

Examen pratique

pour l'extension des
privilèges
de la SPL ou LAPL(S)

au TMG

Table des matières

INTRODUCTION	3
RAPPELS REGLEMENTAIRES :	3
LE FORMULAIRE D'EXAMEN (17FORMEXA):	3
GENERALITES :	3
LA PAGE 01/08 DU FORMULAIRE D'EXAMEN : LES ZONES A RENSEIGNER	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
COMMENTAIRES SUR LA PAGE 01/08 :	5
LA PAGE 02/08 DU FORMULAIRE D'EXAMEN : LES ZONES A RENSEIGNER	6
COMMENTAIRES SUR LA PAGE 02/08 :	7
LA PAGE 03/08 DU FORMULAIRE D'EXAMEN : LES ZONES A RENSEIGNER	8
COMMENTAIRES SUR LA PAGE 03/08 :	9
LA PAGE 04/08 DU FORMULAIRE D'EXAMEN : LES ZONES A RENSEIGNER	10
COMMENTAIRES SUR LA PAGE 04/08 :	11
LA PAGE 05/08 DU FORMULAIRE D'EXAMEN : LES ZONES A RENSEIGNER	12
COMMENTAIRES SUR LA PAGE 05/08 :	13
LA PAGE 06/08 DU FORMULAIRE D'EXAMEN : LES ZONES A RENSEIGNER	14
COMMENTAIRES SUR LA PAGE 06/08 :	15
LA PAGE 07/08 DU FORMULAIRE D'EXAMEN : LES ZONES A RENSEIGNER	16
COMMENTAIRES SUR LA PAGE 07/08 :	17
LA PAGE 08/08 DU FORMULAIRE D'EXAMEN : LES ZONES A RENSEIGNER	18
COMMENTAIRES SUR LA PAGE 08/08 :	19
ANNEXE I : EXEMPLE DE COMPTE RENDU D'EPREUVE	20

Introduction

L'utilisation d'un TMG (Touring Motor Glider), dans la nouvelle réglementation européenne (AIRCREW), requiert une extension de privilèges à la licences SPL ou LAPL(S). Celle-ci s'apparente à une qualification de classe, c'est pourquoi la DGAC a décidé de se servir du formulaire d'examen en vol correspondant à l'examen d'aptitude ou aux contrôles de compétences pour les qualifications de classe ou de type monopilotes d'avions non complexes (formulaire 17Formexa).

Un vélivole se sert d'un TMG à la fois comme d'un avion et comme d'un planeur, une fois le moteur coupé. Ces deux compétences particulières devront être vérifiées par l'examineur.

Ce formulaire n'est pas bien adapté à la pratique de notre activité. C'est la raison d'être de cette note qui a pour but d'expliquer comment l'utiliser.

Rappels réglementaires :

Pour piloter un TMG en tant que PIC, un candidat doit avoir suivi une formation au sol et en vol . La formation et l'examen peuvent être effectués soit à l'ATO CNVV (Centre national ou centre satellite), ou hors organisme de formation agréé (ATO) au sein d'un organisme de formation nationale (un club qui fait de la formation sur TMG) qui bénéficie du report des dispositions des annexes VI, partie ARA , et VII, partie ORA, tel que prévu par le règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié (appendice 3 de l'arrêté du 31 juillet 1981 : rapport de conversion).

Celle ci comporte (FCL.135.S) :

- au minimum 6h d'instruction en vol dont 4h de double commande;
- un vol en solo de 150 Km au moins avec un arrêt complet sur un aérodrome autre que celui de départ;

Elle est sanctionnée par un examen pratique avec un examinateur (FE(S) habilité).

Pour exercer les privilèges de cette extension de classe à sa licence de pilote de planeur, son détenteur doit, dans les 24 derniers mois (FCL.140.S):

- i) effectuer 12h de vol incluant 12 décollages et atterrissages;
- ii) suivre un cours de remise à niveau avec un vol d'au moins 1 h avec un instructeur.

Si le pilote de planeur dispose également du privilège de piloter des avions, les exigences du i) peuvent être satisfaites sur avion, sinon celui-ci devra effectuer :

- un contrôle de compétence avec un FE(S), ou;
- du temps de vol ou des décollages et atterrissages additionnels, en DC ou en solo, sous la supervision d'un instructeur FI(S).

Le formulaire d'examen (17Formexa):

Généralités :

Le formulaire comprend 8 pages. Sur la première on trouve les données concernant le candidat, le type d'examen et l'ATO; sur la deuxième les résultats de l'examen et sur la troisième la description du contenu de la formation et de l'examen.

Les pages 4 à 8 contiennent les exercices du contrôle de compétence avec les zones d'évaluation des résultats. Ils se répartissent en 6 sections. Tous les exercices ne sont pas obligatoires, seuls ceux marqués d'un "M" le sont. Il est de la responsabilité de l'examineur de décider de ceux qui seront pertinents pour le candidat à l'épreuve.

Un exercice raté peut être effectué une deuxième fois, si l'examineur juge qu'il y a une chance raisonnable de réussite. Un seul exercice échoué entraîne l'échec de la section concernée; si une seule section est en échec, le résultat de l'examen se solde par une réussite partielle; si plusieurs le sont, le candidat est en échec.

En cas de réussite, l'examineur remet le formulaire dûment complété au candidat; en cas de réussite partielle il le conserve jusqu'à la deuxième tentative et en cas d'échec il renvoie le compte rendu d'épreuve à la DSAC-IR concernée.

