

**STAGE DE FORMATION DES EXAMINATEURS DE VOL**

**PROGRAMME EN VOL ET TEST PPL  
DES PISTES DE PROGRÈS**





**ANALYSE ET DÉCOUPAGE DU TEST PPL**  
**RAPPEL DES ÉCARTS TYPES ADMISSIBLES**  
**CONTACT AVEC CANDIDAT ET BRIEFING**  
**SECTION 1 - AVANT VOL ET DÉPART**  
**SECTION 2 - MANIABILITÉ**  
**SECTION 3 - PROCÉDURES EN ROUTE**  
**SECTION 4 - PROCÉDURES APPROCHE ET ATERRISSAGE**  
**SECTION 5 - PROCÉDURES ANORMALES - URGENCES**

**TEST PPL**





## RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

### ANNEXE 1 PART-FCL DE L'AIRCREW Sous - partie C



**FCL.210 § AMC 1**

*Programme de formation théorique PPL*



**FCL.235 § AMC 1**

*Examen pratique d'aptitude  
en vue de la délivrance de la licence PPL(A)*



**FCL.210.A**

*Exigences en termes d'expérience et  
Obtention de crédits*



## RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

### ANNEXE 1 PART-FCL DE L'AIRCREW Sous - partie K



**FCL.1.1000**  
*Autorisation d'examineur*



**FCL.1.1015 § AMC2**  
*Standardisation des examinateurs*  
*Conduite des contrôle d'aptitude*  
*Préparation du contrôle par le FE*  
*Attitude de l'examineur*  
*Système d'évaluation*



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



## **Réglementation et Analyse de test PPL**



### **CONTENU DE L'ÉPREUVE PRATIQUE**



**SIX SECTIONS COMPOSENT LE TEST PPL EN BIMOTEUR  
CINQ SECTIONS POUR LES MONOMOTEURS**



**TOUS LES ITEMS COMPOSANT CES SECTIONS SONT  
A EFFECTUER EN PROCÉDURE DE DÉLIVRANCE PPL**



**EN PROCÉDURE DE PROROGATION PAR CONTRÔLE DE  
COMPÉTENCE OU RENOUVELLEMENT PPL, SEULS LES  
ITEMS IDENTIFIÉS M (Mandatory) SONT A EFFECTUER**



**IL N'EST PAS INTERDIT DE COMBINER CERTAINS ITEMS  
DANS UNE MÊME PHASE DE VOL, NOTAMMENT PENDANT  
L'ÉPREUVE DE NAVIGATION**



**TOUTES CES POSSIBILITÉS SONT DÉCRITES DANS  
LE GUIDE DE L'EXAMINATEUR**

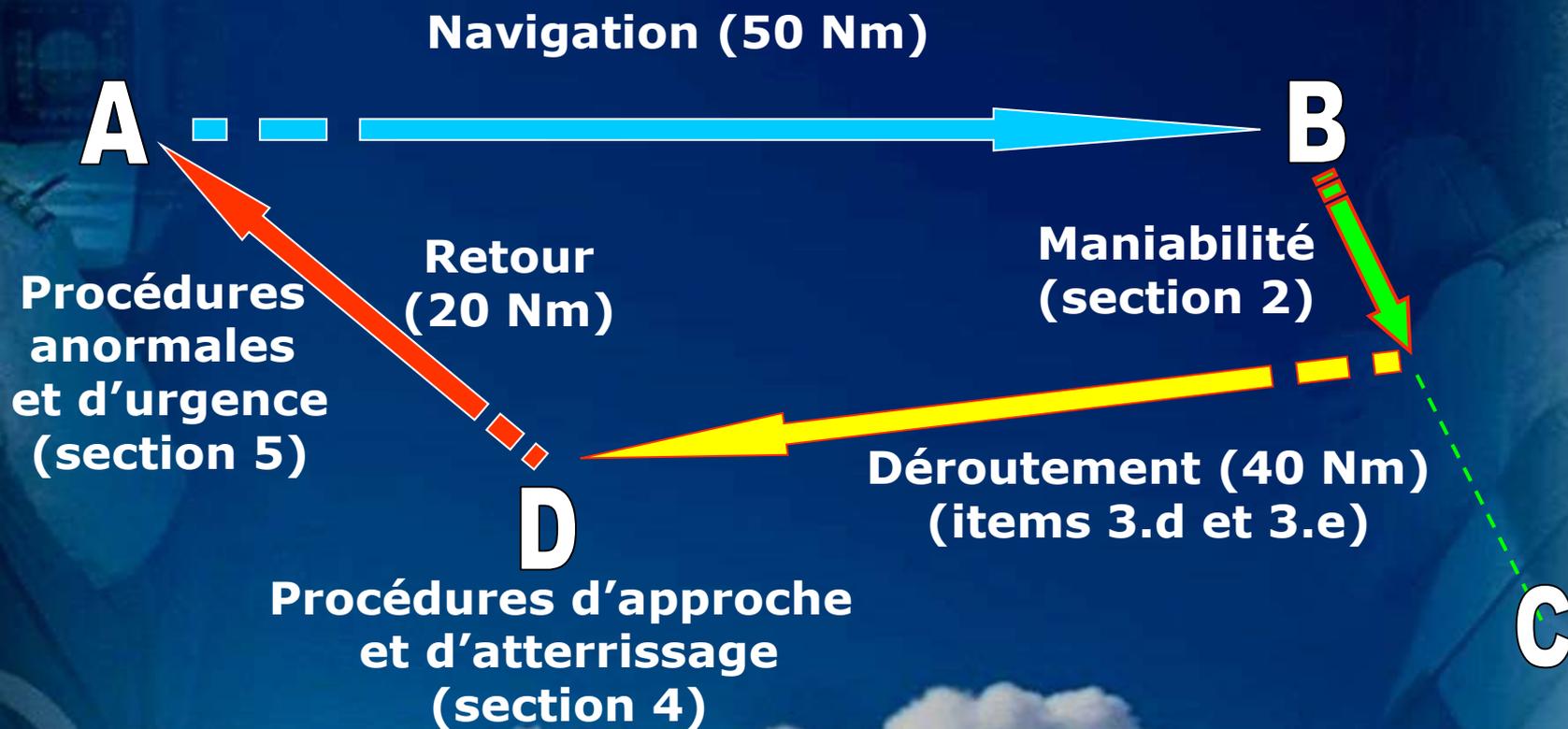


## Réglementation et Analyse de test PPL



### ANALYSE ET DÉCOUPAGE DU VOL

Exemple de scénario de vol de test PPL



Exigence réglementaire = une heure minimum pour l'épreuve de navigation  
[navigation préparée (A - B) + partie de (B - C) + déroutement vers D]

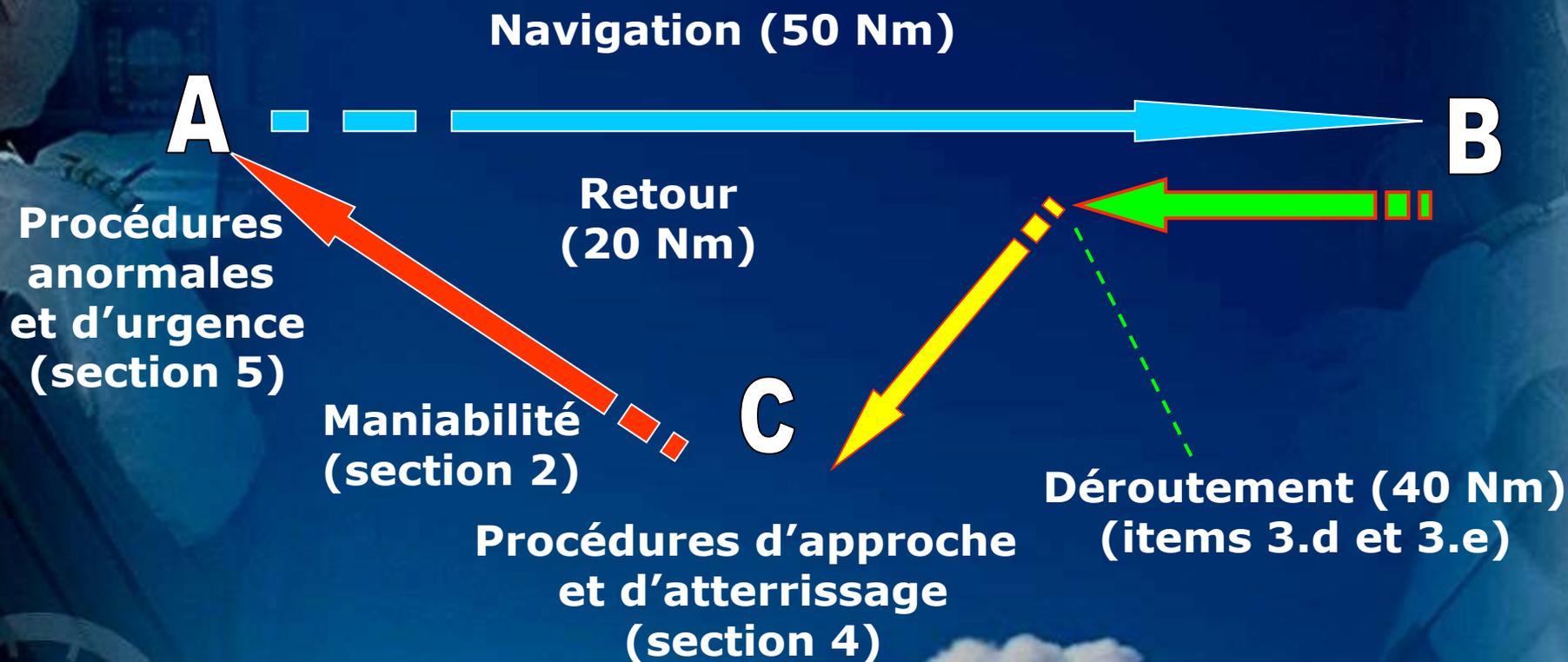


# Réglementation et Analyse de test PPL



## ANALYSE ET DÉCOUPAGE DU VOL

Autre exemple de scénario de vol de test PPL



Exigence réglementaire = une heure minimum pour l'épreuve de navigation  
[navigation préparée (A B – B A) + déroutement vers C]



## ANALYSE DU DÉCOUPAGE DU TEST EN VOL



### La partie « Navigation »

- Première branche d'au moins 1/2 heure de vol sans vent, hors procédures de départ et d'arrivée. (50 Nm pour un avion de  $V_p=100\text{kts}$ ), afin de satisfaire au 3.c «calcul et révision des estimées ».
- Début de la deuxième branche (navigation préparée)
- Le déroutement.
- Le retour à l'aérodrome de départ étant pris en compte par l'examineur ou servant de 2ème tentative de la section navigation.

**Précision : La première branche de navigation doit être suffisamment longue pour pouvoir apprécier la gestion des estimées et du carburant (bilan en route).**



## ANALYSE DU DÉCOUPAGE DU TEST EN VOL



La partie « Maniabilité » et  
« Procédures d'urgences »

- **Comprend la maniabilité de la section 2**
  - Vol rectiligne en palier à différentes vitesses
  - Vol à très basse vitesse AVEC et SANS volets
  - Virages à grande inclinaison (45°)
  - Les décrochages et manœuvres de sortie.
- **La capacité élémentaire au vol aux instruments 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 et les procédures d'urgence.**



## ESTIMATION DES TEMPS DE VOL (1<sup>er</sup> exemple)



### La partie « Navigation »

Trajet A – B	40 mn
Trajet B – C	25 mn
Trajet C – A	20 mn

Sous total Nav = 1 H 25 mn



### La partie « Maniabilité » et « Procédures d'urgences »

Section 2	15 mn
Section 3 (IMC simulé)	5 mn
Section 4	35 mn
Section 5	15 mn

Sous total Mania = 1 H 10 mn

**DURÉE ESTIMÉE DU TEST EN VOL = 2 H 35 mn**



## **Critères de performance exigibles pour test PPL**

### **APTITUDE DU CANDIDAT**



**Piloter l'avion dans le cadre de ses limitations ;**



**Exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;**



**Exercer un bon jugement dans la conduite du vol ;**



**Appliquer ses connaissances aéronautiques ;**



**Garder le contrôle permanent de l'avion de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.**



## **Critères de performance exigibles pour test PPL**

### **PRINCIPAUX ÉCARTS – TYPES ADMIS AU TEST PPL**

Ces limitations constituent une orientation générale.  
L'examineur doit tenir compte de la turbulence,  
des qualités manœuvrières et des performances de l'avion utilisé.



#### **HAUTEUR :**

- vol normal :  $\pm 150$  pieds
- avec panne moteur simulée :  $\pm 200$  pieds.



#### **Cap / Alignement sur les aides radio :**

- vol normal :  $\pm 10^\circ$
- avec panne moteur simulée :  $\pm 15^\circ$ .



#### **Vitesse :**

- décollage et approche : + 15 / - 5 noeuds
- tous autres régimes de vol :  $\pm 15$  noeuds.

