

Mode d'emploi du formulaire d'épreuve d'aptitude

Les formulaires doivent être **remplis au stylo à bille.**

En cas d'ajournement **renseigner la partie correspondante.**

La rigueur dans la rédaction de ce formulaire et l'exactitude des renseignements fournis **incombent à l'examineur** dont la responsabilité est engagée vis-à-vis de l'administration auprès de laquelle il aura à se justifier si nécessaire. Il appartiendra à l'organisme de formation de fournir à l'examineur les renseignements ou justificatifs que celui-ci jugera utiles concernant la formation et l'examen.

1 -Première partie

Cocher la (les) mention(s) appropriée(s) a (aux) l'épreuve(s) effectuée(s) et rayer celle(s) inutile(s)

2 -Deuxième partie

Nom: inscrire le nom du candidat **en majuscules.**

Prénom(s): inscrire le prénom (s) dans l'ordre de l'état civil, en soulignant le prénom usuel.

Date de naissance : inscrire la date de naissance du candidat

Type de licence détenue: inscrire le type de licence tel qu'il est indiqué sur la licence du candidat.

N° de licence : inscrire le numéro de la licence

Etat ayant délivré la licence : inscrire le pays qui a délivré la licence

QT: inscrire la QT détenue

Valide jusqu'au : inscrire la fin de validité de la QT

Type d'hélicoptère: inscrire le type d'hélicoptère

Signature: la signature atteste l'exactitude des renseignements portés dans cette partie

J'atteste n'avoir pas été ajourné à cet examen pendant ma dernière période de validité

Cocher la case si c'est le cas sinon **le candidat doit fournir le complément de formation** inscrit par l'examineur précédent et attesté par l'instructeur qui juge le niveau du candidat suffisant.

3 -Troisième partie

N° et type de STD: inscrire le N° et type de STD

le simulateur utilisé doit être qualifié et son emploi doit être approuvé par l'Autorité

Qualif. /Immat : reporter le numéro de qualification du simulateur/ l'immatriculation de l'hélicoptère utilisé.

Lieu : inscrire le lieu de décollage pour l'épreuve sur hélicoptère.

Date : date de début de l'épreuve, (date de fin de l'épreuve si celle-ci s'est déroulée sur plusieurs jours).

Temps de vol : inscrire le temps de vol

Itinéraire: inscrire l'itinéraire

Rubrique(s) échouée(s): Indiquer la ou les rubriques échouée(s)

Rappel: Tout candidat doit réussir toutes les sections de l'épreuve d'aptitude ou du contrôle de compétence.

4 -Quatrième. partie

Nom et prénom : inscrire le nom et le prénom en majuscules de l'examineur

N° d'autorisation : inscrire le numéro de l'autorisation portée sur sa décision individuelle de nomination

Valide jusqu'au : inscrire la date de fin de validité de l'autorisation de l'examineur

QT: inscrire la QT détenue par l'examineur **Valide jusqu'au :** inscrire la date de fin de validité de la QT

Signature: la signature de l'examineur ayant fait passer l'épreuve

5 -Cinquième partie

Admis(e) ajourné(e) : cocher la case appropriée.

6 -Sixième partie

Raison de l'échec : donner d'une manière synthétique les raisons qui justifient l'échec

7 -Septième partie

Réentrainement suite à l'échec : l'examineur propose un réentrainement. Les instructeurs intervenants mentionnent la partie de réentrainement effectué. Ce document devra être joint à tout formulaire d'épreuve si la case qui atteste que le candidat n'a pas été préalablement ajourné n'est pas renseignée. (non cochée)



1	<p style="text-align: center;">FORMULAIRE D'ÉPREUVE⁽¹⁾ <i>FLIGHT/SIMULATOR TEST FORM</i></p> <p> <input type="checkbox"/> d'APTITUDE <i>SKILL</i> <input type="checkbox"/> de PROROGATION <i>EXTENSION</i> <input type="checkbox"/> de RENOUVELLEMENT <i>RENEWAL</i> </p> <p>A LA QUALIFICATION DE TYPE HELICOPTERE <i>FOR HELICOPTER TYPE RATING</i></p> <p style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> MONOPILOTE <i>SINGLE PILOT</i> <input type="checkbox"/> MULTIPILOTE <i>MULTIPILOT</i> </p> <p>(1) Cocher la (les) mention(s) appropriée(s) et rayer la (les) mention(s) inutile(s) (1) Tick the appropriate box(es) and cross out if not applicable</p>	<p style="text-align: center;">Incluant <i>Including</i></p> <p> <input type="checkbox"/> Prorogation IR <i>IR extension</i> <input type="checkbox"/> Renouvellement IR <i>IR renewal</i> </p> <p> <input type="checkbox"/> Monomoteur <i>Single Engine</i> <input type="checkbox"/> Multimoteur <i>Multi Engine</i> </p>
----------	---	---