La page 01/08 du formulaire d'examen : Les zones à renseigner

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
 Direction Personnels Navigants
 Pôle examens



Candidat	Nom*:		Type de licence:	
	Prénom(s)*:		Numéro de licence:	
	Date naissance:		Pays de la licence:	
Appétude et contrôle de compétences	QT / QC :	Type d'avion:	IR	STI(A)
	Délivrance <input type="checkbox"/>	SE-SP(A) <input type="checkbox"/>	Operations: SP <input type="checkbox"/>	STI(A) prof check acc Part-FCL.940.STI <input type="checkbox"/>
	Prorogation <input type="checkbox"/>	ME-SP(A) <input type="checkbox"/>	MP <input type="checkbox"/>	
Renouvellement <input type="checkbox"/>			Renouvellement <input type="checkbox"/>	
1	Entraînement théorique pour la délivrance de qualification de type ou de classe durant la formation (si applicable)			
Début:	Fin:	ATO:		
Evaluation obtenue % (évaluation 75%):		Numéro de licence RP:		
Nom/Prénom(s)*:		Signature RP:		
2	FSTD (si applicable)			
FSTD (type d'avion):	3 axes ou plus: Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		Utilisable et en fonctionnement:	
FSTD fabricant:	Motion ou système:		Aide visuelle: Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	
FSTD opérateur:	FSTD ID code:			
Durée totale du contrôle:		Approche aux instruments jusqu'à l'altitude ou la hauteur de décision:		
Lieu, date et heure:		Type et N° de licence:		
TRI: <input type="checkbox"/>		SFI: <input type="checkbox"/>		
Signature de l'instructeur:		Nom/Pénom(s)*:		
3	Entraînement sur avion: <input type="checkbox"/>		sur FSTD: <input type="checkbox"/> (si applicable)	
Type d'avion:	Immat:	Durée de vol du contrôle:		
Décollages:	Atterrissages:	Aérodromes ou lieux (Décollages, approches et atterrissages):		
Heure de décollage:		Heure d'atterrissage:		
Lieu et date:				
Instructeur de qualification de classe <input type="checkbox"/>		Type et n° de licence détenue:		
Signature de l'instructeur:		Nom/Pénom(s)*:		
4	Informations ATO (uniquement dans le cas d'une délivrance ou d'un renouvellement de qualification)			
L'ATO confirme que le candidat a été formé conformément au programme approuvé et atteste du niveau requis pour la délivrance				
ATO :		N° d'approbation:		
Nom du RP*:		N° de licence:		
Lieu et date:				
Signature du Responsable Pédagogique:				

Cette partie peut être remplacée par le certificat délivré par l'ATO

Ref : 17Formexa

*En lettres capitales:
 DGAC/EASA - 04.2013

EASA Part FCL Appendice 9

Seules les parties encadrées en bleu sont à renseigner pour une extension de privilèges au TMG sur une licence SPL ou LAPL(S).

Paragraphe Candidat :

QC/QT	Inscrire TMG		
Nom :	Le nom du candidat	Type de licence :	"SPL" ou "LAPL(S)" selon le cas
Prénom :	Le prénom du candidat	Numéro de licence :	Numéro complet de la licence, par exemple : FRA.FCL.PS 000123456
Date de naissance :	Sa date de naissance	Pays de la licence :	Marquer "F" ou "France" si la licence est gérée par la DGAC.

Paragraphe aptitude et contrôle de compétences :

Délivrance :	Cocher cette case s'il s'agit de l'extension de privilège de la licence au TMG
Prorogation :	Cocher cette case s'il s'agit d'une prorogation (dernier vol sur TMG < 24 mois)
Renouvellement :	Cocher cette case s'il s'agit d'un renouvellement (dernier vol sur TMG > 24 mois)

Paragraphe 4 : Informations ATO :

ATO :	CNVV	N° d'approbation :	FR.ATO.0211
Nom du RP :	Le nom du responsable pédagogique du CNVV	Numéro de licence :	Numéro de licence du Responsable Pédagogique du CNVV
Lieu et date :	Lieu et date		

Direction Générale de l'Aviation Civile
 Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
 Direction Personnels Navigants
 Pôle examens



Numero de licence du candidat:

5 Détails du contrôle pratique ou de l'évaluation de compétences:

Prorogation de la QT et de la MEP: 10 étapes Ou 1 étape avec un examinateur Or combined LPC/OPC acc. to FCL 740.A (a)(3)

Date de la première tentative:

Aérodrome ou lieu:

SIM or aircraft registration:

Heure de décollage: _____ **Heure d'atterrissage:** _____ **Temps total de vol:** _____

QT / QC Réussite Réussite partielle** Echec**

IR Réussite Réussite partielle** Echec**

Date de la seconde tentative:

Aérodrome ou lieu:

SIM or aircraft registration:

Temps total de vol: _____

QT / QC Réussite Echec**

IR Réussite Echec**

Numéro d'autorisation de l'examineur:

Type et numéro de licence :

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.

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 (si applicable).

Nom/Prénom* de l'examineur et signature:

Numéro d'autorisation de l'examineur:

Type et numéro de licence :

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.

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 (si applicable).

Nom/Prénom* de l'examineur et signature:

En cas de réussite partielle ou d'échec

J'atteste qu'en cas de réussite partielle ou d'échec, je ne dois pas exercer les privilèges de ma qualification jusqu'à obtenir une réussite complète.