**L'utilisation des check-list et la conduite du vol  
(contrôle permanent de l'avion et de la sécurité extérieure à l'aide de  
repères visuels, procédures de dégivrage et d'antigivrage...)  
s'appliquent à toutes les sections.**



## Contact avec candidat et Briefing avant vol

### PROCÉDURES D'INTERVENTION



**Proposition de test du FI au FE (disponibilité)**



**Confirmation au FE de l'attribution du test PPL par la DSAC**



**Contact téléphonique du candidat avec FE pour RDV et obtention de la navigation (préparation)**



**Déplacement du FE vers aéroport du candidat**



**FE : présentation des licences et qualifs, Vérification des validités SEP, médicale, FI et FE**



**Contrôle des papiers du candidat (CI avec photo, âge, validité médicale et des examens théoriques, attestation de formation en vol signée par FI).**



**Présentation du déroulement de l'examen, rappel des écarts-types et des responsabilités**



# Analyse Section 1

## Programme Opérations avant vol et départ

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

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

1ère tentative  Réussite  Échec

2ème tentative  Réussite  Échec



# **Analyse Section 1**

## **Rubrique 1.a**

- **Documentation de vol et briefing MTO.**

**Doc à jour**

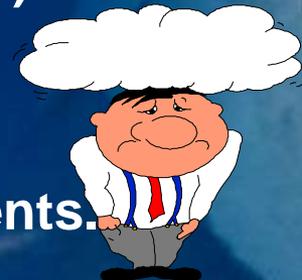
**La documentation que le candidat vous présente doit être conforme au règlement européen n°965 (AIROPS Part NCO) du 05 octobre 2012  
COMPLÈTE, A JOUR ET EN ETAT DE VALIDITÉ**



# **Analyse Section 1**

## **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Méconnaissance des documents liés à l'avion, au vol projeté et à l'équipage.
- Vérification des validités des documents liés à l'avion, notamment sur le CEN.
- Collecte et lecture des NOTAM insuffisamment connus, Plan de vol, problèmes sur rédaction, dépôt et utilisation.
- Documentation pas à jour, carte de radionavigation souvent méconnue, symboles cartographiques inconnus.
- Manuel de vol (constitution, utilisation, références) souvent inexploité et ignoré.
- Log de nav incomplet ou débordant d'éléments inutiles. Les flanquements des VOR souvent absents.





# **Analyse Section 1**

## **Rubrique 1.a**

- **Documentation de vol et briefing MTO.**

### **Analyse de la météo**

*Le candidat doit analyser correctement  
la situation météo et son évolution probable...*

*Le décodage des cartes et messages n'est pas le gage de la compréhension !*



# **Analyse Section 1**

## **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Météo reste très abstraite, lecture et décodage des messages sont réalisés mais non comprises.
- Pas de représentation dans la réalité des éléments présents dans le dossier météo.
- Pas d'utilisation de la météo pour évaluer les modifications qui vont intervenir dans les trois heures suivantes.
- Incertitude sur décision d'effectuer le vol.  
Choix de l'altitude de vol en fonction de la direction du vent et de la nébulosité ignoré.
- Méconnaissance des moyens d'obtention des dossiers météo et de la possibilité offerte en route de connaître les observations sur aérodrome de destination.





# **Analyse Section 1**

## **Rubrique 1.b**

- **Calcul masse et centrage ; performances.**

**Aucune  
surcharge**

« Le candidat doit piloter son avion  
dans le cadre de ses limitations »...

*Cela commence par le respect de la masse max.*



# **Analyse Section 1**

## **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Méconnaissance des conséquences des centrages avant et arrière sur la qualité de vol.
- Domaine de vol, connaissance et signification des vitesses caractéristiques restent des données floues.
- Difficulté d'établir un devis de poids et centrage sans le formulaire pré-imprimé du club.
- Tendance à confondre la fiche de pesée du Manuel de vol (avion standard) avec la fiche de pesée réelle de l'avion.
- Tendance à dépasser les masses maxi sur certains avions afin de pouvoir réaliser l'ensemble du test sans escale technique.





# **Analyse Section 1**

## Rubrique 1.b

- Calcul masse et centrage ; performances.

**Manuel de vol**



Le candidat doit savoir utiliser le manuel de vol pour déterminer les performances de son appareil.



# **Analyse Section 1**

## **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Méconnaissance de l'utilisation du Manuel et notamment du chapitre « Performances » (vent, altitude, température,...).
- Constitution de l'avion, des circuits carburant, des circuits électriques reste du domaine de l'aléatoire.
- Les réglages de puissance économique ou rapide en fonction des altitudes sont souvent inconnus.
- Savoir trouver la distance de décollage à 4000 ft et à 30° sans vent et à pleine charge, cela peut servir et pourtant...
- Jongler avec les abaques, cela aussi peut servir et pourtant....





# Analyse Section 1

## Rubrique 1.c

- Inspection de l'avion et visite prévol.

Heureusement que je  
l'ai retrouvée avant  
qu'il n'arrive...!



Le candidat est  
**SEUL RESPONSABLE**  
de la préparation de l'avion...  
... cela comprend l'avitaillement entre autres.



# **Analyse Section 1**

## **Rubrique 1.c**

- Inspection de l'avion et visite prévol.**

### **Briefing Pax**

**Le briefing de sécurité des pax est très souvent oublié lors de la formation, pourtant il est obligatoire...**





# **Analyse Section 1**

## **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

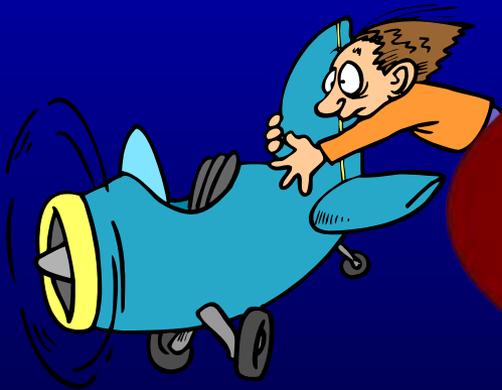
- ❑ Avion souvent mal préparé (pare-brise sale, purges oubliées, huile pas vérifiée, ...).
- ❑ Arrimage du contenu de la soute non effectué (barre de traction, bidons d'huile, matériel de parking, ...).
- ❑ Consignes et briefing aux passagers (emploi des ceintures, cigarettes, ouverture du cockpit, présentation du vol, ...).
- ❑ Organisation du cockpit, rangement divers, bouclage des ceintures qui ne servent pas, comportement du pilote, ...
- ❑ Véritable examen des organes sensibles (ex : tout ce qui est mobile en gouvernes : axe de commande, axe de rotation, jeu de fonctionnement) et les fuites éventuelles ....





## Rubrique 1.d

- *Procédures de démarrage du moteur  
Contrôle après mise en route  
Analyse et traitement des défaillances.*



**Annonce et  
visualisation**

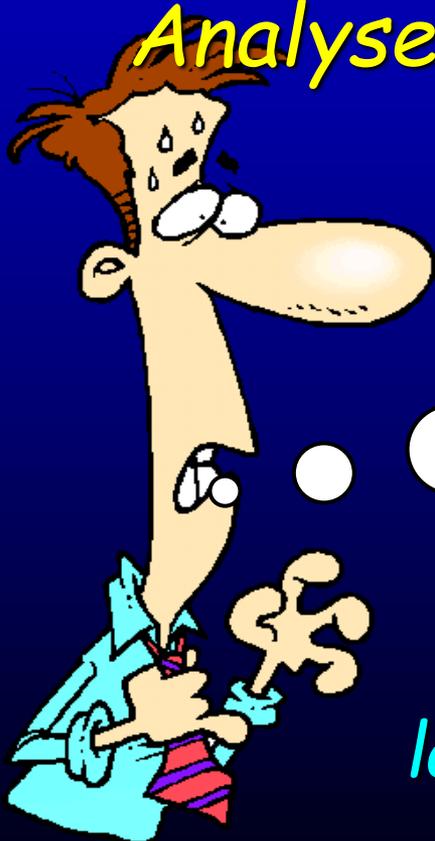
*Vous devrez noter si votre candidat assure  
**CORRECTEMENT LA SÉCURITÉ**  
avant de démarrer son moteur*



# Analyse Section 1

## Rubrique 1.d

- Procédures de démarrage du moteur  
Contrôle après mise en route  
Analyse et traitement des défaillances.



Bon, allez vite...  
trouve un truc,  
n'importe quoi !

**Risque  
d'incendie !**

Vérifiez que votre candidat connaisse  
la procédure en cas de démarrage manqué,  
ou à défaut, qu'il sache où la trouver.



# **Analyse Section 1**

## **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Sécurité avant mise en route souvent défailante, ...).
- Actions énoncées mais déficiences marquées pour les vérifications et compréhension, ...).
- Si difficulté de mise en route du moteur, perte de logique pour la suite et noyage fréquent du moteur (procédure de démarrage non connue).
- Essai magnétos après mise en route souvent oublié.
- Réglage des radios et identification des balises aléatoires utilisation de la boite de mélange peu connue ...  
ATIS écouté mais non intégré





# **Analyse Section 1**

## **Rubrique 1.e**

- Roulage et règles de circulation au sol; procédure avant décollage.**

### **Check Freins Gyros**

**Ne serait-ce que pour le 180° IMC simulé, ...  
une check « gyro » s'impose !**



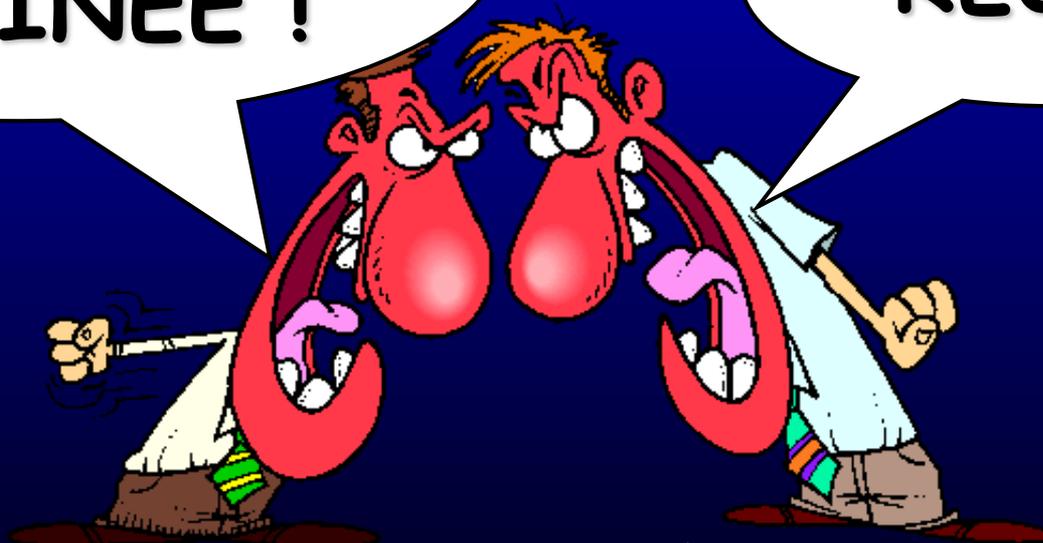
# **Analyse Section 1**

## **Rubrique 1.e**

- Roulage et règles de circulation au sol;  
procédure avant décollage.*

**CHECK-LIST  
TERMINEE !**

**RECU !**



*Les check-lists devraient être annoncées  
à HAUTE et intelligible voix !*



# **Analyse Section 1**

## **Rubrique 1.e**

- **Roulage et règles de circulation au sol; procédure avant décollage.**

### **Briefing Décollage & Départ**

**SÉCURITÉ** : Définissez les rôles de chacun,  
Vous ne connaissez pas les réactions du candidat.



# **Analyse Section 1**

## **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Vérification des freins dès le lâcher des freins de parking  
Procédures en cas d'inefficacité.
- Pas de prise en compte du vent pour le positionnement  
des commandes au roulage.
- Vérification des gyros au premier virage hors zone de  
sécurité (parking).
- Carte ou log sur tableau de bord (limitation de la vision  
et reflet perturbateur).
- Actions avant vol effectuées mais sans compréhension  
du process (réchauffage carbu, mixture, ...).
- Tendance à ne pas remonter les pistes pour  
assurer le maximum de sécurité.





# **Analyse Section 1**

## **Rubrique 1.f**

- **Vérifications au décollage et après décollage.**

**Puissance mini  
vérifiée**

**Tout pilote se doit de vérifier que son moteur  
DÉVELOPPE EFFECTIVEMENT  
la puissance nécessaire au décollage.**



# **Analyse Section 1**

## **Rubrique 1.f**

- **Vérifications au décollage et après décollage.**

**Vent de travers**

*Classique mais pas inutile.  
Attention à la position des commandes  
par VENT DE TRAVERS...*



# **Analyse Section 1**

## **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Vérification du compas et réglage du conservateur de cap.
- Pas de vérification visuelle du vent pour positionnement des commandes.
- Absence d'énoncé du projet d'action (les trois vitesses: rotation, montée initiale, montée stabilisée, ...)
- Top départ oublié (pas de notation sur log donc pas d'estimé du premier point origine navigation).
- Annonces « Puissance disponible », « Badin actif »  
« Pas d'alarme » rarement énoncées et vérifiées.  
Réactivation mémoire : Vr, Vmi, Vms pas effectuée.
- Check-List montée souvent annoncée mais non vérifiée (pompe, volets, ...).