2	<p>CANDIDAT/appliquant</p> <p>Nom du candidat⁽¹⁾ : _____ Type de licence détenue : _____ <i>Surname</i> <i>Type of Licence</i></p> <p>Prénom(s) : _____ N° de licence : _____ <i>Firstname(s)</i> <i>Licence No</i></p> <p>Date de naissance : _____ <i>Date of birth</i></p> <p><input type="checkbox"/> J'atteste n'avoir pas été ajourné à cette épreuve de prorogation durant la dernière période de validité de cette QT <i>I confirm not having already failed this revalidation examination during the most recent validity period of this type rating</i></p> <p>Signature du candidat : QT : _____ <i>Applicant's signature</i> <i>Type rating</i></p> <p>Valable jusqu'au : ____/____/20____ <i>Valid to</i></p> <p>(1) En lettres majuscules - in capital letters</p>
----------	--

3	EXAMEN	Type d'hélicoptère : <i>Helicopter Type</i>	N° et Type de STD : <i>STD Script No and Type</i>	
		_____	_____	
		Immatriculation <i>Registration</i>	Lieu <i>Location</i>	Date <i>Date</i>
		_____	_____	_____
		Hélicoptère <i>Helicopter</i>		Temps de vol <i>Flight time</i>
		STD*		_____
		Itinéraire <i>Trip</i>		
		Rubrique(s) échouée(s) <i>Item(s) failed</i>		
		Réentrainement demandé <i>Further training required</i>		

4	<p>EXAMINATEUR/examiner</p> <p>Nom⁽²⁾ : _____ Prénom(s) : _____ <i>First Name(s)</i> <i>Surname(s)</i></p> <p>N° Authorisation : _____ <i>Authorisation No</i></p> <p>Valable jusqu'au : ____/____/20____ <i>Valid to</i></p> <p>QT : _____ Valable jusqu'au : ____/____/20____ <i>Type rating</i> <i>Valid til</i></p> <p>Signature de l'examineur : <i>Examiner's signature</i></p> <p>(2) en lettres majuscules <i>In capital letters</i></p>
----------	--

5	<p>Admis(e) <input type="checkbox"/> <i>Passed</i></p> <p>Ajourné(e)** <input type="checkbox"/> <i>Failed</i></p> <p>Nom de l'organisme de formation <i>FTO/FTRO</i></p>
----------	---

* Le moyen STD utilisé pour l'examen doit être l'un de ceux approuvés pour la formation
** Donner les raisons sur le feuillet suivant



7

Cette attestation doit être présentée à l'examineur qui contrôlera la prochaine épreuve.

Détails du réentraînement demandé par l'examineur :

Réentraînement effectuée	Nom et signature de l'instructeur	Durée		
		Théorie	Simu	Hélico

Signature de l'instructeur qui atteste que le candidat a atteint le niveau suffisant pour une nouvelle présentation à l'examen

MONOPILOTE

Nom et prénom du candidat : _____

Date de l'épreuve : ____/____/20____

**** L'examineur inscrit ses initiales dans chaque rubrique réussie ou aucune annotation dans chaque rubrique échouée**

Section 1. Préparation au vol			1 ^e tentative	2 ^e tentative
1.1	Contrôle extérieur visuel de l'hélicoptère ; position de chaque élément et but du contrôle	M	**	**
1.2	Vérification poste de pilotage	M		
1.3	Procédures de démarrage, vérification des équipements radio et de ____ ? _____	M		
1.4	Roulage ou vol de translation sur instructions du contrôle aérien ou de l'instructeur	M		
1.5	Vérifications avant le décollage	M		

Section 2. Décollages			1 ^e tentative	2 ^e tentative
2.1	Décollages (divers profils)	M		
2.2	Décollage par vent traversier (si réalisable)			
2.3	Décollage à masse maximale décollage (réelle ou simulée)			
2.4	Décollages avec panne moteur simulée			
2.4.1	- peu avant d'avoir atteint le point TDP ou DPATO	M		
2.4.2	- peu après avoir atteint le point TDP ou DPATO	M*		

