

FORMULAIRE DE FORMATION ET COMPTE-RENDU D'EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR AVION MONOPILOTE A L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES				
Candidat	Nom de famille*			Type de licence :
	Prénom(s)*			Numéro de licence :
	Date de naissance			Pays de la licence :
Examen pratique et contrôle de compétences	QT/QC: _____	Appareil : _____	IR/BIR	STI(A)
	Délivrance ☐ Prorogation ☐ Renouvellement ☐	SE ☐ ME ☐	Opérations : SPO seulement ☐ MPO et SPO ☐ MPO seulement ☐	Prorogation ☐ Renouvellement ☐ CTL compétence STI(A) selon Part-FCL.940.STI ☐
Langue dans laquelle s'est déroulé le test : Français ☐ Anglais ☐				
1	Entraînement théorique pour la délivrance de qualification de type ou de classe durant la formation (si applicable)			
Début : _____		Fin : _____		ATO :
Note obtenue en % (minimum 75%) :			Licence du RP :	
Nom du RP* :			Signature du RP :	
2	FSTD (si applicable)			
FSTD (type) :		Trois axes ou plus : Non ☐ Oui ☐		Ready for service and used:
FSTD fabricant :		Motion ou système :		Aide visuelle : oui ☐ non ☐
FSTD opérateur:				n° FSTD :
Durée totale aux commandes :			Approche aux instruments jusqu'à l'altitude ou la hauteur de décision :	
Lieu, date et heure :			Type N° de licence :	
TRI ☐		SFI ☐		
Signature de l'instructeur :			Nom/Prénom(s)*:	
3	Entraînement pratique : avion ☐ FSTD ☐ (si applicable)			
Appareil :		Immat. :		Durée de vol aux commandes :
Nombre de décollages :			Nombre d'atterrissages :	
Aérodromes ou lieux (Décollages, approches et atterrissages) :				
Début entraînement pratique :			Fin entraînement pratique :	
Qualification instructeur :			Type et n° de licence détenue :	
Signature de l'instructeur :			Nom/Prénom(s)*:	
4	Information ATO : (Seulement en cas de délivrance ou renouvellement)			
L'ATO confirme que le candidat a été formé conformément au programme approuvé et atteste du niveau requis pour la délivrance.				
Nom de l'organisme :			N° d'approbation :	
Nom du RP* :			N° de licence :	
Lieu & date :				
Signature du RP :				

*En majuscules

N° licence du candidat

5	Détails de l'examen pratique / du contrôle de compétences :														
Prorogation de QT & MEP :				10 étapes ☐				Ou 1 étape avec un examinateur ☐				Ou combiné FCL/OPS FCL 740.A (a)(3) ☐			
Date 1ère tentative :						Date 2ème tentative :									
Aérodrome ou lieu :						Aérodrome ou lieu :									
Immatriculation appareil :				Immat. Simulateur :				Immat. appareil :				Immat. Simulateur :			
Block off		Block on		Temps total de vol		Durée de la session :		Block off		Block on		Temps total de vol		Durée de la session :	
QT/QC ☐		Réussite ☐		Réussite partielle** ☐		Échec** ☐		QT/QC ☐		Réussite ☐		Réussite partielle** ☐		Échec** ☐	
IR ☐ BIR ☐		Réussite ☐		Réussite partielle** ☐		Échec** ☐		IR ☐ BIR ☐		Réussite ☐		Réussite partielle** ☐		Échec** ☐	
PBN vérifié : ☒ OUI ☐ NON au moins une approche RNP a été réalisée : ☐ OUI ☐ NON															
Numéro d'autorisation de l'examinateur :						Numéro d'autorisation de l'examinateur :									
Type et numéro de licence :						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 manœuvres et tous les exercices requis ont été effectués, ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques (si applicable).						☐ 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 manœuvres 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'examinateur et signature :						Nom/Prénom* de l'examinateur et signature :									
☐ 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 :															
6	Remarques **Donner les raisons et les détails du ré-entraînement :														
EXAMINATEURS NON-FRANCAIS															
Je soussigné, _____, déclare avoir étudié et appliqué les procédures nationales correspondantes de la DGAC qui figurent dans la version la plus récente du document des différenciations des examinateurs (EDD) publié par l'AESA.															
Date :						Signature :									

*En majuscules

DGAC/EASA - 09.2021 EASA Part FCL Appendice 9

N° licence du candidat

EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES AVION MONOPILOTE SAUF HPA COMPLEXE