# **Analyse Section 1**

## **Rubrique 1.g**

- **Procédures de départ de l'aérodrome.**

**Respect  
des Consignes  
particulières**

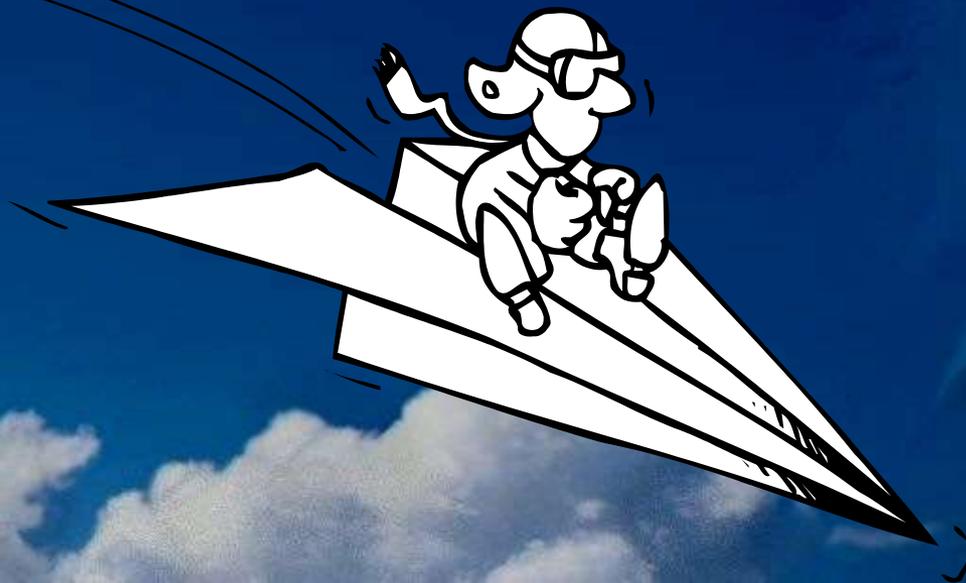
*Carte VAC, Sup AIP, NOTAM...*



# **Analyse Section 1**

## **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Cap direct sans maintien des itinéraires publiés.
- Tendance à sortir très vite les cartes et log de nav et à se focaliser à l'intérieur du cockpit alors que la phase de montée est encore en cours.
- Absence de contact radio en sortie de circuit ou de zone.





# **Analyse Section 1**

## **Rubrique 1.h**

- **Liaison ATC: respect des instructions, procédures de radiotéléphonie.**

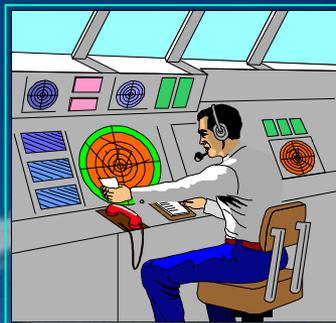
**SERA  
RCA 3**



# **Analyse Section 1**

## **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- ❑ Absence de contact radio en sortie de circuit ou de zone.
- ❑ Absence de collationnement ou limitée  
(pilote doit utiliser le mot Autorisé en collationnement du message de la tour pour décollage ou atterrissage .
- ❑ Phraséo non remise à jour donc non conforme  
(l'amendement de l'annexe 10 de l'OACI, SERA et RCA 3 applicables au 12 octobre 2018, les fréquences et canaux peuvent être épelés intégralement, en Français comme en Anglais.





# Analyse Section 2

## Programme Maniabilité

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

1ère tentative     Réussite     Échec

2ème tentative     Réussite     Échec



## **Analyse Section 2**

### **Rubrique 2.a**

- **Communication ATC: respect des instructions, procédures de radiotéléphonie.**

**SERA  
RCA 3**

**Tolérance d'exécution de la radio par le FE pendant les exercices de maniabilité et d'urgence**



## **Analyse Section 2**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Phraséo souvent non conforme et peu informative vis-à-vis des organismes de la circulation aérienne.
- Phase très technique et chargée, il est toléré (non obligatoire) que pour cette section, les communications avec les organismes de la circulation aérienne puissent être effectuées par l'examineur.
- Lever toute ambiguïté sur la responsabilité de la radio.





## **Analyse Section 2**

### **Rubrique 2.b**

- **Vol rectiligne en palier avec variations de vitesse.**

**Rubrique  
transparente**

*Une rubrique est transparente quand elle ne nécessite aucune mise en place particulière et peut être évaluée au cours du déroulement normal du vol.*



### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Phase observable au cours du déroulement du vol (ex : procédures en vent arrière, ...) donc sans obligation de l'extraire spécifiquement mais néanmoins possible.
- Valeurs et même notions de pré-affichage peu ou PAS connues.
- La procédure et l'utilisation du compensateur ne sont pas assez intégrées et peuvent être même une abstraction pour certains candidats.
- Si avion équipé de PA, réduction généralement trop hâtive ou trop exagérée et donc obligation de réajustement.





### **Rubrique 2.c**

- **Montée :**
  - i **Montée au meilleur taux et à la meilleure pente.**
  - ii **Virages.**
  - iii **Mise en palier**

**Rubrique  
transparente**

**Cette rubrique est vérifiée au cours du voyage...  
Mais laisser le temps de la stabilisation des vitesses.**



## **Analyse Section 2**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Décollage pente max : Procédure et utilisation apparemment peu connues, stabilisation difficile liée à une méconnaissance du pré-affichage de l'assiette et au défaut de circuit visuel.
- Mettre à profit la montée vers altitude de sécurité en vue des exercices de décrochage pour vérifier le maintien dans la durée de la tenue des paramètres de montée au meilleur taux.





## **Analyse Section 2**

### Rubrique 2.d

- Virages à inclinaison moyenne ( $30^\circ$ ).

Bah il est sensé  
regarder dehors,  
non?

Où regarde le candidat  
pendant le virage... ?



*Si virages conformes, cette rubrique devient transparente et intégrée au vol.*



## **Analyse Section 2**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Sécurité non assurée ou non annoncée avant de virer.
- Qualité de la sécurité avant et pendant le virage douteuse.
- Variations de vitesse et d'altitude.
- Utilisation excessive des instruments au détriment des repères extérieurs et de la sécurité.





## **Analyse Section 2**

### **Rubrique 2.e**

- **Virages à grande inclinaison (inclinaison  $45^\circ$ ), incluant la reconnaissance et la sortie de virage engagé.**

L'altitude,  
la sortie,  
les  $45^\circ$ , ...  
Pffft, j'te jure!



*C'est typiquement lors de cet exercice qu'apparaissent les premières difficultés sérieuses.*



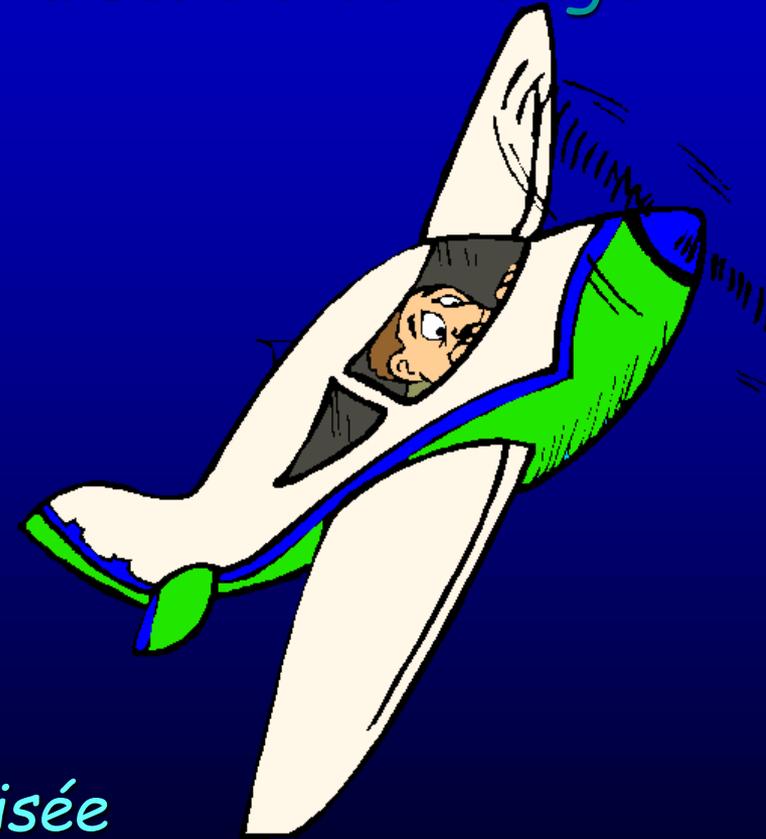
## Rubrique 2.e

- *Virages à grande inclinaison (inclinaison  $45^\circ$ ), incluant la reconnaissance et la sortie de virage engagé.*

### Objectif de cet item :

**Etre capable de virer serré sans risque d'engagement (demi-tour vallée, évitement,...)**

*Les candidats attachent trop d'importance à la tenue **précise** de l'altitude et des  $45^\circ$  d'inclinaison, D'où circuit visuel extérieur altéré par une trop grande attention focalisée sur instruments de bord.*





## Analyse Section 2

### Rubrique 2.e

- Virages à grande inclinaison (inclinaison  $45^\circ$ ), incluant la reconnaissance et la sortie de virage engagé.



Euh...  
Manche au neutre,  
pied contraire ?



Une fois sur deux les candidats confondent  
« virage engagé » et « vrille »...



## Analyse Section 2

### Rubrique 2.e

- Virages à grande inclinaison (inclinaison  $45^\circ$ ), incluant la reconnaissance et la sortie de virage engagé.

Perdu...  
C'est pour autre chose, ça!



**Objectif : réaction rapide et mesurée**

- Puissance à zéro
- Inclinaison nulle
- Ressource lente

Attention pour certains avions  
Risque de dépassement VNE et Sur-régime hélice.



## **Analyse Section 2**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Utilité de ce type de virage serré peu ou pas connue, est exécuté comme un exercice de style.
- Reconnaissance du virage engagé imparfaitement connue. Procédures de sortie du virage engagé aléatoires  
Précaution : demander la procédure avant de réaliser l'item.
- Retard de réaction :
  - sur régime moteur.
  - sur limitation de la vitesse ;Arrêt de l'inclinaison et Ressource non séquencés.
- Contrôle de la symétrie peu assuré.
- Maintien d'altitude pas toujours assuré.

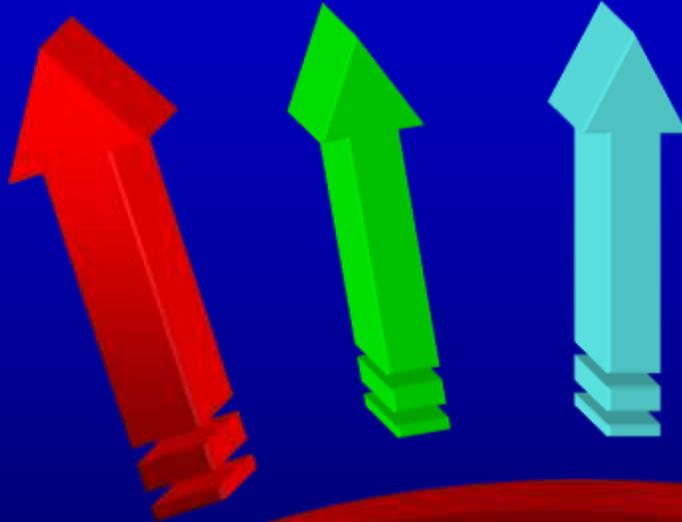




## **Analyse Section 2**

### Rubrique 2.f

- Vol à vitesse très lente avec et sans volets



**Très lente !  
1,2 Vs**

Petit exercice de lecture de texte... (Très, Avec, Sans).



## **Analyse Section 2**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Cette séquence est généralement bien traitée mais toujours des problèmes de compensation d'où instabilité dans le plan vertical et donc instabilité de vitesse.
- Ne pas accepter de voler avec avertisseur de décrochage actif en permanence. Cette alerte doit rester un déclencheur qui doit entraîner une réaction du pilote.
- Connaissance de l'augmentation de la vitesse de décrochage en virage souvent défailante d'où inclinaison à très basse vitesse quelquefois exagérée.





## Rubrique 2.g

- **Décrochage :**

- *i*      *Décrochage en lisse et sortie avec utilisation du moteur.*

**Plus de perte mini  
d'altitude !**

### Séquences :

- 1) Sécurité extérieure (Virages à droite et à gauche)
  - 2) Sécurité intérieure (pompe, réchauf, essence)
  - 3) Diminution de puissance, augmentation incidence
- Puis après perte de portance
- 1) Manche secteur avant et puissance max
  - 2) Quand vitesse arc blanc, palier et fin d'exercice.



## **Analyse Section 2**

### Rubrique 2.g

- **Décrochage:**
  - *i*      *Décrochage en lisse et sortie avec utilisation du moteur.*

*Au décrochage complet...*



***Manche vers l'avant (réduction de l'incidence).***



***Puissance maximum en contrant les effets moteur.***



***Accélération vers altitude et cap initiaux.***



## **Analyse Section 2**

Dans les deux autres items de ce domaine,

on nous précise : **APPROCHE DU DÉCROCHAGE**

*Cela veut dire  
simplement:*

Au premier signe  
avertisseur décrochage,  
réduction de l'incidence  
et remise des gaz!





## **Analyse Section 2**

### Rubrique 2.g

- **Décrochage :**

- iii *Approche du décrochage en configuration atterrissage.*



Parce que  
C'est la plus  
simple !

*Pourquoi commencer par cette configuration ?*



## Rubrique 2.g

- **Décrochage :**
  - iii *Approche du décrochage en configuration atterrissage.*

### Objectif utilisable lors du palier de décélération :

- **Savoir reconnaître l'approche du décrochage**
- **Réagir à basse vitesse et près du sol**

*A partir du vol stabilisé  
en configuration atterrissage :*

- 1) **Sécurité extérieure (Virages à droite et à gauche)**
- 2) **Sécurité intérieure (pompe, réchauf, essence)**
- 3) **Effectuer une décélération lente  
en maintenant la trajectoire (assimilable à l'arrondi).**



## **Analyse Section 2**

### **Rubrique 2.g**

- **Décrochage :**
  - iii **Approche du décrochage en configuration atterrissage.**

**Au premier signe avertisseur  
du décrochage :**



**Manche vers l'avant, (réduction incidence)**



**Afficher la puissance maximale.**



**Accélérer sur une trajectoire de palier.**

**Avant la VFE, rentrer les volets lentement  
et prendre les paramètres de croisière habituels**



## Analyse Section 2

### Rubrique 2.g

- Décrochage :

- ii Approche du décrochage en virage à  $20^\circ$  d'inclinaison en descente et en configuration approche.