Section 3 : Manœuvres de vol et procédures			1 ^e tentative	2 ^e tentative
3.1	Virages en montée et en descente à des caps spécifiés	M		
3.2	Virages avec 30° d'inclinaison, 180° jusqu'à 360° à gauche à droite par référence aux instruments, si équipé	M		

Section 4 : Autorotation			1 ^e tentative	2 ^e tentative
4.1	Descente en autorotation	M*		
4.2	Atterrissage en autorotation ou reprise moteur	M		

Section 5 : Atterrissages			1 ^e tentative	2 ^e tentative
5.1	Atterrissages (divers profils)	M		
5.1.1	Atterrissage après panne simulée de moteur avant d'avoir atteint le point LDP ou DPBL	M		
5.1.2	Atterrissage avec panne simulée de moteur après avoir atteint le point LDP ou DPBL	M		

Section 6 : Procédures de vol aux instruments à exécuter en IMC ou en IMC simulé			1 ^e tentative	2 ^e tentative
6.1	Décollage aux instruments : le passage au vol aux instruments doit s'effectuer aussitôt que l'hélicoptère a été stabilisé dans la montée. Strict suivi des routes de départ et d'arrivée et des instructions ATC	M*		
6.2	Procédure d'attente	M*		
6.3	Approches ILS jusqu'à la hauteur de décision CAT 1			
6.3.1	- manuelle, sans directeur de vol	M*		
6.3.2	- manuelle, avec directeur de vol			
6.3.3	- avec couplage du pilote automatique			
6.4	Approche classique NDB ou VOR/LOC jusqu'à l'altitude minimale de descente	M*		
6.6	Procédures d'approche interrompue			
6.6.1	Remise des gaz après une approche ILS en atteignant la hauteur de décision	M*		
6.6.2	Autres procédures d'approche interrompue			
6.6.3	Remise des gaz avec un moteur en panne	M*		
6.7	Autorotation avec reprise moteur (en IMC si possible)	M*		

Section 7 : Opérations normales et anormales des systèmes et des procédures suivants		1 ^e tentative	2 ^e tentative
7.1	Moteur		
7.2	Conditionnement d'air (chauffage, ventilation)		
7.3	Pitot/système statique		
7.4	Système carburant		
7.5	Système électrique		
7.6	Système hydraulique		
7.7	Commande de vol et système de friction		
7.8	Système antigivrage et dégivrage		
7.9	Pilote automatique / directeur de vol		
7.10	Système d'augmentation de stabilité		
7.11	Radar météo ; radioaltimètre, transpondeur		
7.12	Système de navigation de zone		
7.13	Système de train d'atterrissage		
7.14	Panne de commande de rotor anti-couple (si applicable)		
7.15	Perte du rotor anti-couple (si applicable)		
7.16	Système des équipements radio, de navigation, de vol aux instruments et de gestion de vol		

Section 8 : Procédures anormales et d'urgence		1 ^e tentative	2 ^e tentative
8.1	Exercices incendie (y compris évacuation si applicable)	M	
8.2	Contrôle et extraction de la fumée	M	
8.3	Autres procédures d'urgence définies dans le manuel de vol approprié	M	
8.4	Panne de moteur et redémarrage à une altitude de sécurité		

Section 9 : Utilisation d'équipement optionnel

§3.1- Dans les rubriques comportant un astérisque (*), les conditions de vol réelles ou simulées doivent être IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments), si la prorogation d'une qualification de vol aux instruments fait partie du contrôle de compétences ou de l'épreuve d'aptitude. Si les exercices correspondant aux rubriques comportant un astérisque ne sont pas exécutés en conditions IMC réelles ou simulées durant le contrôle de compétence, la qualification de type sera restreinte au vol VFR.

§3.2 - La section 6 relative aux procédures de vol aux instruments doit être effectuée uniquement par les candidats au renouvellement ou à la prorogation d'une qualification de vol aux instruments ou à l'extension des privilèges de cette qualification à un autre type.

§4. - Lorsque la lettre "M" apparaît dans la colonne de l'épreuve d'aptitude ou de contrôle de compétences, ceci indique que l'exercice correspondant est obligatoire.

(a) un minimum obligatoire de 3 rubriques doit être sélectionné de 7.1 à 7.16 inclus

ATTENTION : le candidat remet cette feuille ainsi que le dossier d'examen à un service des licences où il se présente.