Nom/Prénom* du candidat et signature:

Ne rien inscrire dans cette rubrique en cas de réussite

*En lettres capitales:

6 Remarques **Donner les raisons et les détails du ré-entraînement

CONTENU DE LA FORMATION / DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

Ref : 17Formexa

Entête :

Numéro de licence du candidat :	Le n° de pilote du candidat, ex : FRA.FCL.PS 00123456 → 123456
--	--

Paragraphe 5 : Détails du contrôle pratique ou de l'évaluation de compétences :

Date de la première tentative :	Inscrire la date de la première tentative
Aérodrome ou lieu :	Lieu ou se déroule cette tentative.
SIM or aircraft registration	Immatriculation du TMG
Heure de décollage :	Heure du premier décollage de l'examen en vol.
Heure d'atterrissage :	Heure du dernier atterrissage de l'examen en vol.
Temps total de vol :	C'est la durée de vol total de l'examen qui peut-être différent de l'intervalle de temps entre l'heure de décollage et d'atterrissage si l'examen se déroule en plusieurs vols.
N° d'autorisation de l'examineur	Exemple : F-FE-S 00999999
Type et numéro de licence :	Celui de l'examineur : exemple : FRA.FCL.PS 00999999
J'atteste avoir reçu du candidat ...	Cocher cette case pour attester d'avoir vérifié que la formation du candidat est effectuée et complète (Fiche/livret de formation et carnet de vol)
J'atteste que toutes les manoeuvres...	Cocher cette case pour attester que l'examen a bien été effectué de manière complète.
Nom/prénom de l'examineur et ... :	-
En cas de réussite partielle ou d'échec	Cocher la case et faire signer l'élève si le cas se produit.
Pour la deuxième tentative	Les rubriques à remplir sont identiques à la première. À noter que cette deuxième tentative n'a lieu qu'en cas d'échec partiel (échec à une seule section).

Paragraphe 6 : Remarques :

Ne remplir cette rubrique qu'en cas d'échec, sinon ne rien y inscrire. L'examineur y porte les domaines pour lesquels le candidat doit se réentraîner avant de se représenter à l'examen.

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

Hauteur	
En général	± 100 pieds
Démarrer une remise des gaz à la hauteur de décision	+ 50 pieds/- 0 pied
Hauteur/altitude minimale de descente	+ 50 pieds/- 0 pied
Tenue d'axe	
Sur radioguidage	± 5°
Approche de précision	déviations à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente
Cap	
Tous les moteurs opérationnels	± 5°
Avec panne moteur simulée	± 10°
Vitesse	
Tous les moteurs opérationnels	± 5 noeuds
Avec panne moteur simulée	+ 10 noeuds/- 5 noeuds

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

5. Avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances.

- a) Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que pilote aux commandes (PF) et pilote n'étant pas aux commandes (PNF);

X = des simulateurs de vol seront utilisés pour cet exercice, s'ils sont disponibles, sinon un avion sera utilisé si approprié pour la manoeuvre ou la procédure;

P# = la formation sera complétée par une inspection supervisée de l'avion.

- b) La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (—>).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

A = avion;

FFS = simulateur de vol;

FTD = système d'entraînement au vol (y compris FNPT II pour la qualification de classe ME).

- c) Les rubriques marquées d'un astérisque (*) dans la section 3B et pour les aéronefs multimoteurs, de la section 6, seront accomplies par seule référence aux instruments si la prorogation/le renouvellement d'une IR est inclus dans l'examen pratique ou le contrôle de compétences. Si les rubriques marquées d'un (*) ne sont pas accomplies par seule référence aux instruments au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences et lorsqu'il n'existe aucun crédit de privilèges IR, la qualification de type ou de classe sera restreinte au vol en VFR exclusivement.

- d) La section 3A sera effectuée pour proroger une qualification de type ou de classe multimoteur, en VFR exclusivement, lorsque l'exigence portant sur une expérience de 10 étapes accomplies au cours des 12 mois précédents n'est pas satisfaite. La section 3A n'est pas requise si la section 3B est accomplie.

- e) Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire ou qu'il existe un choix lorsque plusieurs exercices apparaissent.

- f) Un FFS ou un FNPT 2 sera utilisé pour la formation pratique aux qualifications de type ou de classe multimoteur s'il fait partie d'un cours de qualification de classe ou de type agréé. Les considérations suivantes seront applicables pour l'agrément du cours:

i) la qualification du FFS ou du FNPT II, telle que définie dans la partie-OR;

ii) les qualifications des instructeurs;

iii) le nombre d'heures de formation dispensées sur FFS ou FNPT II; et

iv) les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires.

- g) Lorsqu'un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes, la qualification de type sera restreinte aux exploitations multipilotes.

Ref : 17Formexa

Entête :

Numéro de licence du candidat :	Le n° de pilote du candidat, ex : FRA.FCL.PS00123456 → 123456
--	--

Corps du texte :

Décrit les performances acceptables lors du vol de contrôle de compétence, le contenu de la formation, de l'examen pratique ou du contrôle de compétence pour une classe ou un type d'aéronef.

La page 04/08 du formulaire d'examen : Les zones à renseigner

Direction Générale de l'Aviation Civile
 Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
 Direction Personnels Navigants
 Pôle examens



Numéro de licence du candidat:

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE					
	Manoeuvres/Procédures	FTD	FFS	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	1 ère tentative		2 ème tentative	
						FFS A	Réussite	Echec	Réussite	Echec
<i>Initiales examinateur exclusivement</i>										
SECTION 1										
1 Départ										
1.1 Prévol, y compris: documentation, masse et centrage, bulletin météo, NOTAM										
1.2 Vérifications avant le démarrage										
1.2.1 Externes	P#		P							
1.2.2 Internes			P		M					
1.3 Démarrage du moteur: normal, défaillances	P→	→	→		M					
1.4 Roulage		P→	→		M					
1.5 Vérifications avant le départ: point fixe moteur (si applicable)	P→	→	→		M					
1.6 Procédure de décollage: normal avec configuration des volets conforme au manuel de vol, vent de travers (si conditions présentes)		P→	→							
1.7 Montée: Vx/Vy, virages sur cap mise en palier		P→	→		M					
1.8 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie										

CONTENU DE LA FORMATION / DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

1ère tentative	<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Echec
2ème tentative	<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Echec

Ref : 17Formexa

Seules les parties encadrées en bleu sont à renseigner pour une extension de privilèges au TMG sur une licence SPL ou LAPL(S).