C'est pas plus compliqué...

Quant à cet exercice qui impressionne par la quantité d'éléments ...



## **Analyse Section 2**

### **Rubrique 2.g**

- **Décrochage :**

- ii *Approche du décrochage en virage à 20° d'inclinaison en descente et en configuration approche.*

*Même procédure que précédemment...*

***Sauf qu'il faut annuler  
l'inclinaison d'abord,...  
... et remettre les gaz ensuite.***

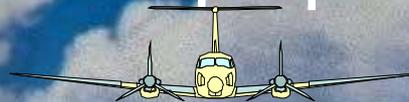
**Manche vers l'avant - Inclinaison à 0  
Puissance à fond - Trajectoire palier  
Avant VFE rentrer lentement les volets**



## **Analyse Section 2**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Critères de décrochage sont souvent méconnus.
- Exercice peu travaillé et incertitude sur résultat n'incitent pas à une réelle confiance dans la restitution.
- Application de la puissance avant le décrochage.
- Problème de gestion de l'accélération à altitude constante.
- Fort résiduel du passé de l'instructeur qui incitait, aux grands angles, à piloter l'inclinaison aux pieds.
- Approche décrochage à 20°, en..., .... : Exercice trop souvent ignoré (découvert lors du test) et mal piloté généralement.
- Approche décrochage config atterro : finalité non comprise, intervention assiette trop importante, trajectoire non maîtrisée.





### Rubrique 2.h

- *Descente :*
  - i *Avec moteur et sans moteur.*
  - ii *Virages à grande inclinaison et puissance réduite.*
  - iii *Mise en palier.*

**Rubrique  
transparente**

*Cette rubrique est vérifiée au cours du voyage...  
Sauf les virages serrés en vol plané.*



## Rubrique 2.h

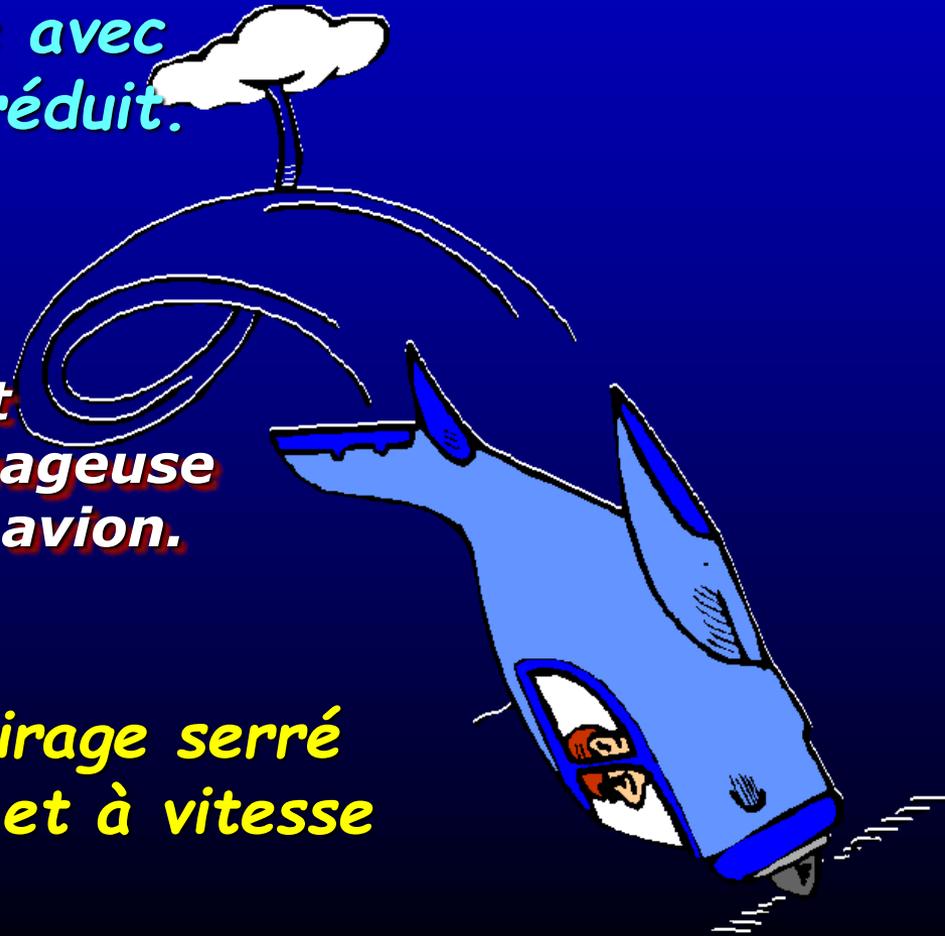
- **Descente :**
  - ii **Virages à grande inclinaison et puissance réduite.**

**Attention, à ne pas confondre avec l'exercice d'approche moteur réduit.**

### Objectif

**Vérifier la capacité du candidat à repasser sous une couche nuageuse sans perdre le contrôle de son avion.**

**La réussite : Descendre en virage serré ( $45^\circ$ ) sans engager le virage et à vitesse de sécurité ( $1,6 V_s$ ).**





## **Analyse Section 2**

### **Rubrique 2.h**

- **Descente:**
  - ii **Virages à grande inclinaison et puissance réduite.**

**A partir du vol stabilisé en palier-croisière :**



**Réduire complètement la puissance sans oublier d'effectuer les actions protectrices.**



**Adopter une vitesse d'évolution de 1,6 Vs.**



**Incliner l'avion jusqu'à 45° et compenser.**

**PRÉCAUTION : Tenir à tout moment l'assiette permettant de garder une vitesse raisonnable.**



## Analyse Section 2

### Rubrique 2.h

- *Descente :*
  - ii *Virages à grande inclinaison et puissance réduite.*



Pour bien juger,  
une perte d'au moins  
1000 ft semble être  
nécessaire.

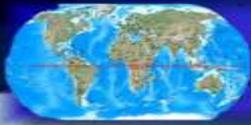


## **Analyse Section 2**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- ❑ Virages serrés en vol plané : exercice souvent découvert lors du test.
- ❑ Domaine d'application de cet exercice complètement inconnu et pris pour un exercice de style.
- ❑ Confusion entre l'arrivée moteur réduit et le virage serré en vol plané.
- ❑ Pour les avions disposant des manettes de PA et de pas d'hélice, confusion dans l'ordre d'action lors du passage du vol en descente au vol en palier.
- ❑ Difficulté à gérer les changements de trajectoire et les changements de direction en même temps (ex : en montée en virage, s'arrêter à une altitude donnée et à un cap déterminé).





# Analyse Section 3

## Programme Procédures en route

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

1ère tentative  Réussite  Échec

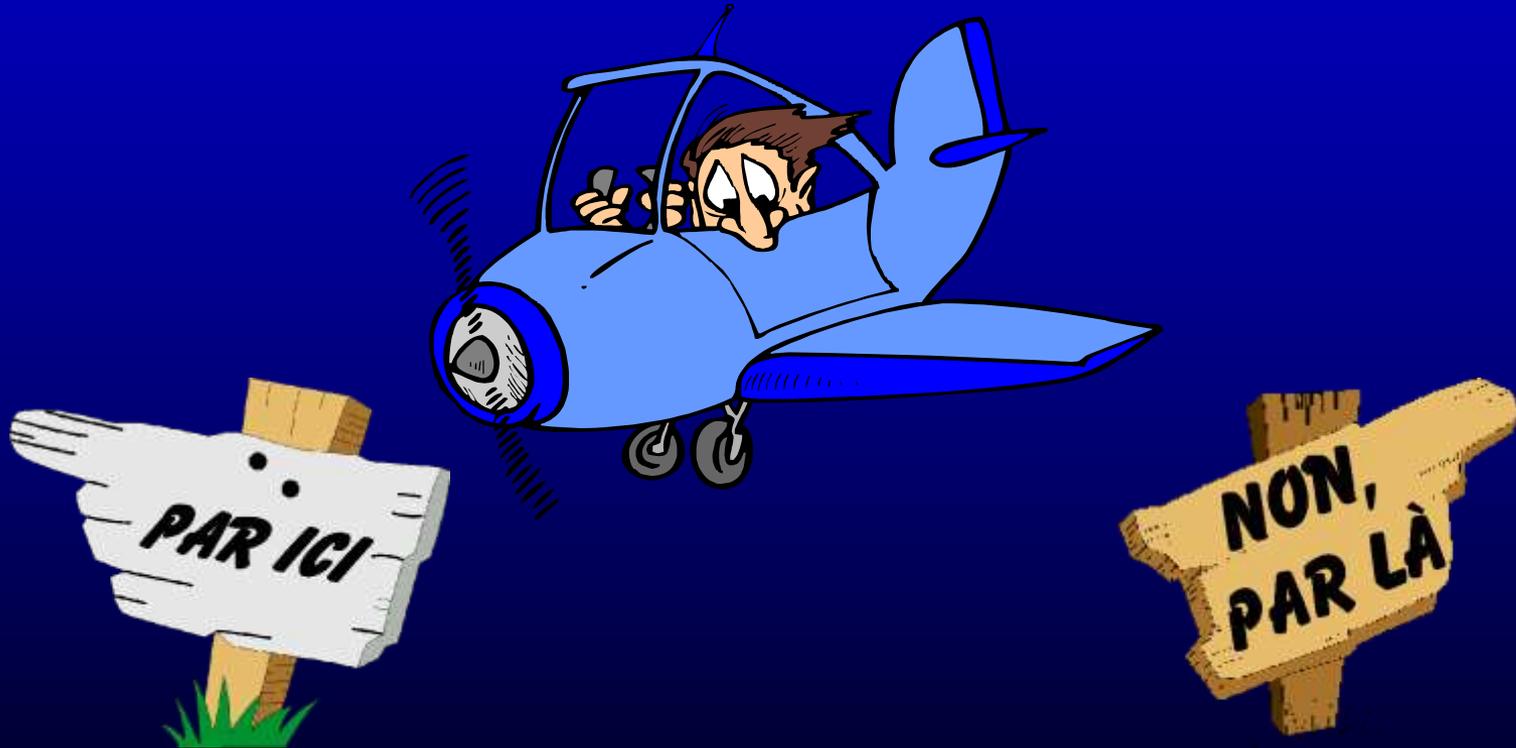
2ème tentative  Réussite  Échec



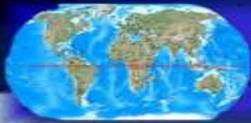
## **Analyse Section 3**

### **Rubrique 3.a**

- *Planification du vol, navigation à l'estime et lecture de la carte.*



*Le candidat doit savoir naviguer à l'estime et vérifier sa position par lecture de carte et de ses symboles...*

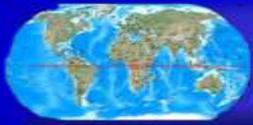


## **Analyse Section 3**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- ❑ Log de nav souvent surchargé et mal organisé. Nombreux éléments sont inutiles.
- ❑ Les éléments de radionavigation situés sur le côté (flanquement) ne sont pas répertoriés et peu utilisés.
- ❑ L'organisation à bord (placement des cartes, log, ....) est souvent déficient.
- ❑ Peu de confiance dans l'estime et notamment dans les estimés. Méthode par calcul mental souvent ignorée. Utilisation de la « louche » trop souvent présente...
- ❑ Périmètre de vision trop réduit, recherche dehors après lecture de la carte même si on ne sait pas tout à fait où l'on se trouve.

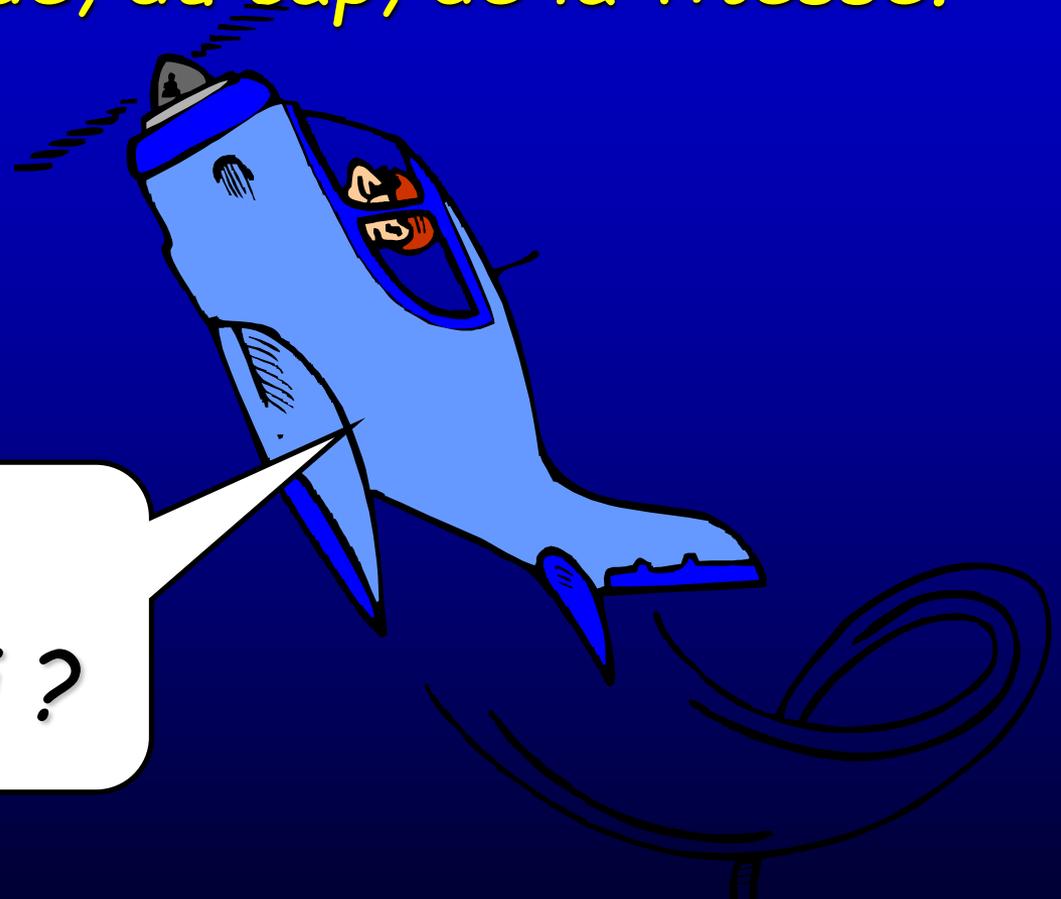




## **Analyse Section 3**

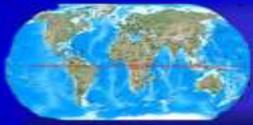
### Rubrique 3.b

- *Tenue de l'altitude, du cap, de la vitesse.*



Ça va  
ma tenue d'alti ?