Ref : 17Formexa

TMG ET AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE				
Manoeuvres / Procédures	FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FSTD ou A	1ère tentative		2ème tentative	
					Réussite	Echec	Réussite	Echec
SECTION 1				Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle				
1. Départ								
1.1 Prévol, y compris : - documentation ; - masse et centrage ; - bulletin météo ; et - NOTAM.	OTD							
1.2 Vérifications avant le décollage								
1.2.1 Extérieur	OTD P#	P		M				
1.2.1 Interne	OTD P#	P		M				
1.3 Démarrage du moteur : défaillances habituelles	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 : - normale avec configuration des volets conforme au manuel de vol ; et - vent de travers (si les conditions le permettent)	P →	→		M				
1.7 Montée : - Vx/Vy - Virages sur cap ; et - mise en palier.	P →	→		M				
1.8 Liaison ATC : conformité, procédures de radiotéléphonie	P →			M				
					1ère tentative ☐ Réussite ☐ Echec			
					2ème tentative ☐ Réussite ☐ Echec			
SECTION 2				Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle				
2. Conditions de vol (conditions météorologiques de vol à vue, VMC)								
2.1 Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses- air, notamment à des vitesses-air extrêmement faibles avec et sans volets (y compris approche à la V _{mc} 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 atterrissage et réglage de puissance correspondant ; et 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	P →	→		M				
					1ère tentative ☐ Réussite ☐ Echec			
					2ème tentative ☐ Réussite ☐ Echec			

N° licence du candidat

EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES AVION MONOPILOTE SAUF HPA COMPLEXE

TMG ET AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE				
Manoeuvres / Procédures	FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FSTD ou A	1ère tentative		2ème tentative	
					Réussite	Echec	Réussite	Echec
SECTION 3A				Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle				
3A. Procédures VFR en route								
3A.1 (voir B.5 c) et d)). Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes	P →	→						
3A.2 Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse	P →	→						
3A.3 Orientation, planification et revue des ETA	P →	→						
3A.4 Utilisation du radioguidage (si applicable)	P →	→						
3A.5 Gestion du vol (journal de bord, vérifications de routine y compris le carburant, les systèmes et le givrage)	P →	→						
3A.6 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie	P →	→						
				1ère tentative ☐ Réussite ☐ Echec				
				2ème tentative ☐ Réussite ☐ Echec				
SECTION 3B				Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle				
3B. Vol aux instruments								
3B.1* Départ en IFR	P →	→		M				
3B.2* IFR en route	P →	→		M				
3B.3* Procédures d'attente	P →	→		M				
3B.4* Opérations 3D jusqu'à la hauteur/altitude de décision (DH/A) de 200 pieds (60 m) ou jusqu'à des minima supérieurs si requis par la procédure d'approche (le pilote automatique peut être utilisé pour intercepter la trajectoire verticale sur le segment d'approche finale)	P →	→		M				
3B.5* Opérations 2D jusqu'à la hauteur/altitude minimale de descente (MDH/A)	P →	→		M				
3B.6* Exercices en vol y compris une panne simulée du compas et de l'indicateur d'assiette: – virages de taux 1; et – 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	P →	→		M				
				1ère tentative ☐ Réussite ☐ Echec				
				2ème tentative ☐ Réussite ☐ Echec				
SECTION 4				Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle				
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 (avions monomoteurs uniquement)	P →	→						

Ref : 17Formexa

N° licence du candidat

EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES AVION MONOPILOTE SAUF HPA COMPLEXE

Ref : 17Formexa

TMG ET AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE				
	FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FSTD ou A	1ère tentative		2ème tentative	
Manoeuvres / Procédures					Réussite	Echec	Réussite	Echec
4.6 Manoeuvre de remise des gaz depuis 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	P →	→		M				
				1ère tentative		☐ Réussite	☐ Echec	
				2ème tentative		☐ Réussite	☐ Echec	

SECTION 5				Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle				
5. Procédures inhabituelles et d'urgence (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4)								
5.1 Décollage interrompu à une vitesse raisonnable	P →	→		M				
5.2 Panne moteur simulée après le décollage (avions monomoteurs exclusivement)		P		M				
5.3 Atterrissage forcé simulé sans puissance (avions monomoteurs uniquement)		P		M				
5.4 Urgences simulées : I) incendie ou fumée en vol ; et II) mauvais fonctionnement des systèmes selon le cas	P →	→						
5.5 Formation avions ME et formation TMG uniquement : coupure et redémarrage du moteur (à une altitude sûre si effectué sur aéronef)	P →	→						
5.6 Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie								
				1ère tentative		☐ Réussite	☐ Echec	
				2ème tentative		☐ Réussite	☐ Echec	