Entête :

Numéro de licence du candidat :	Idem page précédente
--	----------------------

Section 1 :

1.1	Prévol, y compris : documentation, masse et centrage, bulletin météo, NOTAM	Briefing avant vol. Ne pas oublier les documents du TMG (Certificat immatriculation, CDN, CEN, carnet de route ...).
1.2.1	Vérifications avant le démarrage : Externes	Visite prévol extérieure
1.2.2	Vérifications avant le démarrage : Internes	Visite prévol intérieure
1.3	Démarrage du moteur: normal, défaillances	Questionnement du candidat sur la procédure en cas de feu moteur au démarrage, panne de moteur, possibilité de démarrage sur groupe de parc, etc. ...
1.4	Roulage	
1.5	Vérifications avant le départ : point fixe moteur (si applicable)	Essais moteur si applicable, Check-list avant décollage, ...
1.6	Procédure de décollage : normal avec configuration des volets conforme au manuel de vol, vent de travers (si conditions présentes)	Vérifier : mise en puissance, tenue axe au roulage-décollage, Check-list après décollage, adaptation de la puissance de montée si applicable, ...
1.7	Montée: Vx/Vy, virages sur cap, mise en palier	Choix de la vitesse de montée en fonction des obstacles, prise de cap, tenue de la trajectoire, du cap
1.8	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie	Respect de la phraséologie, capacité à communiquer avec l'ATC/autres trafics, ...

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE				
	Manoeuvres/Procédures	FTD	FFS	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	1 ère tentative		2 ème tentative	
						FFS A	Réussite	Echec	Réussite
SECTION 2					<i>Initiales examinateur exclusivement</i>				
2 Conditions de vol (VMC)									
2.1 Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses-air, notamment à des vitesses-air extrêmement faibles avec et sans volets (y compris 1 approche à la vitesse minimale de contrôle le cas échéant)		P →	→						
2.2 Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°)		P →	→		M				
2.3 Décrochages et récupération: i) décrochage tout rentré; ii) approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance; iii) approche du décrochage en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant; iv) approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement)		P →	→		M				
2.4 Maniement avec le pilote automatique et le directeur de vol (peut être effectué à la section 3) si applicable		P →	→		M				
2.5 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie									
						1 ère tentative <input type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec			
						2 ème tentative <input type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec			
SECTION 3A									
3A Procédures VFR en route, (voir B.5 c) et d)]						1 ère tentative		2 ème tentative	
						Réussite	Echec	Réussite	Echec
3A.1 Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes						<i>Initiales examinateur exclusivement</i>			

CONTENU DE LA FORMATION / DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

Ref : 1/Formexa

Seules les parties encadrées en bleu sont à renseigner pour une extension de privilèges au TMG sur une licence SPL ou LAPL(S).

Entête :

Numéro de licence du candidat :	Idem page précédente
--	----------------------

Section 2 : Conditions de vol (VMC)

Chaque exercice de cette section peut indifféremment être effectué moteur en fonctionnement ou moteur coupé.

2.1	Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses-air, notamment à des vitesses-air extrêmement faibles avec et sans volets (y compris l'approche à la vitesse minimale de contrôle le cas échéant)	Cette partie est souvent traité en transparence durant le vol., sauf le vol le lent qui est un exercice spécifique. Au moteur, le vol en palier est recherché; en vol sans moteur seul la tenue de la vitesse (et donc de l'assiette) sont jugés.
2.2	Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°)	Obligatoire. Sont notés : la tenue et la stabilité de l'inclinaison et de la vitesse, au moteur : la tenue de l'altitude également.
2.3	Décrochages et récupération: i) décrochage tout rentré; ii) approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance; iii) approche du décrochage en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant; iv) approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement)	Un seul de ces exercices est obligatoire. Les approches du décrochage sont délicates à juger du fait de l'absence d'avertisseur de décrochage sur la plupart des TMG. i) décrochage "normal"; ii) simulation en altitude d'une approche du décrochage en dernier virage. Au moteur : sortie de virage, diminution incidence simultanément et remise des gaz; sans moteur : rentrée des AF et diminution de l'incidence. iii) Au moteur : remise des gaz; sans moteur : rentrée des AF; iv) Au moteur uniquement. Procédure : diminuer l'assiette puis reprendre le vol en montée normal.
2.5	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie	Gestion des échanges radio avec un service d'information de vol ou le contrôle pour informer des intentions, si applicable

Section 3A : Procédures VFR en route

Aucun des exercices de cette section n'est obligatoire. À l'examineur de juge s'il doit demander une navigation au candidat ou non.

3A.1	Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes	Avant le départ PLN simulé ou déposé. Capacité à calculer un cap et une estimée vers un point. Orientation et lecture de Cap.
------	--	---

La page 06/08 du formulaire d'examen : Les zones à renseigner

Direction Générale de l'Aviation Civile
 Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
 Direction Personnels Navigants
 Pôle examens



Numéro de licence du candidat:

CONTENU DE LA FORMATION / DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE					
	FTD	FFS	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur		1 ère tentative		2 ème tentative	
					FFS A	Réussite	Echec	Réussite	Echec	
Manoeuvres/Procédures										
3A.2 Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse										
3A.3 Orientation, planification et revue des ETA										
3A.4 Utilisation du radioguidage (si applicable)										
3A.5 Gestion du vol (journal de bord, vérification de routine y compris le carburant, les systèmes et le givrage)										
3A.6 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie										
1ère tentative <input type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec 2ème tentative <input type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec										
SECTION 3B										
3B Vol aux instrument										
3B.1* Départ en IFR		P—>	—>		M					
3B.2* IFR En-route		P—>	—>		M					
3B.3* Procédures d'attente		P—>	—>		M					
3B.4* Avec ILS jusqu'à DH/A de 200 pieds (60 m) ou selon le minimum de la procédure (le pilote automatique peut être utilisé pour intercepter la radiobalise d'alignement de descente)		P—>	—>		M					
3B.5* Approche non précise du MDH/A et du MAP		P—>	—>		M					
3B.6* Exercices en vol y compris une panne simulée du compas et de l'indicateur d'assiette: virages de taux 1, récupération d'assiettes inhabituelles	P—>	—>	—>		M					
3B.7* Panne de la radiobalise d'alignement d'axe de piste ou de descente	P—>	—>	—>							
3B.8* Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie										

1ère tentative Réussite Echec
 2ème tentative Réussite Echec

Ref : 17Formexa

Seules les parties encadrées en bleu sont à renseigner pour une extension de privilèges au TMG sur une licence SPL ou LAPL(S).

Entête :

Numéro de licence du candidat :	Idem page précédente
--	----------------------

Section 3A : Procédures VFR en route (suite)

3A.2	Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse	Les tolérances, applicables en air calme, sont décrites en page 3 du formulaire. Le candidat doit corriger spontanément et sans délai ses écarts. Prendre en compte les conditions MTO : turbulences, mouvements verticaux de la masse d'air, ...
3A.3	Orientation, planification et revue des ETA	Évaluation de la dérive, correction des estimées en fonction du vent
3A.4	Utilisation du radioguidage (si applicable)	Soit le VOR, la goniométrie ou le GPS . Le candidat en maîtrise son fonctionnement et il est capable de s'en servir à bon escient.
3A.5	Gestion du vol (journal de bord, vérification de routine y compris le carburant, les systèmes et le givrage)	Noter la tenue d'un log de navigation et la vérification des systèmes de l'aéronef (moteur, génération électrique , ...).
3A.6	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie	Communications avec les organismes de contrôle et/ou liaisons air-air.

Section 3B : Vol aux instruments

Non applicable.

CONTENU DE LA FORMATION / DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE						
	FTD	FFS	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur		1 ère tentative		2 ème tentative		
					FFS	A	Réussite	Echec	Réussite	Echec	
Manoeuvres/Procédures											
Laissé intentionnellement vide											
SECTION 4											
4 Arrivée et atterrissage											
4.1 Procédure d'arrivée sur aérodrome		P →	→		M						
4.2 Atterrissage normal		P →	→		M						
4.3 Atterrissage sans volets		P →	→		M						
4.4 Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates)		P →	→								
4.5 Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2 000 pieds au dessus de la piste d'atterrissage (avion monomoteur uniquement)		P →	→		M						
4.6 Manoeuvre de remise des gaz à une hauteur minimale		P →	→		M						
4.7 Manoeuvre de remise des gaz et d'atterrissage de nuit (si applicable)	P →	→	→								
4.8 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie											
1ère tentative						<input type="checkbox"/>	Réussite	<input type="checkbox"/>	Echec		
2ème tentative						<input type="checkbox"/>	Réussite	<input type="checkbox"/>	Echec		
SECTION 5											
5 Procédures inhabituelles et d'urgence <small>(Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4)</small>											
						1 ère tentative		2 ème tentative			
						Réussite	Echec	Réussite	Echec		
						<i>Insert examiner's initials only</i>					
5.1 Décollage interrompu à une vitesse raisonnable		P →	→		M						
5.2 Panne moteur simulée après le décollage (avion monomoteur exclusivement)			P		M						

Ref : 1/Formexa

Seules les parties encadrées en bleu sont à renseigner pour une extension de privilèges au TMG sur une licence SPL ou LAPL(S).

Entête :

Numéro de licence du candidat :	Idem page précédente
---------------------------------	----------------------

Section 4 : Arrivée et atterrissage

4.1	Procédure d'arrivée sur aérodrome	Obligatoire. Reconnaissance si applicable et intégration dans un circuit d'aérodrome.
4.2	Atterrissage normal	Obligatoire. Pour une délivrance effectuer un atterrissage moteur en fonctionnement et un autre moteur coupé.
4.3	Atterrissage sans volets	Obligatoire. Si applicable seulement. Ne pas chercher à le remplacer par un atterrissage sans AF.
4.4	Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates)	Correction de dérive, "décrabage" et tenue de l'axe à l'atterrissage.
4.5	Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2 000 pieds au dessus de la piste d'atterrissage (avion monomoteur uniquement)	Le considérer comme obligatoire pour le TMG "planeur". Remplacer par un tour de piste moteur coupé , de la zone de perte d'altitude à l'arrêt complet.
4.6	Manoeuvre de remise des gaz à une hauteur minimale	Obligatoire. Simulation d'une piste encombrée ou lors d'une trajectoire mal stabilisée. Ne pas descendre en dessous de 30 m.
4.8	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie	Communications avec les organismes de contrôle et/ou liaisons air-air. tel que requis par la réglementation autour d'un aérodrome.

Section 5 : Procédures inhabituelles et d'urgence

5.1	Décollage interrompu à une vitesse raisonnable	Obligatoire. Simulation d'un doute sur la poursuite du roulage-décollage (panne, perte de puissance, ...)
5.2	Panne moteur simulée après le décollage (avion monomoteur exclusivement)	Obligatoire. Simulation d'une panne au décollage. Ne pas exécuter trop bas, attention aux obstacles et aux faibles pentes de montée de bien des TMG. Envisager la panne réelle à l'issue.