*Le candidat doit savoir ajuster son altitude  
En fonction du relief, de la nébulosité et du vent.*



## **Analyse Section 3**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- ❑ Problèmes de tenue d'altitude liés essentiellement à l'instabilité de pilotage consécutive à la mauvaise pratique de la compensation, au sur-pilotage et au circuit visuel non adapté.
- ❑ Problème de tenue de cap, beaucoup de candidats ne savent pas prendre un repère au cap, ne regardent pas assez loin.
- ❑ Problème de tenue de vitesse, nombreuses variations de puissance moteur non décelées.
- ❑ Beaucoup de candidats n'ont pas reçu ou n'appliquent pas les vérifications systématiques aux points de repères caractéristiques qu'ils ont choisis (ex : méthode TRAZMER, ...)





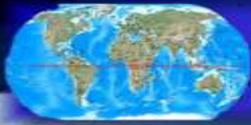
## Rubrique 3.c

- *Orientation, respect et actualisation des estimées, tenue du journal de navigation.*

*Ben mon pov' vieux...  
Si tu t'en sors avec  
un log pareil... !*



*Le log de nav n'est pas un but,  
Ce n'est qu'un outil de facilitation et d'autocontrôle.*



## **Analyse Section 3**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Manque de bon sens fréquent dans l'orientation, champ de vision trop restreint, trop près.
- Révision des estimées rarement effectuée. Cumul des erreurs horaires.
- Journal de bord, soit oublié, soit occupe toute l'attention du candidat.
- Gestion du carburant aléatoire. Bilan en temps réel requiert une attention peu habituelle dont l'importance n'est pas évidente.





## Rubrique 3.d

- Déroutement vers un aéroport de dégagement (planification et mise en œuvre).



C'est le type d'exercice craint des candidats depuis TOUJOURS



## **Analyse Section 3**

### Rubrique 3.d

- *Déroutement vers un aéroport de dégagement (planification et mise en œuvre).*

*Premier problème que le candidat doit résoudre :  
« où suis-je et par où passer ? »*



*Choix d'une tactique en fonction de l'urgence du déroutement :*

- *Report sur un point d'origine facilement identifiable.*
- *Estime, cheminement ou erreur systématique.*
- *Utilisation des aides radio.*
- *Etc...*



## Rubrique 3.d

- *Déroutement vers un aéroport de dégagement (planification et mise en œuvre).*

*Le candidat doit avoir une vue globale du déroutement et ne pas se perdre dans les détails...*

*Prise en compte des éléments de sécurité :*

- *Altitude de sécurité.*
- *Gestion du carburant.*
- *Espaces aériens traversés.*
- *Heure de coucher du soleil.*
- *Etc...*





## **Analyse Section 3**

### Rubrique 3.d

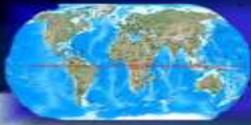
- *Déroutement vers un aéroport de dégagement (planification et mise en œuvre).*



Pas question  
de se contenter du cap  
et du temps estimés...

*Évaluer la mise en œuvre,  
cela signifie que...*

*Vous devez laisser le candidat  
aller jusqu'au bout de la  
réalisation du déroutement.*



## **Analyse Section 3**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Manque de méthode, de jugement, de bon sens.  
Le déroutement fait émerger bien des caractéristiques des qualités réelles du pilote.
- Trop de précipitation dans l'action,  
pas assez de réflexion et de bon sens.
- Projet d'action souvent peu adapté à la situation  
et ne prenant pas en compte les éléments météo, zones,...
- Demi-tour presque jamais envisagé.
- Rare estimée des points jalonnant le vol et non prise  
en compte du bilan carburant à l'arrivée (faisabilité du vol).





## **Analyse Section 3**

### **Rubrique 3.e**

- Utilisation des moyens de radionavigation.**

**Au moins un moyen de radionavigation**

**Et si autres systèmes inscrits sur Liste de Station Aéronef : connaître leur utilisation :**

**Classique : VOR, DME, ADF, ...**

*(en direct et en flanquement) (en gisement direct ou calculé)*



**Ou**

**Moderne : GPS mais non portable**

*(inscription sur Licence de Station aéronef)*



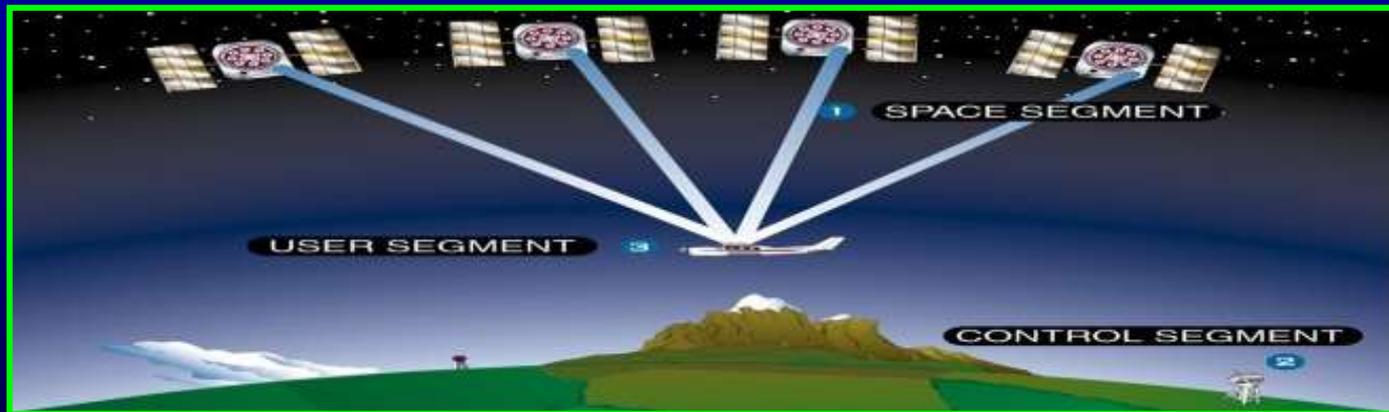


## **Analyse Section 3**

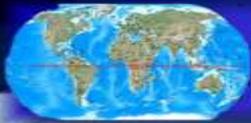
### **Rubrique 3.e**

- Utilisation des moyens de radionavigation.**

**Concernant l'utilisation  
du GPS en examen...**



**Le candidat doit maîtriser les fonctions primaires,  
connaître les limitations et les précautions d'emploi.  
Attention à la focalisation et à la sécurité extérieure.**



## **Analyse Section 3**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

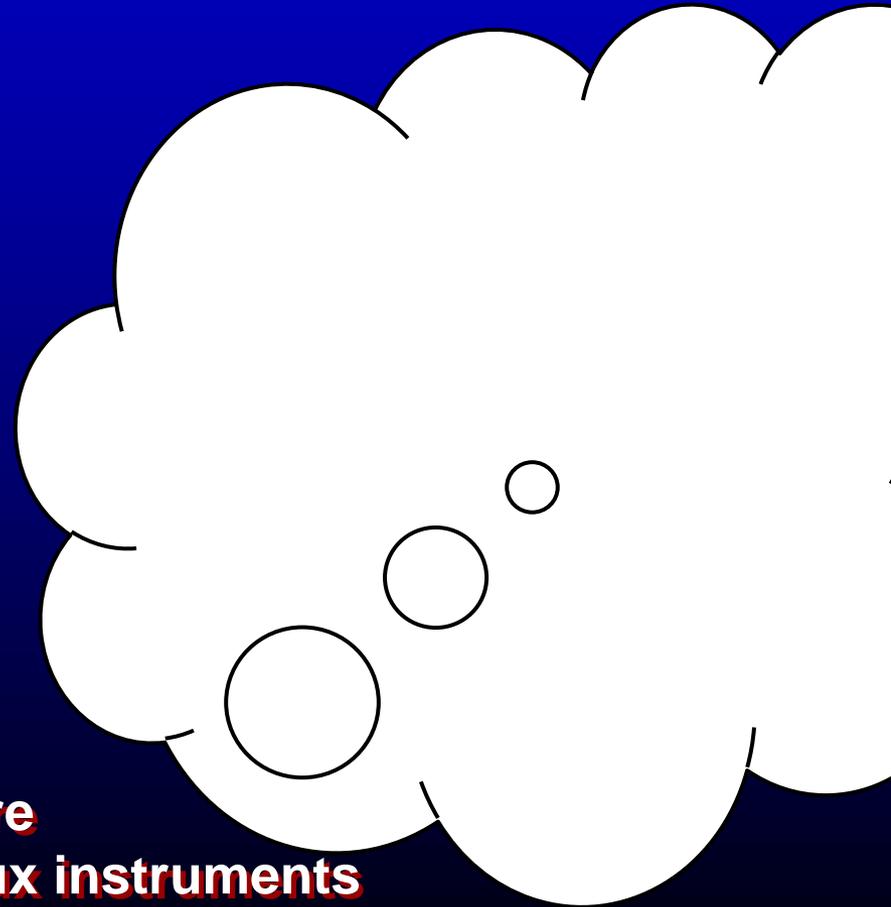
- ❑ Utilisation primaire des moyens de radionavigation connue, mais VOR peu employé en flanquement ainsi que l'ADF. Estimation d'un temps pour rejoindre une station ou connaître son éloignement de la balise sont généralement inconnus.
- ❑ Conditions d'intégrité du GPS presque toujours ignorées ainsi que les renseignements possibles en fonction du nombre de satellites.
- ❑ Méconnaissance de l'utilisation du GPS ou de la validité de la base de données. GPS tabou, présent mais pas touché.
- ❑ Maîtrise aléatoire de certaines fonctions au détriment de l'attention extérieure et du suivi réel.





## Rubrique 3.f

- *Contrôle de la capacité élémentaire au vol aux instruments (virage de 180° en IMC simulé).*



**Objectif : Vérifier la capacité élémentaire du candidat à effectuer un demi-tour aux instruments**



### **Rubrique 3.f**

- *Contrôle de la capacité élémentaire au vol aux instruments (virage de 180° en IMC simulé).*

**Notez le  
« élémentaire »**

*On ne demande pas au candidat de savoir tenir un axe VOR ou un ILS, mais juste de piloter son avion le temps d'un demi-tour.*

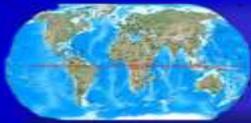


### **Rubrique 3.f**

- *Contrôle de la capacité élémentaire au vol aux instruments (virage de 180° en IMC simulé).*

**Notez le  
« 180° »**

*On ne demande pas au candidat de savoir faire des procédures en IMC, mais juste de déterminer son cap inverse et de l'effectuer.*

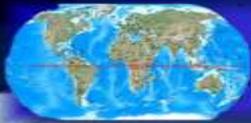


### **Rubrique 3.f**

- **Contrôle de la capacité élémentaire au vol aux instruments (virage de 180° en IMC simulé).**

**Notez le  
« IMC simulé »**

*Deux à bord donc pas d'occultation de pare-brise.  
Prévoir simplement dispositif ou lunettes occultantes.*

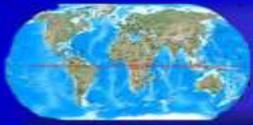


## **Analyse Section 3**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- ❑ Le 180° est généralement bien exécuté ; mais là aussi il est traité comme un exercice de test qui s'avèrera bien minimaliste dans la réalité.
- ❑ Oubli du cap de retour parfois.
- ❑ Limitation de l'inclinaison oubliée.





## Analyse Section 3

### Rubrique 3.g

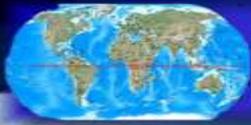
- Gestion du vol, (vérifications, systèmes, carburant et givrage carburateur, etc...).

Pffffff...

C'est moins compliqué  
sur Flight Sim...



