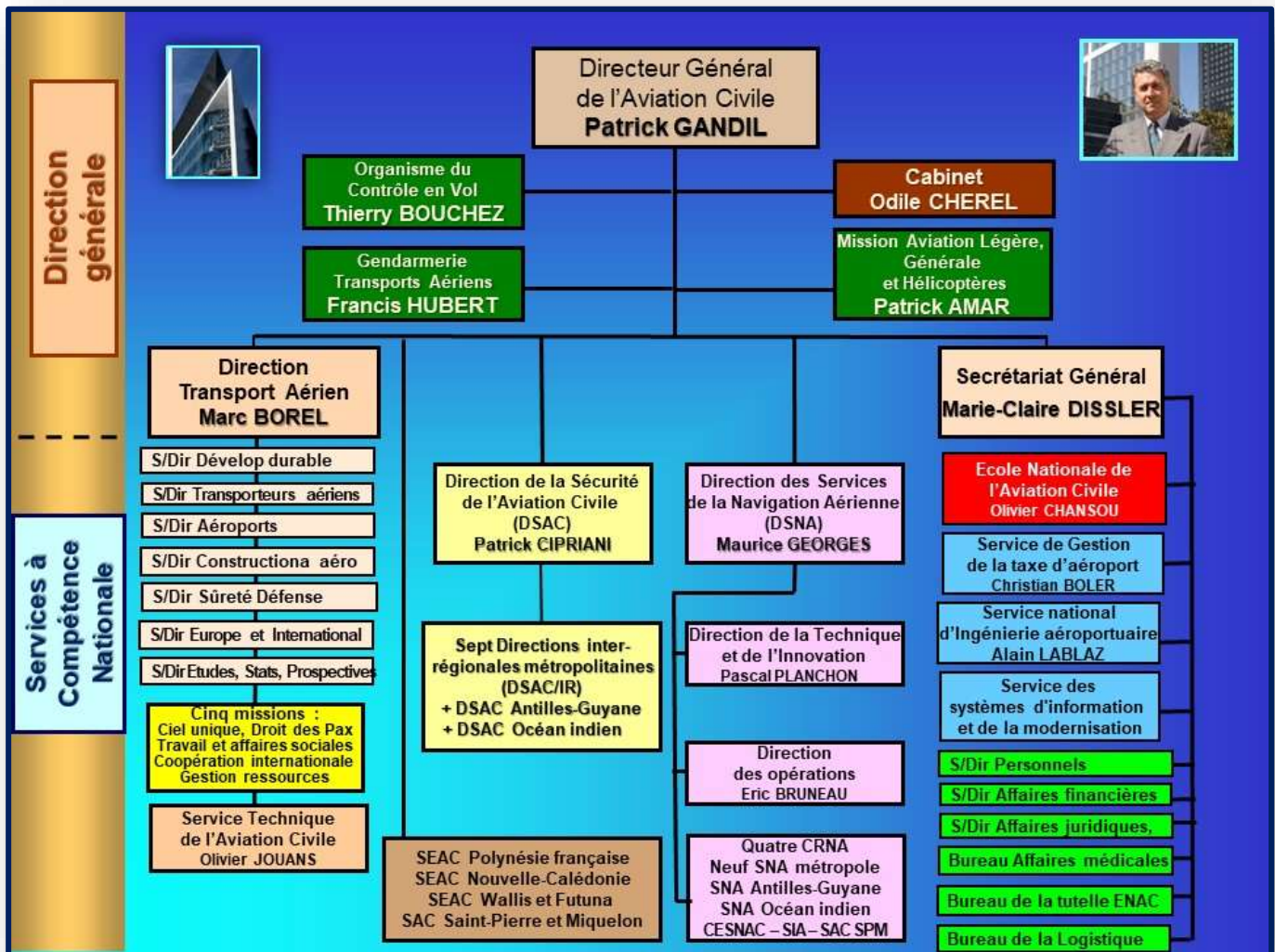
ET CONCRÈTEMENT POUR LE FE ?

- Ces concepts de CBT et de TEM introduits dans la pratique de l'aviation légère et sportive sont assez nouveaux d'où observation particulière de l'intégration de ces concepts dans la réalisation du contrôle de compétence au sol et en vol.
- Le FE va devoir s'efforcer d'évaluer les connaissances et l'application de ces concepts par le candidat lors de l'épreuve, ne serait-ce, dès le début du contrôle, lors de la préparation du vol, d'une méthode ou d'une procédure vérifiant tous les éléments indispensables au vol, par exemple, la règle des « deux mains cinq doigts » :
Gauche : Prépa vol : 1) Documents de l'avion, 2) Carburant, 3) Devis de masse et centrage, 4) Dossier météo, 5) Infos aéro (Notams, AZBA et Sup AIP).
Droite : Météo : 1) Visi, 2) Base nuages, 3) Nébulosité, 4) Vent, 5) Précipitations.
- Cette évaluation doit lui permettre aussi de juger à travers la prestation du candidat la qualité de l'instruction dispensée dans la structure de formation du candidat, et d'apporter éventuellement conseils et proposition, si besoin, de se référer aux Manuels d'exploitation, de sécurité et du SGS mis en œuvre par la FFA

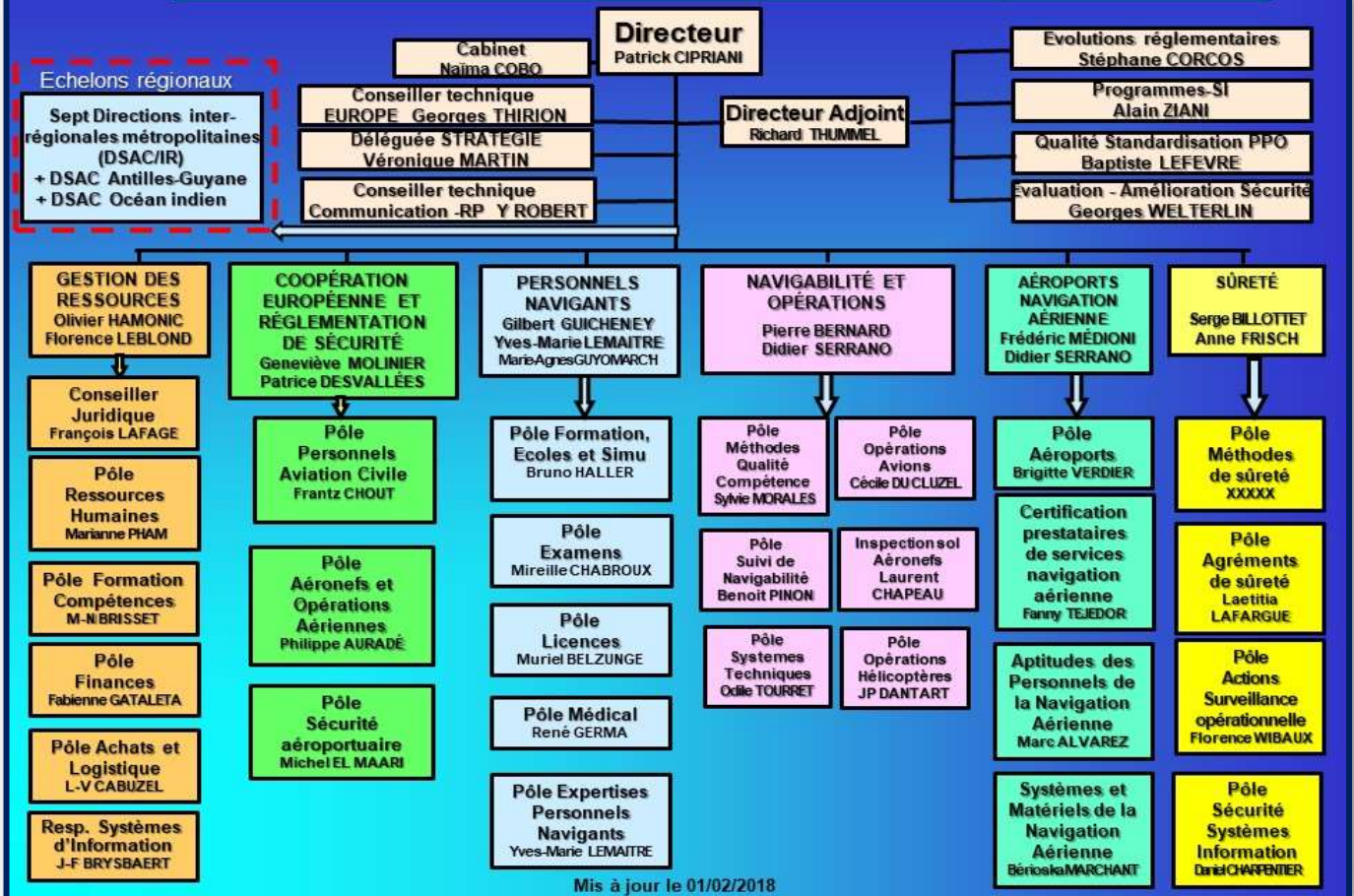
en vue d'améliorer la sécurité des vols.



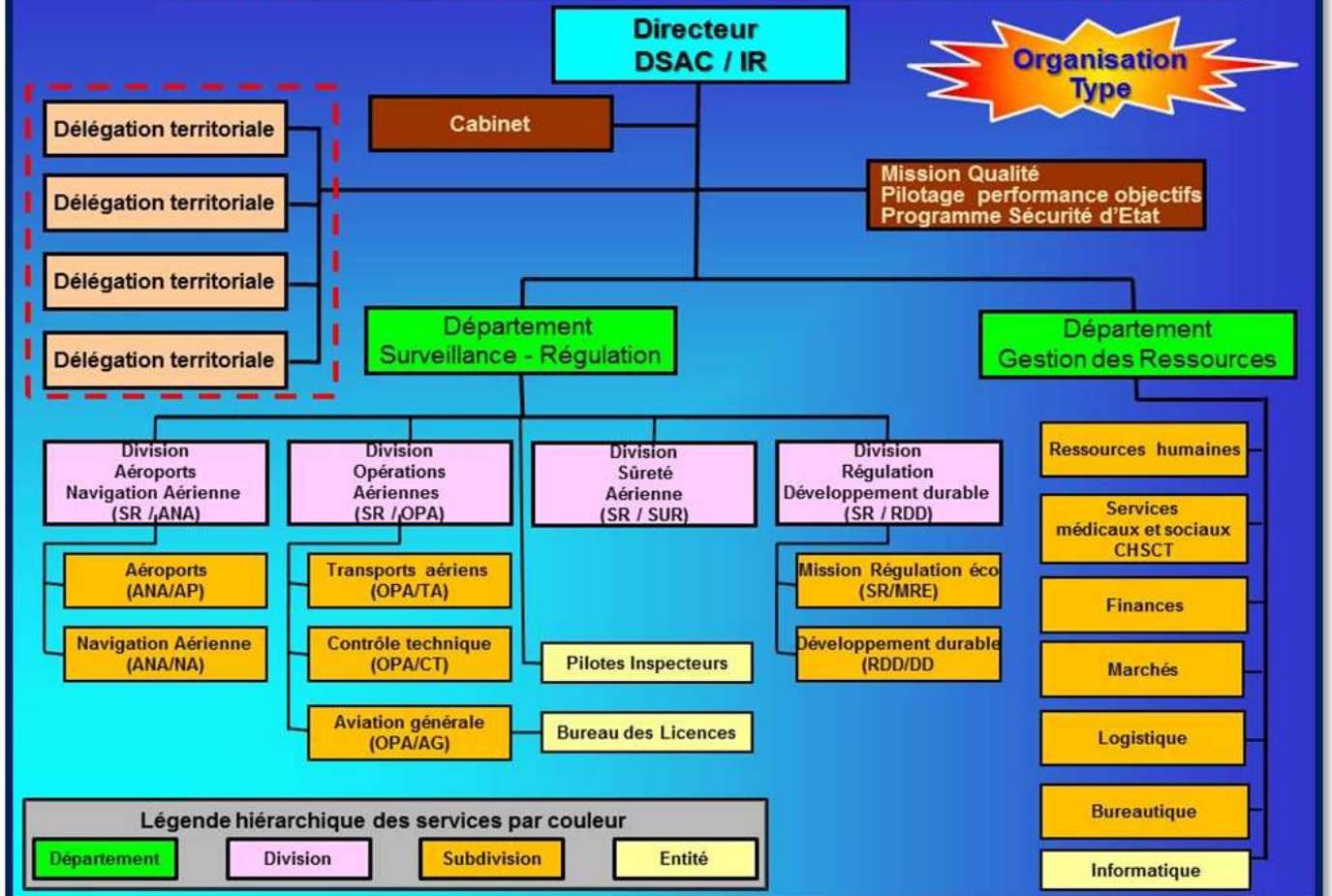
LA DGAC



DIRECTION de la SÉCURITÉ de l'AVIATION CIVILE (Échelon Central)



DIRECTION de la SÉCURITÉ de l'AVIATION CIVILE INTERRÉGIONALE



DIRECTION de la SÉCURITÉ de l'AVIATION CIVILE (Échelon Interrégional)

Les DSAC Interrégionales (DSAC/IR) remplacent les DAC. Leurs territoires sont calqués sur les Zones Défense.

A cette fin, deux délégations territoriales (Haute-Normandie et Centre) passent de la DAC Nord à la DSAC Ouest.

DSAC/O

- Bretagne
- Pays de la Loire
- Centre
- Basse et Haute Normandie

DSAC/SO (NOUVELLE AQUITAINE)

- Aquitaine
- Poitou - Charentes

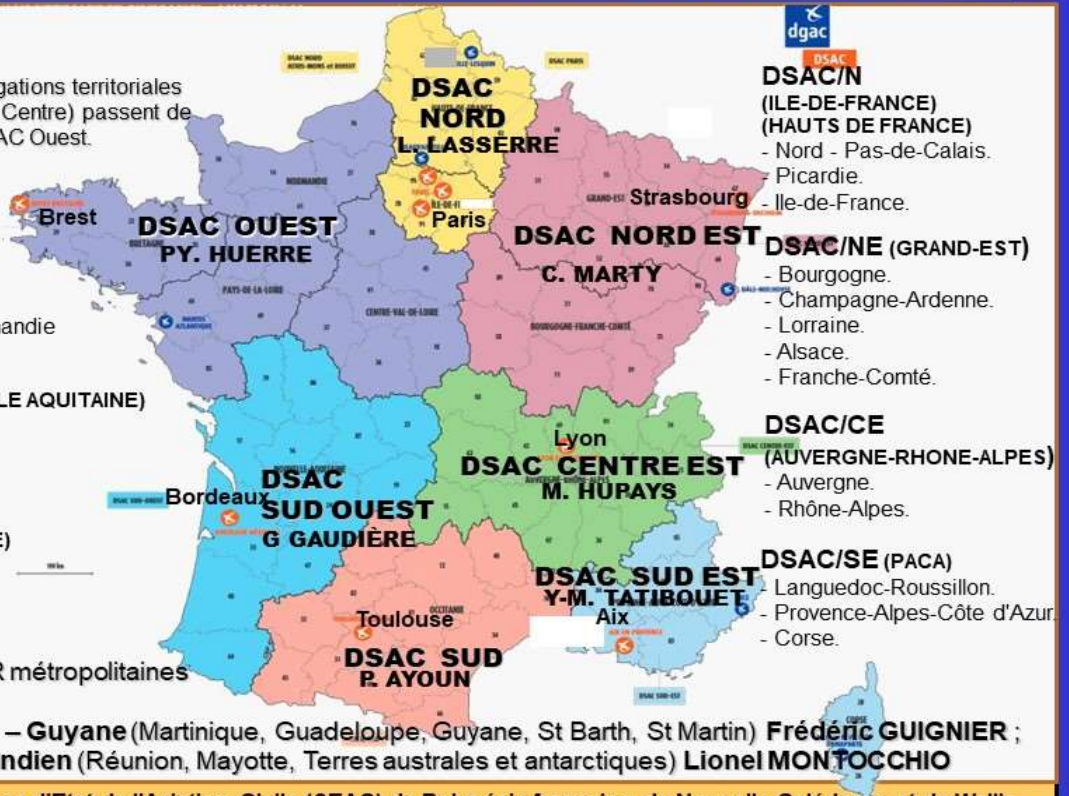
DSAC/S (OCCITANIE)

- Midi-Pyrénées.
- Limousin.

A ces sept DSAC/IR métropolitaines s'ajoutent :

- la **DSAC Antilles – Guyane** (Martinique, Guadeloupe, Guyane, St Barth, St Martin) **Frédéric GUIGNIER** ;
- la **DSAC Océan indien** (Réunion, Mayotte, Terres australes et antarctiques) **Lionel MONTICCHIO**

Précision : les Services d'Etat de l'Aviation Civile (SEAC) de Polynésie française, de Nouvelle Calédonie, et de Wallis et Futuna ainsi que le Service de l'Aviation Civile (SAC) de St Pierre et Miquelon ne sont pas rattachés à la DSAC.



D
É
C
E
N
T
R
A
L
I
S
A
T
I
O
N

LES DIRECTIONS INTERRÉGIONALES DE LA SÉCURITÉ (DSAC/IR)



PRINCIPALES FONCTIONS DÉLÉGUÉES :

- **Représentation territoriale ;**
- Missions déléguées du secteur régalien ;
- **Contrôle de l'application des réglementations édictées par la DTA ou par l'EASA ;**
- **Délivrance des licences, homologations certificats, approbations,**
- **Audits, assistances et contrôles des formations, des écoles, des transporteurs,**
- **Surveillance de la Sécurité des vols, de la Sûreté des personnes et des biens ;**
- **Contribution au développement durable du transport aérien (surveillance indépendante des exigences environnementales).**

L'ATO

Différents types d'organismes ATO

ATO Section I :

- Organisme qui ne dispense que des formations privées, à savoir les formations pour l'obtention du PPL, LAPL et des qualifications et autorisations associées. Les aéroclubs FFA sont des ATO de section 1.

ATO Section II :

- Organisme qui dispense des formations professionnelles, à savoir les formations pour l'obtention du CPL, MPL, ATPL et des qualifications et autorisations associées.

ATO Section III :

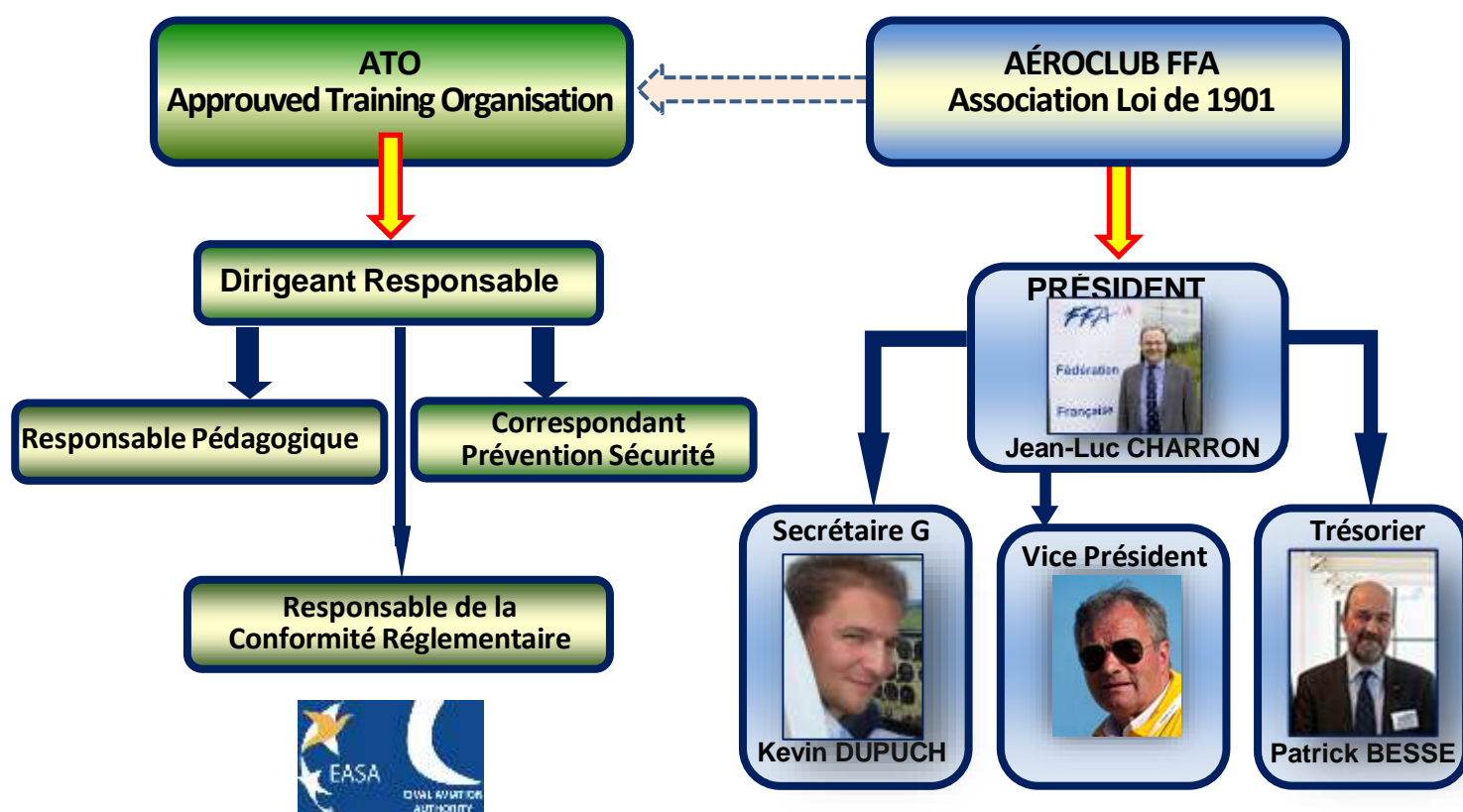
- Organisme qui dispense des formations théoriques privées ou professionnelles, à savoir les formations pour l'obtention du CPL, MPL, ATPL et des qualifications et autorisations associées.
- Ces ATO de section 3 peuvent dispenser ces formations spécifiques en E-learning.

Un ATO peut comporter un panachage des différentes sections.



ORGANISME DE FORMATION APPROUVÉ

ORGANISATION FÉDÉRALE AÉRONAUTIQUE



Domaine de compétences des responsables qualifiés des ATO et déclarés à l'Autorité :

- **Le Dirigeant Responsable (le Président de l'aéroclub).**
Responsable juridique et financier de la structure, des activités et de l'exploitation.
- **Le Responsable de la Conformité Réglementaire.**
Rattaché obligatoirement au DR, suit l'application réglementaire, Rend compte au DR et à l'Autorité, prépare les audits de conformité.
- **Le Responsable des Formations.**
Responsable des formations de l'ATO, de l'animation et de la coordination de la fonction opérationnelle (élèves et pilotes brevetés), Encadrement des instructeurs et suivi des progressions.
- **Le Responsable « Système de Gestion de la Sécurité ».**
Détermine l'analyse et la gestion du risque, définit la politique Sécurité, Contribue à l'actualisation et à la promotion de la Sécurité des vols.



PRINCIPAUX RESPONSABLES DE LA FFA

BUREAU DIRECTEUR

Président : **Jean-Luc CHARRON**
 Vice-Président : **Charles HAUTON**
 Trésorier : **Patrick BESSE**
 Secrétaire Général : **Kevin DUPUCH**
 Secrétaire Général Adjoint : **Agnès KRUST**

Assesseeurs :

- **Danièle BARRIL**
- **Jean-Pierre DELMAS**
- **Daniel VACHER**



COMMISSIONS ET PRESIDENTS DE COMMISSION

- Aéroclubs & développement : **Daniel BOLOT**
- Défense des terrains : **Charles HAUTON**
- Espace Aérien et Réglementation : **Jacques LIENARD**
- Europe : **Christian SINET**
- Formation : **François LAGARDE**
- Matériel : **Jacques COCHELIN**
- Médical et antidopage : **Jacques LAURAC** (commission statutaire)
- Recrutement et Jeunes : **Kevin DUPUCH** – Adjointe : **Danièle BARRIL**
- Prévention et sécurité : **Daniel VACHER**
- Sports – Juges et Arbitres : **Philippe MULLER** (commission statutaire)
- Electorale : **Max de RICHEMOND** (commission statutaire)
- Discipline : **Jean WIACEK** Appel : **Julien GRESSER**

MISSIONS ET CHARGES DE MISSION

- CCRAGALS : **Jacques LIENARD**
- International :
 - EPFU : **Xavier BARRAL**
 - EAS : **Jean-Pierre DELMAS**
 - FAI : **Philippe MULLER** (GAC)
- Adjoint: **Jacques CARRIQUIRIBERRY**
Matthieu ROULET (CIVA)
- Adjoint : **Pierre VARLOTEAUX**
- Coordination Inter-Commissions dossiers Europe : **Xavier BARRAL**
- Outre-Mer : **Karl JEAN LOUIS** - adjoint : **José VITTORI**
- SIA et Météo : **Bertrand DE GREEF**
- Vol Adapté : **Guillaume FERAL**
- HTJP : **Philippe CHÉRIOUX**

DIRECTION TECHNIQUE NATIONALE (SPORTS)

- Directeur technique national (DTN Sports) : **Loïc LOGEIS**
- Cadre technique national (CTN Sports) : **Jérôme HOUDIER**
- Cadre technique national (CTN Sports) : **Christine ZANETTA-GENIN**





Ordre alphabétique patronymique

BARDOUX André, BARRAL Xavier, BARRIL Danièle, BESSE Patrick, BOLOT Daniel, CHARRON Jean-Luc, DELMAS Jean-Pierre, DUPUCH Kévin, GAILLARD Raoul, GALLOUX Anne-Laure, GAZEL Marie-Josèphe, HAUTON Charles, KRUST Agnès, LAGARDE François, LAURAC Jacques, MULLER Philippe, OZOUX Jean-Michel, PODEUR Pierre, STUDER Francis, THOUZET Christian, TUPINIER Lucette, VACHER Daniel, VARIN Adèle, VITTORI José.



PERMANENTS FÉDÉRAUX DE LA FFA

Directrice Administrative : **Danielle SCHLIER**
Tél : 01 44 29 92 02 Mail : directeur@ff-aero.fr



Communication : **Nicolas GRAVEZ**
Tél : 01 44 29 94 86 Mail : communication@ff-aero.fr



Comptabilité : **Corinne LIGNIER**
Tél : 01 44 29 92 06 Mail : comptabilite@ff-aero.fr



Licences FFA / SMILE / Info-Pilote : **Christophe LUCAS**
Tél : 01 44 29 92 12 Mail : christophe.lucas@ff-aero.fr



Secrétariat / Commission Jeunes : **France MAXIN**
Tél : 01 44 29 92 11 Mail : secretariat@ff-aero.fr



Responsable Juridique : **Anthony PAULEAU-DULIEN**
Tél : 01 44 29 94 84 Mail : juridique@ff-aero.fr



Rédacteur Juridique : **Kévin PELÉ**
Tél : 01 44 29 92 15 Mail : redacteur.juridique@ff-aero.fr



Assistant Communication- Évènementiel : **Thomas ROUSSEL**
Tél : 01 44 29 92 08 Mail : communication.evenementiel@ff-aero.fr



Commission Formation / Informatique : **Lionel PONCIN**
Tél : 01 44 29 92 05 Mail : lionel.poncin@ff-aero.fr



Accueil / Boutique / Secrétariat : **Hélène ROMAIN**
Tél : 01 44 29 92 00 Mail : accueil@ff-aero.fr



Sports / Évènementiel / Informatique : **François ROY**
Tél : 01 44 29 92 10 Mail : francois.roy@ff-aero.fr



Assistante secrétariat direction (formation en alternance) : **Julie LABEAU**
Tél : 01 44 29 92 09 Mail : secretariat.dir@ff-aero.fr



DIRECTION TECHNIQUE NATIONALE (SPORTS)



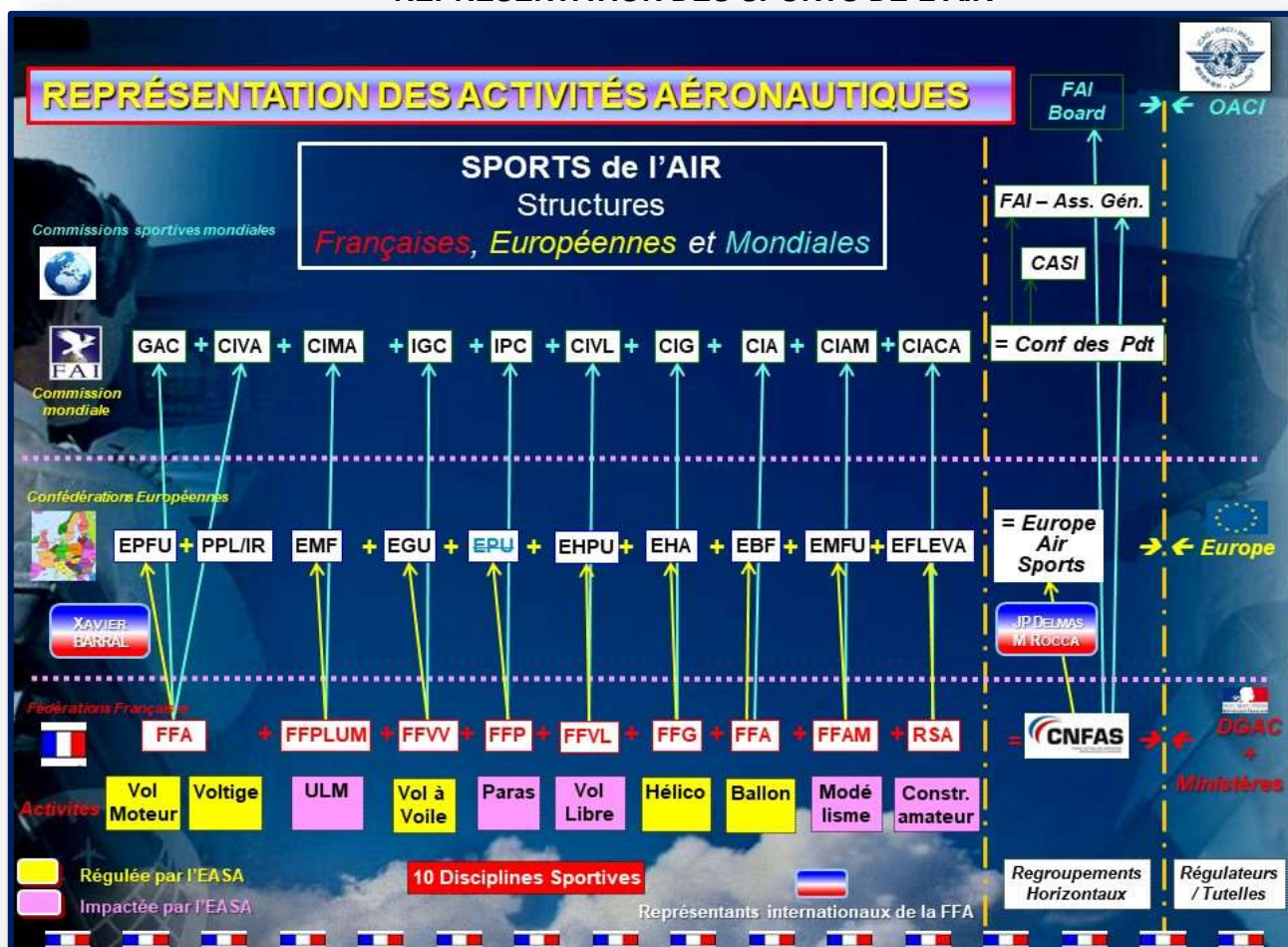
Directeur technique national (DTN Sports) : **Loïc LOGEAIS**
 Tél : 01 44 29 92 04 Mail : dtn@ff-aero.fr

Cadre technique national (CTN Sports) **Jérôme HOUDIER**
 Tél : 01 44 29 94 81 Mail : jerome.houdier@ff-aero.fr

Cadre technique national (CTN Sports) **Christine ZANETTA-GENIN**
 Tél : 01 44 29 94 81 Mail : christine.zanetta@ff-aero.fr



REPRÉSENTATION DES SPORTS DE L'AIR



Jean-Pierre DELMAS et Michel ROCCA auprès d'Europe Air Sports afin de promouvoir et défendre nos activités.