La page 08/08 du formulaire d'examen : Les zones à renseigner

Direction Générale de l'Aviation Civile
 Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
 Direction Personnels Navigants
 Pôle examens



Numero de licence du candidat:

CONTENU DE LA FORMATION / DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE						
	Manoeuvres/Procédures	FTD	FFS	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur		1 ère tentative		2 ème tentative	
						FFS A	Réussite	Echec	Réussite	Echec	
5.3 Atterrissage forcé simulé sans puissance (avions monomoteurs uniquement)			P		M						
5.4 Urgences simulées: i) incendie ou fumée en vol; ii) mauvais fonctionnement des systèmes, selon le cas	P→	→	→								
5.5 Coupure et redémarrage du moteur (examen pratique de ME exclusivement) (à une altitude sûre si effectué sur aéronef)	P→	→	→		M						
5.6 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie											
1ère tentative <input type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec 2ème tentative <input type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec											
SECTION 6											
6 Vol asymétrique simulé											
6.1* (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5) Panne moteur simulée pendant le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS)	P→	→	→X		M						
6.2* Approche et remise des gaz en vol asymétrique	P→	→	→		M						
6.3* Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet	P→	→	→		M						
6.4 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie											
1ère tentative <input type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec 2ème tentative <input type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec											

Ref : 17Formexa

Seules les parties encadrées en bleu sont à renseigner pour une extension de privilèges au TMG sur une licence SPL ou LAPL(S).

Entête :

Numéro de licence du candidat :	Idem page précédente
--	----------------------

Section 5 : Procédures inhabituelles et d'urgence (suite)

5.3	Atterrissage forcé simulé sans puissance (avions monomoteurs uniquement)	Obligatoire. Simulation d'une panne moteur suivi d'un atterrissage en campagne. Attention à ne pas descendre en dessous de 50 m sol et à la faible pente de montée d'un TMG.
5.4	Urgences simulées: i) incendie ou fumée en vol; ii) mauvais fonctionnement des systèmes, selon le cas	Capacité à gérer une urgence en vol, y compris en se référant au manuel de vol.
5.5	Coupure et redémarrage du moteur (examen pratique de ME exclusivement) (à une altitude sûre si effectué sur aéronef)	Le considérer comme obligatoire pour le TMG "planeur". Respect des procédures d'extinction et de remise en route du moteur. Y rajouter les opérations en vol à voile : gestion du local d'un aérodrome, si applicable : montée, transition, etc. <i>Note : Il s'agit d'une procédure normale pour un TMG en vol à voile</i>
5.6	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie	Connaissance des communications d'urgence.


Section 6 : Vol asymétrique simulé

Non applicable.

Annexe I : Exemple de compte rendu d'épreuve

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
Direction Personnels Navigants
Pôle examens



Candidat	Nom*:	DUPONT	Type de licence:	SPL
	Prénom(s)*:	Charles	Numéro de licence:	FRA.FCL.PS00123456
	Date naissance:	11/01/1991	Pays de la licence:	F
Aptitude et contrôle de compétences	QT / QC :	TMG	Type d'avion:	
	Délivrance	<input checked="" type="checkbox"/>	Operations:	
	Prorogation	<input type="checkbox"/>	SE-SP(A) <input type="checkbox"/> SP <input type="checkbox"/>	Prorogation <input type="checkbox"/>
	Renouvellement	<input type="checkbox"/>	ME-SP(A) <input type="checkbox"/> MP <input type="checkbox"/>	Renouvellement <input type="checkbox"/>
STI(A) prof check acc Part-FCL.940.STI <input type="checkbox"/>				
1	Entraînement théorique pour la délivrance de qualification de type ou de classe durant la formation (si applicable)			
Début:		Fin:	ATO:	
Evaluation obtenue % (évaluation 75%):			Numéro de licence RP:	
Nom/Prénom(s)*:			Signature RP:	
2	FSTD (si applicable)			
FSTD (type d'avion):		3 axes ou plus: Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		Utilisable et en fonctionnement:
FSTD fabricant:		Motion ou système:		Aide visuelle: Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
FSTD opérateur:			FSTD ID code:	
Durée totale du contrôle:			Approche aux instruments jusqu'à l'altitude ou la hauteur de décision:	
Lieu, date et heure:			Type et N° de licence:	
TRI: <input type="checkbox"/>			SFI: <input type="checkbox"/>	
Signature de l'instructeur:			Nom/Pénom(s)*:	
3	Entraînement sur avion: <input type="checkbox"/> sur FSTD: <input type="checkbox"/> (si applicable)			
Type d'avion:		Immat:	Durée de vol du contrôle:	
Décollages:		Atterrissages:	Aérodromes ou lieux (Décollages, approches et atterrissages):	
Heure de décollage:			Heure d'atterrissage:	
Lieu et date:				
Instructeur de qualification de classe <input type="checkbox"/>			Type et n° de licence détenue:	
Signature de l'instructeur:			Nom/Pénom(s)*:	
4	Informations ATO (uniquement dans le cas d'une délivrance ou d'un renouvellement de qualification)			
L'ATO confirme que le candidat a été formé conformément au programme approuvé et atteste du niveau requis pour la délivrance				
ATO: CNVV		N° d'approbation: FR.ATO.0211		
Nom du RP*: DUCHEMIN Paul		N° de licence: FR.FCL.PS00000007		
Lieu et date: Saint Auban le 26/08/2016				
Signature du Responsable Pédagogique:				
				

Ref : 17Formexa

*En lettres capitales:

EASA Part FCL Appendice 9

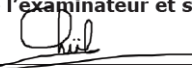

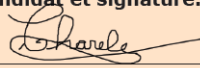
Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
50 rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15

