

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'examineur 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'examineur (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'Equipements 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 rassembler 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 partirais 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

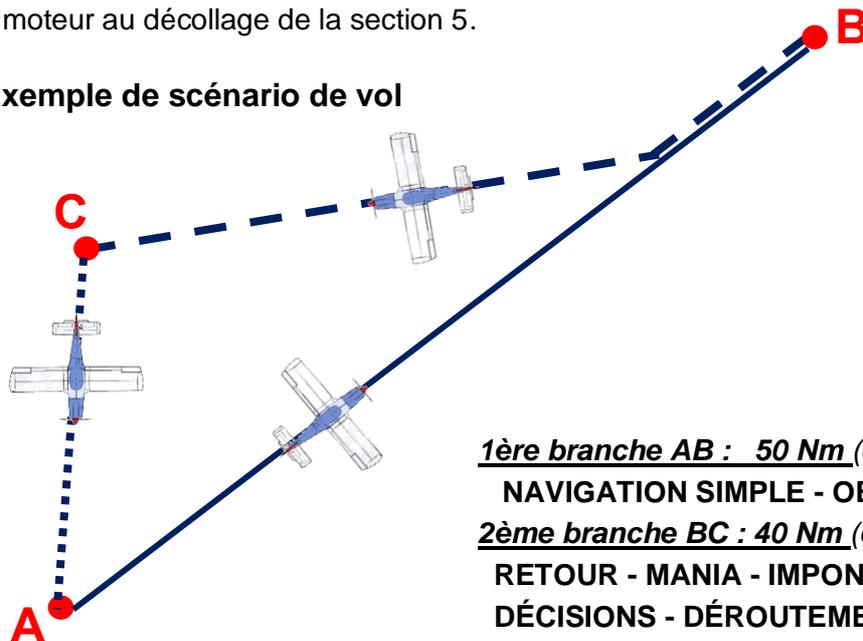
La partie navigation

- 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'examinateur 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'examineur 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