RÉPARTITION RÉGIONALE DE LA FFA

LES COMITÉS RÉGIONAUX AÉRONAUTIQUES ET LEURS PRÉSIDENTS

01 - Comité Régional Aéronautique Auvergne – Rhône-Alpes

255 route de la Roche
69210 FLEURIEUX SUR L'ARBRESLE
Mail : baby.fleurieux@wanadoo.fr

Président :
M. Emmanuel GRARRE

01-Ain
03-Allier
07-Ardèche
15-Cantal
26-Drôme
38-Isère
42-Loire
43-Haute-Loire
63-Puy-de-Dôme
69-Rhône
73-Savoie
74-Haute-Savoie

02 - Comité Régional Aéronautique Bourgogne – Franche Comté

25 rue des Arts et Métiers
21000 DIJON
Mail : psciaux@orange.fr

Président :
M. Patrick SCIAU

21-Côte-d'Or
25-Doubs
39-Jura
58-Nièvre
70-Haute-Saône
71-Saône-et-Loire
89-Yonne
90-Territoire-de-Belfort

03 - Comité Régional Aéronautique Bretagne

5 Kerrouz
56400 PLUNERET
TEL : 06 85 53 58 28
Mail : andre.bardoux@orange.fr

Président :
M. André BARDOUX

22-Côtes d'Armor
29-Finistère
56-Morbihan
35-Ille-et-Vilaine

04 - Comité Régional Aéronautique Centre

22 rue des Cigognes
37550 ST AVERTIN
Mail : l.paul37@wanadoo.fr

Président :
M. Luc PAUL

18-Cher
28-Eure-et-Loir
36-Indre
37-Indre-et-Loire
41-Loir-et-Cher
45-Loiret

05 - Comité Régional Aéronautique Corse

Aéroclub de Calvi Balagne
Route de Bonifacio
20214 CALENZANA
TEL : 04 95 65 02 97
FAX : 04 95 65 37 11
Mail : jose.vittori@club-internet.fr

Président :
M. José VITTORI

2A-Corse-du-Sud
2B-Haute-Corse

06 - Comité Régional Aéronautique Grand Est : Alsace – Champagne Ardennes - Lorraine

12 allée des Fourrasses
54520 LAXOU
Mail : docpmuller@gmail.com

Président :
M. Philippe MULLER

08-Ardennes
10-Aube
67-Bas-Rhin
51-Marne
52-Haute-Marne
54-Meurthe-et-Moselle
55-Meuse
57-Moselle
68-Haut-Rhin
88-Vosges

07 - Comité Régional Aéronautique Hauts de France : Nord-Pas-de-Calais - Picardie

144 rue Léo Delibes
59130 LAMBERSART
Mail : ddumon@free.fr

Président :
M. Dominique DUMON

02-Aisne
59-Nord
60-Oise
62-Pas-de-Calais
80-Somme

08 - Comité Régional Aéronautique Ile-de-France

20 rue Jean Jaurés
92300 LEVALLOIS-PERRET
Mail : raoulgaillard@orange.fr

Président :
M. Raoul GAILLARD

75-Paris
77-Seine-et-Marne
78-Yvelines
91-Essonne
92-Hauts-de-Seine
93-Seine-Saint-Denis
94-Val-de-Marne
95-Val-d'Oise

09 - Comité Régional Aéronautique Normandie : Basse-Normandie – Haute Normandie

La Fresnaye
65 route du Parc
76590 NOTRE DAME DU PARC
TEL : 06 62 34 42 92
E-mail : jerome.20100@laposte.net

Président :
M. Jérôme VINCENT

14-Calvados
27-Eure
50-Manche
61-Orne
76-Seine-Maritime

10- Comité Régional Aéronautique Nouvelle Aquitaine : Aquitaine – Limousin – Poitou Charentes

Meyabat
65170 ARAGNOUET
Téléphone : 06.61.62.24.69
Mail : francois.ldg@gmail.com

Président :
M. François LAGARDE

16-Charente
17-Charente-Maritime
19-Corrèze
23-Creuse
24-Dordogne
33-Gironde
40-Landes
47-Lot-et-Garonne
64-Pyrénées-Atlantiques
79-Deux-Sèvres
86-Vienne
87-Haute-Vienne

11 - Comité Régional Aéronautique Occitanie : Midi Pyrénées - Languedoc-Roussillon

34 rue Renée Lagasse
31130 BALMA
TEL : 05 61 86 71 71
FAX : 05 61 86 71 71
Mail : chris.thouzet@wanadoo.fr

Président :
M. Christian THOUZET

09-Ariège
11-Aude
12-Aveyron
30-Gard
31-Haute-Garonne
32-Gers
34-Hérault
46-Lot
48-Lozère
65-Hautes-Pyrénées
66-Pyrénées-Orientales
81-Tarn
82-Tarn-et-Garonne

12 - Comité Régional Aéronautique Provence-Alpes-Côte d'Azur

Aérodrome de Cuers-Pierrefeu
83390 CUERS
TEL : 06 19 72 64 95
Mail : jacques.laurac@gmail.com

Président :
M. Jacques LAURAC

04-Alpes de Hautes-Provence
05-Hautes-Alpes
06-Alpes-Maritimes
13-Bouches-du-Rhône
83-Var
84-Vaucluse
980-Monaco

13 - Comité Régional Aéronautique Pays de la Loire

60 rue Constant Drouault
72000 LE MANS
TEL : 06 26 13 61 53
FAX : 02 43 28 03 18
Mail : jeanfrancois.royer@bbox.fr
<http://www.crapl.fr>

Président :
M. Jean-François ROYER

44-Loire-Atlantique
49-Maine-et-Loire
53-Mayenne
72-Sarthe
85-Vendée

14 - Comité Régional Aéronautique Amériques - Antilles

Mail : jvmarc@yahoo.fr

M. Jean-Valéry MARC

971-Guadeloupe
972-Martinique
973-Guyane
975-Saint-Pierre-et-Miquelon

15 - Comité Régional Aéronautique Océan Indien - Pacifique

Zone d'Aviation Générale
Route de Maperine
97438 SAINTE MARIE
TEL : 02 62 53 45 85
FAX : 02 62 53 45 12
Mail : xavier.provenzano@wanadoo.fr

M. Xavier PROVENZANO

974-Réunion
976-Mayotte

16 - Comité Territorial Aéronautique Nouvelle Calédonie – Wallis - Futuna

En attente d'informations !

986-Wallis-et-Futuna
988-Nouvelle-Calédonie

17 - Comité Territorial Aéronautique Polynésie Française

En attente d'informations !

987-Polynésie française





LA PROROGATION OU LE RENOUELEMENT D'UNE QUALIFICATION DE CLASSE SEP OU TMG

PROROGATION OU RENOUELEMENT ?

PROROGATION : acte permettant de conserver les privilèges de sa qualification au-delà de la validité de celle-ci alors que sa date de validité n'est pas dépassée.

Deux solutions pour proroger sa qualification SEP ou TMG :

- Soit par conditions réalisées dans les 12 derniers mois de validité. Maintien de compétences vérifié par un instructeur ;
- Soit, si conditions non réalisées ou choix du pilote, par réentraînement et vérification de ses compétences avec un instructeur, puis par la réussite à un contrôle de compétences réalisé par un examinateur.

On parle des conditions réalisées si 12 heures de vol effectuées dans la classe concernée et dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification, dont au moins six heures en PIC, avec 12 atterrissages et 12 décollages ainsi qu'un vol de maintien de compétences avec un instructeur d'une durée d'au moins une heure.

RENOUELEMENT : acte permettant de retrouver les privilèges de sa qualification alors que la validité de celle-ci est dépassée.

PROROGATION DE LA QUALIFICATION DE CLASSE SEP

1/ QUELLES DISPOSITIONS ?

Les dispositions du FCL.740.A 1) i) s'appliquent :

FCL.740.A Prorogation des qualifications de classe et de type - avions -

b) Prorogation des qualifications de classe monopilote monomoteur.

1) Qualifications de classe d'avion monomoteur à pistons et qualifications de TMG.

En cas de prorogation des qualifications de classe d'avion monopilote monomoteur à pistons ou des qualifications de classe de TMG, le candidat devra :

i) au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir, avec un examinateur, un contrôle de compétences dans la classe concernée, conformément au formulaire du compte rendu de contrôle de compétence « 17Formexa » disponible sur le site de la DGAC ou dans sa forme pratique en pages 19-20 de ce document qui est en adéquation avec les éléments du formulaire ;

OU

ii) au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification, accomplir 12 heures de vol dans la classe concernée, avec :

- 6 heures de vol en tant que PIC,
- 12 décollages et 12 atterrissages, et
- une évaluation-formation en vue du maintien de compétences comprenant au moins une heure de temps de vol requis avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI).

Les candidats seront exemptés de cette formation s'ils ont réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type, un examen pratique ou une évaluation des compétences pour toute autre classe ou tout autre type d'avion. Par ailleurs, prorogation simultanée de la SEP et de la TMG si conditions réalisées dans l'une ou l'autre classe ou en association de l'une et de l'autre.

2/ PROROGATION AVEC CONDITIONS RÉALISÉES (Cas général)

Composantes de ce type de prorogation :

- Auto-évaluation du pilote sur ses compétences, comportement et perfectionnements possibles ;
- Révision des connaissances (préparation des vols, météo, réglementation, manuel de vol, ...).
- Vol de maintien de compétences d'une heure minimum.

Composantes complémentaires (non obligatoires mais fortement conseillées)

- Reconnaissance des limites du pilote ;
- Introduction à la gestion des erreurs et menaces ainsi qu'aux notions de facteurs humains.

2.1 QUEL CONTENU POUR CE MAINTIEN DE COMPÉTENCES DANS LE CADRE D'UNE PROROGATION ?

- Précisé par un ALT MOC de la DGAC. Les items doivent être basés sur les items du contrôle de compétence jugés pertinents par l'instructeur et dépendant de l'expérience du candidat. Un guide vous est proposé en Annexe 1 de ce document et pourra être archivé dans le dossier du pilote au sein de l'aéroclub.

2.2 LE VOL DE MAINTIEN DE COMPÉTENCES POUR PROROGATION (Conditions réalisées)

- A lieu dans le cadre de la prorogation de QC SEP ou TMG par expérience ;
- Se fait dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification de classe SEP ou TMG ;
- A une durée d'une heure au minimum.

2.3 QUI PEUT CONDUIRE CE MAINTIEN DE COMPÉTENCE POUR LA PROROGATION ?

- Un instructeur de vol FI(A) ou CRI(A),
- Un instructeur de vol FI(A) restreint sous la responsabilité d'un instructeur de vol FI(A) complet.

Ce maintien de compétence peut s'effectuer en ATO ou en DTO ou avec un instructeur isolé.

2.4 COMMENT FIGURENT LES HEURES SUR LE CARNET DE VOL ?

Le vol de maintien des compétences est un vol en double commande et répertorié en tant que tel. Le FI ou le CRI qui conduit le vol est le PIC (Pilot In Command) et le pilote agit en tant qu'élève pilote.

2.5 QUELLE MENTION SUR LE CARNET DE VOL

- Si le résultat du vol de maintien de compétence est satisfaisant, le FI ou le CRI qui a conduit le vol appose une mention sur le carnet de vol du pilote attestant de la **réussite**.

Vol de maintien de compétence le : Nom / Prénom : N° de FI ou CRI : Date : Signature du FI/CRI

Si le résultat du vol de maintien de compétences n'est pas satisfaisant, le FI ou le CRI qui a conduit le vol n'appose aucune mention autre que son nom et son numéro d'instructeur sur le carnet de vol du pilote et le vol est considéré comme un **vol d'entraînement en DC**.

2.6 LES DISPENSES POUR UN VOL DE MAINTIEN DES COMPÉTENCES :

Sont dispensés de vol de maintien de compétences, les pilotes qui, dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification de classe SEP, ont :

- Réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type, un examen pratique ou une évaluation des compétences pour toute autre classe ou tout autre type d'avion sera dispensé de cette formation.

Sont donc compris dans ces dispenses les contrôles de compétences (AoC) suivants :

- Contrôle de compétence (AoC) en vue de la délivrance de la qualification FI(A) ;
- Contrôle de compétence (AoC) en vue de la prorogation ou du renouvellement de la qualification FI(A).

3/ PROROGATION AVEC CONTRÔLE DE COMPÉTENCES (Conditions non réalisées ou Choix du Pilote)

- Ce vol se réalise dans les 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification.

3.1 QUI PEUT CONDUIRE CE VOL DE CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR UNE PROROGATION ?

- Ce vol est un contrôle de compétences donc ne peut être réalisé que par un examinateur FE.

3.2 COMMENT FIGURENT LES HEURES SUR LE CARNET DE VOL ?

Le contrôle de compétences est un vol en double commande et répertorié en tant que tel.

Le FE qui conduit le vol est le PIC (Pilot In Command) et le pilote agit en tant que pilote non responsable du vol.

3.3 QUEL CONTENU POUR CE CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR UNE PROROGATION ?

- Conforme au compte rendu de contrôle de compétence : « 17Formexa » disponible sur le site de la DGAC ou dans sa forme pratique en pages 19-20 de ce document qui est en adéquation avec les éléments du formulaire DGAC.

3.4 LES PERFORMANCES ACCEPTABLES

Le candidat devra démontrer sa capacité à :

- Manoeuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- Exécuter toutes les manoeuvres avec souplesse et précision ;
- Faire preuve de jugement dans la conduite du vol ;
- Appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- Garder à tout instant le contrôle de l'avion (réussite d'une procédure ou d'une manoeuvre sans doute).

3.5 TRAITEMENT DE L'ÉCHEC

- Dans le cadre du test en vol avec un FE, la sanction du vol peut être : Réussite, Réussite partielle ou Echec.
- Un contrôle de compétences non satisfaisant suspend la validité de la qualification de classe SEP ou TMG.



RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION DE CLASSE SEP

1/ QUELLES DISPOSITIONS ?

Les dispositions du FCL.740 et de l'AMC1 FCL.740 (b) ont changé depuis le 8 avril 2018 :

FCL.740 Validité et renouvellement de qualifications de classe et de type

- a) La période de validité des qualifications de classe et de type sera d'un an, à l'exception des qualifications de classe monopilote monomoteur, dont la période de validité sera de 2 ans sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la Part 21 du règlement 216 de l'EASA.
- b) Renouvellement. Si une qualification de classe ou de type est arrivée à échéance, le candidat devra :
 - 1) suivre une formation de remise à niveau auprès d'un ATO, d'un DTO (ou d'un OD jusqu'au 8 avril 2019) dans tous les cas de dépassement de la validité ou avec un instructeur isolé (si dépassement de la dernière validité de la qualif SEP ou TMG est inférieure à trois ans) pour atteindre le niveau de compétences nécessaire à l'exploitation en toute sécurité de la classe SEP ou TMG (certifié par Attestation) et
 - 2) réussir un contrôle de compétences, dont les éléments figurent sur le formulaire du compte rendu de contrôle de compétence « 17Formexa » disponible sur le site de la DGAC.

AMC1 FCL.740 (b) RENOUELEMENT DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE : STAGE DE REMISE A NIVEAU DANS UN ATO, UN DTO OU AVEC UN INSTRUCTEUR ISOLÉ

(a) L'objectif de la formation de remise à niveau est d'atteindre le niveau de compétence nécessaire pour exploiter en toute sécurité le type ou la classe d'aéronef concerné. Le volume de cours de remise à niveau nécessaire devrait être déterminé au cas par cas par l'ATO, le DTO (ou un OD jusqu'au 8 avril 2019) ou l'instructeur isolé, selon le cas, en tenant compte des facteurs suivants :

- (1) **L'expérience du demandeur ;**
- (2) **Le temps écoulé depuis la fin de validité** de la qualification ;
- (3) **La complexité de l'aéronef ;**
- (4) **Si le demandeur a une qualification actuelle sur un autre type ou classe** d'aéronef ; et
- (5) Lorsque cela est jugé nécessaire, **la performance du candidat lors d'un contrôle de compétence simulé** pour la qualification dans un FSTD ou un aéronef du type ou de la classe concerné (e).
Il faut s'attendre à ce que le volume de réentraînement nécessaire pour atteindre le niveau de compétence souhaité augmente de façon analogue au temps écoulé depuis que les privilèges de la qualification ont été utilisés pour la dernière fois.

(b) Après avoir déterminé les besoins du candidat, l'ATO, le DTO ou l'instructeur isolé, selon le cas, devrait développer un programme de formation individuel qui devrait être basé sur la formation initiale pour la délivrance de la qualification en se concentrant particulièrement sur les aspects spécifiques présentant des difficultés au candidat.

(c) Après le suivi complet et satisfaisant de la formation, l'ATO, le DTO ou l'instructeur isolé doit délivrer au candidat **un certificat ou toute autre preuve documentaire** selon lequel la formation a été réalisée avec succès, **qui sera présenté à l'examineur pour le contrôle de compétence puis soumis avec ce contrôle à l'autorité compétente** lors de la demande de renouvellement de la qualification. **Voir Annexe 4.**

Le certificat ou la preuve documentaire doit contenir une description du programme de formation. Voir Annexes 2 et 3.

2/ LES OBJECTIFS DE LA FORMATION (EN ATO, EN DTO OU AVEC UN INSTRUCTEUR ISOLÉ)

- Evaluer et recycler éventuellement les connaissances théoriques ;
- Réviser tous les items pratiques du vol ;
- Rétablir un niveau acceptable en matière de sécurité des vols ;
- Atteindre le niveau de compétence nécessaire pour piloter le type ou la classe d'avion concerné en toute sécurité,
- Démontrer le niveau de performance requis lors du contrôle de compétence.

Remarque : Le nombre d'heures de la formation complémentaire doit être déterminé au cas par cas par l'ATO ou le DTO ou par l'instructeur isolé.

3/ LES PERFORMANCES ACCEPTABLES

Le candidat devra démontrer sa capacité à :

- Manoeuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- Exécuter toutes les manoeuvres avec souplesse et précision ;

- Faire preuve de jugement dans la conduite du vol ;
- Appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- Garder à tout instant le contrôle de l'avion de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne laisse jamais de doute.

Les limitations suivantes seront applicables, éventuellement adaptées, pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé. La prise en compte des écarts et la réactivité du pilote sont des éléments déterminants dans l'appréciation de sa compétence.

Altitude : ± 100 Pieds

Cap ou alignement avec les aides radio: ± 5 °

Vitesse: ± 5 nœuds, avec panne moteur simulée +10 / -5 nœuds.

4/ LES CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES

Il s'agit de personnaliser la formation en fonction de plusieurs critères de jugement et d'un constat de compétence réalisé à partir d'une préparation d'un vol ou d'une navigation ainsi que lors d'un vol.

Les facteurs de jugement suivants interviendront en complément dans le choix du programme de formation personnalisé :

- L'expérience du candidat au vu de son carnet de vol.
Ce facteur pourrait également être observé et confirmé lors d'un vol d'évaluation ;
- La durée de la période sans validité de qualification.
- La complexité de l'avion.

Dans tous les cas, un vol déterminera les atouts et faiblesses du candidat, les items devant être confortés et le programme de formation qui permettra d'obtenir le niveau de performance attendu.

5/ QUI PEUT CONDUIRE CE VOL DE CONTROLE DE COMPÉTENCES DANS LE CADRE D'UN RENOUVELLEMENT ?

- Ce vol se fait avec un examinateur FE, sans déclaration préalable à l'Autorité (DSAC/IR).

6/ QUELLES DÉMARCHES POUR CE CONTROLE DE COMPÉTENCES DANS LE CADRE D'UN RENOUVELLEMENT ?

- Suivre le Guide de vérification et de formation au renouvellement (Annexes 2 et 3) ;
- Obtenir l'Attestation de formation pour le renouvellement (Annexe 4) ;
- Réussir le contrôle de compétence suivant les critères du compte rendu de contrôle de compétence « **17Formexa** » disponible sur le site de la DGAC ou dans sa forme pratique en pages 19-20 de ce document qui est en adéquation avec les éléments du formulaire DGAC.

7/ TRAITEMENT DE L'ÉCHEC

- Dans le cadre du test en vol avec un FE, la sanction peut être : Réussite, Réussite partielle ou Echec.

8/ LES MODALITÉS DE LA FORMATION EN VUE DU RENOUVELLEMENT

(S'APPLIQUENT EN ATO, EN DTO ou avec UN INSTRUCTEUR ISOLÉ)

- **Qualification SEP ou TMG expirée depuis moins de 3 ans :**

Dans certains cas et après évaluation du pilote et de son expérience récente, l'ATO, le DTO ou l'OD (jusqu'au 8 avril 2019) ou un instructeur isolé peut déterminer qu'aucune formation complémentaire n'est nécessaire.

Il délivre alors au pilote une « **Attestation de formation au renouvellement** » (voir Annexe 4) validant ainsi son niveau auprès de l'Autorité et de l'examineur qui assurera son contrôle.

Dans le cas contraire, si cette évaluation du niveau de compétence du pilote n'est pas satisfaisante ou incomplète, un réentraînement sera décidée par l'ATO, le DTO, l'OD ou par un instructeur isolé et mise en place afin de combler les lacunes théoriques ou (et) pratiques.

Après évaluation positive du niveau de compétence en fin de remise à niveau, que ce soit en connaissances théoriques ou pratiques, le Responsable pédagogique de l'ATO, du DTO ou de l'OD ou éventuellement l'instructeur isolé, délivre au pilote une attestation de formation au renouvellement validant ainsi son niveau auprès de l'Autorité et de l'examineur qui assurera son contrôle.

- **Qualification SEP expirée depuis plus de 3 ans :**

Dans ce cas, seuls les ATO, DTO ou OD jusqu'au 8 avril 2019 peuvent assurer le recyclage systématique des connaissances théoriques concernant les évolutions de la réglementation, les caractéristiques de l'avion, de ses performances et du traitement des urgences. L'instructeur isolé n'a pas délégation pour cette remise à niveau. Le programme de formation pratique prendra appui sur la révision et le contrôle satisfaisant de l'ensemble des items composant la délivrance de la licence monomoteur à pistons ou TMG sans toutefois l'obligation d'une navigation longue distance.

Les items obligatoires (mandatory) du contrôle de compétence seront particulièrement revus et devront être restitués sans dépassement des tolérances avant délivrance de l'attestation de formation au renouvellement.



ANNEXES

Annexe 1 : PROROGATION PAR CONDITIONS RÉALISÉES

FORMULAIRE DE VÉRIFICATION DES COMPOSANTES DU MAINTIEN DE COMPÉTENCES.

- PHASE SOL : CONNAISSANCES ESSENTIELLES - PRÉPARATION DU VOL - BRIEFING AVANT VOL
- PHASE VOL : MANIABILITÉ - NAVIGATION - COMPORTEMENT - GESTION DES MENACES ET ERREURS - PRISE DÉCISIONS - ...

Annexe 2 : RENOUELEMENT PAR CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

- GUIDE DE VÉRIFICATION DES CONNAISSANCES ET FORMATION THÉORIQUE ÉVENTUELLE POUR RENOUELEMENT DE QC SEP ou TMG.

Annexe 3 : RENOUELEMENT PAR CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

- GUIDE DE VÉRIFICATION EN VOL ET FORMATION PRATIQUE ÉVENTUELLE POUR RENOUELEMENT de QC SEP ou TMG.

Annexe 4 : RENOUELEMENT PAR CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

- ATTESTATION DE FORMATION EN VUE DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR RENOUELEMENT DE LA QUALIFICATION DE CLASSE SEP OU TMG.
- DÉTAILS DES FORMATIONS DE REMISE A NIVEAU SI BESOIN ET SUIVI DE LA FORMATION DU RÉENTRAÎNEMENT EN VUE DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR RENOUELEMENT DE LA QUALIFICATION SEP (t) OU TMG



RÉSUMÉ DES OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES

I) PROROGATION PAR CONDITIONS RÉALISÉES

- Entretien avec le pilote, auto-évaluation en fonction des éléments proposés (sol et vol) sur formulaire FFA (Annexe 1).
- Réalisation du maintien de compétences et archivage au club de l'Annexe 1.
- Annotation du vol d'une heure mini en DC sur Carnet de vol en vue de la prorogation SEP attesté par l'instructeur soit « Réussite » ou « Entraînement » si non satisfaisant.
- Déclaration de la prorogation sur SIGEBEL par le pilote et annotation prorogation sur licence du pilote par l'instructeur ayant réalisé le maintien de compétence ou par n'importe quel examinateur.
- Ou intervention dans n'importe quel Bureau des Licences.

II) PROROGATION PAR CONTRÔLE DE COMPÉTENCE (trois derniers mois seulement avant fin de validité). (FE seulement)

- Proposition d'utilisation (non obligatoire) des Guides de vérification des connaissances FFA (Annexes 2 et 3). Archivage au club.
- Contrôle de compétence avec éléments du formulaire DGAC (17FormEXA) ou Fiche pratique « Prorogation ou Renouvellement de la qualif SEP ou TMG » de la FFA.
L'un des deux est à garder par le FE pour archivage (cinq ans).
- Envoi non obligatoire du formulaire « 17FormEXA » si déclaration du résultat par SIGEBEL
- Déclaration sur SIGEBEL par l'examineur du contrôle de compétence et annotation du numéro de dossier avec nouvelle date de prorogation sur la licence du pilote si réussite.
- Ou intervention dans n'importe quel Bureau des Licences.
- Si échec, fin de validité de la qualif SEP et obligation réentraînement et nouveau Contrôle.

III) RENOUELEMENT (PAR CONTRÔLE DE COMPÉTENCE, pas d'autres solutions)

- Remise à niveau et contrôle de connaissances obligatoire avec proposition d'utilisation des « Guides de vérification des connaissances FFA (Annexes 2 et 3). Archivage au club.
- Délivrance d'une « Attestation de formation en vue du renouvellement de la qualification SEP » et suivi de la formation réalisée (Annexe 4).
- Réalisation du contrôle de compétence avec formulaire DGAC « 17FormEXA » ou Fiche pratique « Prorogation ou Renouvellement de la qualif SEP ou TMG » de la FFA.
L'un des deux est à garder par le FE pour archivage (cinq ans).
- Envoi des formulaires « 17FormEXA » et « Attestation de formation en vue du renouvellement de la qualification SEP ou TMG » à la DSAC.
- Si échec, envoi des formulaires « 17FormEXA », réentraînement et nouveau Contrôle.



En fin de ce document et afin de vous faciliter la tâche en vol, d'éviter des oublis d'ITEM lors du test, et de ne plus avoir à photocopier les formulaires DGAC pour archivage personnel des examinateurs, vous trouverez les « Fiches pratiques pour délivrance, (LAPL et PPL) et les prorogations-renouvellements des qualifs SEP ».



PROROGATION PAR CONDITIONS RÉALISÉES

FORMULAIRE DE VÉRIFICATION DU MAINTIEN DE COMPÉTENCES.

PILOTE	VOL	INSTRUCTEUR
Nom : _____ Prénom : _____ Date de naissance : _____ N° de licence : _____ <i>Dans les 12 derniers mois avant date de fin de validité :</i> H de vol totales : _____ H de vol en DC : _____ Nre Atterrissages : _____ Fin de validité QC SEP ou TMG : _____	Date du vol : _____ Avion ou TMG Type : _____ Immatriculation : _____ H Départ : _____ H Arrivée : _____ Durée totale du vol : _____ Météo : _____ Validité médicale : _____	Nom : _____ Prénom : _____ N° de qualification FI : _____ Validité qualif FI : _____ Validité médicale : _____ Validité médicale : _____
PHASE SOL : CONNAISSANCES - PRÉPARATION DES VOLS - BRIEFING		
<p><i>La phase sol a lieu à l'issue de la phase d'auto-évaluation du pilote. Elle permet d'aborder avec le FI ou le CRI qui conduit le maintien de compétences les éléments de connaissances ayant besoin d'être complétés. La liste ci-dessous constitue un aide-mémoire des vérifications essentielles. En italique gras, sujets obligatoires.</i></p>		
<input type="checkbox"/> Les éléments décisionnels techniques et réglementaires de la réalisation du vol (Règle n°1 des cinq doigts : Documents avion, Carburant, Masse et centrage, MTO, Infos : Notams, Sup AIP, AZBA).		
<input type="checkbox"/> Les éléments décisionnels météo de la réalisation du vol (Règle n°2 des cinq doigts : Visi, Plafond, Nébulosité, Vent et Précipitations).		
<input type="checkbox"/> Dispositions spécifiques du manuel de vol (limitations, urgences).		
<input type="checkbox"/> Devis de masse et centrage		
<input type="checkbox"/> Performances avion, vitesses d'évolution		
<input type="checkbox"/> Gestion carburant		
<input type="checkbox"/> Gestion de la menace et de l'erreur		
<input type="checkbox"/> Météo / NOTAMS		
<input type="checkbox"/> Structure de l'espace aérien		
<input type="checkbox"/> Procédures espaces aériens (dont demande de clairance),		
<input type="checkbox"/> Turbulence de sillage		
<input type="checkbox"/> Facteurs humains		
<input type="checkbox"/> Prise de décision en cas de conditions météo défavorables		
<input type="checkbox"/> <i>Anticipation en cas de conditions météorologiques difficiles pour pallier un vol non intentionnel en conditions IMC.</i>		
<input type="checkbox"/> <i>Utilisation des moyens de radiocommunication et de radionavigation classiques y compris l'utilisation du GPS en cas de dégradation des conditions météo.</i>		
<input type="checkbox"/> Objectif destination		
<input type="checkbox"/> Perte de contrôle (dont Controlled Flight Into Terrain (CFIT))		
<input type="checkbox"/> Gestion sol et vol de ses passagers		
<u>Autres sujets traités :</u>		

PROROGATION PAR CONDITIONS RÉALISÉES

FORMULAIRE DE VÉRIFICATION DU MAINTIEN DE COMPÉTENCES.