DGAC/EASA - 04.2013

01/08



CONTENU DE LA FORMATION / DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

5		Détails du contrôle pratique ou de l'évaluation de compétences:	
Prorogation de la QT et de la MEP: 10 étapes <input type="checkbox"/> Ou 1 étape avec un examinateur <input type="checkbox"/> Or combined LPC/OPC acc. to FCL 740.A (a)(3) <input type="checkbox"/>			
Date de la première tentative: 13/08/2016		Date de la seconde tentative: 21/08/2016	
Aérodrome ou lieu: Ploërmel (LFRP)		Aérodrome ou lieu: Ploërmel (LFRP)	
SIM or aircraft registration: F-CFJL		SIM or aircraft registration: F-CFJL	
Heure de décollage: 13h30	Heure d'atterrissage: 14h30	Temps total de vol: 1h10	
Temps total de vol: 1h00			
QT / QC <input checked="" type="checkbox"/>	Réussite <input type="checkbox"/>	Réussite partielle** <input checked="" type="checkbox"/>	Echec** <input type="checkbox"/>
IR <input type="checkbox"/>	Réussite <input type="checkbox"/>	Réussite partielle** <input type="checkbox"/>	Echec** <input type="checkbox"/>
Numéro d'autorisation de l'examineur: F-FE-S 00999999		Numéro d'autorisation de l'examineur: F-FE-S 00999999	
Type et numéro de licence : FR.FCL.PS 00999999		Type et numéro de licence : FR.FCL.PS 00999999	
<input checked="" 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 checked="" 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 (si applicable).		<input checked="" 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 checked="" 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 (si applicable).	
Nom/Prénom* de l'examineur et signature: KAISER Jules 		Nom/Prénom* de l'examineur et signature: KAISER Jules 	
En cas de réussite partielle ou d'échec <input checked="" type="checkbox"/> J'atteste qu'en cas de réussite partielle ou d'échec, je ne dois pas exercer les privilèges de ma qualification jusqu'à obtenir une réussite complète.			
Nom/Prénom* du candidat et signature: DUPONT Charles 			
*En lettres capitales:			
6		Remarques **Donner les raisons et les détails du ré-entraînement	

Ref : 17Formexa

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

Hauteur	
En général	± 100 pieds
Démarrer une remise des gaz à la hauteur de décision	+ 50 pieds/- 0 pied
Hauteur/altitude minimale de descente	+ 50 pieds/- 0 pied
Tenue d'axe	
Sur radioguidage	± 5°
Approche de précision	déviations à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente
Cap	
Tous les moteurs opérationnels	± 5°
Avec panne moteur simulée	± 10°
Vitesse	
Tous les moteurs opérationnels	± 5 noeuds
Avec panne moteur simulée	+ 10 noeuds/- 5 noeuds

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

5. Avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances.

- a) Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que pilote aux commandes (PF) et pilote n'étant pas aux commandes (PNF);

X = des simulateurs de vol seront utilisés pour cet exercice, s'ils sont disponibles, sinon un avion sera utilisé si approprié pour la manoeuvre ou la procédure;

P# = la formation sera complétée par une inspection supervisée de l'avion.

- b) La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (—>).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

A = avion;

FFS = simulateur de vol;

FTD = système d'entraînement au vol (y compris FNPT II pour la qualification de classe ME).

- c) Les rubriques marquées d'un astérisque (*) dans la section 3B et pour les aéronefs multimoteurs, de la section 6, seront accomplies par seule référence aux instruments si la prorogation/le renouvellement d'une IR est inclus dans l'examen pratique ou le contrôle de compétences. Si les rubriques marquées d'un (*) ne sont pas accomplies par seule référence aux instruments au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences et lorsqu'il n'existe aucun crédit de privilèges IR, la qualification de type ou de classe sera restreinte au vol en VFR exclusivement.
- d) La section 3A sera effectuée pour proroger une qualification de type ou de classe multimoteur, en VFR exclusivement, lorsque l'exigence portant sur une expérience de 10 étapes accomplies au cours des 12 mois précédents n'est pas satisfaite. La section 3A n'est pas requise si la section 3B est accomplie.
- e) Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire ou qu'il existe un choix lorsque plusieurs exercices apparaissent.
- f) Un FFS ou un FNPT 2 sera utilisé pour la formation pratique aux qualifications de type ou de classe multimoteur s'il fait partie d'un cours de qualification de classe ou de type agréé. Les considérations suivantes seront applicables pour l'agrément du cours:
- la qualification du FFS ou du FNPT II, telle que définie dans la partie-OR;
 - les qualifications des instructeurs;
 - le nombre d'heures de formation dispensées sur FFS ou FNPT II; et
 - les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires.
- g) Lorsqu'un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes, la qualification de type sera restreinte aux exploitations multipilotes.

CONTENU DE LA FORMATION / DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE				
	Manoeuvres/Procédures	FTD	FFS	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	1 ère tentative		2 ème tentative	
						Contrôle sur FFS A	Réussite	Echec	Réussite
<i>Initiales examinateur exclusivement</i>									
1 Départ									
1.1 Prévol, y compris: documentation, masse et centrage, bulletin météo, NOTAM						JK			
1.2 Vérifications avant le démarrage									
1.2.1 Externes	P#		P			JK			
1.2.2 Internes			P		M	JK			
1.3 Démarrage du moteur: normal, défaillances	P→→	→→	→→		M	JK			
1.4 Roulage		P→→	→→		M	JK			
1.5 Vérifications avant le départ: point fixe moteur (si applicable)	P→→	→→	→→		M	JK			
1.6 Procédure de décollage: normal avec configuration des volets conforme au manuel de vol, vent de travers (si conditions présentes)		P→→	→→			JK			
1.7 Montée: Vx/Vy, virages sur cap mise en palier		P→→	→→		M	JK			
1.8 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie						JK			