SECTION 6				Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle				
6. Vol asymétrique simulé (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5)								
6.1* Panne moteur simulée pendant le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS ou dans un FNPT II)	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	P →	→		M				
				1ère tentative		☐ Réussite	☐ Echec	
				2ème tentative		☐ Réussite	☐ Echec	

N° licence du candidat

TMG ET AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE				
Manoeuvres / Procédures	FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FSTD ou A	1ère tentative		2ème tentative	
					Réussite	Echec	Réussite	Echec

SECTION 7

Insert examiner's initials only

7. UPRT

7.1 Manœuvres et procédures de vol								
7.1.1 Vol manuel avec et sans directeurs de vol (pas de pilote automatique, pas de commande automatique de poussée/automanette et à différentes lois de commande, le cas échéant)	P →	→						
7.1.1.1 À différentes vitesses (y compris vol lent) et altitudes comprises dans le domaine d'entraînement du FSTD.	P →	→						
7.1.1.2 Virages serrés en appliquant une inclinaison de 45°, de 180° à 360° vers la gauche et vers la droite	P →	→						
7.1.1.3 Virages avec et sans destructeurs de portance	P →	→						
7.1.1.4 Procédures de vol et manœuvres aux instruments, y compris départ, arrivée et approche à vue	P →	→						
7.2 Formation à la récupération à la suite d'une perte de contrôle								
7.2.1 Récupération à la suite d'une situation de décrochage en : – configuration de décollage ; – configuration lisse à basse altitude ; – configuration lisse près de l'altitude d'exploitation minimale ; – configuration d'atterrissage	P →	→						
7.2.2 Exercices suivants à la suite d'une perte de contrôle: – récupération d'un cabré à différents angles d'inclinaison latérale, et – récupération d'un piqué selon différents angles d'inclinaison latérale	P	X Ne pas utiliser d'avion pour cet exercice						
7.3 Remise des gaz avec tous les moteurs en fonctionnement* à différents paliers pendant une approche aux instruments	P →	→						
7.4 Atterrissage interrompu avec tous les moteurs en fonctionnement : – à différentes hauteurs sous DH/MDH 15 m (50 pieds) au-dessus du seuil de piste – après toucher des roues (atterrissage manqué) – Dans les avions qui ne sont pas certifiés comme avions de catégorie de transport (JAR/FAR 25) ou comme avions de catégorie de transport régional (SFAR 23), l'atterrissage interrompu avec tous les moteurs en fonctionnement devra être initié en dessous de la MDH/A ou après toucher des roues.	P →	→						

1ère tentative

☐ Réussite

☐ Echec

2ème tentative

☐ Réussite

☐ Echec

EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES AVION MONOPILOTE SAUF HPA COMPLEXE

Ref : 17Formexa

Extrait de l'appendice 9 du règlement UE 1178/2011 :

A. Généralités

1. Les candidats à un examen pratique devront avoir suivi une instruction sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.

La formation pour les qualifications de type MPA et PL devra être effectuée dans un FFS ou dans une combinaison d'un ou de plusieurs FSTD et de FFS. L'examen pratique ou le contrôle de compétences pour les qualifications de type MPA et PL et la délivrance d'une ATPL et d'une MPL, sera effectué dans un FFS, si ce dispositif est disponible.

La formation, l'examen pratique ou le contrôle de compétences pour les qualifications de classe ou de type pour SPA et hélicoptères sera effectué dans :

- (a) un FFS disponible et accessible, ou
- (b) une combinaison d'un ou de plusieurs FSTD et d'aéronef si aucun FFS n'est disponible ou accessible; ou
- (c) l'aéronef si aucun FSTD n'est disponible ou accessible.

Si des FSTD sont utilisés pendant la formation, l'examen ou le contrôle, l'adéquation des FSTD utilisés devra être vérifiée par rapport aux tableaux intitulés «Table of functions and subjective tests» et «Table of FSTD validation tests» applicables, qui figurent dans le document de référence principal en vigueur pour le dispositif utilisé. Toutes les restrictions et limitations indiquées sur le certificat de qualification du dispositif devront être prises en compte..

2. À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen au terme de 2 tentatives, une formation additionnelle sera requise.

3. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

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

4. Sauf disposition contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) no 748/2012 (OSD), le programme d'instruction au vol, l'examen pratique et le contrôle de compétences devront être conformes au présent appendice. Lesdits programme, examen et contrôle peuvent être réduits en cas d'octroi de crédits à la suite d'une expérience antérieure sur des types d'aéronefs similaires, comme prévu dans les OSD.

5. Sauf en cas d'examen pratique pour la délivrance d'une ATPL, lorsqu'il en est disposé ainsi dans les OSD pour l'aéronef spécifique, des crédits peuvent être octroyés pour des rubriques de l'examen pratique communes à d'autres types ou d'autres variantes pour lesquels les pilotes sont qualifiés.

CONDUITE DE L'EXAMEN/DU CONTRÔLE

6. L'examineur peut choisir entre différents scénarios d'examen pratique ou de contrôle de compétences, qui contiennent des opérations pertinentes simulées. Des simulateurs de vol et d'autres dispositifs d'entraînement seront utilisés, comme établi dans la présente annexe (partie FCL).

7. Au cours du contrôle de compétences, l'examineur devra vérifier que les titulaires de la qualification de classe ou de type conservent un niveau de connaissance théorique adéquat.

8. Si des candidats décidaient d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examineur, ils devraient 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 les candidats. L'examineur peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol des candidats requiert qu'ils représentent la totalité de l'examen.

10. Les candidats devront piloter l'aéronef depuis une position permettant de remplir des fonctions de PIC ou de copilote, selon le cas. Dans le cas où l'examen est présenté dans des conditions monopilotes, il sera réalisé comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent.

11. Au cours de la préparation prévol de l'examen, les candidats devront déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les candidats devront 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 et, si applicable, avec le concept MCC. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage devront être calculées par les candidats, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé. Les hauteurs/altitudes de décision, les hauteurs/altitudes minimales de descente et le point d'approche interrompue devront être définis en accord avec l'examineur.

12. L'examineur ne participera en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic.

EXIGENCES PARTICULIÈRES POUR L'EXAMEN PRATIQUE/LE CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LES QUALIFICATIONS DE TYPE D'AÉRONEF MULTIPILOTE ET POUR LES QUALIFICATIONS DE TYPE D'AVION MONOPILOTE, EN EXPLOITATIONS MULTIPILOTES, POUR LA MPL ET L'ATPL

13. L'examen pratique pour un aéronef multipilote ou un avion monopilote lorsqu'il est utilisé en exploitations multipilotes devra être accompli dans un environnement d'opérations en équipage multiple. Un autre candidat ou un autre pilote détenant la qualification de type peut remplir le rôle de second pilote. Si un aéronef est utilisé, le second pilote sera l'examineur ou un instructeur.

14. Les candidats devront agir en tant que pilote aux commandes (PF) pendant toutes les sections de l'examen pratique, à l'exception des procédures inhabituelles et d'urgence, qui peuvent être conduites en tant que PF ou PM, conformément au MCC. Les candidats à la délivrance initiale d'une qualification de type d'aéronef multipilote ou d'une ATPL devront également démontrer leur aptitude à agir en tant que PM. Les candidats peuvent choisir soit le siège gauche, soit le siège droit pour l'examen pratique si toutes les rubriques peuvent être accomplies depuis le siège sélectionné.

15. Les matières suivantes seront particulièrement vérifiées par l'examineur pour les candidats à l'ATPL ou à une qualification de type pour aéronefs multipilotes ou pour une exploitation multipilote d'un avion monopilote dont les tâches s'étendent à celles d'un PIC, que les candidats agissent en tant que PF ou PM :

- (a) gestion du travail en équipage;
- (b) maintien d'une surveillance générale de l'exploitation de l'aéronef par une supervision appropriée; et
- (c) définition des priorités et prise de décision conformément aux aspects liés à la sécurité et aux règles et règlements pertinents appropriés à la situation opérationnelle, y compris les situations d'urgence.

16. L'examen ou le contrôle devrait être effectué en IFR, si la qualification IR est incluse, et autant que possible être accompli dans un environnement simulé de transport aérien commercial. La capacité des candidats à préparer le plan de vol et à conduire le vol sur la base des informations habituellement fournies constitue un point essentiel à vérifier.

17. Lorsque le cours de qualification de type a inclus moins de 2 heures de formation en vol à bord de l'aéronef, l'examen pratique peut être accompli dans un FFS et peut être terminé avant la formation en vol à bord de l'aéronef.