PILOTE	Nom / Prénom :	N° de licence :	
PHASE VOL : VOL DE MAINTIEN DE COMPÉTENCES			
<p><i>Le tableau ci-après, dédié à la phase vol du maintien de compétences, comporte deux colonnes.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ <i>La colonne A VERIFIER met en avant le contenu du vol de maintien de compétences tel qu'il a été déterminé par le FI ou CRI et le pilote. Ce contenu varie en fonction des aspirations et de l'auto-évaluation du pilote.</i> ❖ <i>La colonne VERIFIÉ confirme la conformité avec le standard attendu pour chaque item pratique de cette proposition de programme et affirme ainsi un maintien de compétences acquis pour ces items abordés lors du vol.</i> 			
MANIABILITE (y compris certaines situations d'urgence ou délicates)		A VÉRIFIER	VÉRIFIÉ
Vérifications « Avant vol », « Démarrage », « Roulage » et « Point d'arrêt »		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Décollage, tour de piste, atterrissage		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses air, notamment à des vitesses air extrêmement faibles, avec ou sans volets		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Décrochage en lisse et sortie avec puissance moteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Approche du décrochage à 20° d'inclinaison en descente et en configuration Approche		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Virages serrés (45 °) (y compris la reconnaissance et la récupération du virage engagé)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descente en virage à grande inclinaison moteur réduit		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conscience de la situation en cas de l'approche du décrochage en configuration atterrissage		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Approche interrompue à hauteur minimale autorisée		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Situations d'urgence et de détresse : Panne au décollage, Panne volets, Décollage interrompu, ...		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gestion de la menace et de l'erreur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Autres items de pilotage traités :</u>			
NAVIGATION (y compris certaines situations d'urgence ou délicates)		A VÉRIFIER	VÉRIFIÉ
Préparation de la navigation - Rappel de la procédure de déroutement		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utilisation des aides radioélectriques - Radionavigation		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Suivi de carte		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gestion carburant		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Interruption Volontaire du Vol		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procédures et Phraséologie en espaces aériens		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Panne moteur en campagne		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tour de piste basse hauteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Atterrissage de précision		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Autres items de navigation traités :</u>			
<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Non satisfaisant NOM et signature de l'instructeur : Signature du pilote :		<u>Remarques éventuelles :</u>	

RENOUVELLEMENT PAR CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

GUIDE DE VÉRIFICATION DES CONNAISSANCES ET FORMATION THÉORIQUE ÉVENTUELLE POUR RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION SEP OU TMG.

PILOTE	NOM / Prénom :	N° de licence :	Date :	Signature :
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom :	N° de qualif FI :	Date :	Signature :

	MODULE SOL	VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
R È G L E M E N T A T I O N	AIRCREW Part-FCL. Annexe 1 Licences Qualifs Sous Parties A, C, H et I.			
	SERA Domaine d'application, Règles générales Parties 1, 2, et 3.			
	SERA Plans de vol Conditions VMC pour VFR Parties 4 et 5 - Vols VFR spéciaux en CTR.			
	SERA Classification des espaces aériens, Services assurés et prescription de vol ; Partie 6.			
	SERA Services de la circulation aérienne. Parties 7, 8, 9 et 10 et appendices concernés.			
	AIR OPS Règlement UE n°965 Annexe n°7 Partie NCO Exploitation aéronef non complexe à fins non commerciales.			

M A N U E L D E V O L	Connaissance de l'avion utilisé.			
	Limitations.			
	Traitement des urgences.			
	Performances décollage, croisière et atterrissage.			
	Consommation aux diverses puissances.			
	Devis de masse et centrage.			
	Instruments particuliers.			

P R É P A R A T I O N	Météo (dossier - analyse - décisions).			
	Calcul du carburant avec les sécurités.			
	Réalisation des devis de masse et centrage.			
	Repérage des espaces aériens (EAC, RTBA, Zones à statut particulier). Notams.			
	Vérification des documents de l'avion et de leur validité.			
	Rappel des éléments de sécurité des vols. Gestion des erreurs, menaces et situations délicates.			

RENOUVELLEMENT PAR CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

GUIDE DE VÉRIFICATION EN VOL ET FORMATION PRATIQUE ÉVENTUELLE POUR RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION SEP OU TMG.

PILOTE	NOM / Prénom :	N° de licence :	Date :	Signature :
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom :	N° de qualif FI :	Date :	Signature :

	MODULE VOL	VÉRIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
P H A S E D É P A R T	Vérification et mise en œuvre de l'avion.			
	Démarrage moteur Procédure après mise en route.			
	Circulation au sol et procédures d'aérodrome, procédures avant décollage.			
	Vérifications au décollage et après décollage.			
	Procédures de départ de l'aérodrome.			
	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie.			

	MODULE VOL	VÉRIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
P H A S E M A N I A	Montée : 1) au meilleur taux ; 2) à meilleure pente ; 3) en virage. 4) Changement de trajectoire vers mise en palier.			
	Virages à moyenne inclinaison (30°).			
	Virages serrés à 45 ° d'inclinaison à D et à G y compris la reconnaissance et la récupération du virage engagé. Non obligatoire pour virage engagé mais conseillé en révision.			
	Vol très lent avec et sans braquage de volets.			
	Décrochage : 1) Décrochage en lisse et sortie avec utilisation du moteur ; 2) Approche du décrochage en virage à 20° d'inclinaison en descente et en configuration approche avec puissance ; 3) Approche du décrochage en configuration atterrissage et puissance ; 4) Approche décrochage en virage en montée avec volet décollage et puissance.			
	Descente : 1) A puissance constante ; 2) A vitesse constante ; 3) Moteur réduit au minimum ; 4) Virages à grande inclinaison moteur réduit (non obligatoire mais conseillé) ; Changement de trajectoire vers mise en palier.			

RENOUVELLEMENT PAR CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

GUIDE DE VÉRIFICATION EN VOL ET FORMATION PRATIQUE ÉVENTUELLE POUR RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION SEP OU TMG.

PILOTE	NOM / Prénom :	N° de licence :	Date :	Signature :
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom :	N° de qualif FI :	Date :	Signature :

	MODULE VOL	VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
P H A S E É N R O U T E	Journal de navigation, navigation à l'estime et lecture de cartes. Non obligatoire.			
	Tenue de l'altitude, du cap et de la vitesse.			
	Orientation, utilisation de la montre, calcul et actualisation des ETA, journal de navigation. Non obligatoire.			
	Déroutement vers un aérodrome de dégagement (planification et mise en œuvre).			
	Utilisation des aides radioélectriques à la navigation.			
	Pilotage de base aux instruments (virage de 180 ° en IMC simulé). Non obligatoire.			

	MODULE VOL	VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
P H A S E S A P P R O C H E S A G E	Procédures d'arrivée sur aérodrome.			
	Atterrissage de précision (atterrissage piste courte) et atterrissage vent de travers. (Non obligatoire)			
	Atterrissage sans volets.			
	Approche et atterrissage moteur réduit depuis 2000 ft. (Non obligatoire mais recommandé)			
	Toucher - Décoller. (Non obligatoire)			
	Remise de gaz à hauteur minimale autorisée.			
	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie.			
Actions après vol. (Non obligatoire mais recommandé)				

	MODULE VOL	VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
U R G E N C E S	Décollage interrompu à vitesse raisonnable.			
	Panne moteur simulée après le décollage.			
	Atterrissage forcé simulé sans puissance.			
	Situations d'urgence et de détresse simulées. Non obligatoire à discrétion du FI.			

ATTESTATION DE FORMATION EN VUE DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR RENOUELEMENT DE LA QUALIFICATION DE CLASSE SEP OU TMG

ATO ou DTO ou OD ou Instructeur isolé (*)

(*) possible par FI seul si dernière validité de la qualif SEP ou TMG est de moins de trois ans

Nom :
 Adresse :
 CP / Ville :
 Tél :
 Mail :
 Agrément n°
 Nom du responsable pédagogique :

PILOTE

Nom / Prénom :
 Adresse :
 CP / Ville :
 Tél :
 Mail :
 Date de naissance :
 Aéroclub de rattachement :

CURSUS DU PILOTE

Licence PPL n° : Date de fin de validité de la qualification :
 Autres qualifications valides détenues : Certificat médical. Date de fin de validité :

EXPÉRIENCE PILOTE	Fonctions	Heures de Vol 12 derniers mois	Heures de Vol 3 dernières années	Heures de Vol CDB et DC	HEURES DE VOL TOTALES
	CDB				
	DC				
Date du dernier vol d'entraînement de la qualification à renouveler : / /					

FORMATION THÉORIQUE :

Rappel Réglementation : Acquis Visa FI :
 Rappel Manuel de vol : Acquis Visa FI :
 Rappel Sécurité des vols : Acquis Visa FI :

FORMATION PRATIQUE :

Phase « Préparation du vol » : OK Visa FI :
 Phase « Départ en vol » : OK Visa FI :
 Phase « Mania » : OK Visa FI :
 Phase « En route » : OK Visa FI :
 Phase « Atterrissage » : OK Visa FI :
 Phase « Situations d'urgence et délicates » : ... OK Visa FI :

DÉCLARATION DE FIN DE FORMATION POUR RENOUELEMENT DE LA QUALIFICATION SEP (t) OU TMG :

Je reconnais avoir pris connaissance des dispositions de l'article 441-1 du Code pénal relatives aux faux.
 De plus, en cas de violation de ces dispositions, nonobstant les sanctions pénales susceptibles de m'être infligées,
 je reconnais avoir été informé que celle-ci entrainera une décision de retrait immédiat de mes qualifications.

L'Instructeur en charge de la formation et si ATO, DTO ou OD **Signature du Responsable pédagogique**

NOTE : Une copie de ce formulaire de formation au renouvellement doit être conservée par l'organisme pendant 5 ans.
 Ce formulaire dûment rempli doit être présenté à l'examineur et sera joint au compte-rendu
 du Contrôle de compétences en vue du renouvellement de la qualification SEP (t) ou TMG.

Contrôle de compétence pour prorogation ou renouvellement de la qualification SEP (t) ou TMG

Date : Sanction : Réussite Réussite partielle Echec

Signature de l'examineur

Signature du pilote

DÉTAILS DES FORMATIONS DE REMISE A NIVEAU SI BESOIN SUIVI DE LA FORMATION DU RÉENTRAÎNEMENT EN VUE DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION SEP (t) OU TMG

PILOTE	NOM / Prénom :	N° de licence :	Date :	Signature :
---------------	----------------	-----------------	--------	-------------

STRUCTURES DE FORMATION		
ATO	DTO ou OD (jusqu'au 8/04/2019)	INSTRUCTEUR ISOLÉ
NOM DE L'ATO :	NOM DU DTO :	NOM PRÉNOM :
NUMÉRO DE L'ATO :	NUMÉRO DE L'ATO :	NUMÉRO DE QUALIF FI :

ÉVALUATION DU PILOTE		
QC concernée par contrôle de compétence :		Date de fin de validité : / /
Date de l'Évaluation théorique : / /		Date de l'Évaluation en vol : / /
Contenu de l'évaluation	Entretien avec le pilote (Carnet de vol, gestion des menaces, expérience récente,)	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>
	Évaluation des connaissances théoriques (manuel de vol, météo, réglementation, ...)	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>
	Évaluation des connaissances pratiques en vol	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Non nécessité d'un réentraînement pour maintenir le niveau requis permettant d'être au standard d'un pilote privé PPL ou TMG tout en assurant un bon niveau de sécurité. Conformité avec l'AMC1 FCL.740 (b).		
<input type="checkbox"/> Nécessité d'un réentraînement pour atteindre le niveau requis permettant d'être au standard d'un pilote privé PPL ou TMG tout en assurant un bon niveau de sécurité. Conformité avec l'AMC1 FCL.740 (b) (1).		

CONSTITUTION DU CONTENU DU RÉENTRAÎNEMENT			
Date du début du réentraînement : / /		Date de fin du réentraînement : / /	
Formation au sol : H ...	Conférences : H	Briefings - Autres : H...	Heures totales : H ...
Réentraînement en VOL : Total des heures : H		Type avion :	Immatriculation :

ENGAGEMENT DE DÉCLARATION	
CAS DE L'ATO, du DTO ou de l'OD : DÉCLARATION DU RESPONSABLE PÉDAGOGIQUE	
Je reconnais avoir pris connaissance des dispositions de l'article 441---1 du Code pénal relatives aux faux. <input type="checkbox"/> De plus, en cas de violation de ces dispositions, nonobstant les sanctions pénales susceptibles de m'être infligées, je reconnais avoir été informé que celle---ci entraînera une décision de retrait immédiat.	Nom Prénom du Responsable pédagogique
CAS DE L'INSTRUCTEUR ISOLÉ : DÉCLARATION DE CET INSTRUCTEUR ISOLÉ	
Je reconnais avoir pris connaissance des dispositions de l'article 441---1 du Code pénal relatives aux faux. <input type="checkbox"/> De plus, en cas de violation de ces dispositions, nonobstant les sanctions pénales susceptibles de m'être infligées, je reconnais avoir été informé que celle---ci entraînera une décision de retrait immédiat.	Nom Prénom de l'Instructeur isolé

UTILISATIONS DE CE DOCUMENT
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Cette attestation dument remplie doit être présentée à l'examineur avant le contrôle de compétence. ➤ Cette attestation sera jointe au compte-rendu de l'évaluation de compétence du renouvellement de la qualification SEP ou TMG et aux pièces annexes composant le dossier de demande du renouvellement.

RAPPEL : Une copie de cette attestation doit être conservée par la structure de formation (ATO, OD, DTO ou FI) pendant cinq ans.

VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES CONTRÔLE DE COMPÉTENCE POUR EXAMEN LAPL

1. Concernant le candidat

- L'identité à l'aide d'un document officiel avec photo.
- La validité du certificat théorique d'aptitude (24 mois).....
- Les conditions nécessaires pour l'examen pratique.
- La validité du certificat médical.....
- L'attestation de formation pratique
(signée par le responsable pédagogique ou par son délégataire).
- Le carnet de vol.
- Le livret de progression.

2. Concernant le pilote de sécurité

- La validité de la qualification de classe ou de type de l'aéronef utilisé.
- La validité de la qualification de l'instructeur requise pour le type d'épreuve.
- Le certificat médical.

3. Concernant l'aéronef

- L'aéronef est autorisé pour l'instruction
dans l'organisme de formation déclaré ou approuvé (DTO ou ATO).
- La validité des documents réglementaires pour l'épreuve considérée.
- Les équipements nécessaires pour l'épreuve
y compris les accessoires de simulation de conditions spécifiques.

4. Concernant l'examineur lui-même :

- Licence n° :
- La validité de la qualification de classe ou de type de l'aéronef utilisé.
.....
 - La validité de la qualification de l'instructeur.
.....
 - La validité du certificat médical.
.....
 - La validité de l'autorisation d'examineur requise pour l'examen.
.....



VÉRIFICATION DE LA PRÉPARATION DU DOSSIER DE VOL CONTRÔLE DE COMPÉTENCE POUR EXAMEN LAPL

Date : Pilote :

Avion :

Parcours :
.....

PILOTE

- Carte Identité Carnet de vol Livret de progression
- Certif médical Validité Conditions Exam théorique
- Conditions Exam pratique (30 h - 15 h DC - 3 h de nav - 1 nav de 80 Nm)

DOCUMENTS AVION

- Certif Immatriculation Carnet de route Manuel de vol
- Certificat de Navigabilité (CDN) Liste Minimum Equipements (MEL)
- Licence de Station d'Aéronef (LSA) Certificat acoustique, si avion concerné
- Attestation d'assurance
- CEN (non obligatoire mais validité à vérifier)

DOSSIER MÉTÉO

- Carte des fronts ou TEMSI Euroc, Carte TEMSI France
- Carte des vents Méters, Tafs Sigmet, Speci
- Vues satellitaires (option) Coupe verticale (option)
- Carte prévisions : Gafor (option) Guide aviation (option)

DOCUMENTATION NAVIGATION

- Carte Radionavigation au 1/1 000 000 Vérification date d'édition
- Carte Vol à vue au 1/500 000 Vérification date d'édition
- Cartes VAC (+ terrains limitrophes voyage) Vérification validité
- Complément aux cartes radionavigation Guide VFR (option)
- Notams Sup AIP
- Carte et activités des zones RTBA Heures coucher de soleil
- Procédures Signaux Interception

PRÉPARATION DU VOL

- Journal de Navigation Diagramme de traversées de zones
- Calcul carburant à emporter Possibilités d'avitaillement
- Devis de masse et choix d'emport Diagramme de Centrage
- Repérage pistes limitatives Règle-rapporteur, crayons...
- Plan de vol (option) Equipements spécifiques

GO ou NO GO (décision du candidat d'entreprendre le vol ou non)



LAPL(A)

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE LAPL AVION

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE LAPL(A)

Candidat			
Nom*		Type de licence	
Prénom(s)*		Numéro de la licence	
Date de naissance		Pays de la licence	

1	Détail du vol					
1ère tentative	Date du vol	Type d'avion	Qualification de classe		Immat.	Examineur Nom/Prénom*
			<input type="checkbox"/> SEP	<input type="checkbox"/> TMG		
	Départ	Destination	Heure de départ	Heure d'arrivée	Temps de vol	Atterrissages
	Itinéraire					
2ème tentative	Date du vol	Type d'avion	Qualification de classe		Immat.	Examineur Nom/Prénom*
			<input type="checkbox"/> SEP	<input type="checkbox"/> TMG		
	Départ	Destination	Heure de départ	Heure d'arrivée	Temps de vol	Atterrissages
	Itinéraire					

2	Informations ATO	
Instructeur	Nom* :	Prénom* :
Numéro de la licence :	Signature de l'instructeur :	
<small>L'ATO confirme que le candidat a été formé conformément au programme approuvé et atteste du niveau requis pour la délivrance.</small>		
ATO :	Numéro de l'approbation :	
Nom du responsable pédagogique* :	Numéro de la licence :	
Date et lieu :		
Signature du responsable pédagogique :		

*En lettres capitales :

Ref : 14Formexa

Nom du candidat ou numéro de licence:

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE LAPL(A)

3 A	Résultat du test	1ère tentative
Réussite <input type="checkbox"/> Réussite partielle** <input type="checkbox"/> Échec** <input type="checkbox"/>		
Date de l'examen		
N° d'autorisation de l'examineur		Pays de délivrance de l'autorisation
<input type="checkbox"/> J'atteste avoir reçu du candidat les informations concernant son expérience et l'instruction suivie et j'ai constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences de l'examen.		
<input type="checkbox"/> J'atteste que toutes les manoeuvres et tous les exercices requis ont été effectués ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques (<i>si applicable</i>).		
Nom(s)*		Signature de l'examineur

3 B	Résultat du test	2ème tentative
Réussite <input type="checkbox"/> Échec** <input type="checkbox"/>		
Date de l'examen		
N° d'autorisation de l'examineur		Pays de délivrance de l'autorisation
<input type="checkbox"/> J'atteste avoir reçu du candidat les informations concernant son expérience et l'instruction suivie et j'ai constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences de l'examen.		
<input type="checkbox"/> J'atteste que toutes les manoeuvres et tous les exercices requis ont été effectués ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques (<i>si applicable</i>).		
Nom(s)*		Signature de l'examineur

4	Remarques	** Donner les raisons et les détails du ré-entraînement
1ère tentative		
2ème tentative		

Ref : 14Formexa

CONTENU DU TEST DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE LAPL (A)

- (a) La route à suivre pour le test de délivrance devra être choisi par l'examineur de vol. La route devra se terminer sur le terrain de départ ou un autre terrain. Le candidat sera responsable de la planification du vol et devra s'assurer que tous les équipements et la documentation requis soient à bord pour le vol. La partie navigation du test devra durer au moins 30 minutes afin de permettre au candidat de démontrer sa capacité à suivre une route composée d'au moins deux points de report identifiés. Cette partie peut faire l'objet d'un test séparé avec accord préalable entre l'examineur et le candidat.
- (b) Le candidat indiquera à l'examineur de vol toutes les vérifications et les actions effectuées, y compris l'identification des moyens radio. Les vérifications devront être accomplies conformément au manuel de vol ou la checklist approuvée de l'avion ou du TMG sur lesquels le test est effectué. Pendant la prévol le candidat pourra être interrogé sur les réglages de puissance et vitesses. Les performances de décollage, approche et atterrissage devront être calculées par le candidat en accord avec le manuel constructeur ou le manuel de vol pour l'avion ou le TMG utilisé lors du test.

PERFORMANCES ACCEPTABLE

- (c) Le candidat devra démontrer sa capacité à:
- (1) manoeuvrer l'avion ou TMG dans le cadre de ses limitations;
 - (2) exécuter toutes les manoeuvres avec souplesse et précision;
 - (3) faire preuve de jugement dans la conduite du vol;
 - (4) appliquer ses connaissances aéronautiques;
 - (5) garder à tout instant le control de l'avion ou TMG de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manoeuvre ne face jamais de doute;
- (d) Les limitations suivantes constituent une orientation générale. L'examineur doit tenir compte des conditions de turbulence, des qualités de vol et des performances du type d'avion ou TMG utilisé.
- (1) hauteur:
- | | |
|------------|-------------|
| vol normal | ± 150 Pieds |
|------------|-------------|
- (2) vitesse:
- | | |
|-------------------------------|---------------|
| (i) décollage et approche | +15/-5 Noeuds |
| (ii) tout autre régime de vol | ± 15 Noeuds |
- (e) Les contenus du test de délivrance et des sections établies dans cette AMC devraient être utilisées pour le test en vue de la délivrance de la LAPL (A):

Utilisation des checklists, jugement dans la conduite du vol, contrôle de l'avion ou TMG par des références visuelles extérieures, procédures antigivrage et dégivrage, etc. appliqués dans toutes les sections.

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE LAPL(A)

Section 1		Opérations prévol & départ				
		1ère tentative		2ème tentative		<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
		réussite	échec	réussite	échec	
a	Documentation prévol NOTAM et briefing METEO					
b	Calcul Masses & centrages et des performances					
c	Inspection avion & entretien					
d	Procédures démarrage moteur et après démarrage					
e	Roulage & procédures aérodrome, procédures avant décollage					
f	Vérifications décollage et après décollage					
g	Procédures aérodrome de départ					
h	Communication ATC : respect					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

Section 2		Maniabilité				
		1ère tentative		2ème tentative		<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
		réussite	échec	réussite	échec	
a	Communication ATC					
b	Vol en palier et en ligne droite avec variation de vitesse					
c	Montée:					
	i. Meilleur taux de montée					
	ii. Virages en montée					
	iii. Mise en palier					
d	Virage à moyenne inclinaison (30°), vigilance extérieur et anticollision					
e	Virages grande inclinaison(45°)					
f	Vol à vitesse critique faible avec et sans volets					
g	Décrochage:					
	i. Décrochage lisse avec récupération au moyen de la puissance					
	ii. Approche du décrochage en virage et en descente à une inclinaison de 20° en configuration approche					
	iii. Approche du décrochage en configuration atterrissage					
h	Descente:					
	i. Avec et sans puissance					
	ii. Virages en descente (grande inclinaison puissance réduite)					
	iii. Mise en palier					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

Ref : 14Formexa

Utilisation des checklists, jugement dans la conduite du vol, contrôle de l'avion ou TMG par des références visuelles extérieures, procédures antigivrage et dégivrage, etc. appliqués dans toutes les sections.

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE LAPL(A)

Section 3		Procédures En-route				
		1ère tentative		2ème tentative		<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
		réussite	échec	réussite	échec	
a	Plan de vol, sans moyens radio et lecture de carte					
b	Tenue d'altitude, de cap et de vitesse					
c	Orientation, respect et actualisation des estimées, tenue à jour du plan de vol					
d	Déroutement vers un aérodrome de dégagement (actualisation du plan vol)					
e	Gestion du vol (vérifications système carburant et givrage carburateur)					
f	Communication ATC : respect					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

Section 4		Procédures d'approche et atterrissage				
		1ère tentative		2ème tentative		<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
		réussite	échec	réussite	échec	
a	Procédure d'arrivée de l'aérodrome					
b	Vigilance extérieure et anticollision					
c	Atterrissage de précision (piste courte) et vent de travers, si les conditions le permettent					
d	Atterrissage sans volet (si applicable)					
e	Approche en vue de l'atterrissage puissance réduite					
f	Posé et décollé (Touch and go)					
g	Remise de gaz à basse hauteur					
h	Communication ATC					
i	Actions après le vol					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

Section 5		Procédures anormales et d'urgences				
(Cette section pourra être combinée avec les Sections 1 à 4)		1ère tentative		2ème tentative		<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
		réussite	échec	réussite	échec	
		a	Panne moteur simulée après décollage			
b *	Atterrissage forcé simulé					
c *	Atterrissage de précaution simulé					
d	Situations d'urgence et de détresse simulées					
e	Questions orales					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

* Ces items pourront être combinés à la discrétion du FE

Ref : 14Formexa

ATTESTATION PROVISOIRE

conforme au règlement (UE) n° 1178/2011 - Annexe VI - ARA.FCL.215 d)

Je soussigné(e) Mme, M

atteste que Mme, M

remplit toutes les conditions pour prétendre à la délivrance de la licence de pilote d'aéronef léger et pour en exercer les privilèges dans les limites fixées par le FCL.105 et le FCL.105.A LAPL(A).

La présente attestation est valable sur la classe ou le type

pendant une période maximale de 8 semaines après la réussite de l'épreuve, dans l'attente de la délivrance de la licence.

Date d'effet : / / 20...

Date de fin de validité : / / 20...

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE LAPL(A)

Ref : 14Formexa

ÉPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE EN VUE DE LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE D'AVION LÉGER (LAPL) (Appendice PART-FCL)

PRÉPARATION DU VOL (Section 1)						APPROCHE - ATERRISSAGE (Section 4)							
a	- Vérification des documents (candidat, avion,)	E	R	c	- Montée au meilleur taux (Vz max)	E	R	a	- Procédures arrivée sur aérodrome	E	R		
	- Préparation du vol : sondage réglementation (documents avion, NOTAM - AZBA - SupAIP)	E	R		- Virages en montée	E	R		b	- Vigilance extérieure et anticollision	E	R	
	- Briefing météo (analyse, compréhension, décision)	E	R		- Mise en palier (procédures, vérifications)	E	R			c	- Atterrissage de précision (piste courte) par vent de travers (si les conditions le permettent)	E	R
	- Log de navigation (cohérent, justifié, docs à jour)	E	R		d	- Virages à moyenne inclinaison (30°) (vigilance extérieure et anticollision)	E				R	d	- Atterrissage sans volets (si applicable)
b	- Calcul du carburant et des sécurités	E	R	e	- Virages à 45° (360° à Gauche et à Droite)	E	R	e			- Approche atterrissage moteur au ralenti depuis 2000 ft verticale piste (encadrement)	E	R
	- Devis de masse et centrage (stabilité, maniabilité)	E	R	g	- Vol à vitesse très lente avec et sans volets	E	R	f	- Réalisation du toucher-décoller		E	R	
	- Connaissance avion (limitations, performances...)	E	R		- Décrochage en lisse avec récupération au moyen de la puissance	E	R	g	- Approche interrompue (remise de gaz) à basse hauteur	E	R		
c	- Inspection avion et entretien (Pré-Vol, ...)	E	R		- Approche du décrochage en config approche en virage à 20° d'inclinaison en descente	E	R		h	- Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	E	R	
d	- Procédures démarrage moteur - Vérifications après démarrage/Défaillances	E	R	h	- Approche décrochage config atterrissage	E	R		i	- Actions après le vol (checks, bilan essence, clôture plan de vol si utilisé, carnet route, ...)	E	R	
e	- Roulage – Règles de circulation au sol	E	R	PROCÉDURES EN ROUTE (Section 3)			PROCÉDURES URGENCE (Section 5)						
	- Vérifications avant départ (Point d'attente)	E	R	a	- Descente avec et sans puissance	E	R	a	- Panne moteur simulée après décollage	E	R		
	- Procédures avant décollage	E	R	b	- Virages en descente (grande inclinaison et puissance réduite)	E	R	b	- Atterrissage forcé simulé (panne en campagne)	E	R		
f	- Vérifications décollage et après décollage	E	R	c	- Mise en palier (procédures fin exercice)	E	R	c	- Atterrissage de précaution simulé (IVV)	E	R		
g	- Procédures de départ de l'aérodrome	E	R	a	- Planification du vol, sans moyens radio, lecture carte	E	R	d	- Situations d'urgence et de détresse simulées (incendie, systèmes, ...)	E	R		
h	- Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	E	R	b	- Tenue de l'altitude, cap et vitesse	E	R	e	- Questions orales	E	R		
MANIABILITÉ (Section 2)						d	- Déroutement vers un aéro de dégagement (planification et mise en œuvre)	E	R	Utilisation des checklists jugement dans la conduite du vol, contrôle de l'avion par des références visuelles extérieures appliqués dans toutes les sections			
a	- Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	E	R	e	- Gestion du vol (vérifications système carburant et givrage carburateur, ...)	E	R	Nom du Candidat :					
b	- Vol palier ligne droite à différentes vitesses	E	R	f	- Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	E	R	Sanction pilotage : Réussite <input type="checkbox"/> Echec 1 <input type="checkbox"/> Echec <input type="checkbox"/>					

Notation (case à cocher) : E : Echec ; R : Réussite. Compteur départ : _____ Compteur arrivée : _____ H départ : _____ h _____ H arrivée : _____ h _____

CBT TECHNIQUE : Analyse de l'épreuve			CBT NON TECHNIQUE : Analyse du candidat		
- Pilotage dans le cadre des limitations de l'avion	E	R	- Organisation et disponibilité	E	R
- Pilotage : respect des tolérances et écarts	E	R	- Conscience de la situation	E	R
- Trajectoire : matérialisation et souplesse dans les évolutions	E	R	- Prise de décision	E	R
- Procédures : application méthodique des règles de l'air	E	R	- Gestion de la charge de travail	E	R
- Gestion des documents de navigation en voyage	E	R	- Coopération et leadership	E	R
- Précision de la navigation et gestion du déroutement	E	R	- Souci de la sécurité	E	R
- Communications : phraséologie, utilisation, pertinence	E	R	- Rigueur (méthodes, procédures et paramètres)	E	R
- Connaissance et utilisation au sol de la carte VAC	E	R	- Aisance - Emotivité	E	R
- Précautions sol et obligations exploitation aérodrome	E	R	- Comportement d'aviateur et rapport avec passager	E	R

Contrôle des écarts

- Altitude : + ou - 150 pieds.
- Cap : + ou - 10°.
- Vitesse : décollage et approche : + 10 / - 5 nœuds.
- Tous autres régimes de vol : + / - 15 nœuds.

NOM PRÉNOM DU CANDIDAT :

Date de naissance :

Adresse :

Téléphone : **Mail :**

Vérifications administratives conformes : ... OUI NON

Validité médicale :

Aéro-club de :

Décision : **RÉUSSITE**

RÉUSSITE PARTIELLE

ÉCHEC

Si seconde tentative pas de réussite partielle

Appréciation générale :

Motifs d'inaptitude :

Réentraînement prescrit :



Notation (case à cocher) : E : Echec ; R : Réussite.

© Fédération Française Aéronautique - Commission Formation -

2018 - 2019

François LAGARDE HT - FI - FE - - LFBT - et

Date de l'épreuve :

Itinéraire de la navigation :

Durée de l'épreuve : *Si examen en deux parties*

Durée Maniabilité : **Durée Navigation :**

NOM PRÉNOM DE L'EXAMINATEUR :

Numéro de licence :

Validité de la qualification SEP :

Validité de la qualification FI :

Validité de la qualification FE :

Validité médicale :

Type d'Avion : **Immatriculation :**

Toutes informations concernant l'expérience et l'instruction suivie ont été reçues.
Conditions examen conformes. - Toutes les manœuvres et tous les exercices requis ont été effectués.