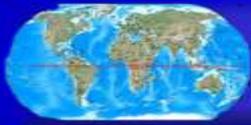
Le candidat doit spontanément gérer son vol...  
Systèmes de l'avion, carburant, contrôles moteur, etc



### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Vérification des paramètres souvent prises en défaut, gestion minimaliste, manque de « déclencheurs ».
- Gestion du carburant trop laxiste, fruit du plein systématique. Bilan en temps réel souvent mis en défaut.
- Domaine d'utilisation du réchauffage carburateur mal connu et process peu compris.
- Circuit visuel des instruments de contrôle non intégré et pas systématisé.
- Méconnaissance des circuits électriques et de leur protection





## **Analyse Section 3**

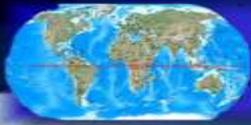
### **Rubrique 3.h**

- *Liaison ATC: respect des instructions, procédures de radiotéléphonie.*

**SERA**

**RCA 3**

**DEPUIS LE 12/10/2017**

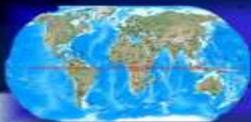


## **Analyse Section 3**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Généralement assez bien mais problèmes de collationnement non suivis d'effets (sorte de viscosité mentale, attention, stress).
- Utilisent peu les services de la circulation aérienne pour faciliter leurs vols ou obtenir des renseignements sur la météo, leur position, les événements.
- La gonio est souvent méconnue ou n'a pas été réellement utilisée.
- Fréquence AFIS sans réponse oriente le candidat sur 123,5. Fréquence ATIS n'a pas toujours l'écoute et la compréhension en arrivée de voyage.
- Message sur terrain non contrôlé 123,5 souvent tronqué du nom de l'aérodrome concerné.





# Analyse Section 4

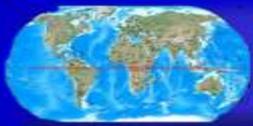
## Programme Procédures d'approche et d'atterrissage

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

1ère tentative  Réussite  Échec

2ème tentative  Réussite  Échec

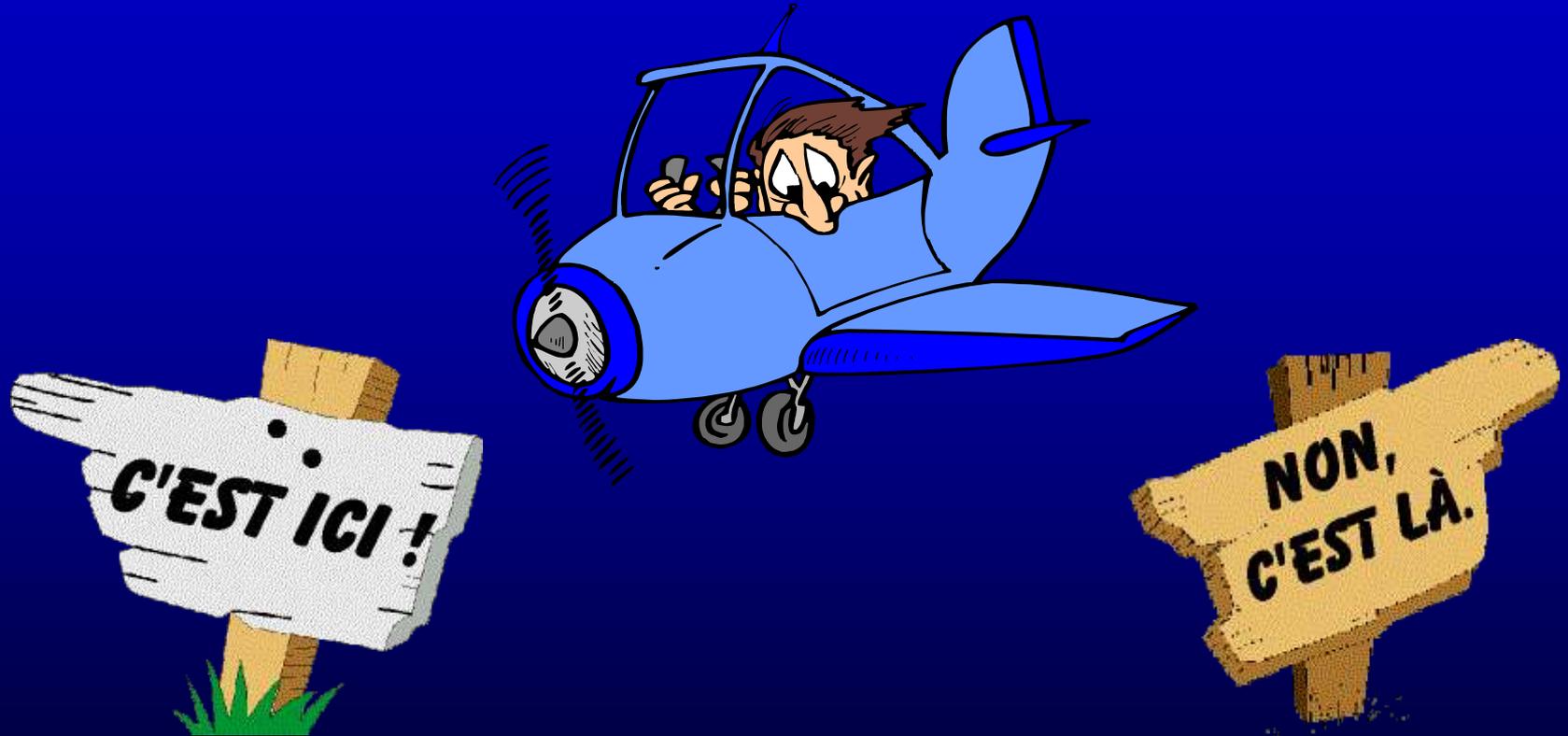
\* ces items peuvent être combinés à la discrétion du FE



## **Analyse Section 4**

### Rubrique 4.a

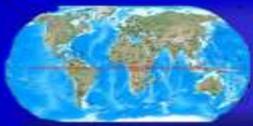
- *Procédures d'arrivée sur l'aérodrome.*



*Elles sont définies par l'arrêté du 17 juillet 92...*

*Le candidat devra savoir les appliquer !*

*Prévoir si possible un terrain contrôlé et un terrain non contrôlé.*



## **Analyse Section 4**

### Rubrique 4.a

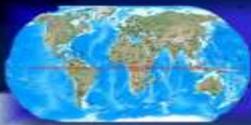
- *Procédures d'arrivée sur l'aérodrome.*



- *Il ne faut pas pousser le candidat à rechercher une trajectoire directe.*
- *Ni l'en dissuader...*

**PAS D'INTERVENTION DU FE  
SUR LA CONDUITE DU VOL**

*Toute proposition opérationnelle justifiée est à mettre au crédit du candidat*

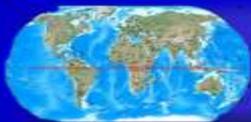


## **Analyse Section 4**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Manque de projet d'action ou anticipation trop courte menant à une surpression et à une charge de travail difficile à gérer.
- Recherche des éléments disponibles et nécessaires non effectuée ou connus mais pas intégrés.
- Sur terrain non contrôlé, intégration en vent arrière en descente.
- Peu de briefing arrivée. Contact tardif.





## **Analyse Section 4**

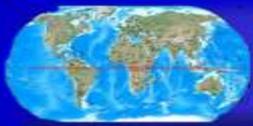
### **Rubrique 4.b**

- **Atterrissage de précision (terrain court),  
atterrissage vent de travers si les conditions le  
permettent.**



Y m'demande, alors  
je m'pose court...  
et il est pas content !

*Cette phase à priori sans grande difficulté  
recèle pourtant un piège...*



## **Analyse Section 4**

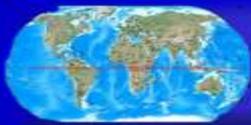
### Rubrique 4.b

- *Atterrissage de précision (terrain court),  
atterrissage vent de travers si les conditions le  
permettent.*



*Juste quelques rappels de bon sens,  
histoire de vous mettre en garde...*

- *Attention au stress du candidat.*
- *Un atterrissage dur est toujours possible.*
- *Un éclatement de pneu aussi.*



## **Analyse Section 4**

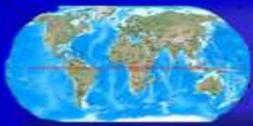
### **Rubrique 4.b**

- **Atterrissage de précision (terrain court),  
atterrissage vent de travers si les conditions le  
permettent.**

*Les petits secrets pour se poser précis...*

- *Jamais en dessous de 1,3 Vso.*
- *Pas trop au dessus non plus !*
- *Le secret ?*
  - *Une approche parfaitement stabilisée.*
  - *Assurer le toucher au point choisi.*
  - *Ou remettre les gaz à temps.*
  - *Savoir doser le freinage.*





# **Analyse Section 4**

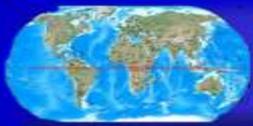
## **Rubrique 4.b**

- *Atterrissage de précision (terrain court),  
atterrissage vent de travers si les conditions le  
permettent.*



**Effectivement...  
Ça pourrait  
être utile !**

**Demandez un complet...  
ce qui vous permettra de juger le freinage...**



# **Analyse Section 4**

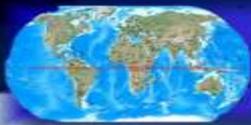
## **Rubrique 4.b**

- *Atterrissage de précision (terrain court),  
atterrissage vent de travers si les conditions le  
permettent.*



**Et si y a  
pas d'vent ?**

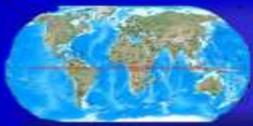
*Attention au positionnement des commandes...*



## **Analyse Section 4**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Confusion, trop souvent est associée à l'atterrissage de précision une vitesse d'approche inférieure à  $1,3 V_{so}$ .
- Pas de visualisation des points d'arrêt, de toucher et d'aboutissement. Donc pas d'annonce du point d'impact.
- Pilotage de la vitesse et du plan trop peu précis.
- Réalisation de l'atterrissage par vent de travers souvent approximative et sans réelle marge de manœuvre.
- Vent de travers, difficulté à calculer ou évaluer la composante travers du vent
- Rattrapage d'axe au sol rarement exécuté. Manche dans le vent rarement maintenu.



## **Analyse Section 4**

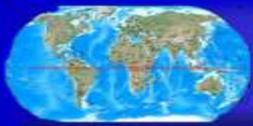
### Rubrique 4.c

- *Atterrissage sans volets.*

*Pour les quelques constructeurs  
qui n'ont pas prévu  
de procédure  
dans ce cas :*

- *1,45 Vs en vent-arrière  
et en étape de base.*
- *1,3 Vs en finale.*





## **Analyse Section 4**

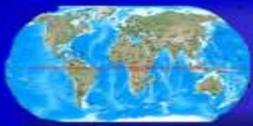
### **Rubrique 4.c**

- **Atterrissage sans volets.**

*Si le manuel de vol n'indique rien au sujet de la distance d'atterrissage, n'est pas incongru de majorer celle donnée par le constructeur de 50%.*



- *Le candidat doit vérifier que sa nouvelle distance d'atterrissage reste compatible avec la LDA.*
- *Ce qui serait un assez bon thème de déroutement vers une piste plus longue, non ?*



## **Analyse Section 4**

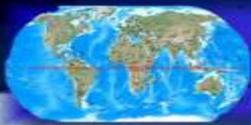
### **Rubrique 4.c**

- **Atterrissage sans volets.**



**Et ça sera  
encore  
un complet...**

*Pour les mêmes raisons  
que pour l'atterrissage de précision,  
demandez un complet sur cet exercice...*



## **Analyse Section 4**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Pas de recherche des causes de la non sortie des volets  
Méconnaissance des protections électriques (quel breaker ?).
- Manque de précision du pilotage  
du plan et de la vitesse en finale.
- Pas d'annonce de la vitesse retenue en finale et plus  
généralement pas de méthode systématique de vérification  
(ex : les VAP, Vitesse, Axe, Plan).
- Inconscience quand à la longueur de piste nécessaire  
en fonction des éléments variables (température, vent, ...).
- Tendance systématique au toucher-Décoller sans prise  
en compte de la longueur de la piste.



## *Section 4 - Rubrique 4.d*

- *Approche en vue de l'atterrissage à puissance réduite (moteur au ralenti)  
(dans le cas d'un avion monomoteur).*

*Ici peu importe la technique utilisée,  
le candidat doit conduire son approche  
sans moteur en toute sécurité, ...*

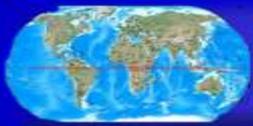
## Section 4 - Rubrique 4.d

- *Approche en vue de l'atterrissage à puissance réduite (moteur au ralenti)  
(dans le cas d'un avion monomoteur).*



- *C'est le candidat qui choisit la technique utilisée.*
- *Attention à la VFE.*
- *Il doit pouvoir se poser si l'exercice a lieu sur une piste.*

*L'idéal est de positionner le candidat à portée d'une piste, mais pas forcément verticale ou en vent-arrière...*



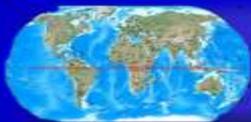
## Analyse Section 4

### Rubrique 4.d

- Approche en vue de l'atterrissage à puissance réduite (moteur au ralenti)  
(dans le cas d'un avion monomoteur).



Possibilité de le combiner avec le 5.b...(simulation atterro forcé)  
Notamment si l'horloge vous joue des tours !



## **Analyse Section 4**

### **Rubrique 4.d**

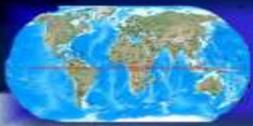
- Approche en vue de l'atterrissage à puissance réduite (moteur au ralenti)  
(dans le cas d'un avion monomoteur).**

**Mais  
ça serait  
dommage...**

**Proximité de la piste donc plus d'importance à :**

- la qualité et à la précision de la trajectoire**
- ainsi qu'au respect de la vitesse et**
- assurance du poser réel (pas de RDG).**



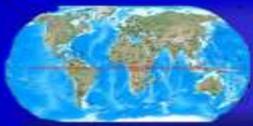


## **Analyse Section 4**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Pas assez d'initiative et difficulté de positionnement dans l'espace. Exercice traité trop académiquement.
- Pas d'intégration du vent dans les trajectoires.
- Problème de visualisation du couple plan / trajectoire.
- Vitesse souvent excessive en finale.
- Sortie précipitée des volets tous sortis.