La formation en vol agréée devra être réalisée par un instructeur qualifié sous la responsabilité :

- (a) d'un ATO; ou
- (b) d'une organisation titulaire d'un CTA délivré conformément à l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) no 965/2012 et spécifiquement agréée pour cette formation; ou
- (c) de l'instructeur, dans le cas où aucune formation en vol à bord de l'aéronef pour un aéronef SP n'est agréée pour l'ATO ou le titulaire du CTA et la formation en vol à bord de l'aéronef a été approuvée par l'autorité compétente en charge des candidats.

Un certificat attestant le suivi du cours de qualification de type reprenant la formation en vol à bord de l'aéronef sera envoyé à l'autorité compétente avant que la nouvelle qualification de type soit consignée sur la licence des candidats.

18. Pour la formation à la récupération à la suite d'une perte de contrôle, le terme «situation de décrochage» désigne un décrochage imminent ou un décrochage. Un FFS peut être utilisé par l'ATO soit pour la formation à la récupération à la suite d'un décrochage, soit pour démontrer les caractéristiques d'un décrochage spécifiques à un type d'aéronef, soit les deux, sous réserve:

- (a) que le FFS a été qualifié conformément aux exigences particulières d'évaluation dans un CS-FSTD(A); et
- (b) que l'ATO a démontré à l'autorité compétente que tout transfert de formation négatif a été atténué.

B. Exigences particulières pour la catégorie d'avion

CRITÈRES DE RÉUSSITE

1. Dans le cas d'avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, les candidats devront réussir toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à l'une des rubriques de la section entraînera l'échec des candidats à la totalité de la section. Si les candidats n'échouent qu'à une section, ils ne devront représenter que ladite section. L'échec à plus d'une section impliquera que les candidats doivent représenter la totalité de l'examen ou du contrôle. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen ou le contrôle est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen ou du contrôle. Pour les avions multimoteurs monopilotes, la section 6 de l'examen ou du contrôle pertinent, relative au vol asymétrique, devra être réussie.

2. Dans le cas des avions complexes hautes performances monopilotes et multipilotes, les candidats devront être reçus à toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Les candidats qui échouent à 5 rubriques ou moins ne devront représenter que les rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. La section 6 ne fait pas partie de l'examen pratique de l'ATPL ou de la MPL. Si les candidats n'échouent qu'à la section 6 ou ne la présentent pas, la qualification de type sera délivrée sans les privilèges CAT II ou CAT III. Pour étendre les privilèges de la qualification de type à CAT II ou CAT III, les candidats devront être reçus à la section 6 sur le type d'aéronef approprié.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

3. Les candidats devront démontrer leur aptitude à :

- (a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation;
- (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
- (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
- (d) mettre en pratique leurs connaissances aéronautiques;
- (e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit toujours assurée;
- (f) comprendre et appliquer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage, si applicable; et
- (g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage, si applicable.

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/MAPt/altitude minimale de descente		+ 50 pieds/- 0 pied
Tenue d'axe		
Sur radioguidage		± 5°
Pour déviations "angulaires"		Déviations à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente (ex : LPV, ILS, MLS, GLS).
Déviations latérales "linéaires" 2D (LNAV) et 3D (LNAV/VNAV)		L'erreur/la déviation transversale est normalement limitée à ± ½ de la valeur de la RNP associée à la procédure. Une brève déviation par rapport à la norme jusqu'à un maximum d'une fois la valeur de la RNP est autorisée.
Déviations verticales linéaires 3D [ex : RNP APCH (LNAV/VNAV) reposant sur la BARO VNAV]		Au maximum - 75 pieds sous le profil vertical à tout moment, et au maximum + 75 pieds au-dessus du profil vertical à ou sous 1 000 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrome.
Cap		
Tous les moteurs opérationnels		± 5°
Avec simulation de panne moteur		± 10°
Vitesse		
Tous les moteurs opérationnels		± 5 nœuds
Avec simulation de panne moteur		+ 10 nœuds/- 5 nœuds

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 PF et PM

OTD = d'autres dispositifs d'entraînement peuvent être utilisés pour cet exercice

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) 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

FSTD = simulateur d'entraînement au vol

(c) Les rubriques marquées d'un astérisque (*) dans la section 3B et, pour les aéronefs multimoteurs, dans 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 3 A 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 3 A 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 qu'un exercice est obligatoire ou qu'il existe un choix lorsque plusieurs exercices apparaissent.