Signature du Candidat

Signature de l'Examineur

Document Examineur à conserver cinq ans

André PARIS - HT - FI - SFE - - LFRN - LFDP -

VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES CONTRÔLE DE COMPÉTENCE POUR EXAMEN PPL

1. Concernant le candidat

- L'identité à l'aide d'un document officiel avec photo.
- La validité du certificat théorique d'aptitude (24 mois).....
- Les conditions nécessaires pour l'examen pratique.
- La validité du certificat médical.....
- L'attestation de formation pratique
(signée par le responsable pédagogique ou par son délégataire).
- Le carnet de vol.
- Le livret de progression.

2. Concernant le pilote de sécurité

- La validité de la qualification de classe ou de type de l'aéronef utilisé.
- La validité de la qualification de l'instructeur requise pour le type d'épreuve.
- Le certificat médical.

3. Concernant l'aéronef

- L'aéronef est autorisé pour l'instruction
dans l'organisme de formation déclaré ou approuvé (DTO ou ATO).
- La validité des documents réglementaires pour l'épreuve considérée.
- Les équipements nécessaires pour l'épreuve
y compris les accessoires de simulation de conditions spécifiques.

4. Concernant l'examineur lui-même :

- Licence n° :
- La validité de la qualification de classe ou de type de l'aéronef utilisé.
..... / /
 - La validité de la qualification de l'instructeur.
..... / /
 - La validité du certificat médical.
..... / /
 - La validité de l'autorisation d'examineur requise pour l'examen.
..... / /



VÉRIFICATION DE LA PRÉPARATION DU DOSSIER DE VOL CONTRÔLE DE COMPÉTENCE POUR EXAMEN PPL

Date : Pilote :

Avion :

Parcours :
.....

PILOTE

- Carte Identité Carnet de vol Livret de progression
- Certif médical Validité Conditions Exam théorique
- Conditions Exam pratique (45 h - 25 h DC - 5 h de nav - 1 nav de 150 Nm)

DOCUMENTS AVION

- Certif Immatriculation Carnet de route Manuel de vol
- Certificat de Navigabilité (CDN) Liste Minimum Equipements (MEL)
- Licence de Station d'Aéronef (LSA) Certificat acoustique, si avion concerné
- Attestation d'assurance
- CEN (non obligatoire mais validité à vérifier)

DOSSIER MÉTÉO

- Carte des fronts ou TEMSI Euroc, Carte TEMSI France
- Carte des vents Méters, Tafs Sigmet, Speci
- Vues satellitaires (option) Coupe verticale (option)
- Carte prévisions : Gafor (option) Guide aviation (option)

DOCUMENTATION NAVIGATION

- Carte Radionavigation au 1/1 000 000 Vérification date d'édition
- Carte Vol à vue au 1/500 000 Vérification date d'édition
- Cartes VAC (+ terrains limitrophes voyage) Vérification validité
- Complément aux cartes radionavigation Guide VFR (option)
- Notams Sup AIP
- Carte et activités des zones RTBA Heures coucher de soleil
- Procédures Signaux Interception

PRÉPARATION DU VOL

- Journal de Navigation Diagramme de traversées de zones
- Calcul carburant à emporter Possibilités d'avitaillement
- Devis de masse et choix d'emport Diagramme de Centrage
- Repérage pistes limitatives Règle-rapporteur, crayons...
- Plan de vol (option) Equipements spécifiques

GO ou NO GO (décision du candidat d'entreprendre le vol ou non)



PPL(A)

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE PPL AVION

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE PPL(A)

Candidat			
Nom*		Type de licence	
Prénom(s)*		Numéro de la licence	
Date de naissance		Pays de la licence	

1	Détail du vol					
1ère tentative	Date du vol	Type d'avion	Classe	Qualification	Immat.	Examineur Nom/Prénom*
	Départ	Destination	Heure de départ	Heure d'arrivée	Temps de vol	Atterrissages
	Itinéraire					
2ème tentative	Date du vol	Type d'avion	Classe	Qualification	Immat.	Examineur Nom/Prénom*
	Départ	Destination	Heure de départ	Heure d'arrivée	Temps de vol	Atterrissages
	Itinéraire					

2	Informations ATO	
Instructeur	Nom* :	Prénom* :
Numéro de la licence :	Signature de l'instructeur :	
<small>L'ATO confirme que le candidat a été formé conformément au programme approuvé et atteste du niveau requis pour la délivrance.</small>		
ATO :	Numéro de l'approbation :	
Nom du responsable pédagogique* :	Numéro de la licence :	
Date et lieu :		
Signature du responsable pédagogique :		

*En lettres capitales :

Ref : 15Formexa

Nom du candidat ou numéro de licence:

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE PPL(A)

3 A	Résultat du test	1ère tentative
Réussite <input type="checkbox"/> Réussite partielle** <input type="checkbox"/> Échec** <input type="checkbox"/>		
Date de l'examen		
N° d'autorisation de l'examineur		Pays de délivrance de l'autorisation
<input type="checkbox"/> J'atteste avoir reçu du candidat les informations concernant son expérience et l'instruction suivie et j'ai constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences de l'examen.		
<input type="checkbox"/> J'atteste que toutes les manoeuvres et tous les exercices requis ont été effectués ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques (<i>si applicable</i>).		
Nom(s)*		Signature de l'examineur

3 B	Résultat du test	2ème tentative
Réussite <input type="checkbox"/> Échec** <input type="checkbox"/>		
Date de l'examen		
N° d'autorisation de l'examineur		Pays de délivrance de l'autorisation
<input type="checkbox"/> J'atteste avoir reçu du candidat les informations concernant son expérience et l'instruction suivie et j'ai constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences de l'examen.		
<input type="checkbox"/> J'atteste que toutes les manoeuvres et tous les exercices requis ont été effectués ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques (<i>si applicable</i>).		
Nom(s)*		Signature de l'examineur

4	Remarques	** Donner les raisons et les détails du ré-entraînement
1ère tentative		
2ème tentative		

Ref : 15Formexa

CONTENU DU TEST POUR LA DELIVRANCE D'UNE PPL(A)

- (a) La route suivie pour le test de navigation sera choisie par l'examineur. La route devra se terminer sur l'aérodrome de départ ou un autre aérodrome. Le candidat sera responsable de la planification du vol et s'assurera que tous les équipements et les documents pour l'exécution du vol sont à bord. La section navigation du test aura une durée permettant au candidat de démontrer ses capacités à suivre une route avec au moins trois points de report identifiés et pourra, après accord avec l'examineur, être faite lors d'un test séparé.
- (b) Le candidat indiquera à l'examineur toutes les vérifications et les actions effectuées, y compris l'identification des moyens radio. Les vérifications devront être accomplies conformément à la checklist approuvée ou au manuel de vol de l'avion sur lequel le test est effectué. Pendant la visite prévol, le candidat pourra être interrogé sur les réglages de puissance et de vitesse. Les performances au décollage, à l'approche et à l'atterrissage devront être calculées par le candidat en accord avec le manuel d'utilisation ou le manuel de vol de l'avion utilisé lors du test.

PERFORMANCES ACCEPTABLES

- (c) Le candidat devra démontrer sa capacité à :
- (1) manoeuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations ;
 - (2) exécuter toutes les manoeuvres avec souplesse et précision ;
 - (3) faire preuve de jugement dans la conduite du vol ;
 - (4) appliquer ses connaissances aéronautiques ;
 - (5) garder à tout instant le contrôle de l'avion de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manoeuvre ne laisse jamais de doute ;
- (d) Les limitations suivantes constituent une orientation générale. L'examineur doit tenir compte des conditions de turbulence, des qualités de vol et des performances du type d'avion utilisé.
- ± 200 Pieds (si avion ME utilisé)
- (1) hauteur :
- (i) vol normal ± 150 Pieds
 - (ii) avec panne moteur simulée (si avion ME utilisé)
- (2) cap ou alignement avec les aides radio:
- (i) vol normal ± 10 °
 - (ii) avec panne moteur simulée ± 15 °
- (3) vitesse:
- (i) décollage et approche +15/-5 noeuds
 - (ii) tout autre régime de vol ± 15 noeuds

CONTENU DU TEST

- (e) Les contenus du test de délivrance et des sections établies dans l'AMC devront être utilisés pour le test en vue de la délivrance de la PPL(A) sur avions (SE et ME) ou sur TMG:

Utilisation des checklists, jugement dans la conduite du vol, contrôle de l'avion ou du TMG par des références visuelles extérieures, procédures antigivrage et dégivrage, etc. appliqués dans toutes les sections.

Section 1		Opérations avant le vol et départ				
		1ère tentative		2ème tentative		Inscrire uniquement les initiales examineur
		réussite	échec	réussite	échec	
a	Documentation avant le vol, NOTAM et briefing METEO					
b	Calculs : masse et centrage, performances					
c	Inspection avion et entretien					
d	Procédures moteur au démarrage et après mise en route / défaillances					
e	Roulage et règles de circulation au sol, procédures avant décollage					
f	Vérifications au décollage et après décollage					
g	Procédures de départ de l'aérodrome					
h	Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE PPL(A)

Section 2		Maniabilité				
		1ère tentative		2ème tentative		Inscrire uniquement les initiales examineur
		réussite	échec	réussite	échec	
a	Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie					
b	Vol rectiligne en palier avec variations de vitesse					
c	Montée					
	i. Meilleur taux de montée / meilleure pente					
	ii. Virages en montée					
	iii. Mise en palier					
d	Virages à moyenne inclinaison (30°)					
e	Virages à grande inclinaison (45°) incluant la reconnaissance et la sortie d'un virage engagé					
f	Vol à vitesse très lente avec et sans volets					
g	Décrochage					
	i. Décrochage en lisse et sortie avec utilisation de la puissance moteur					
	ii. Approche du décrochage en virage à 20° d'inclinaison en descente en configuration approche					
	iii. Approche du décrochage en configuration atterrissage					
h	Descente					
	i. Avec et sans puissance moteur					
	ii. Virages en descente (à grande inclinaison et puissance réduite)					
	iii. Mise en palier					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

Ref : 15Formexa

Utilisation des checklists, jugement dans la conduite du vol, contrôle de l'avion ou du TMG par des références visuelles extérieures, procédures antigivrage et dégivrage, etc. appliqués dans toutes les sections.

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE PPL(A)

Section 3		Procédures en route				
		1ère tentative		2ème tentative		<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
		réussite	échec	réussite	échec	
a	Planification du vol, navigation à l'estime et lecture de carte					
b	Tenue d'altitude, de cap et de vitesse					
c	Orientation, respect et actualisation des estimées, tenue à jour du log					
d	Déroutement vers un aérodrome de dégagement (planification et mise en oeuvre)					
e	Utilisation des moyens de radionavigation					
f	Contrôle de la capacité élémentaire au vol aux instruments (virage de 180° en IMC simulé)					
g	Gestion du vol (vérifications, systèmes carburant et givrage carburateur etc.)					
h	Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

Section 4		Procédures d'approche et d'atterrissage				
		1ère tentative		2ème tentative		<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
		réussite	échec	réussite	échec	
a	Procédure d'arrivée sur l'aérodrome					
b *	Atterrissage de précision (piste courte) par vent de travers (si les conditions le permettent)					
c *	Atterrissage sans volets					
d *	Approche en vue de l'atterrissage à puissance réduite (uniquement monomoteur)					
e	Posé et décollé (touch and go)					
f	Remise de gaz à basse hauteur					
g	Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie					
h	Actions après le vol					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

* ces items peuvent être combinés à la discrétion du FE

Ref : 15Formexa

Utilisation des checklists, jugement dans la conduite du vol, contrôle de l'avion ou du TMG par des références visuelles extérieures, procédures antigivrage et dégivrage, etc. appliqués dans toutes les sections.

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE PPL(A)

Section 5		Procédures anormales et d'urgence				
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4		1ère tentative		2ème tentative		<i>Inscrire uniquement les initiales examineur</i>
		réussite	échec	réussite	échec	
	Décollage interrompu à une vitesse raisonnable					
a	Panne moteur simulée après décollage (monomoteur)					
b *	Atterrissage forcé simulé (monomoteur)					
c	Atterrissage de précaution simulé (monomoteur)					
d	Situations d'urgence et de détresse simulées					
e	Questions orales					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

Section 6		Vol asymétrique simulé et items pertinents de la QC/QT				
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5		1ère tentative		2ème tentative		<i>Inscrire uniquement les initiales examineur</i>
		réussite	échec	réussite	échec	
a	Simulation de panne moteur après le décollage (à une altitude de sécurité, sauf si effectuée dans un simulateur)					
b	Vol asymétrique : approche et remise de gaz					
c	Vol asymétrique : approche et atterrissage complet					
d	Arrêt moteur volontaire et redémarrage					
e	Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie, conduite du vol					
f	Si applicable, et à l'appréciation du FE, tous les items pertinents de l'épreuve d'aptitude de la QC/QT, parmi la liste ci-dessous, peuvent être inclus					
	i. Systèmes de l'avion comprenant l'utilisation du pilote automatique					
	ii. Utilisation du système de pressurisation					
	iii. Utilisation des systèmes dégivreurs et antigivreurs					
g	Questions orales					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

* ces items peuvent être combinés à la discrétion du FE

Ref : 15Formexa

ATTESTATION PROVISOIRE

conforme au règlement (UE) n° 1178/2011 - Annexe VI - ARA.FCL.215 d)

Je soussigné(e) Mme, M

atteste que Mme, M

remplit toutes les conditions pour prétendre à la délivrance de la licence de pilote
privé avion et pour en exercer les privilèges.

La présente attestation est valable sur la classe ou le type
pendant une période maximale de 8 semaines après la réussite de l'épreuve, dans
l'attente de la délivrance de la licence.

Date d'effet : / / 20...

Date de fin de validité : / / 20...

Signature de l'examineur

Signature du candidat

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE PPL(A)

Ref : 15Formexa

ÉPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE EN VUE DE LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE PRIVÉ AVION (PPL) (Appendice PART-FCL)

Utilisation des checklists jugement dans la conduite du vol, contrôle de l'avion par des références visuelles extérieures, procédures antigivrage et dégivrage, appliqués dans toutes les sections

PRÉPARATION DU VOL (Section 1)													
a	- Vérification des documents (candidat, avion,)	E	R	c	- Montée à Vz max et à pente max	E	R	g	- Gestion du vol (vérifications, système carburant et givrage carburateur, ...)	E	R		
	- Préparation du vol : sondage réglementation (documents avion, NOTAM - AZBA - SupAIP)	E	R		- Virages en montée	E	R		h	- Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	E	R	
	- Briefing météo (analyse, compréhension, décision)	E	R	d	- Mise en palier (procédures, vérifications)	E	R	APPROCHE - ATERRISSAGE (Section 4)					
	- Log de navigation (cohérent, justifié, docs à jour)	E	R		- Virages à moyenne inclinaison (30°) (vigilance extérieure et anticollision)	E	R	a	- Procédures arrivée sur aérodrome	E	R		
b	- Calcul du carburant et des sécurités	E	R	e	- Virages à grande inclinaison (45°) incluant reconnaissance et sortie d'un virage engagé	E	R		b	- Atterrissage de précision (piste courte) par vent de travers (si les conditions le permettent)	E	R	
	- Devis de masse et centrage (stabilité, maniabilité)	E	R		f	- Vol à vitesse très lente avec et sans volets	E	R		c	- Atterrissage sans volets	E	R
	- Connaissance avion (limitations, performances...)	E	R			g	- Décrochage en lisse et sortie avec utilisation de la puissance moteur	E			R	d	- Approche atterrissage moteur au ralenti depuis 2000 ft verticale piste (encadrement)
c	- Inspection avion et entretien (Pré-Vol, ...)	E	R	g	- Approche du décrochage en config approche en virage à 20° d'inclinaison en descente		E	R	e	- Réalisation du toucher-décoller	E		R
	- Procédures démarrage moteur - Vérifications après démarrage / défaillances	E	R		h	- Approche décrochage config atterrissage	E	R		f	- Approche interrompue (remise de gaz) à basse hauteur	E	R
e	- Roulage – Règles de circulation au sol	E	R	h		- Descente avec et sans puissance	E	R	g		- Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	E	R
	- Vérifications avant départ (Point d'attente)	E	R		- Virages en descente (grande inclinaison et puissance réduite)	E	R	h		- Actions après le vol (checks, bilan essence, clôture plan de vol si utilisé, carnet route, ...)	E	R	
	- Procédures avant décollage	E	R		- Mise en palier (procédures fin exercice)	E	R			PROCÉDURES URGENCE (Section 5)			
f	- Vérifications décollage et après décollage	E	R	PROCÉDURES EN ROUTE (Section 3)				a	- Décollage interrompu à vitesse raisonnable	E	R		
	- Procédures de départ de l'aérodrome	E	R	a	- Planification du vol, Nav à l'estime, lecture de carte	E	R		a	- Panne moteur simulée après décollage	E	R	
g	- Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	E	R		b	- Tenue de l'altitude, de cap et de vitesse	E	R		b	- Atterrissage forcé simulé (panne en campagne)	E	R
	h			c		- Orientation, respect et actualisation estimées, tenue à jour et gestion du log de nav	E	R	c		- Atterrissage de précaution simulé (IVV)	E	R
MANIABILITÉ (Section 2)					a			d		- Détournement vers un aéro de dégagement (planification et mise en œuvre)	E	R	d
	b			e					- Utilisation des moyens de radionavigation	E	R	e	
- Vol palier ligne droite à différentes vitesses					E	R	f	- Contrôle capacité élémentaire vol aux instruments (virage de 180° en IMC simulé)	E	R	Sanction pilotage : Réussite <input type="checkbox"/> Echec 1 <input type="checkbox"/> Echec <input type="checkbox"/>		

Notation : E : Echec ; R : Réussite. Compteur départ : _____ Compteur arrivée : _____ H départ : ____ h ____ H arrivée : ____ h ____

CBT TECHNIQUE : Analyse de l'épreuve			CBT NON TECHNIQUE : Analyse du candidat		
- Pilotage dans le cadre des limitations de l'avion	E	R	- Organisation et disponibilité	E	R
- Pilotage : respect des tolérances et écarts	E	R	- Conscience de la situation	E	R
- Trajectoire : matérialisation et souplesse dans les évolutions	E	R	- Prise de décision	E	R
- Procédures : application méthodique des règles de l'air	E	R	- Gestion de la charge de travail	E	R
- Gestion des documents de navigation en voyage	E	R	- Coopération et leadership	E	R
- Précision de la navigation et gestion du déroutement	E	R	- Souci de la sécurité	E	R
- Communications : phraséologie, utilisation, pertinence	E	R	- Rigueur (méthodes, procédures et paramètres)	E	R
- Connaissance et utilisation au sol de la carte VAC	E	R	- Aisance - Emotivité	E	R
- Précautions sol et obligations exploitation aérodrome	E	R	- Comportement d'aviateur et rapport avec passager	E	R

Contrôle des écarts

- Altitude : + ou - 150 pieds.
- Cap : + ou - 10°.
- Vitesse : décollage et approche : + 10 / - 5 nœuds.
- Tous autres régimes de vol : + / - 15 nœuds.

NOM PRÉNOM DU CANDIDAT :

Date de naissance :

Adresse :

Téléphone : **Mail :**

Vérifications administratives conformes : ... OUI NON

Validité médicale :

Aéro-club de :

Décision : **RÉUSSITE**

RÉUSSITE PARTIELLE
Si seconde tentative pas de réussite partielle

ÉCHEC

Appréciation générale :

Motifs d'inaptitude :

Réentraînement prescrit :



Notation (case à cocher) : E : Echec ; R : Réussite.

© Fédération Française Aéronautique - Commission Formation -

2018 - 2019

François LAGARDE HT - FI - FE -- LFBT - et

Date de l'épreuve :

Itinéraire de la navigation :

Durée de l'épreuve : *Si examen en deux parties*

Durée Maniabilité : **Durée Navigation :**

NOM PRÉNOM DE L'EXAMINATEUR :

Numéro de licence :

Validité de la qualification SEP :

Validité de la qualification FI :

Validité de la qualification FE :

Validité médicale :

Type d'Avion : **Immatriculation :**

Toutes informations concernant l'expérience et l'instruction suivie ont été reçues.
Conditions examen conformes. - Toutes les manœuvres et tous les exercices requis ont été effectués.

Signature du Candidat

Signature de l'Examineur

Document Examineur à conserver cinq ans

André PARIS - HT - FI - SFE -- LFRN - LFDP -

VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES CONTRÔLE DE COMPÉTENCE

POUR PROROGATION OU RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION SEP (t) A

1. Concernant le candidat

- L'identité à l'aide d'un document officiel avec photo.
- La licence, la validité de la qualification, ___ / ___ / _____
- L'expérience (12 derniers mois) :
- La validité du certificat médical. ___ / ___ / _____
- La remise à niveau ou (et) entraînement : OUI NON
(Attestation signée par le responsable pédagogique ou par son délégué).
- Le carnet de vol.

2. Concernant le pilote de sécurité

- La validité de la qualification de classe ou de type de l'aéronef utilisé.
- La validité de la qualification de l'instructeur requise pour le type d'épreuve.
- Le certificat médical.

3. Concernant l'aéronef

- L'aéronef est autorisé pour l'instruction dans l'organisme de formation déclaré ou approuvé (DTO ou ATO).
- La validité des documents réglementaires pour l'épreuve considérée.
- Les équipements nécessaires pour l'épreuve y compris les accessoires de simulation de conditions spécifiques.

4. Concernant l'examineur lui-même :

- Licence n° :
- La validité de la qualification de classe ou de type de l'aéronef utilisé.
..... / /
 - La validité de la qualification de l'instructeur.
..... / /
 - La validité du certificat médical.
..... / /
 - La validité de l'autorisation d'examineur requise pour l'examen.
..... / /



VÉRIFICATION DE LA PRÉPARATION DU DOSSIER DE VOL CONTRÔLE DE COMPÉTENCE

POUR PROROGATION OU RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION SEP (t) A

Date : Pilote :

Avion :

Parcours :

PILOTE

- Carte Identité Carnet de vol Expérience (12 derniers mois)
- PPL - CPL - ATPL Qualification valide jusqu'au
- Classe 1 Classe 2 Validité médicale

DDOCUMENTS AVION

- Certif Immatriculation Carnet de route Manuel de vol
- Certificat de Navigabilité (CDN) Liste Minimum Equipements (MEL)
- Licence de Station d'Aéronef (LSA) Certificat acoustique, si avion concerné
- Attestation d'assurance
- CEN (non obligatoire mais validité à vérifier)

DOSSIER MÉTÉO

- Carte des fronts ou TEMSI Euroc, Carte TEMSI France
- Carte des vents Métars, Tafs Sigmet, Speci
- Vues satellitaires (option) Coupe verticale (option)
- Carte prévisions : Gafor (option) Guide aviation (option)

DOCUMENTATION NAVIGATION

- Carte Radionavigation au 1/1 000 000 Vérification date d'édition
- Carte Vol à vue au 1/500 000 Vérification date d'édition
- Cartes VAC (+ terrains limitrophes voyage) Vérification validité
- Complément aux cartes radionavigation Guide VFR (option)
- Notams Sup AIP
- Carte et activités des zones RTBA Heures coucher de soleil
- Procédures Signaux Interception

PRÉPARATION DU VOL

- Journal de Navigation Diagramme de traversées de zones
- Calcul carburant à emporter Possibilités d'avitaillement
- Devis de masse et choix d'emport Diagramme de Centrage
- Repérage pistes limitatives Règle-rapporteur, crayons...
- Plan de vol (option) Equipements spécifiques



(GO ou NO GO) (décision du candidat d'entreprendre le vol ou non)



TRAINING AND REPORT FORM SINGLE PILOTE AEROPLANES EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK

Applicant	Last name(s)*:		Type of licence held:
	First name(s)*:		Licence number:
	Date of birth:		State of licence issue:

Skill test Proficiency check:	TR/CR: _____	Type of A/C: _____	IR	STI(A)
	Skill test <input type="checkbox"/> Revalidation <input type="checkbox"/> Renewal <input type="checkbox"/>	SE-SP(A) <input type="checkbox"/> ME-SP(A) <input type="checkbox"/>	Operations: SP <input type="checkbox"/> MP <input type="checkbox"/>	Revalidation <input type="checkbox"/> Renewal <input type="checkbox"/>

1 Theoretical training for the issue of a type or class rating performed during period (if relevant)

From:	To:	ATO:
Mark obtained % (Pass mark 75%):		HT Type and number of licence:
Name(s)*:		Signature of HT:

2 FSTD (if relevant)

FSTD (aircraft type):	Three or more axes: No <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/>	Ready for service and used:
FSTD manufacturer:	Motion or system:	Visual aid: Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
FSTD operator:		FSTD ID code:
Total training time at the controls:		Instrument approaches at aerodromes to a decision altitude or height of:
Location, date and time:		Type and number of licence:
Type rating instructor <input type="checkbox"/>		Synthetic flight instructor <input type="checkbox"/>
Signature of instructor:		Name(s)*:

3 Flight training: in the aircraft in the FSTD (if relevant)

Type of aircraft:	Registration:	Flight time at the controls:
Number of take-offs:		Number of landings:
Training aerodromes or sites (take-offs, approaches and landings):		
Start of training:		End of training:
Instructor rating :		Type and number of licence held:
Signature of instructor:		Name(s)*:

4 ATO informations Only in case of initial rating or renewal of expired rating:

The ATO confirms that the candidate has been trained according to the approved syllabus and assures the level of proficiency required.

ATO name: _____ **Registration number:** _____

Name of head of training*: _____ **Licence number:** _____

Location & date: _____

Signature of head of training: _____

*In capital letters

CONTENT OF SP(A) EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK

5 Skill test and proficiency check details:

Revalidation of TR & MEP only: 10 route sectors Or 1 route sector with an examiner Or combined LPC/OPC acc. to FCL 740.A (a)(3)

Date of exam first attempt:				Date of exam second attempt:			
Aerodrome or site:				Aerodrome or site:			
SIM or aircraft registration:				SIM or aircraft registration:			
Take-off time:	Landing time:	Total flight time:		Total flight time:			
TR/CR <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Partial Pass** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>	TR/CR <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Partial Pass** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>
IR <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Partial Pass** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>	IR <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Partial Pass** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>
European IR/PBN <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Partial Pass** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>	European IR/PBN <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Partial Pass** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>
Examiner's certificate number:				Examiner's certificate number:			
Type and licence number :				Type and licence number :			
<input type="checkbox"/> I have received information from the applicant regarding his/her experience and instruction and found that experience and instruction complying with the applicable requirements in this Part. <input type="checkbox"/> I confirm that all the required manoeuvres and exercises have been completed as well as information on the verbal theoretical knowledge examination when applicable. Validation of European IR/PBN <input type="checkbox"/> I confirm that all requirements for validation of IR/PBN have been checked and completed according to the the instructions given on pages 3 and 4 of this form.				<input type="checkbox"/> I have received information from the applicant regarding his/her experience and instruction and found that experience and instruction complying with the applicable requirements in this Part. <input type="checkbox"/> I confirm that all the required manoeuvres and exercises have been completed as well as information on the verbal theoretical knowledge examination when applicable. Validation of European IR/PBN <input type="checkbox"/> I confirm that all requirements for validation of IR/PBN have been checked and completed according to the the instructions given on pages 3 and 4 of this form.			
Examiner's name(s)* and signature:				Examiner's name(s)* and signature:			
In case of Partial Pass or Fail <input type="checkbox"/> I confirm that in the event of a partial pass or fail I must not exercise the privileges of de rating until a full pass has been obtained. Applicant name(s)* and signature:							

*In capital letters:

6 Remarks **Give reasons and detail any further training:

VALIDATION OF EUROPEAN IR/PBN

INSTRUCTION TO EXAMINERS

Valid from 25/08/2017 until 25/08/2018

Introduction

Following the enforcement of EU 2016/539 regulation (training checking of pilots for PBN operations), the purpose of this note is to provide examiners (especially "non-French examiners") with proper instruction to conduct the assessment of pilots holding an EASA licence administrated by France for transition to European IR/PBN.

It is reminded that European IR/PBN will be mandatory (and be recorded in the licence) to operate PBN classified airspaces or PBN approaches procedures latest from 25/08/2018.

The procedure described thereafter will enable examiners to deliver the European IR/PBN :

- to pilots having attended an EASA approved PBN course in an ATO, or
- to pilots holding a RNAV/GNSS course certificate provided by an EASA approved ATO or an European Airline (grandfathering procedure)

Procedure for Grandfathering

During the transition period (from 25/08/2017 until 25/08/2018) French licence holders are eligible for validation of European IR/PBN during their LPC, provided they :

1. can justify to their examiner having completed a RNAV/GNSS course by providing a certificate delivered by an EASA approved ATO or an European AOC operator,
2. answer to an 8 questions oral questionnaire during the briefing prior to the LPC session,
3. are assessed as competent when performing at least one 2D or one 3D approach based on GNSS during the flight/FSTD session of the LPC.

All 3 items above must be covered

Note 1: the certificate stated in (1) has no formal defined format. It must clearly state that the applicant has been trained (theoretical course + in-flight/FSTD training) in operating RNAV/GNSS procedures, especially RNP GNSS approaches (such training is mandatory as per ORO.FC.230 for airlines operating RNAV/GNSS approaches). Once checked, the certificate is to stay with the holder.

Preparation of the applicant for the oral questionnaire

It is highly advisable that applicants self-prepare themselves for the oral examination. For this purpose, they can study any updated and detailed document on the subject (the list of training objectives is detailed in AMC7 FCL.615(b) part "area navigation systems, RNAV/FMS"). Normally, knowledge and guidance included in the Operator Manual should be sufficient. Note that DGAC provides a comprehensive PBN guide (in French language) downloadable on:

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Guide_exploitation_formation_PBN_Ed2_V0_novembre_16-1.pdf

Procedure for the validation of European IR/PBN for pilots not holding a RNAV/GNSS course certificate (not eligible for grandfathering)

These pilots must attend an approved PBN course in an EASA approved ATO (ground + flight/FSTD training + checking).

Ref : 04Formexa

Paperwork to be completed by examiner for the validation of European IR/PBN

From 25/08/2017 and after having conducted the evaluation as described above (grandfathering procedure), the examiner shall either:

- Tick the corresponding box on the paper Training and Report Form for LPC, or
- For examiner having access to the internet system SIGEBEL, tick the corresponding box on the test record page.

Note: it is mandatory to use the latest version of the French TRF (training and report form) including the corresponding tick-box. It is downloadable on DGAC website.

Reminder: only examiners administrated by France are entitled to write on the licence of the holder of an EASA licence administrated by France (under conditions). Non-French examiners must only fill-in the TRF. The LPC and the PBN mention will be entered in the licence by a French licence officer.

Examiners entitled to conduct IR/PBN evaluation

During the transition period (from 25/08/2017 until 25/08/2018), only EASA certified examiner are entitled to conduct the evaluation for validation of European IR/PBN and only if they:

- hold an European IR/PBN, or
- are trained in RNAV/GNSS procedures via the completion of a course provided by an EASA approved ATO or a European AOC operator

Revalidation of IR/PBN

Once validated, IR/PBN must be revalidated at each LPC by the successful completion of either one 2D **or** one 3D approach based on GNSS. The examiner shall confirm the revalidation by ticking the corresponding box on the paper or electronic report form.

