

<b>Candidat</b>	<b>Nom*:</b>		<b>Type de licence:</b>
	<b>Prénom(s)*:</b>		<b>Numéro de licence:</b>
	<b>Date naissance:</b>		<b>Pays de la licence:</b>

<b>Aptitude et contrôle de compétences</b>	<b>QT / QC :</b> _____	<b>Type d'avion:</b> _____	<b>IR</b>	<b>STI(A)</b>	
	<b>Délivrance</b> <input type="checkbox"/>	<b>SE-SP(A)</b> <input type="checkbox"/> <b>ME-SP(A)</b> <input type="checkbox"/>	<b>Operations:</b> <b>SP</b> <input type="checkbox"/> <b>MP</b> <input type="checkbox"/>	<b>STI(A) prof check acc Part-FCL.940.STI</b> <input type="checkbox"/>	
	<b>Prorogation</b> <input type="checkbox"/>				<b>Prorogation</b> <input type="checkbox"/>
	<b>Renouvellement</b> <input type="checkbox"/>				<b>Renouvellement</b> <input type="checkbox"/>

<b>1</b>	<b>Entraînement théorique pour la délivrance de qualification de type ou de classe durant la formation (si applicable)</b>		
<b>Début:</b>	<b>Fin:</b>	<b>ATO:</b>	
<b>Evaluation obtenue % (évaluation 75%):</b>		<b>Numéro de licence RP:</b>	
<b>Nom/Prénom(s)*:</b>		<b>Signature RP:</b>	

<b>2</b>	<b>FSTD (si applicable)</b>		
<b>FSTD (type d'avion):</b>	<b>3 axes ou plus:</b> <b>Oui</b> <input type="checkbox"/> <b>Non</b> <input type="checkbox"/>	<b>Utilisable et en fonctionnement:</b>	
<b>FSTD fabricant:</b>	<b>Motion ou système:</b>	<b>Aide visuelle: Oui</b> <input type="checkbox"/> <b>Non</b> <input type="checkbox"/>	
<b>FSTD opérateur:</b>		<b>FSTD ID code:</b>	
<b>Durée totale du contrôle:</b>		<b>Approche aux instruments jusqu'à l'altitude ou la hauteur de décision:</b>	
<b>Lieu, date et heure:</b>		<b>Type et N° de licence:</b>	
<b>TRI:</b> <input type="checkbox"/>		<b>SFI:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Signature de l'instructeur:</b>		<b>Nom/Pénom(s)*:</b>	

<b>3</b>	<b>Entraînement sur avion:</b> <input type="checkbox"/> <b>sur FSTD:</b> <input type="checkbox"/> <b>(si applicable)</b>		
<b>Type d'avion:</b>	<b>Immat:</b>	<b>Durée de vol du contrôle:</b>	
<b>Décollages:</b>	<b>Atterrissages:</b>	<b>Aérodromes ou lieux (Décollages, approches et atterrissages):</b>	
<b>Heure de décollage:</b>		<b>Heure d'atterrissage:</b>	
<b>Lieu et date:</b>			
<b>Instructeur de qualification de classe</b> <input type="checkbox"/>		<b>Type et n° de licence détenue:</b>	
<b>Signature de l'instructeur:</b>		<b>Nom/Pénom(s)*:</b>	

<b>4</b>	<b>Informations ATO (uniquement dans le cas d'une délivrance ou d'un renouvellement de qualification)</b>		
L'ATO confirme que le candidat a été formé conformément au programme approuvé et atteste du niveau requis pour la délivrance			
<b>ATO:</b> AERoclUB AIR FRANCE TOULOUSE		<b>N° d'approbation:</b>	
<b>Nom du RP*:</b> CHOUDET Matthieu		<b>N° de licence:</b> FI(A)00236222	
<b>Lieu et date:</b>			
<b>Signature du Responsable Pédagogique:</b>			

\*En lettres capitales:

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

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

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

<b>Date de la première tentative:</b>				<b>Date de la seconde tentative:</b>			
<b>Aérodrome ou lieu:</b>				<b>Aérodrome ou lieu:</b>			
<b>SIM or aircraft registration:</b>				<b>SIM or aircraft registration:</b>			
<b>Heure de décollage:</b>		<b>Heure d'atterrisage:</b>		<b>Temps total de vol:</b>		<b>Temps total de vol:</b>	
<b>QT / QC</b> <input type="checkbox"/>	<b>Réussite</b> <input type="checkbox"/>	<b>Réussite partielle**</b> <input type="checkbox"/>	<b>Echec**</b> <input type="checkbox"/>	<b>QT / QC</b> <input type="checkbox"/>	<b>Réussite</b> <input type="checkbox"/>	<b>Réussite partielle**</b> <input type="checkbox"/>	<b>Echec**</b> <input type="checkbox"/>
<b>IR</b> <input type="checkbox"/>	<b>Réussite</b> <input type="checkbox"/>	<b>Réussite partielle**</b> <input type="checkbox"/>	<b>Echec**</b> <input type="checkbox"/>	<b>IR</b> <input type="checkbox"/>	<b>Réussite</b> <input type="checkbox"/>	<b>Réussite partielle**</b> <input type="checkbox"/>	<b>Echec**</b> <input type="checkbox"/>
<b>Numéro d'autorisation de l'examineur:</b>				<b>Numéro d'autorisation de l'examineur:</b>			
<b>Type et numéro de licence :</b>				<b>Type et numéro de licence :</b>			
<input type="checkbox"/> J'atteste avoir reçu du candidat les informations concernant son expérience et l'instruction suivie et j'ai constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences de l'examen. <input type="checkbox"/> J'atteste que toutes les manoeuvres et tous les exercices requis ont été effectués, ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques (si applicable).				<input type="checkbox"/> J'atteste avoir reçu du candidat les informations concernant son expérience et l'instruction suivie et j'ai constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences de l'examen. <input type="checkbox"/> J'atteste que toutes les manoeuvres et tous les exercices requis ont été effectués, ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques (si applicable).			
<b>Nom/Prénom* de l'examineur et signature:</b>				<b>Nom/Prénom* de l'examineur et signature:</b>			
<b>En cas de réussite partielle ou d'échec</b> <input type="checkbox"/> J'atteste qu'en cas de réussite partielle ou d'échec, je ne dois pas exercer les privilèges de ma qualification jusqu'à obtenir une réussite complète.							
<b>Nom/Prénom* du candidat et signature:</b>							

\*En lettres capitales:

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

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

Hauteur

En général	± 100 pieds
Démarrer une remise des gaz à la hauteur de décision	+ 50 pieds/- 0 pied
Hauteur/altitude minimale de descente	+ 50 pieds/- 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage	± 5°
------------------	------

Approche de précision

déviations à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente

Cap

Tous les moteurs opérationnels	± 5°
Avec panne moteur simulée	± 10°

Vitesse

Tous les moteurs opérationnels	± 5 noeuds
Avec panne moteur simulée	+ 10 noeuds/- 5 noeuds

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

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

- a) Les symboles suivants signifient:

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

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

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

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

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

A = avion;

FFS = simulateur de vol;

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

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

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

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

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

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

ii) les qualifications des instructeurs;

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

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

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

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

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

1ère tentative  Réussite  Echec

2ème tentative  Réussite  Echec

Ref : 17Formexa

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

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

Ref : 17Formexa

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

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

Ref : 17Formexa

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

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

Ref : 17Formexa

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

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

Ref : 17Formexa