1ère tentative Réussite Echec

2ème tentative Réussite Echec

Ref : 17Formexa

CONTENU DE LA FORMATION / DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE				
	FTD	FFS	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	1 ère tentative		2 ème tentative	
					FFS A	Réussite	Echec	Réussite	Echec
Manoeuvres/Procédures									
SECTION 2					<i>Initiales examinateur exclusivement</i>				
2 Conditions de vol (VMC)									
2.1 Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses-air, notamment à des vitesses-air extrêmement faibles avec et sans volets (y compris 1 approche à la vitesse minimale de contrôle le cas échéant)		P→	→						
2.2 Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°)		p→	→		M	JK			
2.3 Décrochages et récupération: i) décrochage tout rentré; ii) approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance; iii) approche du décrochage en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant; iv) approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement)		P→	→		M	JK			
2.4 Maniement avec le pilote automatique et le directeur de vol (peut être effectué à la section 3) si applicable		P→	→		M				
2.5 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie						JK			
					1ère tentative <input checked="" type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec				
					2ème tentative <input type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec				
SECTION 3A									
3A Procédures VFR en route, (voir B.5 c) et d)]									
3A.1 Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes						JK	JK		

Ref : 17Formexa

CONTENU DE LA FORMATION / DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE				
	FTD	FFS	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur FFS A	1 ère tentative		2 ème tentative	
						Réussite	Echec	Réussite	Echec
Manoeuvres/Procédures									
3A.2 Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse						JK			
3A.3 Orientation, planification et revue des ETA						JK			
3A.4 Utilisation du radioguidage (si applicable)									
3A.5 Gestion du vol (journal de bord, vérification de routine y compris le carburant, les systèmes et le givrage)							JK	JK	
3A.6 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie						JK			
					1ère tentative <input type="checkbox"/> Réussite <input checked="" type="checkbox"/> Echec				
					2ème tentative <input checked="" type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec				
SECTION 3B									
3B Vol aux instrument						1 ère tentative		2 ème tentative	
						Réussite	Echec	Réussite	Echec
						<i>Initiales examinateur exclusivement</i>			
3B.1* Départ en IFR		P---	---		M				
3B.2* IFR En-route		P---	---		M				
3B.3* Procédures d'attente		P---	---		M				
3B.4* Avec ILS jusqu'à DH/A de 200 pieds (60 m) ou selon le minimum de la procédure (le pilote automatique peut être utilisé pour intercepter la radiobalise d'alignement de descente)		P---	---		M				
3B.5* Approche non précise du MDH/A et du MAP		P---	---		M				
3B.6* Exercices en vol y compris une panne simulée du compas et de l'indicateur d'assiette: virages de taux 1, récupération d'assiettes inhabituelles	P---	---	---		M				
3B.7* Panne de la radiobalise d'alignement d'axe de piste ou de descente	P---	---	---						
3B.8* Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie									
					1ère tentative <input type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec				
					2ème tentative <input type="checkbox"/> Réussite <input type="checkbox"/> Echec				

Ref : 17Formexa

CONTENU DE LA FORMATION / DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE						
	FTD	FFS	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur		1 ère tentative		2 ème tentative		
					FFS A	Réussite	Echec	Réussite	Echec		
Manoeuvres/Procédures											
Laissé intentionnellement vide											
SECTION 4											
4 Arrivée et atterrissage											
4.1 Procédure d'arrivée sur aérodrome		P→	→		M	JK					
4.2 Atterrissage normal		P→	→		M	JK					
4.3 Atterrissage sans volets		P→	→		M						
4.4 Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates)		P→	→								
4.5 Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2 000 pieds au dessus de la piste d'atterrissage (avion monomoteur uniquement)		P→	→		M	JK					
4.6 Manoeuvre de remise des gaz à une hauteur minimale		P→	→		M	JK					
4.7 Manoeuvre de remise des gaz et d'atterrissage de nuit (si applicable)	P→	→	→								
4.8 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie						JK					
1ère tentative						<input checked="" type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Echec				
2ème tentative						<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Echec				
SECTION 5											
5 Procédures inhabituelles et d'urgence (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4)											
						1 ère tentative		2 ème tentative			
						Réussite	Echec	Réussite	Echec		
						<i>Insert examiner's initials only</i>					
5.1 Décollage interrompu à une vitesse raisonnable		P→	→		M	JK					
5.2 Panne moteur simulée après le décollage (avion monomoteur exclusivement)			P		M	JK					

Ref : 17Formexa

CONTENU DE LA FORMATION / DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE				
	FTD	FFS	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur FFS A	1 ère tentative		2 ème tentative	
Manoeuvres/Procédures						Réussite	Echec	Réussite	Echec
5.3 Atterrissage forcé simulé sans puissance (avions monomoteurs uniquement)			P		M	JK			
5.4 Urgences simulées: i) incendie ou fumée en vol; ii) mauvais fonctionnement des systèmes, selon le cas	P---->	---->	---->						
5.5 Coupure et redémarrage du moteur (examen pratique de ME exclusivement) (à une altitude sûre si effectué sur aéronef)	P---->	---->	---->		M	JK			
5.6 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie						JK			
					1ère tentative		<input checked="" type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Echec	
					2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Echec	
SECTION 6									
6 Vol asymétrique simulé						1 ère tentative		2 ème tentative	
						Réussite	Echec	Réussite	Echec
6.1* (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5) Panne moteur simulée pendant le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS)	P---->	---->	--->X		M	<i>Initiales examinateur exclusivement</i>			
6.2* Approche et remise des gaz en vol asymétrique	P---->	---->	---->		M				
6.3* Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet	P---->	---->	---->		M				
6.4 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie									
					1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Echec	
					2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Echec	

Ref : 17Formexa