Additional information to examiner concerning the oral questionnaire

Examiners are requested to ask 8 questions. Pass rate is 75% (6 good answers)

Questions must cover both theoretical aspects of RNAV/PBN (principles, parameters like accuracy, integrity, continuity, functionality, navigation specifications, designation of specifications especially the ones commonly used by the candidate in operations) and practical aspects (use of PBN, SOPs, MEL practice, associated NOTAMs, RNP APP technique, etc.). When preparing their questions, examiners can use the operator OM and/or official documents like AMC7 FCL.615(b) part "area navigation systems, RNAV/FMS" and ICAO doc 9613. French readers can usefully refer to the comprehensive document mentioned earlier in this note.

4. The following limits shall apply corrected to make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the aeroplane used:

Height

Generally	± 100 feet
Starting a go-around at decision height	+ 50 feet/- 0 feet
Minimum descent height/altitude	+ 50 feet/- 0 feet

Tracking

on radio aids	± 5°
for angular deviations	half scale deflection, azimuth and glide path (e.g. LPV, ILS, MLS, GLS).
2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) «linear» deviations	Cross track error/deviation shall normally be limited to ± ½ the RNP value associated with the procedure. Brief deviations from this standard up to a maximum of 1 time the RNP value are allowable.
3D linear vertical deviations (e.g. RNP APCH (LNAV/VNAV) using BaroVNAV)	not more than - 75 feet below the vertical profile at any time, and not more than + 75 feet above the vertical profile at or below 1 000 feet above aerodrome level.

Heading

all engines operating	± 5°
with simulated engine failure	± 10°

Speed

all engines operating	± 5 knots
with simulated engine failure	+ 10 knots/- 5 knots

CONTENT OF THE TRAINING/SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK

5. Single-pilot aeroplanes, except for high performance complex aeroplanes:

(a) The following symbols mean:

- P = Trained as PIC or Co-pilot and as Pilot Flying (PF) and Pilot Not Flying (PNF)
- X = Flight simulators shall be used for this exercise, if available, otherwise an aeroplane shall be used if appropriate for the manoeuvre or procedure
- P# = The training shall be complemented by supervised aeroplane inspection

(b) The practical training shall be conducted at least at the training equipment level shown as (P), or may be conducted on any higher level of equipment shown by the arrow (—>)

The following abbreviations are used to indicate the training equipment used:

- A = Aeroplane
- FFS = Full Flight Simulator
- FTD = Flight Training Device (including FNPT II for ME class rating)

(c) The starred (*) items of section 3B and, for multi-engine, section 6, shall be flown solely by reference to instruments if revalidation/renewal of an IR is included in the skill test or proficiency check. If the starred (*) items are not flown solely by reference to instruments during the skill test or proficiency check, and when there is no crediting of IR privileges, the class or type rating will be restricted to VFR only.

(d) Section 3A shall be completed to revalidate a type or multi-engine class rating, VFR only, where the required experience of 10 route sectors within the previous 12 months has not been completed. Section 3A is not required if section 3B is completed.

(e) Where the letter 'M' appears in the skill test or proficiency check column this will indicate the mandatory exercise or a choice where more than one exercise appears.

(f) An FFS or an FNPT II shall be used for practical training for type or multi-engine class ratings if they form part of an approved class or type rating course. The following considerations will apply to the approval of the course:

- (i) the qualification of the FFS or FNPT II as set out in Part-OR;
- (ii) the qualifications of the instructors;
- (iii) the amount of FFS or FNPT II training provided on the course; and
- (iv) the qualifications and previous experience on similar types of the pilot under training.

(g) When a skill test or proficiency check is performed in multi-pilot operations, the type rating shall be restricted to multi-pilot operations.

(h) To establish or maintain PBN privileges one approach shall be an RNP APCH. Where an RNP APCH is not practicable, it shall be performed in an appropriately equipped FSTD.

CONTENT OF SP(A) EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK

Ref : 04Formexa

CONTENT OF SP(A) EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK

SINGLE-PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES	PRACTICAL TRAINING				CLASS OR TYPE RATING SKILL TEST/PROF. CHECK					
	Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	A	Instructor initials when training completed	1 attempt		2 attempt		
						Chkd in	Pass	Fail	Pass	Fail
						FFS				
						A				
SECTION 1						<i>Insert examiner's initials only</i>				
1 Departure										
1.1 Pre-flight including: Documentation Mass and Balance Weather briefing NOTAM										
1.2 Pre-start checks										
1.2.1 External	P#		P							
1.2.2 Internal			P		M					
1.3 Engine starting: Normal Malfunctions	P---->	---->	---->		M					
1.4 Taxiing		P---->	---->		M					
1.5 Pre-departure checks: Engine run-up (if applicable)	P---->	---->	---->		M					
1.6 Take-off procedure: Normal with Flight Manual flap settings Crosswind (if conditions available)		P---->	---->							
1.7 Climbing: Vx/Vy Turns onto headings Level off		P---->	---->		M					
1.8 ATC liaison — Compliance, R/T procedure										

1 attempt	<input type="checkbox"/>	Passed	<input type="checkbox"/>	Failed
2 attempt	<input type="checkbox"/>	Passed	<input type="checkbox"/>	Failed

Ref : 04Formexa

CONTENT OF SP(A) EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK

SINGLE-PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES	PRACTICAL TRAINING				CLASS OR TYPE RATING SKILL TEST/PROF. CHECK				
	FTD	FFS	A	Instructor initials when training completed	Chkd in	1 attempt		2 attempt	
					FFS A	Pass	Fail	Pass	Fail
SECTION 2					<i>Insert examiner's initials only</i>				
2 Airwork (VMC)									
2.1 Straight and level flight at various airspeeds including flight at critically low airspeed with and without flaps (including approach to VMCA when applicable)		P---->	---->						
2.2 Steep turns (360° left and right at 45° bank)		P---->	---->		M				
2.3 Stalls and recovery: (i) Clean stall (ii) Approach to stall in descending turn with bank with approach configuration and power (iii) Approach to stall in landing configuration and power (iv) Approach to stall, climbing turn with take-off flap and climb power (single engine aeroplane only)		P---->	---->		M				
2.4 Handling using autopilot and flight director (may be conducted in section 3) if applicable		P---->	---->		M				
2.5 ATC liaison — Compliance, R/T procedure									

1 attempt	<input type="checkbox"/>	Passed	<input type="checkbox"/>	Failed
2 attempt	<input type="checkbox"/>	Passed	<input type="checkbox"/>	Failed

SECTION 3A									
3A En-route procedures VFR (see B.5(c) and (d)) 3A.1 Flight plan, dead reckoning and map reading						1 attempt		2 attempt	
						Pass	Fail	Pass	Fail
						<i>Insert examiner's initials only</i>			

CONTENT OF SP(A) EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK

SINGLE-PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES	PRACTICAL TRAINING				CLASS OR TYPE RATING SKILL TEST/PROF. CHECK				
	Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	A	Instructor initials when training completed	1 attempt		2 attempt	
Pass						Fail	Pass	Fail	
3A.2 Maintenance of altitude, heading and speed									
3A.3 Orientation, timing and revision of ETAs									
3A.4 Use of radio navigation aids (if applicable)									
3A.5 Flight management (flight log, routine checks including fuel, systems and icing)									
3A.6 ATC liaison — Compliance, R/T procedure									

1 attempt Passed Failed

2 attempt Passed Failed

SECTION 3B												
3B Instrument flight	3B.1* Departure IFR	3B.2* En-route IFR	3B.3* Holding procedures	3B.4* 3D operations to DH/A of 200 feet (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure (autopilot may be used to the final approach segment vertical path intercept)	3B.5* 2D operations to MDH/A	3B.6* Flight exercises including simulated failure of the compass and attitude indicator: rate 1 turns, recoveries from unusual attitudes	3B.7* Failure of localiser or glideslope	3B.8* ATC liaison — Compliance, R/T procedure	1 attempt		2 attempt	
									Pass	Fail	Pass	Fail
	P---->	---->										
	P---->	---->										
	P---->	---->										
	P---->	---->										
	P---->	---->										
	P---->	---->										
	P---->	---->										

1 attempt Passed Failed

2 attempt Passed Failed

Ref : 04Formexa

SINGLE-PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES	PRACTICAL TRAINING				CLASS OR TYPE RATING SKILL TEST/PROF. CHECK					
Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	A	Instructor initials when training completed	Chkd in		1 attempt		2 attempt	
					FFS	A	Pass	Fail	Pass	Fail
Intentionally left blank										
SECTION 4										
4 Arrival and landings										
4.1 Aerodrome arrival procedure		P---->	---->		M					
4.2 Normal landing		P---->	---->		M					
4.3 Flapless landing		P---->	---->		M					
4.4 Crosswind landing (if suitable conditions)		P---->	---->							
4.5 Approach and landing with idle power from up to 2 000' above the runway (single-engine aeroplane only)		P---->	---->							
4.6 Go-around from minimum height		P---->	---->		M					
4.7 Night go-around and landing (if applicable)	P---->	---->	---->							
4.8 ATC liaison — Compliance, R/T procedure										
					1 attempt		<input type="checkbox"/> Passed			<input type="checkbox"/> Failed
					2 attempt		<input type="checkbox"/> Passed			<input type="checkbox"/> Failed
SECTION 5										
5 Abnormal and emergency procedures (This section may be combined with sections 1 through 4)						1 attempt		2 attempt		
						Pass	Fail	Pass	Fail	
						<i>Insert examiner's initials only</i>				
5.1 Rejected take-off at a reasonable speed		P---->	---->		M					
5.2 Simulated engine failure after take-off (single-engine aeroplanes only)			P		M					

CONTENT OF SP(A) EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK

Ref : 04Formexa

CONTENT OF SP(A) EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK

SINGLE-PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES	PRACTICAL TRAINING				CLASS OR TYPE RATING SKILL TEST/PROF. CHECK				
	Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	A	Instructor initials when training completed	1 attempt		2 attempt	
Chkd in FFS A						Pass	Fail	Pass	Fail
5.3 Simulated forced landing without power (single-engine aeroplanes only)			P		M				
5.4 Simulated emergencies: (i) fire or smoke in flight; (ii) systems' malfunctions as appropriate	P---->	---->	---->						
5.5 Engine shutdown and restart (ME skill test only) (at a safe altitude if performed in the aircraft)	P---->	---->	---->						
5.6 ATC liaison — Compliance, R/T procedure									

1 attempt Passed Failed

2 attempt Passed Failed

SECTION 6

6 Simulated asymmetric flight	6.1* (This section may be combined with sections 1 through 5) Simulated engine failure during take-off (at a safe altitude unless carried out in FFS or FNPT II)	6.2* Asymmetric approach and go-around	6.3* Asymmetric approach and full stop landing	6.4 ATC liaison — Compliance, R/T procedure		1 attempt		2 attempt	
						Pass	Fail	Pass	Fail
						<i>Insert examiner's initials only</i>			
	P---->	---->	-->X		M				
	P---->	---->	---->		M				
	P---->	---->	---->		M				

1 attempt Passed Failed

2 attempt Passed Failed

Ref : 04Formexa

CONTRÔLE DE COMPÉTENCE EN VUE DE LA PROROGATION OU DU RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION SEP (t) A DE PILOTE PRIVÉ AVION

(Appendice PART-FCL)

Cellules en bleu foncé = Items obligatoires - Cellules en bleu clair = Un des items au choix obligatoire - Autres cellules = Items possibles au choix du FE

PRÉPARATION DU VOL (Section 1)			MANIABILITÉ (Section 2)			APPROCHE - ATERRISSAGE (Section 4)					
1	- Vérification des documents (candidat, avion)	E	R	1	- Vol palier ligne droite à différentes vitesses	E	R	1 - Procédures arrivée sur aérodrome	E	R	
	- Préparation du vol : sondage réglementation (documents avion, NOTAM - AZBA - SupAIP)	E	R		2	- Vol à vitesse très lente avec et sans volets	E	R	2 - Atterrissage normal	E	R
	- Briefing météo (analyse, compréhension, décision)	E	R	2	- Virages à 45° (360° à Gauche et à Droite)	E	R	3 - Atterrissage de précision (piste courte) par vent de travers (si les conditions le permettent)	E	R	
	- Log de navigation (cohérent, justifié, docs à jour)	E	R		3	- Décrochage en lisse et sortie avec utilisation de la puissance moteur	E	R	4 - Atterrissage sans volets (si applicable)	E	R
	- Calcul du carburant et des sécurités	E	R		4	- Approche du décrochage en config approche en virage à 20° d'inclinaison en descente	E	R	5 - Atterrissage vent traversier (si conditions)	E	R
	- Devis de masse et centrage (stabilité, maniabilité)	E	R	3	- Approche décrochage en config atterrissage, avec puissance correspondante	E	R	6 - Approche atterrissage moteur au ralenti depuis 2000 ft verticale piste (encadrement)	E	R	
	- Connaissance avion (limitations, performances...)	E	R		5	- Approche décrochage en config décollage, en virage en montée avec puissance de montée	E	R	7 - Réalisation du toucher-décoller	E	R
2 - Visite Pré-Vol et préparation de l'avion	E	R	4	- Utilisation PA ou (et) Directeur de vol si équipé	E	R	8 - Approche interrompue (remise de gaz) à basse hauteur	E	R		
3 - Procédures démarrage moteur - Vérifications après démarrage / défaillances	E	R	5	- Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	E	R	9 - Manœuvre de remise de gaz et d'atterrissage de nuit (si applicable)	E	R		
4 - Roulage - Règles de circulation au sol	E	R	PROCÉDURES VFR EN ROUTE (Section 3)			8	- Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	E	R		
5 - Vérifications avant départ (Point d'attente)	E	R	A 1	- Planification du vol, Nav à l'estime, lecture de carte	E	R	PROCÉDURES URGENCE (Section 5)				
6 - Procédure de décollage (config adaptée)	E	R	A 2	- Tenue de l'altitude, de cap et de vitesse	E	R	1 - Décollage interrompu à vitesse raisonnable	E	R		
7	- Montée à Pente max / VZ max (Vx / Vy)	E	R	A 3	- Utilisation du radioguidage (si applicable)	E	R	2 - Panne moteur simulée après décollage	E	R	
	- Virages en montée sur cap – Mise en Palier	E	R	A 4	- Orientation, respect et actualisation estimées, tenue à jour et gestion du log de nav	E	R	3 - Atterrissage forcé simulé (panne en campagne)	E	R	
8	- Procédures de départ de l'aérodrome	E	R	A 5	- Utilisation des moyens de radionavigation	E	R	4 - Atterrissage de précaution simulé (IVV)	E	R	
	- Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	E	R	A 6	- Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	E	R	5 - Situations d'urgence et de détresse simulées (incendie, systèmes, ...)	E	R	
Nom du Candidat :			Attestation formation présentée : oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>			6	- Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie	E	R		
N° de Licence :			Sanction pilotage : Réussite <input type="checkbox"/> Echec 1 <input type="checkbox"/> Echec 2 <input type="checkbox"/>				- Questions orales	E	R		

CBT TECHNIQUE : Analyse de l'épreuve			CBT NON TECHNIQUE : Analyse du candidat		
- Pilotage dans le cadre des limitations de l'avion	E	R	- Organisation et disponibilité	E	R
- Pilotage : respect des tolérances et écarts	E	R	- Conscience de la situation	E	R
- Trajectoire : matérialisation et souplesse dans les évolutions	E	R	- Prise de décision	E	R
- Procédures : application méthodique des règles de l'air	E	R	- Gestion de la charge de travail	E	R
- Gestion des documents de navigation en voyage	E	R	- Coopération et leadership	E	R
- Précision de la navigation et gestion du déroutement	E	R	- Souci de la sécurité	E	R
- Communications : phraséologie, utilisation, pertinence	E	R	- Rigueur (méthodes, procédures et paramètres)	E	R
- Connaissance et utilisation au sol de la carte VAC	E	R	- Aisance - Emotivité	E	R
- Précautions sol et obligations exploitation aérodrome	E	R	- Comportement d'aviateur et rapport avec passager	E	R

Contrôle des écarts

- Altitude : + ou - 100 pieds.
- Cap : + ou - 10°.
- Vitesse : décollage et approche : + 5 / - 5 nœuds.
- Tous autres régimes de vol : + / - 5 nœuds.

NOM PRÉNOM DU CANDIDAT :

Date de naissance :

Adresse :

Téléphone : **Mail :**

Vérifications administratives conformes : ...OUI NON

Validité médicale :

Aéro-club de :

Si renouvellement : Attestation de formation .. OUI NON

Date de l'épreuve :

Itinéraire de la navigation :

Durée de l'épreuve :

NOM PRÉNOM DE L'EXAMINATEUR :

Numéro de licence :

Validité de la qualification SEP :

Validité de la qualification FI :

Validité de la qualification FE :

Validité médicale :

Type d'Avion : **Immatriculation :**

Décision : **RÉUSSITE**

RÉUSSITE PARTIELLE
Si seconde tentative pas de réussite partielle

ÉCHEC

Appréciation générale :

Motifs d'inaptitude :

Réentraînement prescrit :

Toutes informations concernant l'expérience et l'instruction suivie ont été reçues.
Conditions examen conformes. - Toutes les manœuvres et tous les exercices requis ont été effectués.

Signature du Candidat

Signature de l'Examinateur

Notation (case à cocher) : E : Echec ; R : Réussite ;

© Fédération Française Aéronautique - Commission Formation -

2018 - 2019

Document Examineur à conserver cinq ans

François LAGARDE HT - FI - FE - LFBT - et André PARIS HT - FI - SFE - LFRN - LFDP -

GUIDE DE L'EXAMINATEUR

L'EXAMINATEUR

Rôle, fonctions, droits, devoirs

FCL 1010 : Les candidats à une autorisation d'examineur devront faire la preuve :

(a) de connaissances et d'un cursus pertinent, ainsi que d'une expérience appropriée par rapport aux privilèges d'un examinateur ;

(b) qu'ils n'ont fait l'objet d'aucune sanction au cours des 3 dernières années, et notamment d'aucune suspension, limitation ou retrait d'aucune de leurs licences, qualifications ou autorisations ... en conformité avec le règlement de base et de ses règles de mise en œuvre.

Les bases du rôle du FE est d'accorder le bénéfice de l'épreuve que vous faites passer à tout candidat qui atteint le niveau exigé et de le refuser à quiconque ne l'atteint pas.

DEVOIR DE REPRÉSENTATION

Le FE agit au nom de l'Autorité de surveillance (DSAC) afin de vérifier la conformité des compétences requises par la Communauté européenne.

La communauté européenne est le garant de l'harmonisation des compétences, et non pas seulement de l'intérêt immédiat du candidat ou de l'organisme de formation.

ATTRIBUTION D'UN RÉSULTAT

Le FE est la clef de voûte du système qui aboutit à la délivrance de la licence. Prendre en compte avant ce constat que la motivation du candidat, la qualité de son apprentissage, la valeur de ses formateurs et l'examen théorique ont façonné également le « produit fini ».

A priori, la confiance dans ce système vous impose de considérer le candidat conforme aux normes du standard requis puisqu'il est présenté par son instructeur.

Ceci dit, seul le constat réalisé, permet d'attribuer un résultat en rapport avec la performance du candidat et non en fonction du fait qu'il a été présenté. Il est évident que les conditions de l'examen ne sont pas celles vécues avec son instructeur et que, de toute façon, il devra dans sa vie de pilote de faire face aux impondérables et d'assurer la sécurité du vol en toutes circonstances.

Le FE, digne de ce nom, n'est pas de rechercher, quoiqu'il constate, une issue favorable pour le candidat au détriment des considérations de sécurité pour les tiers (qui pourraient être un jour les proches du candidat). L'acharnement thérapeutique consistant à compléter l'instruction pendant un examen, n'est pas acceptable.

A contrario, un standard de compétence est défini, l'exigence d'une performance très supérieure au niveau recherché n'est pas digne non plus d'un examinateur.

L'échec du candidat doit donc être prononcé lorsque c'est nécessaire. C'est à la fois une protection des tiers et un retour d'expérience qui sera utilisé par tous : le candidat, ses formateurs, son organisme de formation et l'Autorité de surveillance.

Seule une attitude équitable justifie le rôle de l'examineur dans la chaîne des opérations de régulation et de contrôle menant à la licence.

MISE A JOUR DES CONNAISSANCES

Il vous appartient de suivre les évolutions réglementaires et technologiques afin de pouvoir évaluer des candidats formés avec des méthodes qui évoluent rapidement, sur des matériels plus diversifiés qu'il y a seulement quelques années. Aujourd'hui cette exigence peut concerner l'emploi du GPS, des glass-cockpits ou des profils laminaires.

LIMITATION D'EXERCICE

Pour "invalidité" :

Le FE qui ne répond plus aux conditions initiales de sa nomination (validité des qualification FE, FI, SEP et certificat médical et deux contrôles de compétence dans l'année) doit s'abstenir d'exercer ses privilèges d'examineur et en aviser la DSAC de rattachement.

Pour "proximité" :

FCL 1005 : Les examinateurs ne pourront conduire :

(a) des épreuves pratiques ou des évaluations de compétences pour la délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation à des candidats

(1) auxquels ils ont dispensé une instruction au vol pour la licence, la qualification ou l'autorisation pour laquelle les candidats passent l'examen pratique ou l'évaluation de compétences (maxi autorisé 25% de la formation standard soit 11 h 15) ; ou

(2) lorsqu'ils sont à l'origine d'une recommandation pour l'examen pratique d'un candidat, conformément au paragraphe FCL.030, point b) ;

(b) des épreuves pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences, lorsqu'ils sentent que leur objectivité peut être affectée.

Au-delà de ce seul aspect réglementaire, il faut considérer tous les cas de proximité qui pourraient créer un doute sur l'impartialité de l'examineur : relations de parenté, hiérarchie, etc. sont à proscrire et sont un déclencheur de refus de l'examen. Ce n'est qu'une question d'éthique.

Il n'est pas évident d'admettre que l'on puisse être influencé, mais prendre conscience qu'au-delà de cette volonté de transparence, tout humain évalue inconsciemment, et quelquefois de façon subjective, les personnes avec qui nous sommes en relation.

Deux attitudes sont donc à éviter :

- La complaisance, attitude qui entraînerait un résultat d'examen plus favorable que mérité.
- La sévérité excessive dans un but de protection (ou surprotection) du candidat, notamment dans le cas d'une filiation directe.

Par ailleurs, il est souhaitable que l'équité de traitement des candidats ne puisse pas être mise en doute, notamment par des tiers soi-disant de bonne foi.

Critères d'acceptation d'un examen par un examinateur :

En fait, la réglementation ne peut pas prévoir tous les cas de proximité. Les relations entre « candidat » et « examinateur » sont toujours mieux connues des intéressés eux-mêmes que de l'administration. En conclusion, le FE doit éviter tous liens de parenté, de subordination, d'influence ou de relation hiérarchique, mais il peut être nécessaire de considérer d'autres liens, en fonction de la situation locale ou des circonstances.

Que faire en cas de doute ?

Le FE est le mieux placé pour apprécier les conditions et relations entretenues avec le candidat. L'éthique de tout FE digne de ce nom est de ne pas accepter systématiquement toutes les propositions d'examen et de faire jouer son droit de refus.

Si le FE pressenti juge qu'il ne souhaite pas procéder à cet examen, il en informe la DSAC qui l'a désigné en précisant qu'il rentre dans les critères du FCL.1005. La DSAC recherchera alors un autre examinateur, ou confirmera votre légitimité à faire passer cet examen.

MISES EN GARDE

Il va sans dire que l'examineur qui pratique des examens litigieux met en cause son intégrité et peut voir son autorisation suspendue ou retirée.

Enfin, il ne faut pas oublier que le FE est personnellement désigné pour chaque mission : aucun remplacement d'un FE au pied levé ne peut se faire sans accord préalable de la DSAC qui l'avait mandaté.

FONCTION PARTICULIÈRE A BORD

Dans certains organismes de formation, le commandant de bord est un "pilote de sécurité" appartenant à l'organisme. C'est un FI (qui peut être l'instructeur du candidat). Vous êtes alors installé en place arrière, déchargé de la tâche technique de pilotage. Vous devez alors vous coordonner avec le pilote de sécurité pour que l'exigence de sécurité ne soit pas remise en cause par les obligations de l'examen.

Cette coordination commence dès le briefing. En vol, les échanges entre vous et le pilote de sécurité doivent être limités au nécessaire, pour respecter le travail du candidat.



UN MOT SUR LE CANDIDAT

Le candidat qui se présente à vous pour l'épreuve pratique d'aptitude a suivi une formation conforme à l'Annexe 1 PART-FCL de l'AIRCREW au sein d'un organisme de formation, d'un ATO ou d'un DTO.

A l'issue de sa formation théorique, le candidat a passé avec succès un examen théorique de 120 questions à choix multiple (QCM). La validité de cet examen théorique est de 24 mois.

Lorsque le candidat a terminé sa formation pratique, il fait parvenir à sa DSAC une demande d'inscription à l'épreuve pratique d'aptitude.

Le candidat a reçu de la part de son instructeur les modalités, les standards et la liste des items qui composeront cet examen. Le FE ne doit pas hésiter à passer en revue le formulaire de compte-rendu d'examen (notamment page 3) afin de lever toute ambiguïté sur le contenu de l'examen, de limiter toute incompréhension sur les attendus de l'examinateur et de rappeler les écarts admissibles pour confirmer le standard de compétence.



EQUIPEMENT DE L'AVION

EQUIPEMENTS OBLIGATOIRES POUR LE VOL

Les équipements exigés par les règlements de navigabilité et les règlements opérationnels doivent, bien entendu, être installés et en état de fonctionnement. Ceci impose donc d'être en conformité avec les conditions d'exploitation d'un aéronef définies par le règlement AIROPS (Sous-partie NCO).

EQUIPEMENTS SPECIFIQUES A L'EPREUVE

Pour effectuer les exercices de l'épreuve d'aptitude, il faut en outre au minimum :

- Un horizon artificiel.
- Un directionnel (conservateur de cap).
- Un moyen de radionavigation homologué :

Il s'agit donc d'un moyen installé sur l'avion et inscrit sur la licence de station d'aéronef. Un GPS qui répond à cette condition et dont la base de données est à jour et le manuel d'utilisation à bord est donc accepté.

Un GPS portatif n'est pas autorisé ni un IPAD avec les fonctions de navigation.

FREINS

L'avion d'examen doit être équipé de freins manœuvrables de la place occupée par l'examinateur (ou, le cas échéant par le pilote de sécurité).



LA PRÉPARATION DE L'EXAMEN

DÉCLENCHEMENT DU VOL

Le candidat prend contact avec le FE et ils conviennent d'un rendez-vous.

CHOIX DU PARCOURS

Le FE informe le candidat, quelques jours avant l'examen, du trajet de navigation qu'il doit préparer. La durée minimale de celui-ci est d'une heure et il constitue le support de la section 3. Il n'est pas obligatoire de parcourir un circuit fermé. Cette disposition ouvre la possibilité d'effectuer une partie de la route en traitant certains exercices des sections 2 et 5. Dans ce cas, c'est le FE qui assure le suivi de la route.

Le point de départ de l'épreuve est normalement l'aérodrome utilisé pour la formation du candidat. En cas d'empêchement justifié c'est un instructeur qui doit accompagner le candidat. Il n'est pas accepté que le candidat se déplace seul, avec une autorisation de vol solo vers l'examineur (fatigue, impossibilité du retour en cas d'échec).

FORMULAIRE A UTILISER

Formulaire de compte rendu d'épreuve pratique d'aptitude pour la licence de pilote privé avion à télécharger sur le site de la DGAC. Vérification que le Responsable pédagogique et l'instructeur du candidat l'ont bien signé.



CONDUITE DE L'EXAMEN EN VOL DU PPL

RAPPEL SUCCINCT DES OBLIGATIONS DU FE LORS D'UN TEST

La procédure formelle de vérification des papiers est destinée en premier lieu à prévenir la substitution du candidat et à s'assurer qu'il peut légitimement se présenter. Elle offre l'avantage subsidiaire de permettre la vérification des nombreux documents indispensables.

1. Vérification des documents suivants :

- **Pour le pilote** : (Identité, licence, visite médicale, carnet de vol, livret de progression, validité de l'examen théorique, attestation de formation pratique (*), convocation) ;
- **Pour l'avion** : (Manuel de vol. Carnet de route, Fiche de pesée et diagramme de centrage, Certificat d'immatriculation, Certificat de navigabilité, Certificat d'examen de navigabilité, Certificat acoustique EASA, Licence de station d'aéronef, Liste d'Équipements Minimum, Assurance ;
- **Pour la météo** : au mini Carte Temsi, Carte Wintem, Tafs et Metars ;
- **Pour la navigation** : Carte vol à vue, Carte radionavigation, cartes VAC concernées, NOTAM, AZBA, SupAIP.
- **Pour l'examineur** : la validité de ses qualifications FE, FI, SEP, certificat médical.
Ordre de mission : il est obligatoire et vous désigne pour cet examen en vol.

« **Fiche FFA de vérifications administratives** » à disposition pour ne rien oublier.

- **Précisions sur certains documents :**
(*) L'attestation de formation pratique :

Cette attestation est un engagement du responsable de l'organisme de formation qui certifie que la formation du candidat est conforme au programme PART-FCL.

Cette attestation ne peut être délivrée qu'aux conditions suivantes :

- le candidat sait utiliser l'avion d'examen,
- il connaît tous les exercices du programme,
- il remplit les conditions minimales FCL 210 portant sur les heures de vol exigées et la navigation solo :
 - 45 heures d'instruction au vol sur avions ou TMG, dont 5 heures peuvent avoir été effectuées sur un FSTD, avec au moins :
 - 25 heures d'instruction au vol en double commande et

- 10 heures de vol en solo supervisé, comportant au minimum 5 heures de vol en campagne en solo avec au moins 1 vol en campagne d'un minimum de 270 km (150 NM), au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ.
- dans le cas d'un échec précédent, il s'est entraîné à nouveau en suivant, s'il y avait lieu, la prescription de l'examineur précédent.

Lors de la première présentation il doit s'écouler six mois au maximum entre la fin de sa formation et sa réussite à l'épreuve (toutes les sections).

En cas d'échec à une seule section le candidat dispose de six mois pour compléter l'examen.

- **Le carnet de vol :**

- Mis à jour et attestant de la présentation à l'épreuve par la mention "Présenté à l'épreuve pratique d'aptitude PPL/A, le (date)" numéro e FI et attesté par signature ».

- **Le livret de progression du candidat :**

- Le FE juge de l'opportunité de le consulter ou non.



2. Un briefing fait par le FE qui comprend :

- Le rappel du contenu du test et des vérifications à réaliser ;
- Le contrôle de la connaissance des écarts et performances acceptables ;
- La confirmation de la connaissance de tous les items dans chaque section ;
- La vérification des éléments de la préparation du projet de vol ;
- L'énoncé des consignes de sécurité particulières à l'épreuve ;
- Le rôle de chaque personne à bord (Cf le manuel de sécurité SEP) ;
- Les consignes de conduite de l'épreuve (profil, etc) ;
- Le comportement attendu du candidat et les critères qui servent à l'évaluer.

Lorsque le FE s'est assuré que les conditions de présentation sont satisfaites, et que le candidat a bien pris connaissance du contenu de l'examen, il fait signer le formulaire de compte rendu d'examen en vol par le candidat et coche la conformité administrative du candidat.