## **Analyse Section 4**

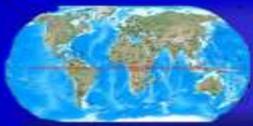
### Rubrique 4.e

- **Toucher - Décoller (Touch & Go).**

*... même si les consignes de sécurité de l'organisme de formation interdisent les touchers en solo...*

*C'est bien le toucher qu'on veut évaluer ici, pas un simple atterrissage.*





## **Analyse Section 4**

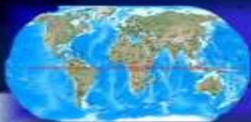
### Rubrique 4.e

- **Toucher - Décoller (Touch & Go).**

*Le candidat devra savoir :*

- *Effectuer un Touch & Go sans aide...*
- *Prendre la décision d'interrompre s'il est trop long.*
- *Coordonner ses actions pour reconfigurer sa machine.*





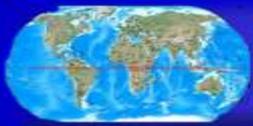
## **Analyse Section 4**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Trop de précipitation dans la phase de re-conditionnement.
- Inconscience de la faisabilité du toucher-décoller en fonction de la longueur de piste.  
Quand doit on renoncer au toucher-décoller ?



*Quoi ! Qu'est-ce qu'il a mon plan?*



## **Analyse Section 4**

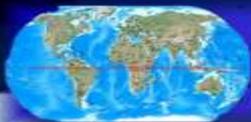
### **Rubrique 4.f**

- *Remise des gaz à faible hauteur.*



Elle doit débuter  
à partir de la  
configuration  
atterrissage.

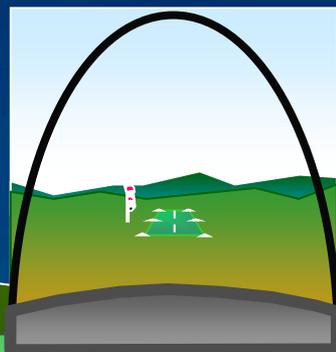
*Différer au maximum son exécution  
au cours du test peut vous faire gagner du temps !*

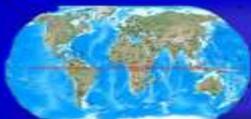


## **Analyse Section 4**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Affichage de l'assiette trop timide, ... ou trop viril.
- Réchauffage carbu souvent oublié ou décalé dans le temps.
- Gestion des traînées tardives.





## **Analyse Section 4**

### **Rubrique 4.g**

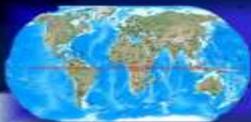
- **Communication ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie.**

**SERA**

**RCA 3**

**À partir du 12 / 10 / 2017**

**Tolérance d'exécution de la radio par le FE lors de l'exécution de l'approche moteur au ralenti.**

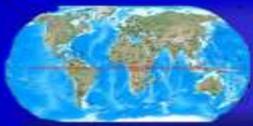


## **Analyse Section 4**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Procédures d'arrivée sur aérodrome non contrôlé, manque certains messages obligatoires (ex : 5 mn avant, étape de base, ...).
- Problème d'identification du terrain en début de message sur terrain non contrôlé 123,5 MHz.
- Constitution du message aléatoire (je fais ceci, je suis ici) et pas de demande puisque pas de réponse à attendre donc bannir les « pour ceci, pour cela, ... ».





## **Analyse Section 4**

### Rubrique 4.h

- *Actions après le vol.*

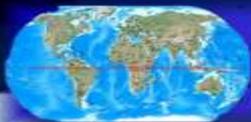


*Vérification des magnétos et de la batterie.*

*Bilan carburant.*

*Clôture éventuel du PLN.*

*Renseignements du carnet de route.*



## **Analyse Section 4**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Essai coupure magnéto fréquemment oublié ou inconnu, Cause de cet essai souvent ignorée.
- Bilan carburant à l'arrivée nécessite un gros effort et une reconstitution du vol difficile.
- Vérification de la balise de détresse non active rarement effectuée.





# Analyse Section 5

## Programme Procédures anormales et d'urgence

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

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

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



## **Analyse Section 5**

### **Rubrique non identifiée**

- **Décollage interrompu à vitesse raisonnable.**



**Afin d'éviter  
d'aller faire la moisson  
en avion...**

**Ni trop vite, ni trop tard ...  
Et en fonction de l'état de la piste,  
(herbe, mouillée, glissante, ...).**



## **Analyse Section 5**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Exercice généralement bien réalisé.
- Attention à la compensation de l'effort sur le train avant par une action progressive à cabrer.
- Quelques réactions brutales sur les freins à anticiper
- Choix du terrain pas toujours judicieux.
- Concept des pistes limitatives pas toujours intégré.





# **Analyse Section 5**

## **Rubrique 5.a**

- **Simulation de panne de moteur après décollage (dans le cas d'un avion monomoteur).**



**Car le candidat  
n'a pas le temps  
de faire grand chose !**

**Ni trop tôt, ni trop bas...  
Pas à 100 ft sol en tous cas !**



## **Analyse Section 5**

### **Rubrique 5.a**

- **Simulation de panne de moteur après décollage (dans le cas d'un avion monomoteur).**



**Et vous pourriez  
vous retrouver en  
mauvaise posture...**

**Ne pas oublier  
stress et fatigue du candidat,  
d'où risque d'augmentation  
de mauvaise réaction et  
trop peu de temps pour faire face.**



# Analyse Section 5

## Rubrique 5.a

- Simulation de panne de moteur après décollage (dans le cas d'un avion monomoteur).



**500 ft sol**

**Mini pour être démonstratif  
en-dessous de 1000 ft  
pas de tentation de demi-tour,...**



## **Analyse Section 5**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Exercice généralement bien réalisé.
- Toutefois, la sortie de tous les volets est souvent occultée.
- Le briefing pax est rarement évoqué.
- Les procédures avant impact peu connues (contacts, réservoir, portes débloquées, ...).





## **Analyse Section 5**

### Rubrique 5.b

- *Simulation d'atterrissage forcé  
(dans le cas d'un avion monomoteur).*



**La panne en  
campagne...**

*Il s'agit tout simplement de ...*



## **Analyse Section 5**

### Rubrique 5.b

- *Simulation d'atterrissage forcé (dans le cas d'un avion monomoteur).*

**Piloter  
avant tout !**

*Dans tous les cas, votre candidat  
devra avoir compris une chose :*





## **Analyse Section 5**

### **Rubrique 5.b**

- **Simulation d'atterrissage forcé (dans le cas d'un avion monomoteur).**

*Le pauvre candidat a du pain sur la planche avec cet exercice...*

*Il devra penser à :*

- *Garder le contrôle de son avion.*
- *Rechercher la panne.*
- *Choisir le terrain le plus favorable.*
- *Donner l'alerte (phraséo d'urgence).*
- *Informé et rassurer ses passagers.*
- *Et préparer l'atterrissage forcé.*





## Rubrique 5.b

- *Simulation d'atterrissage forcé (dans le cas d'un avion monomoteur).*

**Hauteur d'arrêt  
de la descente  
recommandée**

*Prévenez avant début d'exercice que c'est le FE qui remettra les gaz afin que le candidat ne se concentre que sur l'exécution de l'exercice (simulation de la réalité).*





## Rubrique 5.b

- *Simulation d'atterrissage forcé (dans le cas d'un avion monomoteur).*

### *Règlement SERA : FRA.5005 (f) (2)*

- *Dans le cadre d'un vol d'instruction, la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA 5005 f) 2) est abaissée à 50 m (150 ft) pour les entraînements aux atterrissages forcés.*
- *En permanence à 150 m de toute personne, tout véhicule ou navire, et tout obstacle artificiel.*

*Si vous pouvez vous passer de descendre aussi bas, ça ne sera pas plus mal, au cas où...!*



## **Analyse Section 5**

### **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Exercice mal maîtrisé ou trop peu travaillé.
- Ne connaissent pas ou peu une méthode permettant de se raccrocher à un véritable mode d'emploi (ex : vitesse fin max, recherche de la panne, gestion de la trajectoire).
- La sélection des magnétos dans la recherche de panne est généralement laissée pour compte.
- Trop de recherche de terrain dans l'axe de l'avion, peu de regard sur les côtés.





## **Analyse Section 5**

### Rubrique 5.c

- *Simulation d'atterrissage de précaution (IVV) (dans le cas d'un avion monomoteur).*



- *Le candidat devra rechercher le terrain le plus favorable.*
- *En faire une reconnaissance.*
- *Donner l'alerte.*
- *Et préparer l'impact.*



*C'est l'ancienne « interruption volontaire du vol ».*



# Analyse Section 5

## RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS

- Exercice confondu avec « Atterrissage court ».
- Exercice peu ou pas connu.  
Au mieux, nous dit on, il a été vu une fois...
- Estimation de la longueur du champ par conversion des unités de vitesse (Kt – m/s) pas connue.
- Pilotage incertain liée au vol à basse altitude et perte des repères fréquents (pas de relèvement des axes, ...).





## **Analyse Section 5**

### Rubrique 5.d

- *Situations d'urgence et de détresse simulées.*



**La boîte  
à bonheur  
du FE**

*Cette rubrique, c'est véritablement...*



# **Analyse Section 5**

## Rubrique 5.d

- *Situations d'urgence et de détresse simulées.*



- *Feu moteur ou cellule, en vol ou au sol.*
- *Panne de systèmes divers (pompe à vide, pression d'huile, instrument, etc...)*
- *Urgence médicale (peut servir à demander un déroutement).*
- *Blocage de commandes.*
- *Etc...*

*... avec tout ce qu'elle peut contenir !*



## **Analyse Section 5**

### Rubrique 5.d

- *Situations d'urgence et de détresse simulées.*

**Pas plus  
de deux...**

*Le Part-FCL précise le pluriel donc plus d'une  
mais inutile de surcharger le candidat.  
Par contre, mettre à profit toute opportunité...*





# **Analyse Section 5**

## **RETOUR D'EXPERIENCE ET PISTES DE PROGRÈS**

- Méconnaissance du Manuel de vol (chapitre 3 - Urgences).
- Candidat reste souvent sans voix ou bredouille.
- Peu ou pas de réaction.
- Tendance à inventer des solutions et à ne pas utiliser la logique et la simplicité.
- La radio peut prendre trop d'importance par rapport à
  - la nécessité de gestion de la situation,
  - la tenue de la trajectoire et des paramètres ou est complètement oubliée.





# **Analyse Section 5**

- *Questions orales.*

**Sécurité,  
Situations à risques,  
Vécu lors du test.**



*Rubrique ouverte pour confirmer le traitement  
d'une situation délicate ou analyser une  
phase de vol rencontrée lors du test  
(utilisation de toute opportunité...).*



## **NOTATION**

L'évaluation des performances d'un candidat peut utiliser deux méthodes :

- le classement (*Grading*) ou
- l'évaluation objective (*Objective assessment*).

### LA MÉTHODE PAR CLASSEMENT (1/4)

- La «performance acceptable» est évaluée en fonction de critères qui supposent l'absence de circonstances inhabituelles,
- Le FE doit tenir compte des écarts inévitables du fait de la météo, du trafic ou d'autres situations non imputable au candidat,
- Les contrôles doivent être effectués dans des conditions normales chaque fois que possible.



# Débriefing Sanctions Administration

## NOTATION

### LA MÉTHODE PAR CLASSEMENT (2/4)

Niveau	Description
5	Performance idéale dans les conditions du contrôle. Anticipe et s'adapte facilement à l'évolution des situations, même inhabituelles, au cours du vol.
4	Objectif de l'exercice réalisé en toute sécurité avec très peu d'écarts. La performance montre un contrôle en souplesse de l'avion
3	Objectif de l'exercice réalisé en toute sécurité avec de fréquents écarts mineurs mais pas d'écarts majeurs.
2	Objectif de l'exercice réalisé en toute sécurité. La performance ne comprend pas plus d'un écart majeur et peut inclure de fréquents écarts mineurs
1	Objectif de l'exercice réalisé en toute sécurité mais d'une manière brutale. La performance comprend plus d'un écart majeur et montre un niveau de compétences ou de connaissance qui aboutit à une performance marginale acceptable.
0	N'importe laquelle des situations suivantes impliquera une décision d'échec <ul style="list-style-type: none"><li>• Objectif de l'exercice non atteint,</li><li>• Niveau insuffisant de connaissances pour assurer la sécurité,</li><li>• Objectif de l'exercice atteint, mais avec un comportement dangereux, et/ou des erreurs de savoir faire,</li><li>• Contrôle dangereux de l'avion nécessitant l'intervention du FE,</li><li>• Hors tolérances spécifiées.</li></ul>