(f) Un FSTD sera utilisé pour la formation pratique aux qualifications de type ou de classe ME 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 FSTD telle que définie par les exigences applicables de l'annexe VI (partie ARA) et de l'annexe VII (partie ORA) ;

(ii) les qualifications des instructeurs ;

(iii) le nombre d'heures de formation dispensées sur FSTD; et

(iv) les qualifications et l'expérience antérieure des pilotes stagiaires sur des types similaires.

(g) Lors d'une première tentative d'obtention de privilèges pour exploitations multipilotes, les pilotes titulaires de privilèges pour exploitations monopilotes devront :

1) suivre un cours passerelle contenant des manoeuvres et procédures incluant le MCC, ainsi que les exercices de la section 7 intégrant la gestion des menaces et des erreurs (TEM), la CRM et les facteurs humains auprès d'un ATO; et

2) réussir un contrôle de compétences en matière d'exploitations multipilotes.

(h) Lors d'une première tentative d'obtention de privilèges pour exploitations monopilotes, les pilotes titulaires de privilèges pour exploitations multipilotes seront formés auprès d'un ATO et leurs compétences visées ci-après concernant les manoeuvres et procédures supplémentaires en exploitations monopilotes seront contrôlées :

- 1) pour les avions monomoteurs, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 et, si applicable, une approche de la section 3.B; et
- 2) pour les avions multimoteurs, 1.6, Section 6 et, si applicable, une approche de la section 3.B.

(i) Les pilotes titulaires de privilèges pour exploitations à la fois monopilotes et multipilotes, conformément aux points g) et h), pourront proroger leurs privilèges pour les deux types d'exploitations en passant un contrôle de compétences en exploitations multipilotes en plus des exercices visés aux points h) 1) ou h) 2), selon le cas, en exploitations monopilotes.

(j) Si un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes uniquement, la qualification de type sera restreinte aux exploitations multipilotes. Cette restriction sera levée lorsque les pilotes satisferont aux exigences du point h).

(k) La formation, l'examen et le contrôle seront conformes au tableau mentionné ci-après.

- 1) Formation auprès d'un ATO, exigences d'examen et de contrôle pour les privilèges monopilotes
- 2) Formation auprès d'un ATO, exigences d'examen et de contrôle pour les privilèges multipilotes
- 3) Formation auprès d'un ATO, exigences d'examen et de contrôle pour les pilotes titulaires de privilèges monopilotes sollicitant l'obtention de privilèges multipilotes pour la première fois (cours passerelle)
- 4) Formation auprès d'un ATO, exigences d'examen et de contrôle pour les pilotes titulaires de privilèges multipilotes sollicitant l'obtention de privilèges monopilotes pour la première fois (cours passerelle)
- 5) Formation auprès d'un ATO et exigences de contrôle pour une prorogation et un renouvellement combinés de privilèges mono- et multipilotes

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	Type d'exploitation									
Type d'aéronef	SP		MP		PS → MP (initial)		MP → SP (initial)		SP + MP	
	Formation	Examen/ contrôle	Formation	Examen/ contrôle	Formation	Examen/contrôle	Formation, examen et contrôle (avions SE)	Formation, examen et contrôle (avions ME)	Avions SE	Avions ME
Délivrance initiale										
Tous (sauf SP complexe)	Sections 1-6	Sections 1-6	MCC CRM Facteurs humains TEM Sections 1-7	Sections 1-6	MCC CRM Facteurs humains TEM Section 7	Sections 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 et, si applicable, une approche de la section 3.B	1.6, section 6 et, si applicable, une approche de la section 3.B		
SP complexe	1-7	1-6								
Prorogation										
Tous	s.o.	Sections 1-6	s.o.	Sections 1-6	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	MPO: Sections 1-7 (formation) Sections 1-6 (contrôle) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 et, si applicable, une approche de la section 3.B	MPO: Sections 1-7 (formation) Sections 1-6 (contrôle) SPO: 1.6, section 6 et, si applicable, une approche de la section 3.B
Renouvellement										
Tous	FCL.740	Sections 1-6	FCL.740	Sections 1-6	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	Formation: FCL.740 Contrôle: comme pour la proroga- tion	Formation: FCL.740 Contrôle: comme pour la proroga- tion

(l) Pour établir ou maintenir des privilèges PBN, une approche est une RNP APCH. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle est effectuée sur un FSTD correctement équipé.

Par dérogation à l'alinéa précédent, dans les cas où un contrôle de compétences pour la prorogation des privilèges PBN ne comporte pas d'exercice RNP APCH, les privilèges PBN du pilote n'incluront pas de RNP APCH. La restriction sera levée si le pilote a effectué un contrôle de compétences comprenant un exercice RNP APCH