Conduite à tenir en cas de doute sur la véracité des renseignements fournis :

Le système de contrôle est déclaratif, c'est-à-dire que le responsable de l'organisme de formation du candidat engage sa responsabilité en signant la déclaration de présentation à l'épreuve pratique d'aptitude.

En cas de doute sur la sincérité de cette déclaration, vous êtes habilité à vérifier le carnet de vol du candidat et les carnets de route des avions concernés. Si une vérification approfondie est indispensable, vous devez interrompre l'épreuve et avertir la DSAC qui a déclenché l'examen.

3. L'évaluation du candidat :

- Au sol, par sondage des connaissances relatives au projet de vol, aux performances de l'avion (carburant, masse et centrage, puissance et altitude choisies, pistes limitatives), aux zones et espaces aériens traversés, à la météo, ...)
- En vol, par application d'un scénario choisi, par prise notes sur compétences techniques ou non techniques (sécurité, aisance, souplesse, anticipation...)

« Fiche Mémo FFA sur Epreuve pratique d'aptitude à la délivrance du PPL ».

Obligations du candidat

Le jour de l'épreuve, le candidat actualise la préparation du vol pour être prêt à débiter le briefing à votre arrivée, procède aux vérifications de l'avion, à l'avitaillement et à sa mise à disposition sur le parking.

Le candidat est responsable de la préparation du vol. A ce titre, il doit avoir rassemblé et être capable de vous présenter et de vous commenter toute la documentation nécessaire (cartes à jour vol à vue, radionavigation et VAC des terrains de départ et d'arrivée plus les aérodromes environnant la navigation), la préparation technique du vol (log de nav, calcul carburant, masse et centrage et connaissance de son avion sur performances : puissance, altitude longueur de décollage et atterrissage suivant terrain emprunté, ...), les infos aéronautiques du jour (NOTAM, Sup AIP et dossier météo) et les équipements de sécurité obligatoires éventuels (exemple : les gilets de sauvetage si besoin).

Le dépôt d'un plan de vol n'est pas obligatoire, sauf, bien sûr, s'il est exigé par un règlement de la circulation aérienne.

Le FE doit profiter du briefing pour demander au candidat tout ce qui peut être anticipé : caractéristiques de l'avion, en particulier les vitesses d'utilisation et la check-list utilisée. Ceci allégera d'autant les explications que vous pourriez avoir à demander en vol.

Toutefois, il n'est pas raisonnable d'espérer que le candidat puisse dans tous les cas prévoir, dès le briefing, toutes les difficultés qu'il pourra rencontrer en vol, ceci ne vous empêche pas d'apprécier la capacité de ce dernier à établir le lien entre ses connaissances et son projet d'action, sur des hypothèses de vol que vous lui décrivez. Bien sûr, vous devez vous limiter dans ce cas à des thèmes en rapport avec le vol projeté.

Décision d'effectuer le vol :

Il est très important qu'à l'issue du briefing, la décision de partir ou non soit laissée entièrement au candidat.

Aucune pression ne doit être effectuée sur celui-ci pour s'accommoder d'une météo incertaine. La promesse d'aider le candidat à surmonter les difficultés qu'il pourrait rencontrer dans des circonstances qu'il n'a pas acceptées spontanément est contraire à l'esprit du Part-FCL.

- En cas d'échec, le candidat pourrait se retourner contre VOUS.
- En cas de réussite, il risque de ne pas dégager de son examen la même confiance en lui que s'il n'avait pas été aidé.

Au moment du départ le candidat doit être pleinement dans son rôle de seul pilote à bord, et pour cette raison, il ne doit pas partir s'il a un doute sur sa capacité à conduire le vol de façon autonome. "Si j'étais tout seul je ne partais pas, mais avec vous..."

Briefing de l'examineur sur le déroulement du vol

Le FE doit rappeler au candidat, et au pilote de sécurité l'accompagnant s'il y a lieu :

- **Les consignes de sécurité particulières à l'épreuve et le rôle de chaque personne à bord :** Voir le Manuel de sécurité », définir le rôle de chacun et le transfert de pilotage en cas d'ordre « A moi les commandes ». Rappelez également que :

- Le candidat doit conduire le vol dans toutes les circonstances normales, y compris avec des situations imprévues.

- En cas de supervision, c'est bien l'examineur pressenti qui dirige l'épreuve, même si la décision appartient en dernier ressort au superviseur. Le candidat ne doit pas être amené à considérer le superviseur comme son interlocuteur pendant l'épreuve.

- **Les consignes de conduite de l'épreuve :**

Voir le § "Le vol - Conduite de l'épreuve".

- **Le comportement attendu du candidat et les critères qui servent à l'évaluer :**

Voir le § "Le vol - Performances acceptables".



ANALYSE, DÉCOUPAGE ET ESTIMATION DES TEMPS DE RÉALISATION DES TEMPS DU VOL

Précisions sur la réalisation du contrôle de compétence :

L'ensemble des sections est à effectuer ainsi que l'ensemble des exercices de chaque section. Toutefois certains exercices peuvent être combinés avec d'autres ou appréciés pendant la partie du vol en navigation.

1. Scénario d'un vol

Aucune obligation d'un schéma-type, il peut se présenter de la manière suivante :

- Débuter par une branche de navigation d'un aérodrome A vers un aérodrome B ;
- Départ de B suivi des exercices de la section 2 « Maniabilité » ;
- A l'issue, déroutement vers un aérodrome de déroutement C ;
- En C : exercices de la section 4 « Procédures d'approche et d'atterrissage » ;
- Retour vers A et profiter de ce parcours pour effectuer les exercices de la section 5 « Procédures anormales et d'urgence ».

2. Découpage du vol

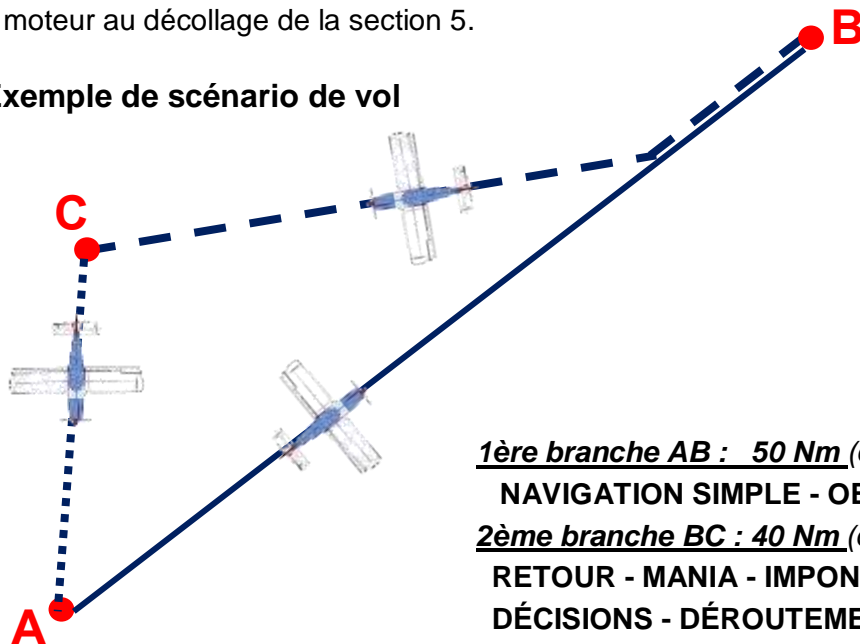
La partie navigation

- Comprend la première branche d'au moins ½ heure de vol sans vent, hors procédures de départ et d'arrivée Soit environ 50 Nm pour un avion de $V_p = 100$ kt), afin de pouvoir vérifier efficacement le point 3.c « calcul et révision des estimées » de la section 3.
- Plus le déroutement (la totalité ne doit pas être inférieure réglementairement à une heure).
- Le retour à l'aérodrome de départ étant pris en compte par l'examineur ou servant de complément de la section navigation.

La partie maniabilité & procédures d'urgences

- Comprend la maniabilité de la section 2.
- Le vol sans visibilité exercice 3.f.
- Les exercices en tour de piste de la section 4.
- Les exercices de panne en campagne, d'interruption volontaire du vol et de panne moteur au décollage de la section 5.

3. Exemple de scénario de vol



1ère branche AB : 50 Nm (ordre d'idée)

NAVIGATION SIMPLE - OBSERVATION

2ème branche BC : 40 Nm (ordre d'idée)

RETOUR - MANIA - IMPONDÉRABLES -

DÉCISIONS - DÉROUTEMENT - INTÉGRATION

3ème branche CA : 20 Nm (ordre d'idée)

PROCÉDURES DÉLICATES ET URGENCES.

Moyenne des temps réalisés pour l'exécution des composantes du contrôle en vol

A) Partie navigation

Trajet AB :

- Roulage → décollage : 7 mn
- Montée initiale + prise de cap ; 3 mn
- Temps pour le trajet AB (50 Nm) : 30 mn
- Intégration en B : = temps compté en section 4

Total : 40 mn

Trajet BC :

- Montée initiale + prise de cap ; 3 mn
- Temps pour le trajet BC (40 Nm) : 24 mn
- Intégration en C : = temps compté en section 4

Total : 27 mn

Trajet CA :

- Montée initiale + prise de cap ; 3 mn
- Temps pour le trajet CA (20 Nm) : 12 mn
- Intégration en A : 6 mn

Total : 21 mn

TOTAL DES 3 BRANCHES 40 mn + 27 mn + 21 mn = 1 h 28 mn

B) Partie maniabilité et procédures d'urgence

SECTION 2

- 2.e Virages à 45° d'inclinaison et virage engagé 3 mn
- 2.f Vol très lent sans braquage des volets 4 mn
- 2.g Décrochage, puis 2 Approches décrochage 6 mn
- 2.h ii. Descente en virages serrés et en vol plané 2 mn

Total section 2 15 mn

SECTION 3

- 3.f Virage à 180° en IMC simulé 2 mn

Total section 3 2 mn

SECTION 4

- 4.b Atterrissage de précision sur terrain court 8 mn
- 4.c Atterrissage sans volets 6 mn
- 4.d Approche moteur au ralenti (encadrement) 7 mn
- 4.e Toucher - Décoller 6 mn
- 4.f Approche interrompue (remise de gaz) 6 mn

Total section 4 33 mn

SECTION 5

- 5.a Panne moteur simulé au décollage 2 mn
- 5.b Atterrissage forcé simulé (Panne en campagne) 4 mn
- 5.c Atterrissage de précaution simulé (IVV) 7 mn

Total section 5 13 mn

TOTAL DES SECTIONS 2, 3, 4 et 5 = 15 mn + 2 mn + 33 mn + 13 mn = 1 h 03 mn

DURÉE TOTALE MINIMUM DÉMONTRÉE DU VOL DE DÉLIVRANCE PPL :

➤ Partie navigation :	1 h 28 mn
➤ Partie maniabilité :	<u>1 h 03 mn</u>
TOTAL DU VOL :	2 h 31 mn

Note : Ce total arrondi à **2 h 30** est la moyenne des temps de réalisation de chaque item. Ces résultats ont été constatés lors d'examens réels par cinq examinateurs dont trois Pilotes Inspecteurs. Il peut donc constituer une piste d'information valide lors des séances de formation RSFE ainsi que d'une indication pour les examinateurs en exercice.

Précautions d'usage : Cette estimation de durée du contrôle de compétence suppose bien évidemment que :

- La première branche soit suffisamment longue pour vérifier la gestion des estimées et de l'essence ;
- Le point de déroutement ne soit pas trop éloigné ;
- Qu'aucun exercice de maniabilité ne soit réalisé deux fois.

PRÉVISION DU TEMPS DE RÉALISATION DU TEST COMPLET (ordre d'idée)

✚ Présentation et prise de contact avec le candidat :	10 mn
✚ Précisions sur le déroulement et le contenu du test et des écarts :	10 mn
✚ Contrôle administratif et vérification de la préparation du voyage :	20 mn
✚ Durée du vol avec un arrêt de récupération (30 mn) :	180 mn
✚ Débriefing et procédures administratives :	30 mn

TOTAL : (environ 4 heures) 250 mn



PRÉCISIONS SUR LA RÉALISATION DU VOL

EXERCICES A EFFECTUER

Toutes les rubriques de toutes les sections doivent être effectuées et notées, mais aucun exercice non répertorié ne doit être demandé, même à des fins d'analyse plus profonde d'une piètre performance du candidat. Les exercices prévus doivent suffire à motiver l'éventuelle prescription de ré-entraînement.

PROFIL DE VOL

Rubriques transparentes :

Certaines rubriques sont "transparentes" pour le candidat lors de l'épreuve. Vous avez l'occasion de noter ces rubriques sans demande spécifique d'exercice au candidat lorsqu'à un moment ou tout au long du vol le candidat donne satisfaction pour une rubrique suite à sa gestion normale.

- Par exemple, le candidat sort du circuit de l'aérodrome de départ après deux prises de cap successives en montée suite à une contrainte (cheminement, ATC) et le résultat est satisfaisant. Vous pouvez (ce n'est pas une obligation) noter la rubrique 2.c.ii sans lui demander de faire en secteur des virages en montée.

- Les rubriques 2 c i, 2c ii et 2c iii et 2 a (liaison ATC) ou la rubrique 3.b (tenue avion en route) sont d'autres exemples de rubriques transparentes.

Rubriques spécifiques :

D'autres rubriques exigent la mise en place d'exercices spécifiques. Par exemple, la rubrique 2.g (décrochage).

Prévision d'un profil de vol :

Avant le vol, l'examineur doit donc avoir imaginé un profil de vol permettant d'observer toutes les rubriques, en cherchant le meilleur compromis entre la durée de vol et la charge de travail du candidat. Ce profil tient compte des performances de l'avion utilisé et des contraintes liées à l'espace aérien et à la météo. Il est décrit au candidat lors du briefing avant vol et ne doit normalement pas être modifié.

Pour établir un tel profil, les sections 1 et 3 servent de fil conducteur. Les exercices des sections 2, 4 et 5 sont organisés autour, en fonction des conditions du jour.

Le profil de vol dépendra bien sûr de la décision initiale d'effectuer la section de navigation à part ou non.

Les tours de piste ne donnent pas lieu à notation en tant que tels. Leur nombre doit être limité au minimum nécessaire pour noter les exercices demandés (décollage, approche, atterrissage, toucher-décoller). Les relations avec les riverains en seront facilitées et apaisées.

Le détail de la section 4 montre que quatre atterrissages seulement sont exigés pour évaluer le candidat (items b à e de la section 4). Remarquer que seuls les items 4.b et 4.e peuvent donner lieu à une approche au moteur sur un plan normal dans la configuration d'atterrissage normale de l'avion.

DUREE RECOMMANDÉE

La durée recommandée pour réaliser le vol est d'environ 2 h 30, à adapter en fonction des contraintes locales et d'éventuelles circonstances particulières.

PERFORMANCES ACCEPTABLES

Comportement du candidat :

Le candidat doit intervenir comme étant seul pilote à bord et indiquer à haute et intelligible voix les actions et vérifications qu'il effectue (y compris l'identification des aides radio).

Il doit montrer qu'il est capable de piloter l'avion avec souplesse et précision, en respectant ses limitations et en gardant le contrôle à tout moment (c'est-à-dire que vous ne devez jamais avoir de doute sérieux sur le succès d'une manœuvre).

Il doit également appliquer ses connaissances aéronautiques et faire preuve de bon jugement dans la conduite du vol.

Tolérances (voir page 3 du compte-rendu d'examen) :

Les tolérances ci-dessous constituent un repère. Vous devez tenir compte de la turbulence et des qualités de vol de l'avion utilisé :

- (1) hauteur :
 - (i) vol normal ± 150 Pieds
- (2) cap ou alignement avec les aides radio:
 - (i) vol normal $\pm 10^\circ$
- (3) vitesse:
 - (i) décollage et approche $+10 / -5$ nœuds
 - (ii) tout autre régime de vol ± 15 nœuds

Appréciation de la difficulté, exemple d'une manœuvre complexe : le toucher (exercice 4.e) :

Les actions que le candidat doit effectuer lors d'un toucher en sécurité sont plus ou moins complexes selon l'ergonomie de l'avion. Un autre paramètre important de cette manœuvre est la longueur de la piste. Le stress du candidat dépendra pour beaucoup de ces deux facteurs.

C'est à vous de tenir compte de la variabilité de ces éléments dans votre appréciation sur la conduite de l'exercice.

CONDUITE DE L'EPREUVE

Répétition d'un exercice :

Le FE peut demander au candidat de répéter toute manœuvre une fois. A utiliser avec parcimonie sous peine d'augmenter le temps de vol.

Interruption à votre initiative :

Le FE peut à tout moment arrêter l'épreuve s'il juge qu'il est préférable que le candidat repasse une épreuve complète. La conclusion de l'épreuve est alors nécessairement le cas N° 2 ci-après.

Interruption à l'initiative du candidat :

Le candidat peut décider d'arrêter l'épreuve à tout moment. Par exemple, en cas de fatigue, d'inconfort, de dégradation des conditions météorologiques ou de l'état de l'avion.

- Si vous jugez ses raisons recevables, l'épreuve est simplement suspendue. Seules les rubriques non effectuées à ce moment seront passées lorsque l'épreuve pourra reprendre.
- Dans le cas contraire, toute l'épreuve devra être repassée. La conclusion de l'épreuve est alors nécessairement le cas N° 2 ci-après.

Il convient d'être large sur l'appréciation de l'opportunité d'une décision d'interruption du vol prise par le candidat, tant sur le plan fatigue que sur le plan météo. C'est d'ailleurs la simple application du PART-FCL que de laisser le candidat "faire preuve de bon jugement dans la conduite du vol" et agir "comme s'il était seul pilote à bord".

Il n'y a donc guère que dans le cas de mauvaise foi d'un candidat cherchant à suspendre l'épreuve pour des raisons manifestement différentes de celles qu'il invoque, que vous auriez à prononcer l'annulation des sections déjà passées.



CONSIGNES DE SÉCURITÉ

INTERVENTION DANS LA CONDUITE DU VOL

L'intervention d'un examinateur (ou celle du pilote de sécurité) est limitée à des cas précis : pour éviter un retard inacceptable à un autre trafic, et bien sûr, pour raisons de sécurité.

Le FE doit donc reprendre les commandes lors de toute situation inopinée et potentiellement dangereuse qui le justifie.

Par contre, la mise en place de procédures d'urgence simulées (section 5) justifie bien que le FE puisse reprendre les commandes si besoin, notamment lors des remises de gaz hors aérodrome consécutives aux rubriques 5.b ou 5.c.

De même, Le FE mettra en situation de mise en virage engagé (rubrique 2.f) de façon raisonnable et en demandant, avant l'exercice, les actions que le candidat va entreprendre.

Le FE peut également prendre en charge une fonction (tenir le manche lors d'un changement de log de nav ou de carte, assurer la radio lors des situations délicates : section 5), afin que le candidat se concentre sur la réalisation technique de ces situations (le candidat bénéficiant lrs de ces situations d'un traitement prioritaire).

PANNE MOTEUR SIMULÉE

Seule la commande de puissance doit être utilisée afin que la restauration de puissance puisse se faire sans délai, donc pas de coupure magnétos.

VSV SIMULÉ

La simulation du VSV avec une restriction du champ visuel du seul candidat ("casquette", "lunettes", "visière") semble la plus adaptée sur le plan de la sécurité.

Une simulation avec occultation du pare-brise ("capote") doit se faire en conformité avec La réglementation : champ de vision satisfaisant du pilote de sécurité, sinon observateur complémentaire. La simulation avec capote n'est donc envisageable que dans deux situations :

- **Avion de configuration permettant un "champ de vision satisfaisant" :**
 - Certains avions en tandem peuvent répondre à ce critère.
- **Examen avec trois personnes à bord :**
 - La troisième personne ne peut être que vous même derrière un pilote de sécurité ou, dans le cas d'un vol de supervision, le pilote inspecteur ou l'examineur expérimenté.
 - Il est interdit d'embarquer une tierce personne dans le seul but d'assurer la sécurité en VSV.

REGLES DE SÉCURITÉ EN CROISIÈRE

Respect des règles de l'air et Manuel de sécurité.

REGLES DE SÉCURITÉ EN EXERCICE

Respect des règles de l'air et Manuel de sécurité.

En outre, en fonction de l'exercice et de l'avion, le FE fixe les règles de sécurité appropriées aux circonstances en accord, le cas échéant, avec le pilote de sécurité.

TOUCHER-DÉCOLLER

La certification ne prévoit pas de distance certifiée pour cette manœuvre. Il revient à l'examinateur d'assurer la sécurité de l'exercice quelles que soient les actions du candidat.



4. Le Débriefing, la Décision, l'Administration :

- **Analyse du vol par candidat puis par le FE, (écarts, réussites et dysfonctionnements ;**
- **Verdict argumenté et propositions d'amélioration éventuelles ;**
- **Compte-rendu renseigné, carnet de vol attesté, Photocopies pour archivage.**



CONCLUSION DE L'ÉPREUVE

Lorsque l'épreuve est terminée trois cas peuvent se présenter

Cas N° 1 : Toutes les sections sont réussies, sans manquement du candidat aux performances acceptables et aux qualités techniques et non-techniques requises :

Le candidat est reçu à l'épreuve PPL et à l'épreuve d'aptitude à la qualification de classe SEP ou TMG, selon le cas.

- Vous **complétez le compte rendu d'examen en vol et le remettez au candidat** après l'avoir émarginé (ne pas oublier de cocher vos attestations de vérification page 2, puis initiales dans chaque cellule réussie en face de l'item - pas de croix ni trait, cocher « Réussite » en bas de chaque section).
- Vous renseignez l'**attestation provisoire** servant de licence qui sera **valable deux mois** et vous attirez son attention sur la validité de ce certificat uniquement **sur le territoire national**.
Vous signez ce document et faites signer le candidat et le lui remettez.
- Vous portez la **mention "REUSSITE à l'examen pratique de la licence PPL et à la qualification de classe SEP"** sur le carnet de vol du candidat. **S'il y a une variante (VP, RU, TW, T, P) sur cet avion vous la signalez et vous signez l'aptitude à la variante.**
Exemple pour une épreuve passée sur un C150 : "Réussite - Classe SEP terrestre".
Exemple pour une épreuve passée sur un TB10 : "Réussite - Classe SEP terrestre – Variante VP".
- Si possible, vous faites une photocopie du compte-rendu que vous garderez pour archivage.

Cas N° 2 : Le candidat a échoué à deux sections ou plus, ou n'est pas resté dans le cadre des performances acceptables ou ne dispose pas des qualités techniques ou non-techniques : Il devra recommencer entièrement l'épreuve.

- Vous **complétez le compte rendu d'examen en vol** (ne pas oublier de **cocher la case « Echec »** et vos **attestations de vérification page 2** puis **initiales dans chaque cellule réussie ou non en face de l'item** - pas de croix ni trait, puis cocher « Réussite » ou « Echec » en bas de chaque section). **Vous signez ce compte rendu et le remettez au candidat.**
- Sur ce compte-rendu **vous signalez les raisons de cet échec** et **vous demandez un réentraînement sur les sujets défaillants**. Ces remarques doivent être explicites et sans ambiguïté, ce qui n'empêche pas de les développer oralement, en présence du candidat et des responsables de son organisme de formation. Si l'échec du candidat paraît consécutif à une insuffisance dans sa formation (ignorance ou méconnaissance d'exercices à réaliser) cette prescription doit indiquer les objectifs à atteindre, accompagnés des exercices qui peuvent y aider.

- **Vous portez la mention "ECHEC" sur le carnet de vol du candidat et vous signez.**

L'échec doit être prononcé lorsqu'un candidat, malgré une réussite technique à toutes les rubriques, a commis des manquements aux performances acceptables et aux qualités techniques et non techniques conformes au standard attendu. Vous pouvez ainsi sanctionner la surveillance anticollision, la conduite moteur, le respect des conditions VMC, etc. Un candidat qui néglige ces aspects du vol n'applique pas ses connaissances aéronautiques et ne fait pas preuve de bon jugement dans la conduite du vol.

Cas N° 3 : Le candidat a réussi à toutes les sections, sauf une :

- Vous **complétez le compte rendu** d'examen en vol **avec les raisons et les détails de réentraînement et vous le gardez après lui avoir photocopié ces éléments de ré-entraînement.**
- Vous inscrivez « **Réussite partielle** » sur le carnet de vol.

Le candidat devra repasser cette section manquée, en principe avec vous, dans un délai de 6 mois. Lors de cette deuxième tentative, le résultat à cette section manquante amènera obligatoirement au cas N° 1 ou au cas N° 2. Sur la grille "Contenu de l'épreuve", vous utiliserez la deuxième colonne de droite.

Attention ! Le délai de six mois pour repasser la section manquée ne proroge pas la validité du certificat d'aptitude théorique qui est de 24 mois dans tous les cas.

Dans le cas, exceptionnel, où vous deviendriez indisponible entre les deux vols, un examinateur de remplacement, en principe un pilote inspecteur, sera désigné pour terminer l'épreuve pratique d'aptitude.

Si le candidat n'a pas repris contact avec vous au bout de six mois, vous renseignez le formulaire d'épreuve comme pour un cas N°2, et vous renvoyez les feuillets à votre DSAC.



SECTIONS

DÉLIVRANCE LAPL

Rendez-vous fixé le mardi 16 janvier à 13 h 30 (heure locale) sur l'aérodrome de Rennes pour un test de délivrance de la licence LAPL. Candidat non connu mis à part le contact téléphonique définissant la date et les éléments de la navigation à préparer, à savoir :

Rennes – Avranches – Dinan, la seconde partie étant aléatoire cause déroutement possible.

A l'arrivée à l'aéroclub, le candidat présumé est en pleine discussion avec un membre du club à propos de la traversée de la R151 qui semble poser problème sur l'altitude à adopter ?

Après la prise de contact, le candidat et vous-même procédez aux actions préalables au test.

Vous vous assurez du respect des éléments réglementaires (identité, formation, etc....) et informez le candidat du déroulement de l'épreuve, des performances attendues et de la répartition des rôles lors du vol.

Le candidat vous présente sa préparation, dont le bilan carburant, le centrage pour un vol effectué avec un DR400/120, les Notams, le dossier Météo (TEM SI de 09 h 00 Z et les METAR), le log de navigation et vous relevez qu'il a prévu une navigation à 2000 ft.

Le briefing du candidat vous paraissant sommaire, vous lui posez quelques questions sur l'exploitation de la météo réactualisée ensemble et des infos aéro : NOTAMS, AZBA active et SupAIP.

Le bilan carburant théorique est conforme à la réglementation et aux pratiques de l'exploitant (le club). Les conditions du jour sont : visi sup à 10 km et 4500 ft de plafond sur tout le trajet avec NOSIG. Le candidat estime le vol réalisable.

Vous acceptez de partir en test, il est 14 h 30 locales.

Le candidat prend la clé et les documents de l'avion et vous constatez que l'avion est dans le hangar. Le jaugeur d'essence indique un avitaillement nécessaire pour être en conformité avec le calcul théorique. La quantité d'huile affiche 4 Qts et un complément d'huile est décidé.

La visite prévol, la préparation de l'avion et la procédure de mise en route est parfaite (15 h00 locales). Pas de vérification des moyens radionav et pas d'annonce aux passagers (FE en l'occurrence). Le roulage est rapide (pas de check sur indicateurs gyros). Les vérifications avant décollage sont effectuées sans recours à la Check/List et sans compréhension semble-t-il des variations de valeurs sur indicateurs lors des sélections magnétos et réchauffage carbu.

Décollage et départ sont entièrement réalisés dans les normes.

Pendant la première branche le contrôleur du SIV signale la R151 active et suggère la montée à 3000 ft avant. Le candidat obtempère mais indécis. Connaissances des types de croisière et de réglage des puissances correspondantes en fonction de l'altitude sont inconnues.

A l'arrivée sur Avranches, la sécurité anti abordage est sommaire et vous devez guider le candidat pour que l'intégration vent arrière soit adaptée. Le circuit, l'atterrissage et le roulage vers le parking sont dans le standard.

Pendant l'escale le candidat précise sa stratégie de départ pour l'adapter à l'activité ULM sur le terrain. Après mise en route, le candidat ne teste pas ses moyens radio et passe son message sur 123,5 mais ne s'est pas rendu compte que le volume radio est au minimum.

Après 10 mn de vol vers Dinan et travers Dol, vous simulez une panne pression huile mais sans augmentation de température d'huile, parfaitement gérée par le candidat, Il en déduit la nécessité d'un déroutement vers le terrain le plus proche : Dinard.

Le candidat fait le choix d'une navigation à l'estime bien exécutée (TRAZMER).

Le déroutement est réalisé efficacement mais avec une méthodologie perfectible, la radio est enfin maîtrisée (volume réception rétabli et accord de pénétration en espace contrôlé).

Arrivée sur Dinard correcte, par contre méconnaissance des rapports avec l'exploitant (paiement des taxes et usages locales).

Au retour sur Rennes, la mania du test est réalisée correctement sauf imperfections sur :

- Descente moteur réduit en virages à grande inclinaison et
- Approche du décrochage en virage à 20° d'inclinaison en configuration approche.

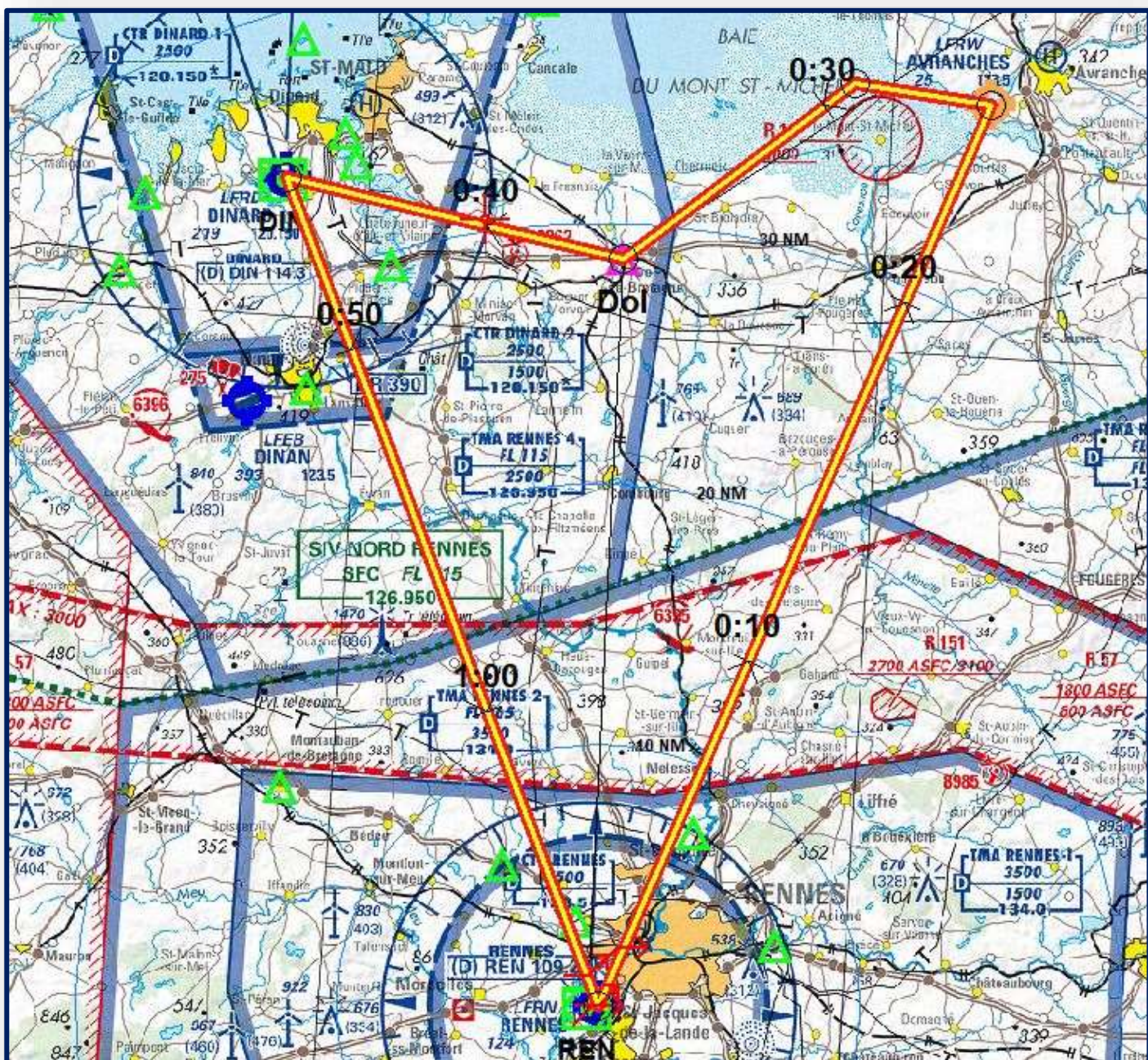
Arrivée et intégration sur Rennes correctes, l'atterrissage sans volets initialement prévu comme final doit être recommencé sur votre demande et s'avère alors acceptable.