## NOTATION

### LA MÉTHODE PAR CLASSEMENT (3/4)

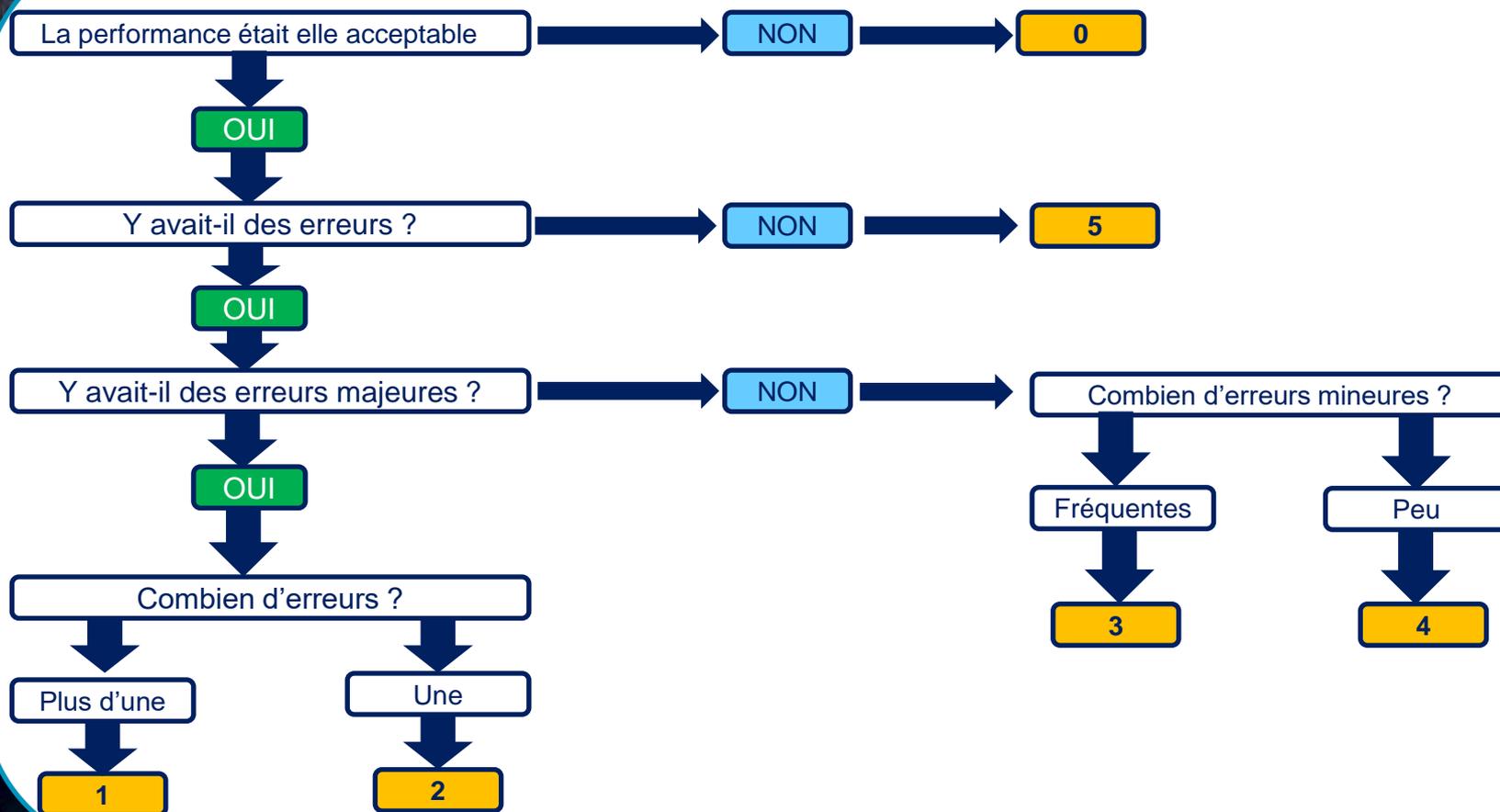
- La prise de remarques par écrit (claires et concises) est nécessaire des niveaux 0 à 2,
- Pendant le vol : Effectuer une prise de notes factuelles afin de pouvoir faire une synthèse pour le rapport final du test. La référence aux normes de test en vol peut aider à la rédaction du rapport final.
- La précision de l'évaluation dépendra entièrement de la connaissance qu'a le FE des exigences de performances acceptables pour chaque item de l'examen.
- Le schéma suivant doit permettre au FE de juger un niveau de performance du candidat pour chaque items lors de l'évaluation



# Débriefing Sanctions Administration

## NOTATION

### LA MÉTHODE PAR CLASSEMENT (4/4)

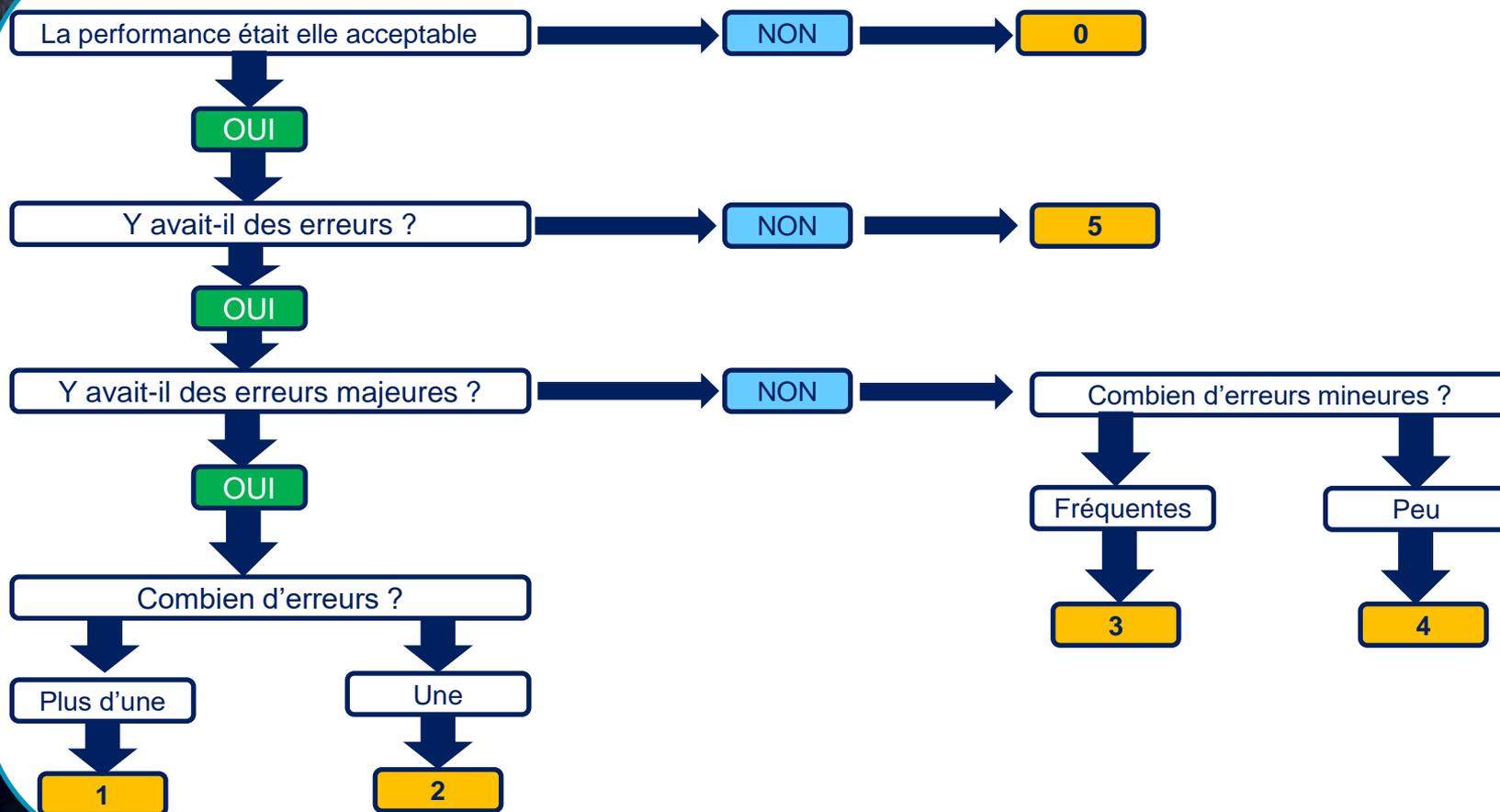




# Débriefing Sanctions Administration

## NOTATION

### LA MÉTHODE PAR CLASSEMENT (4/4)





## NOTATION

### LA METHODE PAR EVALUATION OBJECTIVE

- La performance du candidat est jugée satisfaisante s'il est capable d'effectuer en toute sécurité les tâches requises :
  - Effectuer les exercices indiqués dans le manuel de l'examineur conformément à des standards approuvés,
  - Garder le contrôle de l'avion de manière à ce que la réussite de chaque manœuvre ne fasse jamais de doute,
  - Démontrer un bon jugement, du CRM et des compétences pour gérer un avion certifié pour des opérations monopilote.
- La performance du candidat est jugée non satisfaisante s'il existe des écarts très fréquents par rapport aux tolérances exigées,  
OU s'il n'y a pas, de la part du candidat, de correction adéquate et rapide quand un écart est hors limites.
- Toute action ou absence d'action du candidat, qui nécessite une intervention de l'examineur pour assurer la sécurité du vol, doit être éliminatoire.
- Si une répétition n'est pas clairement satisfaisante, l'examineur devra la juger non satisfaisante.



## NOTATION

### LA METHODE PAR EVALUATION OBJECTIVE

- Cinq raisons de création d'un guide de notation utilisable en vol pendant l'examen a été proposer :
  - 1) Disposer d'un formulaire recto-verso plus simple à exploiter en vol qu'une liasse de plusieurs feuilles composant les formulaires de compte-rendu d'examen ;
  - 2) Avoir l'assurance, en un seul coup d'œil, d'avoir exécuté tous les items demandés pour tout contrôle ou examen ;
  - 3) Permettre d'affiner et de garder une évaluation du candidat par une notation personnelle plus précise, chaque item disposant de la notation : Echec, Passable ou de la mention Bien. Passable et bien validant la réussite de l'item.
  - 4) Garder l'ensemble des éléments de cet examen pour archivage et éviter les difficultés de photocopies du Compte-rendu destiné à l'Autorité (peu d'aéroclub dispose de photocopieuses) ou d'obligation de recopiage des sept ou huit pages du formulaire DGAC.



# Débriefing Sanctions Administration

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

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

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

Notation : E : Echec ; R : Réussite.

Compteur départ : \_\_\_\_\_ Compteur arrivée : \_\_\_\_\_

H départ : \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_

H arrivée : \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_



# Débriefing Sanctions Administration

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

## Contrôle des écarts

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

**NOM PRÉNOM DU CANDIDAT :** .....

**Date de naissance :** .....

**Adresse :** .....

**Téléphone :** ..... **Mail :** .....

**Vérifications administratives conformes :** ... OUI  NON

**Validité médicale :** .....

**Aéro-club de :** .....

**Décision :** **RÉUSSITE**

**RÉUSSITE PARTIELLE**

Si seconde tentative pas de réussite partielle

**ÉCHEC**

**Appréciation générale :** .....

**Motifs d'inaptitude :** .....

**Réentraînement prescrit :** .....

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

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

- 2021 -

FICHE PRATIQUE EXAMEN

**Date de l'épreuve :** .....

**Itinéraire de la navigation :** .....

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

**Durée Maniabilité :** ..... **Durée Navigation :** .....

**NOM PRÉNOM DE L'EXAMINATEUR :** .....

**Numéro de licence :** .....

**Validité de la qualification SEP :** .....

**Validité de la qualification FI :** .....

**Validité de la qualification FE :** .....

**Validité médicale :** .....

**Type d'Avion :** ..... **Immatriculation :** .....

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

Signature du Candidat

Signature de l'Examinateur

Document Examinateur archivage cinq ans

Pour ATO ou DTO archivage : trois ans



## **DÉBRIEFING**



**LA PARTICIPATION DE L'INSTRUCTEUR EST A ENCOURAGER.**



**LE FILM DU VOL ainsi que le CONSTAT des réactions du candidat sont à passer en revue en soulignant les écarts, les défaillances et les comportements.**



**LES MÉTHODES, CHECKS ET TRAITEMENTS PARTICULIERS de certains exercices peuvent être commentés et analysés par rapport aux items du CBT et du TEM.**



# Débriefing Sanctions Administration

## SANCTIONS

**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.

- Le FE **complète le compte rendu d'examen en vol et le remet au candidat** après l'avoir émargé (sans oublier de cocher les attestations de vérification et d'exécution de tous les items page 2), puis il met ses initiales dans chaque cellule réussie en face de l'item - pas de croix ni de trait, et cocher « Réussite » en bas de chaque section).
- Le FE renseigne l'**attestation provisoire** servant de licence qui sera **valable deux mois** au jour le jour (le temps que la DSAC envoie sa licence au pilote) et précisez que la validité de ce certificat provisoire n'est recevable uniquement que **sur le territoire national**.

**Le FE signe ce document et doit le faire signer par le candidat avant de le lui remettre.**

- Le FE porte 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".

- Le FE fait une photocopie du compte-rendu et y ajoute ses notes pour archivage pendant cinq ans.



## SANCTIONS

**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.**

- Le FE complète le compte rendu d'examen en vol (ne pas oublier de cocher la case « Echec » et vos attestations de vérification et d'exécution page 2 puis met ses 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). Le FE signe ce compte rendu et le remet au candidat.
- 
- Sur ce compte-rendu, le FE signale les raisons de cet échec et indique un réentraînement sur les sujets défaillants dans la case « Remarques ». Ces remarques doivent être explicites et sans ambiguïté, ce qui n'empêche pas de les développer oralement au candidat en présence de son instructeur.
- 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.
- 
- Le FE porte la mention "ECHEC" sur le carnet de vol du candidat et le signe en indiquant son nom et son numéro de FE .
- 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.



## SANCTIONS

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

- Le FE complète le compte rendu d'examen en vol avec les raisons et les détails de réentraînement et le garde après lui avoir photocopié ces éléments de réentraînement.
- Le FE inscrit « Réussite partielle » sur le carnet de vol.

Le candidat devra repasser cette section manquée, en principe avec ce même FE, 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", le FE utilisera 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 le FE deviendrait 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 le FE initial au bout de six mois, celui-ci renseigne le formulaire d'épreuve comme pour un cas N°2, et le renvoie à sa DSAC.



Remerciements pour leurs conseils

Philippe DEBITUS



Stéphane HUNAUT