Après le retour au parking les procédures d'arrêt moteur sont bâclées et les actions après vol ne sont pas correctement réalisées.

Merci d'étudier ce cas et répondre aux questions suivantes :

- o Quel est le positionnement du groupe suite à cette prestation ?
- o Comment et quand évaluer le non technique?
- o Comment faites-vous votre débriefing et que dites-vous?
- o Quels sont les documents utilisés ?
- o Comment renseignez-vous le formulaire ?

* * *



DELIVRANCE PPL

Rendez-vous le jeudi 11 janvier à 13 h 30 (heure locale) sur l'aérodrome de NANTES pour un test de délivrance de la licence PPL à un élève de l'aéroclub local. Candidat non connu mis à part le contact téléphonique définissant la date et les éléments de la navigation à préparer, à savoir :

Nantes – Saumur – Pouancé, la seconde partie étant aléatoire cause déroutement possible. et l'avion utilisé est le ROBIN DR400/120 du club.

Lors de votre arrivée à l'aéroclub, votre élève est déjà là et en pleine discussion sur la carte vol à vue avec un pilote qui semble lui donner des conseils sur l'épreuve notamment sur l'arrivée possible d'IFR à Cholet. Après une brève présentation, votre candidat vous montre le bureau où il est installé pour vous présenter sa préparation de navigation qui est bien classée. En préalable à cet examen, vous réalisez un briefing sur : le déroulement de l'épreuve, les vérifications attendues et les performances acceptables, et enfin définissez la répartition des rôles lors du vol.

Le candidat, à son tour, vous présente les éléments qu'il a préparés, le bilan carburant qui ne prend pas en compte les réserves de route (SERA2010(b) et NCO.OPE.125) mais compte tenu des exigences club peut convenir réglementairement mais pas au sens du club, le bilan masse et centrage, les infos aéro : NOTAMS, AZBA et SupAIP ainsi que le dossier Météo complet et à jour.

Cette présentation a été brillante, la connaissance du Manuel de vol a permis de déterminer en fonction de l'altitude choisie et du type de croisière souhaité (croisière rapide : 75%) les paramètres utilisés en palier. L'analyse météo indique une fenêtre possible dans les trois heures suivantes. Le candidat vous annonce que ce vol est réalisable.

A l'issue du briefing, vous invitez le candidat à poursuivre l'épreuve et de partir en vol.

Le candidat prend la clé de l'avion et se dirige vers le parking où vous constatez que cet avion est prêt avec le plein d'essence et d'huile. Il réalise une visite pré vol minutieuse et après votre installation et à une préparation parfaite, il procède aux opérations de démarrage sans que vous constatiez d'écart. Le roulage vers le point d'attente est quelque peu rapide mais les checks et procédures sol sont bien réalisées. Le décollage et le départ de l'aérodrome se font avec précision et sans écart vers le point de sortie désigné (E).

Lors de la première partie du vol vers Saumur, les échanges avec les services de la C.A. sont remarquables, les différents items (a, b, c, e) de la section 3 sont correctement réalisés mais vous notez aucune vérification instrumentale moteur ni procédure d'autocontrôle aux points caractéristiques. Cinq minutes avant l'arrivée sur Saumur, mise sur fréquence et réception avion en tour de piste 28, annonce du candidat qu'il va se présenter directement en vent arrière. Questionnement du candidat sur état de fatigue et si souhait d'un complet ou d'un toucher-décoller. En forme et plutôt satisfait de ce début, il choisit un toucher. Trajectoires et paramètres en place, le toucher est un peu dur mais acceptable

Redécollage correct, demande acceptée de tenir le manche le temps de changer log et carte. Prise de cap vers Chateaubriand et montée jusqu'à 2000 ft OK. Après 10 mn de vol, quelques interrogations sur pannes éventuelles (alternateur, pression d'huile) semblent décontenancer le candidat d'autant plus que le voyant « Absence de Charge » était réellement allumé depuis cinq minutes environ sans réaction. Aide du FE pour disjoncter, attendre une minute et réenclencher le disjoncteur incriminé. Extinction du témoin d'alarme.

Décision de modifier le vol et de rejoindre l'aérodrome le plus proche : Ancenis. Accord du FE et route estimée vers ce terrain OK. Observations du FE : difficulté de maintenir cap et altitude et soleil très blanc de face et atmosphère laiteuse. Aérodrome d'Ancenis survolé mais pas vu, cinq minutes plus tard, le candidat inquiet par rapport à son estimé fait demi-tour et sans la gêne du soleil, il aperçoit Ancenis et positionne bien l'aérodrome en fonction des points particuliers environnants (autoroute, Nord e la ville, Hangars, ...). SIV quitté, message

intégration lancé et exécution conforme à la bible. Circuit correct et atterrissage complet réussi, roulage et parking corrects. Proposition d'aller régler sa taxe.

Après une halte de courte durée au club house, exécution de la mania sur le terrain et route sous directives du FE vers 3000 ft pour les exercices de décrochage, (difficulté pour l'approche du décrochage en config approche à 20° d'inclinaison, descente moteur réduit à grande inclinaison et virage engagé). Pas de souci pour le reste des exercices de mania et retour vers Nantes via W1 et W. Pas de souci pour les procédures et l'atterrissage. Mais prise de conscience au roulage de la position du soleil très basse et de la visi très laiteuse.

Merci d'étudier ce cas et répondre aux questions suivantes :

- o Quel est le positionnement du groupe suite à cette prestation ?
- o Comment et quand évaluer le non technique?
- o Comment faites-vous votre débriefing et que dites-vous?
- o Quels sont les documents utilisés ?
- o Comment renseignez-vous le formulaire ?

* * *



RENOUVELLEMENT SEP

Contacté par un pilote qui n'a pas observé sa date de fin de validité de qualification SEP, (heureusement les conditions d'obtention des clés de l'avion vérifient les fins de validité, ...), il s'avère que le délai de dépassement est inférieur à trois mois.

Rendez-vous est pris sur l'aéroport de Brest Bretagne et le jour convenu, le FE se présente au pilote qui lui indique que l'avion vient d'arriver, le pilote est d'ailleurs venu lui donner la clé et lui faire une estimation de la quantité d'essence restant : approximativement deux heures. Il vous invite donc, pour ne pas vous retarder, à vous rendre sur le parking et à monter dans l'avion pendant qu'il réalise la prévol.

Bien que non obligatoire pour ce cas, vous lui proposez un rappel sur les conditions de prorogation et de renouvellement (notamment l'AMC1.FCL.740 (b)(1)) et lui demandez de préparer un aller-retour sur Quimper ainsi que les éléments obligatoires de toute préparation au vol (documents avion, carburant, masse et centrage, dossier météo et infos aéro : Notam, AZBA, et SupAIP). Le pilote semble surpris, vous annonce qu'il n'a jamais vu cette procédure mais, bon..., puisqu' 'il le faut, il va le faire...

Afin de lever toute ambiguïté lors du contrôle de compétence, le FE présente le formulaire de compte-rendu d'examen en vol et fait constater les items qui seront vus obligatoirement (M) et ceux qui éventuellement pourraient lui être demandés. Il identifie également les vérifications attendues et les écarts et performances acceptables (page 3). Après constat de l'information reçue, vous lui demandez de préparer en 15 mn cet aller-retour.

Quinze minutes après, le pilote vous présente les éléments qu'il a préparés : le bilan carburant (pas de prise en compte des réserves de route (SERA2010(b) et NCO.OPE.125) mais politique de gestion carburant du club permet de combler ce manque), le bilan masse et centrage, les NOTAM actifs ainsi que la carte TEMSI et les METARs qu'il vient de sortir avec OLIVIA.

Vous estimez que cette présentation est conforme mais que les analyses de la météo sont un peu légères d'où une demande plus approfondie des compléments sur la lecture des METAR et des NOTAM. Le pilote dit que le vol est réalisable car la visibilité est de 10 km et le plafond de 4500 ft et vent de 20 Kt environ donc dans les limitations de l'appareil.

Le FE invite à se rendre à l'avion et à procéder à la prévol. Le pilote préfère avitailler n'étant plus sûr de la capacité réelle, les deux avitaillements précédents n'ayant pas signalés s'ils étaient pleins complets ou pleins partiel.

Prévol effectué correctement ainsi que le démarrage du moteur. Roulage et procédures sol corrects. Demande de connaissance de la procédure de feu moteur au démarrage correct. Le roulage est rapide vers le point d'attente et les vérifications préalables au décollage sont réalisées sans check-list avec des actions non réalisées. Le décollage et le départ de l'aérodrome se font avec précision et sans écart.

Lors de la première partie du vol vers Quimper, le contrôleur réinterroge de nombreuses fois le pilote pour des compléments d'info. Les différents exercices obligatoires des sections 1 et 3 sont réalisées avec des écarts mais sans que vous constatiez d'écarts majeurs. Les paragraphes 2.2 et 2.3 de la section 2 nécessitent plusieurs tentatives pour répondre aux standards. Par contre, la réalisation du point 4.5 sur l'aérodrome de Quimper puis 4.3 et 4.6 est faite sans écart majeur.

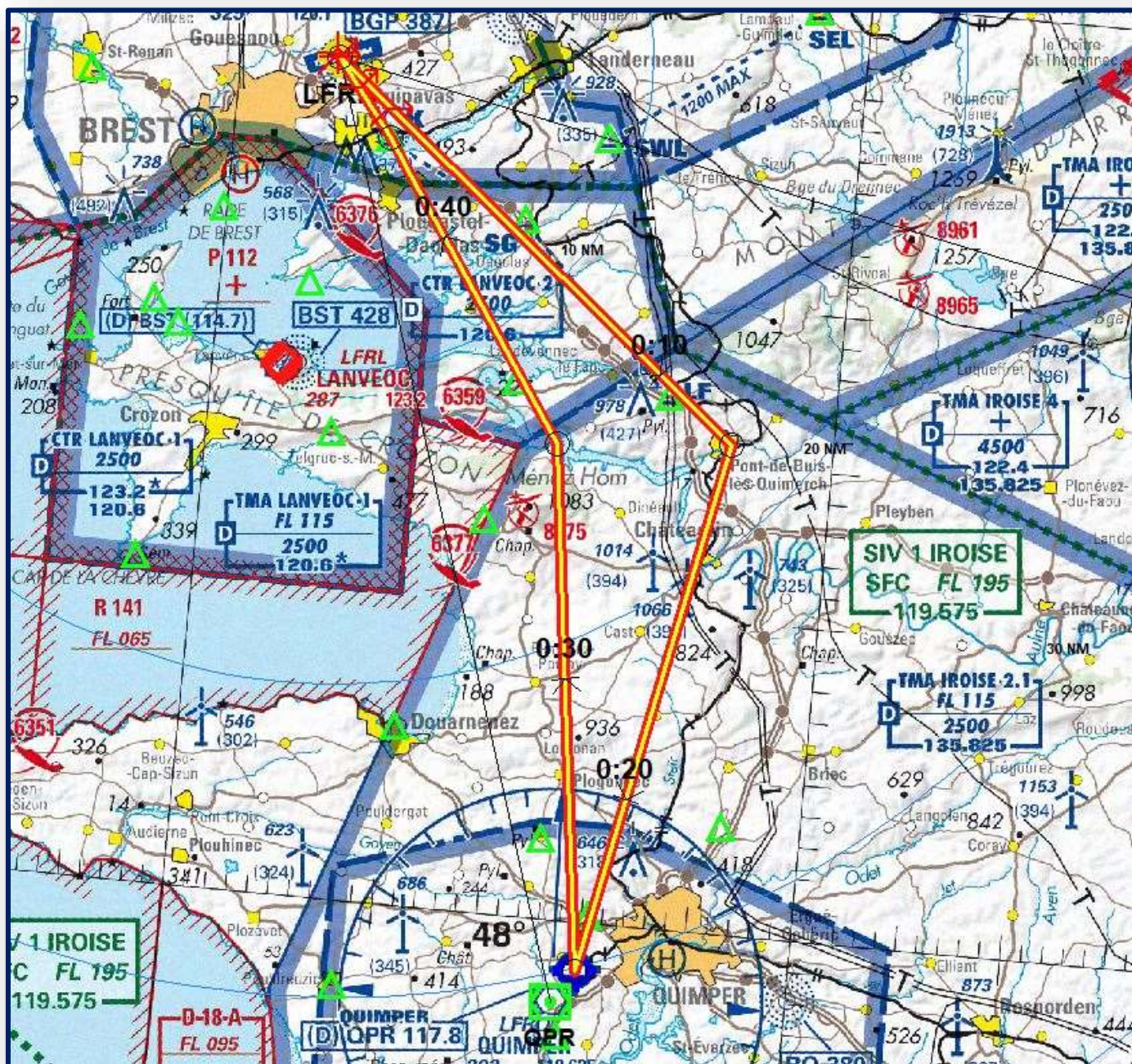
Retour vers Brest via un déroutement sur Pont de Buis, procédure et réalisation du « TRAZMER » bien exécutées. Bonne identification et contacts avec C.A. mieux qu'à l'aller

(ambiance cockpit plus détendue). Panne en campagne avec défauts de procédures et oubli de la méthode mais acceptable quand au résultat probable. Petit rappel sur séquençement lors de la remise de gaz (approche interrompue).

Retour vers Brest sans souci, vol bien maîtrisé jusqu'au parking.

Merci d'étudier ce cas et répondre aux questions suivantes :

- o Quel est le positionnement du groupe suite à cette prestation ?
- o Comment et quand évaluer le non technique ?
- o Comment faites-vous votre débriefing et que dites-vous ?
- o Quels sont les documents utilisés ?
- o Comment renseignez-vous le formulaire ?





Fédération Française Aéronautique



LES FICHES SYNTHÉTIQUES DE LA FFA

FÉDÉRATION FRANÇAISE AÉRONAUTIQUE

ATO - FE - FFA n°FR.0222

155 Avenue de Wagram 75017 PARIS

Téléphone : Tel : 01 44 29 92 00 Fax : 01 44 29 92 01



MÉMENTO DES LICENCES, QUALIFICATIONS, QUALIFS ADDITIONNELLES, AUTORISATIONS ET VARIANTES

	STATUT PRIVÉ	STATUT PRO
LICENCES (Règlements - Types ACFT)	BB - LAPL - PPL A - H - S - B - As (PPL seul) -	CPL - ATPL - MPL - MCC (A - H - S - B - As)

	VALIDITÉ	
MÉDICAL PRIVÉ = LAPL + CLASSE 2 PRO = classe 1 (Pilote)	LAPL : < 40 = 5 ans ; > 40 = 2 ans PPL : < 40 ans = 5 ans PPL > 40 et < 50 ans = 2 ans PPL > 50 ans = 1 an	< 60 ans = 12 mois Si > 40 ans = 6 mois en TP Mono <i>FCL.065 : Si > 60 ans No GO en TP mono</i> <i>FCL.065 : Si > 65 ans No GO tout TP</i> Si > 60 ans = 6 mois

	CLASSE	TYPE
QUALIFICATIONS (Aéronefs) Validité DEUX ans pour monomoteurs à pistons. UN an pour toutes les autres	Monopilote (SP)	Mono et Multipilote (SP et MP)
	SEP (t) SEP (h) TMG	Monomoteurs particuliers
	SET (t) SET (h)	Tous Multimoteurs (t) et (h)
	MEP(t) MEP (h)	Tous ACFT Multipilotes
	PAS DE QUALIF POUR BB ET LAPL	Registres spéciaux

= MINIMUM LÉGAL POUR VOLER OPTIONS COMPLÉMENTAIRES POUR ACTIVITÉ « AVION »

	AUTRES QUALIFICATIONS	
QUALIFICATIONS	VOL AUX INSTRUMENTS (un an)	National (F-N/IR), Privé (CB-IR) ou IR
	INSTRUCTEURS (validité 3 ans)	FI - CRI - TRI - IRI - SFI - STI - MI -MCCI - FTI

QUALIFICATIONS ADDITIONNELLES (Si conditions de validité voir entre parenthèses)	En Route Instruments (un an)	EIR (voir FCL.825)
	Vol acrobatique	Voltige (voir FCL.800)
	Remorquage (5 remorquages dans les 24 mois)	Planeurs (voir FCL.805)
		Banderoles (voir FCL.805)
	Vol de nuit	NR (voir FCL.810)
Montagne (24 mois)	M (voir FCL.815)	

	AUTORISATIONS	
EXAMINATEURS (validité 3 ans)	Pilote privé	- FE - S/FE -
	Pilote professionnel	- FE - CRE - TRE - IRE - - SFE - FIE -

VARIANTES (validité permanente sur SEP, deux ans sur les autres)		
Train classique (TW) <small>EASA</small>	Hélice Pas Variable (VP) <small>EASA</small>	Train rentrant (RU) <small>EASA</small>
Moteur turbo (T) <small>EASA</small>	Pressurisé (P) <small>EASA</small>	Monomanette (SLPC) <small>EASA</small>
Glass Cockpit (EFIS) <small>EASA</small>	PushPull (PP) <small>FR (2011/11/02)</small>	Motor rappro (MR) <small>FR (2011/11/02)</small>
Plus de variante Monosiège à pistons, la qualif SEP (t) (A) suffit (Droit commun - Règlement UE n°1178 Aircrew). Si variante (s) sur ces types d'avions, obligation de l' (es) obtenir auparavant sur avion non monosiège avec un FI autorisé.		



Période de validité d'un Certificat médical (Aircrew - Annexe IV - Part-Med - S/Partie A - Section 2)

- Déterminée par l'âge du demandeur à la date de l'examen médical; et
- Calculée à partir de la date de l'examen médical dans le cas d'une délivrance initiale ou d'un renouvellement, et à partir de la date d'expiration du certificat médical précédent dans le cas d'une prorogation.

Prorogation du Certificat médical

Les examens et/ou évaluations pour prorogation d'un certificat médical peuvent être effectués jusqu'à 45 jours avant la date d'expiration du certificat médical.

Conclusion : dans le cas d'une prorogation du certificat médical, si cette visite est effectuée jusqu'à 45 jours avant la date d'expiration et aptitude reconnue, la validité du nouveau certificat prend effet à la date (jour pour jour et année + 1) de la fin de validité du certificat précédent.

RÉCAPITULATIF DES VALIDITÉS MÉDICALES					
LICENCES	COMPÉTENCES D'UTILISATION PRIVÉE	CLASSE MÉDICALE	VALIDITÉS		
			AVANT 40 ANS	DE 40 A 50 ANS	PLUS DE 50 ANS
LAPL	Pilote	LAPL	Cinq ans	Deux ans	Deux ans
BB - PPL	Pilote	2	Cinq ans	Deux ans	Un an
PPL	Instructeur	2	Cinq ans	Deux ans	Un an
CPL - ATPL	Pilote	2	Cinq ans	Deux ans	Un an
CPL - ATPL	Instructeur	2	Cinq ans	Deux ans	Un an
LICENCES	COMPÉTENCES D'UTILISATION PRO	CLASSE MÉDICALE	AVANT 40 ANS	DE 40 A 60 ANS	APRÈS 60 ANS
CPL - ATPL	Pilote (exploitation monopilote)	1	Un an	Six mois	FCL.065 No Go
CPL - ATPL	Pilote (exploitation multipilote)	1	Un an	Un an	Six mois Après 65 ans FCL.065 No Go
CPL - ATPL	Instructeur ou Pilote	1	Un an	Un an	Six mois
<u>LAPL - PPL</u> <u>CPL - ATPL</u> <u>Avec ou Sans</u> <u>qualification FI</u>	<u>VOL DE DÉCOUVERTE</u> (depuis le 25/08/2016) (Baptêmes, Vols initiation si FI)	<u>1 ou 2</u>	Être détenteur d'un certificat d'aptitude médicale en état de validité pour la licence considérée		

Limitations relatives aux changements de validités dus aux dates anniversaires (40 et 50 ans)

Pour la classe 2, un certificat médical délivré à un titulaire de licence n'ayant pas :

- 40 ans cesse d'être valable quand celui-ci atteint l'âge de 42 ans;
- 50 ans cesse d'être valable quand celui-ci atteint l'âge de 51 ans

Pour la classe LAPL, un certificat médical délivré à un titulaire de licence n'ayant pas 40 ans cesse d'être valable quand celui-ci atteint l'âge de 42 ans

Renouvellement d'un Certificat médical (Med.A.045)

Pour Classe 1 ou 2, si le certificat médical a expiré depuis plus de

- deux ans, examen de renouvellement après évaluation du dossier médical ;
- cinq ans, exigences d'examen identique à celui de la délivrance initiale et évaluation calquée sur les exigences de la prorogation.

Vols de découverte - (Arrêté du 18/08/2016 relatif au règlement n°965/2012 de l'UE) -

(Baptêmes sous conditions par LAPL, PPL et Pro ; Vols d'initiation sous conditions par des FI exclusivement).

Conditions pilote : être majeur, si LAPL ou PPL au moins 200 h depuis l'obtention de la licence et avoir effectué 25 h de vol dans les 12 mois qui précèdent, avoir effectué 3 décollages et atterrissages dans les 90 jours sur le même type ou classe d'appareil et détenteur d'un certificat d'aptitude médicale en état de validité pour la licence considérée.

PILOTE : CONDITIONS POUR LE RESTER ET VOLER

LICENCE BB

Piloter sur avion monomoteur à pistons avec licence BB, il vous faut :

- B** * La licence BB en état de validité (validité de la licence BB : **DEUX ANS**)
- B** * L'aptitude médicale : validité médicale (indépendante de la licence) :
(cinq ans pour les moins de 40 ans - deux ans de 40 à 50 ans et un an pour les plus de 50 ans).
→ Si détenteur d'une ou plusieurs autorisations additionnelles, vérifier les dates de validité, elles peuvent être permanentes ou limitées dans le temps.

CONDITIONS DE RENOUELEMENT

(licence nationale, notion de renouvellement différente, pas de prorogation)

- 10 heures de vol en qualité de CDB dans les 12 derniers mois (au jour de la demande) et Visa de l'Autorité aéronautique. Si conditions non réalisées, contrôle de compétence avec un instructeur (FI).

LICENCE LAPL

Piloter sur avion monomoteur à pistons avec licence LAPL, il vous faut :

- * La licence LAPL avec les conditions d'exigence en matière d'expérience récente (voir ci-dessous) ;
- * L'aptitude médicale : validité : cinq ans pour les moins de quarante ans, deux ans pour les plus de quarante ans.

EXIGENCES POUR UTILISATION DE SA LICENCE LAPL

Dans les vingt quatre derniers mois, il vous faut avoir effectué :

- 12 heures de vol en qualité de commandant de bord ET
- un cours de remise à niveau avec vol d'une durée minimale d'une heure avec un instructeur (FI ou CRI)

Si l'une des deux conditions précédentes n'a pas été réalisée, il vous faut :

1er cas : Soit effectuer sous supervision d'un instructeur, le complément de vol permettant de répondre aux exigences de l'exercice du privilège, à savoir :

- 12 h de vol dans les 24 derniers mois et un vol de remise à niveau d'une heure avec un FI ou CRI.

2ème cas : Soit subir un contrôle de compétences avec un examinateur (FE) avant de pouvoir reprendre l'exercice des privilèges de leur licence.

LICENCE PPL

Piloter sur avion monomoteur à pistons avec licence PPL, il vous faut :

- * La licence PPL (validité à vie mais n'est utilisable que si une qualification (t ou h) et certificat médical sont valides) ;
- * La qualification SEP (terrestre ou hydravion correspondante) en état de validité ;
- * L'aptitude médicale : validité : 5 ans pour < 40 ans, 2 ans de 40 à 50 ans et un an pour > de 50 ans.

CONDITIONS DE PROROGATION DE LA QUALIFICATION SEP

Acte effectué avant la fin de validité de la qualification SEP.

1er cas : Soit dans les douze derniers mois, il vous faut avoir effectué douze heures de vol avec :

- au moins six heures de vol en qualité de commandant de bord ;
- 12 décollages et 12 atterrissages ;
- une formation de maintien de compétences avec vol d'une durée minimale d'une heure avec un instructeur.

Note : Ce vol d'une heure peut faire partie des douze heures requises.

2ème cas : Soit, si le pilote a subi dans ces derniers douze mois un contrôle de compétences pour toute autre qualification de classe ou de type, avoir réalisé :

- 12 heures de vol sur un monomoteur à pistons avec
- au moins six heures de vol en qualité de commandant de bord et
- 12 décollages et 12 atterrissages.

(Pas de vol de maintien de compétences d'une heure avec un instructeur FI ou CRI dans ce cas)

3ème cas : Soit effectuer dans les trois derniers mois un contrôle de compétences avec un examinateur (FE)
*(Si réussite pas de changement de date de fin de la validité de la qualification en cours).
(Si échec, perte des privilèges de cette qualification jusqu'à réussite complète du test en vol).*

CONDITIONS DE RENOUELEMENT DE LA QUALIFICATION SEP

Acte effectué après la fin de validité de la qualification SEP.

Le renouvellement de la qualification SEP requiert un contrôle de compétence avec un FE et éventuellement une remise à niveau (certificat d'attestation) en fonction de l'expérience du pilote de la complexité de l'avion et du temps écoulé depuis la fin de validité. Commission Formation FFA

RÈGLES PRATIQUES DE CALCUL DU CARBURANT EN VFR

- 1) **Délestage** sans procédures : Temps de vol estimé en fonction de la puissance utilisée +
- 2) **Effet du vent sur la route** : en fonction des conditions météo prévues +
- 3) **Roulages et procédures Départ et Arrivée** (pratiquement au minimum 5 mn chacun) +
- 4) **Réserve de route (NCO.OPE.125) Plan de diversion (SERA.2010 b) :**
 Cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu
 Application de l'**AIR OPS Annexe 7 Exploitation d'aéronefs à motorisation non complexe à des fins non commerciales** [PARTIE NCO].
Le pilote ne commence son vol que s'il a prévu une réserve de carburant pour parer à toute éventualité (routes ATC prévues et retards dans le trafic ou toute autre situation susceptible de retarder l'atterrissage de l'aéronef ou d'augmenter la consommation de carburant et/ou lubrifiant.
Application du SERA 2010 (b) Actions préliminaires au vol :
 Temps pour rejoindre un terrain à proximité au cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu (SERA 2010 (b) - JOUE - 04/12/2014). Ce trajet supplémentaire prend en compte chaque élément du calcul du temps (vent réel, procédure, ATC,...) +
- 5) **Réserve finale** (30 mn de jour ou 45 mn de nuit) +
- 6) **Fonds de réservoir non utilisables.**

Gestion en vol du carburant (AIR OPS NCO.OP.185) :

Le CDB vérifie à intervalles réguliers que la quantité de carburant restant n'est pas inférieure à ce qui est nécessaire pour atteindre un aérodrome accessible en tenant compte des éléments décrits dans le NCO.OP.125 (effets du vent, retard trafic, évitement zones, ...).



MÉMO AVANT VOL ET RAPPELS BASIQUES



Avant tout vol, appliquer la « Règle des deux mains, cinq doigts ». Vérifier :

- G : Prépa vol :** 1) Documents de l'avion, 2) Carburant, 3) Devis de masse et centrage, 4) Dossier météo, 5) Infos aéro (Notams et Sup AIP).
- D : Météo :** 1) Visi, 2) Base nuages, 3) Nébulosité, 4) Vent, 5) Précipitations.

DOCUMENTS OBLIGATOIRES A PARTIR DU 25/08/2016

POUR LE PILOTE

- Licence en cours de validité et assurance à jour
- Qualification de classe SEP (t) A valide **et compatible avec l'avion utilisé.**
- Certificat médical valide (et deuxième paire de lunettes si spécifié)
- Une pièce d'identité (carte nationale ou passeport).
- Evaluations personnelles de sa capacité à voler :
 - Forme physique et mentale,
 - Compétence suffisante pour le vol envisagé,
 - Conditions d'entraînement suffisantes,
 - si emport de passagers (expérience récente 3 atterrissages et 3 décollages dans les 3 mois précédents)
 - Conditions météorologiques compatibles avec les minima personnels que le pilote s'est fixé et pour lesquels il s'est entraîné.

POUR L'AVION

Documents devant être à bord :

Pour tout vol si départ et arrivée sur même terrain et en local

- Manuel de vol.
- Liste Minimum d'Equipements le cas échéant si réalisée et si déposée DSAC
- Procédures et informations relatives aux signaux visuels en cas d'interception
- Plan de vol (si établi).
- Check-List « Urgences » (non obligatoire mais recommandée).

Pour tout vol où les aérodromes de décollage et d'atterrissage sont différents, prendre en complément :

- Certificat d'immatriculation (original requis).
- Certificat de navigabilité (original requis).
- Certificat d'examen de navigabilité (validité à vérifier, recommandé. Doc non obligatoire).
- Certificat acoustique EASA (photocopie valable).
- Licence de station d'aéronef (photocopie valable).
- Carnet de route ou équivalent.
- Attestation d'assurance de responsabilité civile.




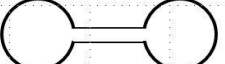
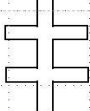
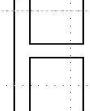

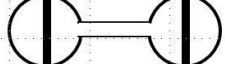
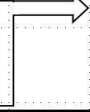



POUR LE VOL

- Carte OACI Vol à vue au 1/500 000 ème
- Carte de Radionavigation au 1/1 000 000 ème
- Cartes VAC des aérodromes (départ, transit, environnants et arrivée).

Signification des signaux de l'intercepteur		Signification de la réponse de l'Intercepté	
Se place au-dessus - Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux Large virage en palier	Suivez-moi	Compris J'obéis	Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux et suivre
Dégagement brusque en montée	Vous pouvez continuer	Compris J'obéis	Battements d'ailes
Sortie train, phares allumés Survol piste en service	Atterrissez sur cet aérodrome	Compris J'obéis	Sortie train, phares allumés Survol piste en service et atterrir
Train rentré - Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux	Compris, suivez-moi	Je ne peux pas atterrir	Rentrer train - Clignotement des phares - Survol piste 1000 ft
Dégagement brusque en montée	Compris	Je ne peux pas obéir	Clignotement régulier de tous feux disponibles
Dégagement brusque en montée	Compris	En détresse	Clignotement irrégulier de tous feux disponibles

- ♦ **Zone contrôlée :** avisez l'organisme avec lequel vous êtes en contact,
- ♦ **Zone non contrôlée ou si deux radios :** passer sur 121.5
- ♦ Afficher le code transpondeur 7700


Les signaux au sol

INTERDICTION ABSOLUE D'ATTERRIR 	PRÉCAUTIONS PARTICULIÈRES A L'ATTERRISSEGE 	AIRE DE MANOEUVRE HORS SERVICE 	CIRCULATION, DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE SUR PISTE ET VOIES DE CIRCULATION UNIQUEMENT 
VOLS DE PLANEURS 	ESPACE HÉLICOPTÈRES 	SENS ATERRISSAGE 	DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE SUR PISTE MAIS CIRCULATION POSSIBLE SUR ET HORS VOIES DE CIRCULATION 
VIRAGE PAR LA DROITE ATTERRO - DÉCO 	PARACHUTAGE EN COURS 	PISTE EN SERVICE 	PANNEAU VERTICAL SERVICE CONTRÔLE 

ESPACES AVEC HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL


Classe SEP

Petites agglomérations ou rassemblement de personnes en plein air




En dehors des villes

500 ft au minimum au-dessus du sol ou de l'eau ou à 150 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 150 m autour de l'aéronef



Rassemblement de personnes

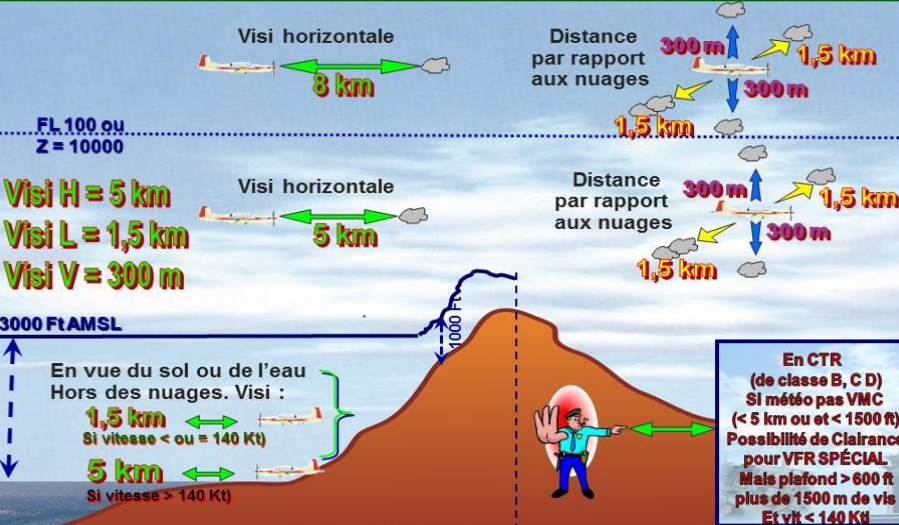


(Arrêté du 10/10/1957 non abrogé) Au-dessus des villes

Largeur moyenne	Hauteur minimale	Importance
< 1200 m	1650 Ft / 500 m	Important (Stade, plages...)
> 1200 m et < 3600 m	3300 Ft / 1000 m	> 10 000
> 3600 m	5000 Ft / 1500 m	> 100 000

Au-dessus des hôpitaux, usines, autoroutes et réserves naturelles : 1 000 ft.

CONDITIONS MÉTÉO DE VOL A VUE (VMC)



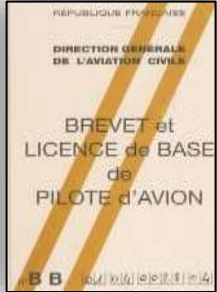
En CTR (de classe B, C D)
Si météo pas VMC (< 5 km ou et < 1500 ft)
Possibilité de Clairance pour VFR SPÉCIAL
Mais plafond > 600 ft plus de 1500 m de vis
Et vr < 140 Kt

I - LA DOCTRINE

Référence des textes réglementaires :

Arrêté du 31/07/1981 (Brevets et licences non professionnelles).
 Arrêté du 12/01/1984 (Programme d'instruction obtention BB).
 Instruction du 07/10/1985 (Autorisations additionnelles).
 Arrêté du 09/09/2014 (Conversion du BB vers LAPL).
 Règlement européen n°1178 (Aircrew - Licences - Qualifs)

II - LES CARACTÉRISTIQUES ET PRIVILÈGES DE LA LICENCE DE BASE (BB)



- Solo : 15 ans ; Examen : 15 ans ; Validité : 24 mois ; Médical : identique classe 2
- Renouvellement : 10 h de vol en qualité de CDB dans les 12 derniers mois ou Test avec instructeur habilité ;
- Piloter seul à bord sans rémunération sur le territoire national dans un rayon de 30 km de l'AD de départ en dehors des espaces contrôlés ou réglementés sauf si formé dans ces espaces ;
- Utilisation d'un ou plusieurs avions ou TMG sur lesquels le BB a été lâché ;
- Licence utilisable jusqu'au 8 avril 2020 ;

AUTORISATIONS ADDITIONNELLES (si délivrées à titre définitif, les quatre premières peuvent être reportées sur la licence)

Utilisation d'autres modèles d'avion ou TMG, Vol VFR contact vers autre aérodrome éloigné de moins de 100 km, Autres aérodromes contrôlés et (ou) réglementés, Emport passagers. Autres autorisations additionnelles complémentaires sur carnet de vol : Vol VFR de nuit en local, Voltige, Remorquage de planeurs et Largage de parachutistes.

III - LES ÉVOLUTIONS POSSIBLES ACTUELLEMENT

BB SANS AUTORISATIONS ADDITIONNELLES

- Maintien de la Licence de Base (BB) jusqu'au 8 avril 2020 ; où
- Demande de **Conversion du BB en LICENCE LAPL restreinte** (si âgé de plus de 17 ans)
Restrictions : Vol local (30 km de l'aérodrome de départ) ;
 Espaces aériens non contrôlés et non réglementés sauf si formé dans ces espaces ;
 Sans emport de passager ;
 Sans atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ.

BB AVEC AUTORISATIONS ADDITIONNELLES

- Maintien de la Licence de Base (BB) avec autorisations jusqu'au 8 avril 2020 ; où
- Demande de **Conversion du BB en LICENCE LAPL restreinte** (si âgé de plus de 17 ans) (mêmes restrictions que ci-dessus), mais avec conversion des privilèges des autorisations additionnelles détenues.

Conversion des autorisations additionnelles détenues

BB	LAPL (restreinte)
- Emport d'un ou de plusieurs pax	- Emport de passagers (maxi 3) ;
- VFR contact (voyage < 100 km)	- Vol sans restriction de distance ni d'aérodrome
- Accès espace contrôlé ou réglementé	- Vol sans restriction d'espace ni d'aérodrome
- Utilisation d'autres avions ou (et) TMG spécifiés	- Utilisation de tous les avions (SEP (t) ou (et) TMG si détenu
- Vol de nuit en local	- Qualification Vol de nuit avion restreinte au vol local

Maintien des autorisations nationales suivantes si détenues :

Pratique de la voltige, Remorquage de planeurs et Largage de parachutistes continuent d'être valides mais seront portées sur un volet national annexé à la licence LAPL (A).

IV - LEVÉE DES RESTRICTIONS POUR LICENCE LAPL RESTREINTE OBTENUE PAR CONVERSION DU BB

Interrogation orale (navigation et facteurs humains) si titulaire du seul théorique BB,

ET :

POUR VOL LOCAL restriction levée si 6 heures de vol en solo supervisé, dont un minimum de 3 heures de vol en campagne en solo avec au moins 1 vol en campagne d'un minimum de 150 km (80 NM), au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet sera effectué sur un aérodrome autre que l'aérodrome de départ.

ATTERRISSAGE SUR AUTRE AÉRODROME Identique à ci-dessus

ACCÈS AUX ESPACES CONTRÔLÉS ET RÉGLEMENTÉS Identique à ci-dessus avec tronçon de nav dans espace aérien contrôlé ou réglementé

EMPORT DE PASSAGERS Les titulaires d'une LAPL(A) ne peuvent transporter des passagers qu'une fois qu'ils ont effectué 10 heures de vol en tant que PIC sur avions ou TMG après la délivrance de la licence

VOL DE NUIT LOCAL Instruction complémentaire, en ATO, DTO ou OD, théorie et pratique comprenant la formation de base au vol aux instruments (programme du PPL) et au moins cinq heures de vol de nuit dont au moins trois heures en double commande incluant une heure de navigation en campagne et mini 50 km.

V - CONVERSION D'UNE LICENCE DE BASE AVION (BB) sans autorisations additionnelles EN LICENCE DE PILOTE D'AVION LÉGER (LAPL)

FORMATION COMPLÉMENTAIRE

En organisme déclaré ou ATO ou OD
10 H d'instruction en vol dont :

- 5 H minimum en DC
- 4 H minimum en vol solo supervisé
- dont Un vol en navigation d'au moins 80 Nm (150 km) avec un atterrissage sur un autre aérodrome.

EXAMEN THÉORIQUE

Remplir une des deux conditions :

- Interrogation orale sur les différences entre le BB et le LAPL (A) (FH et Navigation) si théorique BB seulement détenu
- Détenir le LAPL ou PPL théorique.

EXAMEN PRATIQUE

Réussir l'examen pratique LAPL (A)

+

- Avoir un total de 30 H de vol
- Être âgé de 17 ans le jour du test

VI - CONVERSION D'UNE LICENCE DE BASE AVION (BB) AVEC TROIS AUTORISATIONS ADDITIONNELLES

- VFR contact (voyage < 100 km), Accès espace contrôlé ou réglementé, Emport d'un ou de plusieurs passagers obtiennent directement la LICENCE LAPL complète sans aucune restriction ni contrôle de compétence.

VII - CRÉDITS DE FORMATION A LA LICENCE DE BASE VERS LA LICENCE LAPL

Les heures effectuées par les candidats en cours de formation pour la délivrance de la licence de base de pilote avion (BB) sont intégralement portées au crédit pour la formation LAPL (A)

VIII - CARACTÉRISTIQUES ET PRIVILÈGES DU LAPL



- Vol solo : 16 ans ; Examen : 17 ans ; Validité licence LAPL glissante sur deux ans ;
- Certificat médical de classe LAPL (médecin agréé, 5 ans avant 40 ans, 2 ans après 40 ans)
- Exercice privilège : 12 h de vol en tant que PIC dans les 24 derniers mois et 1 h avec un FI ;
OU : Effectuer sous supervision d'un FI, le complément de vol permettant de répondre aux exigences de l'exercice du privilège : 12 h de vol dans les 24 derniers mois et 1 h avec un FI ;
OU : Test avec un examinateur (FE) ;
- Vol sans rémunération sur le territoire national ou dans les vingt-huit Etats de l'Europe si compétences linguistiques acquises ;
- Emport de trois passagers maxi attribué dès 10 heures de vol après obtention du LAPL ;
- Utilisation des avions monomoteurs (SEP t) non complexes ou TMG ;
- Accès aux variantes ;
- Accès aux qualifications associées.

IX - PASSERELLE DE LA LICENCE LAPL VERS LA LICENCE PPL

Pour les pilotes titulaires de la licence LAPL A, des aménagements particuliers leur permettent de bénéficier de crédits d'heures dans leur formation à la licence PPL A.

EXIGENCES EN TERMES D'EXPÉRIENCE POUR L'OBTENTION DE LA LICENCE PPL A

- Complément d'au moins 15 heures de vol après délivrance de la licence LAPL (A).
dont 10 heures d'instruction au vol au minimum en ATO ou OD.

Dans ces 10 heures d'instruction, sont exigées un minimum de :

- 4 heures de solo supervisé,
- avec un minimum de 2 H de vol en campagne en solo,
- dont un vol en campagne de 270 km (150 Nm) minimum au cours duquel un atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur deux aérodromes différents de l'aérodrome de départ.



Un Contrôle de compétence en vol sera effectué par un examinateur (FE).



L'Arrêté du 23 février 2018 paru au Journal Officiel du 9 mars 2018 vient de modifier l'arrêté du 14 décembre 2017 relatif aux conditions de conversion des qualifications voltige, remorquage, montagne et autorisation de site des personnels navigants professionnels et non professionnels de l'aéronautique civile en qualifications additionnelles conformes au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

Vous trouverez ci-après en résumé les possibilités et conditions de conversion des principales qualifications additionnelles en conformité avec la Part-FCL AIRCREW.

CONDITIONS DE CONVERSION DE LA QUALIFICATION VOLTIGE NATIONALE

	Licence Part-FCL LAPL (A) - PPL - CPL LAPL (S) - SPL	AVEC	APTITUDE VOLTIGE ÉLÉMENTAIRE (ET) (OU) AVANCÉE	=	LICENCE PART-FCL avec QUALIFICATION VOLTIGE (vol acrobatique)
ET SI					
	Qualification INSTRUCTEUR Avion - Planeur (A) (CRI - FI - Fir - FI sous super) (S) (FI - ITP - ITV)	AVEC	APTITUDE VOLTIGE AVANCÉE	=	LICENCE PART-FCL avec QUALIFICATION FI (A) ou (S) VOLTIGE (vol acrobatique)

QUALIFICATIONS SANS TEST ET SANS LIMITE DE VALIDITÉ

CONDITIONS DE RÉALISATION : Envoi de licence ou carnet de vol à la **DSAC régionale** :
PILOTE : avec la mention « Voltige » où attestation (< 6 mois) aptitude voltige d'un FI voltige.
INSTRUCTEUR VOLTIGE : pour validation de la qualification sur sa licence CRI ou FI.

CONDITIONS DE CONVERSION DE LA QUALIFICATION REMORQUAGE PLANEUR

	Licence Part-FCL LAPL (A) - PPL (A)	AVEC	APTE AU REMORQUAGE PLANEUR « QUALIF NATIONALE »	=	LICENCE PART-FCL avec QUALIFICATION REMORQUAGE PLANEUR
	Licence Part-FCL CPL (A) - ATPL (A)	AVEC	ATTESTATION SUR HONNEUR ACTIVITÉ REMORQUAGE PLANEUR	=	LICENCE PART-FCL avec QUALIFICATION REMORQUAGE PLANEUR
ET SI					
	Qualification INSTRUCTEUR FI et FI sous super Avion	AVEC	Licence PPL : APTE AU REMORQUAGE PLANEUR	=	LICENCE PART-FCL avec QUALIFICATION INSTRUCTEUR REMORQUAGE PLANEUR
		AVEC	Licence CPL/ATPL : ATTESTATION SUR L'HONNEUR ACTIVITÉ REMORQUAGE PLANEUR		

QUALIFICATIONS SANS TEST ET SANS LIMITE DE VALIDITÉ

CONDITIONS D'UTILISATION : Pas de limite d'utilisation, **MAIS**
 ➤ Obligation de cinq remorquages dans les 24 derniers mois,
 ➤ ou complément de remorquages réalisé en instruction avant d'exercer ce privilège.

CONDITIONS DE CONVERSION DE LA QUALIFICATION MONTAGNE



QUALIFICATIONS SPÉCIFIQUES (roues, ski) AVEC TEST ET AVEC LIMITE DE VALIDITÉ

CONDITIONS D'UTILISATION :

Validité de la qualif « Montagne Roues » ou « Montagne SKI » est de 24 mois.
Validité de la qualif Instructeur de vol en montagne en accord avec la fin de validité FI.

CONDITIONS DE CONVERSION DE LA QUALIFICATION DE SITE



RESTRICTIONS A LA QUALIF MONTAGNE AUX SITES CONCERNÉS LEVEES APRÈS FORMATION ET TEST.

CONDITIONS D'UTILISATION :

Validité de la qualif « Montagne Restreinte aux sites concernés » est de 24 mois.
Validité de la qualif Instructeur de vol en montagne en accord avec la fin de validité FI.

PRÉROGATIVES DES INSTRUCTEURS

- FI nommés après 8 avril 2013 - Ligne 1 : sans CPL théorique et privilèges restreints - Ligne 2 : FI sans CPL théorique avec privilèges complets -
 - FI nommés avant 8 avril 2013 - Ligne 3 : avec ou sans CPL théorique et privilèges restreints - Ligne 4 : FI avec ou sans CPL théorique privilèges complets -

TYPE ORGANISME	ACTIONS POSSIBLES en A T O (si formations ci-dessous agréées) ou en DTO ou Organismes Déclarés jusqu'au 08/04/2019 (si formations spécifiées)							ACTIONS POSSIBLES FI isolé HORS ATO ou DTO ou OD Pas de formation LAPL ou PPL		
	FORMATION BB (jusqu'au 8 avril 2020)	FORMATION LAPL	FORMATION PPL	PREMIER VOL SOLO (Lâché TDP, nuit, voltige, 1ere Nav, ...).	FORMATIONS QUALIFS ADDITIONNELLES NUIT, REMORQUAGE, VOLTIGE, (SI FI QUALIFIÉ)	FORMATIONS AUX DIFFÉRENCES (variantes)	VOL ENTRAÎNEMENT 1 H pour SEP Réentraînement renouvellement ou Test BB si renouvellement	VOL ENTRAÎNEMENT 1 H pour SEP Réentraînement renouvellement ou Test BB si renouvellement	FORMATIONS QUALIFS ADDITIONNELLES ET VARIANTES NUIT, REMORQUAGE, VOLTIGE, (SI FI QUALIFIÉ)	
FI NOMMÉS APRÈS 8 AVRIL 2013	FI restreint, non CPL théorique FCL.910.FI + FCL.915.FI b) 2	OUI sous supervision	OUI sous supervision	NON mais peut former (s/supervision) à la qualif SEP tout pilote de licence différente (CPL, LAPL)	NON	OUI en ATO et DTO NON en OD sauf NUIT (s/supervision) pour BB, LAPL et PPL NON pour 1er vol NON POUR DÉLIVRANCE	OUI POUR FORMATION Si titulaire variantes pour BB, LAPL et PPL NON POUR DÉLIVRANCE	OUI (s/supervision) pour maintien compétences SEP et pour réentraînement SEP NON pour Test BB	OUI (s/supervision) pour maintien compétences SEP et pour réentraînement SEP NON pour Test BB	NON POUR QUALIF ADD OUI POUR variantes si FI détenteur pour BB, LAPL et PPL NON POUR DÉLIVRANCE
	FI non CPL théorique FCL.915.FI b) 2 et FCL.905.FI	OUI	OUI	NON mais peut former à la qualif SEP tout pilote de licence différente (CPL, LAPL)	OUI pour LAPL NON pour PPL	OUI en ATO et DTO NON en OD sauf NUIT pour BB, LAPL et PPL OUI POUR DÉLIVRANCE	OUI POUR FORMATION Si titulaire variantes pour BB, LAPL et PPL OUI POUR DÉLIVRANCE	OUI POUR maintien compétences SEP OUI pour réentraînement SEP OUI pour Test BB	OUI POUR maintien compétences SEP OUI pour réentraînement SEP OUI pour Test BB	NON POUR QUALIF ADD OUI POUR variantes si FI détenteur pour BB, LAPL et PPL OUI POUR DÉLIVRANCE
FI NOMMÉS AVANT 8 AVRIL 2013	FI à privilèges restreints FCL.910.FI	OUI sous supervision	OUI sous supervision	OUI sous supervision	NON	OUI en ATO et DTO NON en OD sauf NUIT (s/supervision) pour BB, LAPL et PPL NON pour 1er vol NON POUR DÉLIVRANCE	OUI POUR FORMATION Si titulaire variantes pour BB, LAPL et PPL NON POUR DÉLIVRANCE	OUI (s/supervision) pour maintien compétences SEP et pour réentraînement SEP NON pour Test BB	OUI (s/supervision) pour maintien compétences SEP et pour réentraînement SEP NON pour Test BB	NON POUR QUALIF ADD OUI POUR variantes si FI détenteur pour BB, LAPL et PPL OUI POUR DÉLIVRANCE
	FI FCL.905.FI	OUI	OUI	OUI	OUI pour LAPL OUI pour PPL	OUI en ATO et DTO NON en OD sauf NUIT pour BB, LAPL et PPL OUI POUR DÉLIVRANCE	OUI POUR FORMATION Si titulaire variantes pour BB, LAPL et PPL OUI POUR DÉLIVRANCE	OUI pour maintien compétences SEP OUI pour réentraînement SEP OUI pour Test BB	OUI pour maintien compétences SEP OUI pour réentraînement SEP OUI pour Test BB	NON POUR QUALIF ADD OUI POUR variantes si FI détenteur pour BB, LAPL et PPL OUI POUR DÉLIVRANCE

PRÉCISIONS : 1° Les nouveaux FI non CPL théorique peuvent former des LAPL et toutes les qualifications associées à cette licence. Ils peuvent en outre former à la qualif SEP des pilotes de licence différente (exemple : un nouveau FI non CPL théorique pourra instruire à la SEP un titulaire de licence ATPL. Par contre, ils ne peuvent pas former au PPL mais ils peuvent former des PPL aux qualifications additionnelles SEP (Vol de nuit, voltige, remorquage, ...) si titulaire de ces qualifications ou variantes. En outre ils peuvent participer aux vols de réentraînement dans le cas d'un renouvellement d'une SEP ou TMG, sous réserve de détenir les autres conditions associées aux dites formations.

2° De plus, les FI non CPL théoriques peuvent effectuer le vol d'entraînement d'une heure exigé pour la prorogation d'une qualification de classe SEP ou d'une TMG. Ils assurent naturellement le vol de remise à niveau pour les LAPL dans les 24 mois pour contribuer aux conditions récentes permettant de continuer à bénéficier des privilèges de la licence LAPL (FCL.140.A)..

	Evénements	MENTIONS A PORTER SUR LE CARNET DE VOL	INSTRUCTEUR
L I C E N C E B B (Arrêté de 1981)	Lâcher Solo en local	Autorisation vol solo en local à proximité de LF..... ce jour Le Nom :, N° qualif FI, Signature.	FI (A) Flr (A) sauf premiers solos
	Navigation en Solo	Autorisation navigation solo sur le parcours LF... , LF..., LF ...ce jour Le Nom ..; N° qualif FI, Signature.	FI (A) Flr (A) sauf premiers solos
	Présentation	Présenté au test BB LeNom :, N° qualif FI....., Signature.....	FI (A) FI superviseur si le formateur est Flr
	Délivrance	Apte ou ajourné au test BB Le Nom :, N° qualif FI, Signature.....	FI (A) Flr pas autorisé
	Renouvellement	Apte au renouvellement licence BB Le Nom :, N° qualif FI, Signature.....	FI (A) Flr pas autorisé
	Autres modèles d'avion monomoteur	Autorisation de vol sur avion Le Nom :, N° qualif FI, Signature.....	FI (A) habilités Flr pas autorisé
	Vol VFR contact < 100 km avec autres Aérodomes Hors E.A.C.	Autorisation de vol entre les aérodomes de LF..... et LF..... Le Nom :, N° qualif FI, Signature.....	FI (A) Flr pas autorisé à l'apposition de la mention
	Accès Aérodomes En E.A.C.	Autorisation d'accès à l'A.D contrôlé de LF.....et à son espace associé Le Nom :, N° qualif FI....., Signature.....	FI (A) Flr pas autorisé à l'apposition de la mention
+ AUTORISATIONS ADDITIONNELLES	Emport de passagers	Autorisation d'emport d'un passager jusqu'à 30 km sauf si autre autorisation de vol entre 2 terrains. Autorisation d'emport de plusieurs passagers en vol local Le ...Nom :, N° qualif FI, Signature. (conditions 20 h de solo dont 5 h dans les deux derniers mois)	FI(A) Flr pas autorisé à l'apposition de la mention

L I C E N C E L A P L	Evénements	MENTIONS A PORTER SUR LE CARNET DE VOL	FI (A) CRI (A) Flr	FE
	Variantes	Apte à la variante (VP, RU, TW, T, P, SLPC, EFIS, MR, PP) Le ...Nom, N° qualif FI....., signature.....	FI(A) CRI (A) Flr (A)	
	Vol d'une heure avec FI	Vol de remise à niveau pour expérience récente en vue du maintien des privilèges de la licence LAPL (A). Le ...Nom, N° qualif FI ..., sign	FI(A) CRI (A) Flr (sous supervision)	
	Contrôle de compétence si conditions non réalisées	Contrôle de compétence en vue du maintien des privilèges de la licence LAPL Le ...Nom, N° autorisation FE, signature.....		FE CRE TRE habilités
	Qualification d'une Classe autre que SEP ou de Type	Apte à la Qualif de classe ou de type Le ... NomN° autorisation FE, signature.....		FE CRE TRE habilités
	Qualification additionnelle Vol de Nuit	Apte à la qualification au vol de nuit ou ajourné Le ...Nom FI ou FE, N° qualif, signature.	FI(A) CRI (A) Flr (A) (sous supervision) habilités	
	Voltige OU Remorquage	Autorisation à la pratique de (voltige élémentaire ou avancée ou remorquage) Le Nom :, N° qualif FI....., Signature.....	FI(A) CRI (A) Flr (sous supervision) habilités	

L I C E N C E P P L	Evénements	MENTIONS A PORTER SUR LE CARNET DE VOL	FI (A) CRI (A) Flr	FE
	Lacher Vol solo local	Autorisation vol solo en local A proximité de LF..... ce jour Le ... Nom :, N° qualif FI, Signature	FI (A).CRI (A) Fl r (A) sauf premiers solos	
	Vol solo en Nav	Autorisation navigation solo sur le parcours LF... , LF..., LF... ce jour le:..... Nom:..... N° qualif FI:....., Signature	FI (A).CRI (A) Fl r (A) sauf premiers solos	
	Présentation	Présenté à l'épreuve pratique d'aptitude PPL (A). le :..... Nom ..., N° qualif FI :..., Signature.	FI (A).CRI (A) Fl r (A) sous supervision	
	Délivrance	soit Réussite ou Apte à la qualif SEP, soit Réussite partielle ou Ajourné Le ...Nom, N° auto FE :....., Signature	NON	FE
	Aptitude Qualifications Additionnelles (Vol de Nuit, Voltige et remorquage).	Apte à la qualification Vol de nuit ou Autorisation à la pratique de (voltige élémentaire ou avancée ou remorquage) Le ...Nom, N° qualif FI :....., Signature	FI(A).CRI (A) Flr (A) sous supervision habilités	
	Variantes	Apte à la variante (VP, RU, TW, T, P, SLPC, EFIS, MR, PP) Le ...Nom, N° qualif FI :....., Signature	FI(A).CRI (A) Flr (A) sous supervision habilités	
	Vol d'une heure en vue de la Prorogation (par expérience)	Vol de maintien de compétences en vue de la prorogation de la qualification SEP (ou TMG). Réussite. Le ...Nom, N° qualif FI :....., Signature	FI(A).CRI (A) Flr (A) sous supervision	
	Prorogation (Contrôle compétence) ou Renouvellement Qualif SEP	Contrôle de compétence en vue de la prorogation (ou renouvellement) de la qualification SEP. Réussite Le ...Nom, N° autoris FE :....., Signature		FE CRE TRE
	Prorogation Qualification de Classe autre que SEP ou de Type	Apte à la prorogation de la Qualif de classe ou de type Le ...Nom, N° autoris FE :....., Signature		FE CRE TRE
Renouvellement Qualification de Classe Ou de Type	Contrôle de compétence en vue du renouvellement de la Qualification de classe ou de type. Réussite. Le ...Nom, N° autoris FE :....., Signature		FE CRE TRE	

QUALIF MONTAGNE	Evénements	MENTIONS A PORTER SUR LE CARNET DE VOL	Instructeur	Examineur
	Autorisation de site sur altiport « Roues » ou « Skis »	Autorisation d'accès à l'altiport de sur « Roues » ou sur « Skis » Le ...Nom N° qualif FI :....., Signature	Instructeurs de vol Montagne « roues » ou « Skis »	Instructeur de vol montagne « Roues » ou « Skis »
	Autorisation de site sur altisurface « Roues » ou « Skis »	Autorisation d'accès à l'altisurface de et sur « Roues » ou sur « Skis » <i>(pas plus de deux altisurfaces)</i> Le ...Nom, N° qualif FI :....., Signature.....	Instructeurs de vol Montagne « Roues » ou « Skis »	Instructeur de vol montagne « Roues » ou « Skis »
	Qualification Montagne « Roues » ou « Skis »	Qualification Montagne « Roues » ou « Skis » Apte ou Ajourné Le ...Nom, N° autoris FEM :. Signature.....	Instructeurs de vol Montagne « Roues » ou « Skis »	FE désigné par l'Autorité

Les variantes pour monomoteur à pistons:

TW (train classique), VP (hélice à pas variable), RU (train rentrant), T (turbo), P (pressurisé), SLPC (monomanette de puissance), EFIS (Electronic Flight Instrument System), MR (motorisation rapprochée), PP (Push Pull).

Une fois les variantes acquises **sur monomoteurs à pistons, ces variantes restent valides indéfiniment.**

Pour les autres classes ou types d'avions, les variantes acquises restent valides si pas plus de **deux ans** d'absence de vol sur la variante.

Si plus de deux ans d'inactivité, nouvelle formation aux différences

Deux types de formation complémentaires avant inscription sur carnet de vol :

Formation aux différences : obligatoire si variante indiquée par un D dans la colonne de classification des avions). Elle comprend une formation théorique et une formation pratique. Elle est validée par l'apposition sur le carnet de vol de la date, du numéro et du nom du FI.

Cours de familiarisation : recommandé (rien dans le carnet de vol) si avion non complexe très proche d'un avion déjà piloté. Ce cours porte en général uniquement sur un apport théorique.

FICHE SUIVI DE PROGRESSION (ou) (et) LIVRET DE PROGRESSION)

- C'est la possibilité de respecter un engagement de formation (ENAC/PFE).
- C'est un moyen de se garantir en cas de procédures engagées par l'élève.
- C'est une garantie que tous les items de formation ont été vus (pas d'impasse).
- C'est la possibilité de renseigner rapidement l'instructeur sur l'avancement de la progression si l'instructeur référent ou habituel n'est pas présent.

Recommandations :

- **Renseigner** précisément le livret de progression individuel, (contenu du cours, exercices réalisés, comportements non techniques, acquisition ou points à confirmer).
- **Établir** une fiche individuelle du suivi de la formation théorique et des QCM de contrôle (faire émarger par l'élève et l'enseignant).
- **Suivre** une fiche récapitulative de progression pratique et cocher les items concernés (phases : Etude, Acquisition, ou Perfectionnement).
- **Archiver et conserver** trois ans après l'obtention de la licence.



BONS VOLS et FLY SAFE



FÉDÉRATION FRANÇAISE AÉRONAUTIQUE
ATO - FFA n° FR.ATO.0222
155 Avenue de Wagram 75017 PARIS
Téléphone : Tel : 01 44 29 92 00 Fax : 01 44 29 92 01