Nom et prénom de l'examineur : _____

Autorisation de l'examineur : _____

Signature de l'examineur :

MULTIPILOTE

Nom et prénom du candidat : _____

Date de l'épreuve : ____/____/20____

**** L'examineur inscrit ses initiales dans chaque rubrique réussie ou aucune annotation dans chaque rubrique échouée**

Section 1. Préparation au vol		1e tentative.	2e tentative.
1.1	Contrôle extérieur visuel de l'hélicoptère ; position de chaque élément et but du contrôle	M	**
1.2	Vérification poste de pilotage	M	
1.3	Procédures de démarrage, vérification des équipements radio et de navigation, sélection et réglage des fréquences navigation et communication	M	
1.4	Roulage ou vol de translation conformément aux instructions du contrôle aérien ou de l'instructeur	M	
1.5	Vérifications avant le décollage	M	

Section 2. Décollages		1e tentative	2e tentative.
2.1	Décollages (divers profils)		
2.2	Décollage par vent traversier (si réalisable)		
2.3	Décollage à masse maximale décollage (décollage masse maximale réelle ou simulée)		
2.4	Décollages avec panne moteur simulée		
2.4.1	Peu avant d'avoir atteint le point TDP ou DPATO	M	
2.4.2	Peu après avoir atteint le point TDP ou DPATO	M	

Section 3. Manœuvres de vol et procédures		1e tentative	2e tentative.
3.1	Virages		
3.2	Atterrissage (divers profils)		
3.2.1	Atterrissage après une panne simulée de moteur avant le point LDP ou DPBL	M	
3.2.2	Atterrissage après une panne simulée de moteur après le point LDP ou DPBL	M	
3.3	Opérations normales et anormales des systèmes et procédures suivants :	M (a)	
3.3.1	Moteur		
3.3.2	Conditionnement d'air (chauffage, ventilation)		
3.3.3	Système pitot/statique		
3.3.4	Système carburant		
3.3.5	Système électrique		
3.3.6	Système hydraulique		
3.3.7	Système commandes vol et trim		
3.3.8	Système anti givrage, et dégivrage		
3.3.9	Pilote automatique/directeur de vol		
3.3.10	Systèmes d'augmentation de stabilité		
3.3.11	Radar météo, radioaltimètre, transpondeur		
3.3.12	Système de navigation de zone		
3.3.13	Système de train d'atterrissage		
3.3.14	Panne de commande de rotor anti-couple (si applicable)		
3.3.15	Perte du rotor anti-couple (si applicable)		
3.3.16	Groupe de puissance auxiliaire (APU)		
3.3.17	Systèmes de gestion des équipements radio, de navigation, de vol aux instruments		
3.4	Procédures anormales et d'urgence	M (b)	
3.4.1	Exercices d'incendie (y compris évacuation si applicable)		
3.4.2	Contrôle et extraction de la fumée		
3.4.3	Pannes moteur, arrêt et redémarrage à une hauteur de sécurité		
3.4.4	Largage de carburant (simulé)		
3.4.5	Descente en autorotation	*	
3.4.6	Atterrissage en autorotation ou avec reprise moteur		
3.4.7	Incapacité d'un membre de l'équipage		
3.4.8	Autres procédures d'urgence définies dans le manuel de vol approprié		
3.5	Virages, avec inclinaison latérale de 30°, 180° et 360° à gauche et à droite par seule référence aux instruments		

Section 4 : Procédures de vol aux instruments (à exécuter en IMC ou IMC simulé)		1 ^e tentative.	2 ^e tentative
4.1.	Décollage aux instruments : le passage au vol aux instruments est requis dès que possible après décollage		
4.2	Strict suivi des routes de départ et d'arrivée et des instructions ATC	M*	
4.3	Procédures d'attente		
4.4	Approches ILS jusqu'à la hauteur de décision CAT I		
4.4.1	Manuelle, sans directeur de vol	M*	
4.4.2	Manuelle, avec directeur de vol		
4.4.3	Avec couplage du pilote automatique		
4.4.4	Manuelle, avec un moteur en panne simulée ; la panne moteur doit être simulée en approche finale avant le passage de la balise extérieure (OM), jusqu'au posé, ou en procédure d'approche interrompue complète	M*	
4.5	Approche classique NDB ou VOR/LOC jusqu'à l'altitude minimale de descente MDH/A	M*	
4.6	Laissé intentionnellement blanc		
4.7	Procédures d'approche interrompue		
4.7.1	Remise des gaz avec tous moteurs en fonctionnement après une approche ILS, à la hauteur de décision		
4.7.2	Autres procédures d'approche interrompue		
4.7.3	Remise des gaz avec panne moteur simulée en atteignant la hauteur de décision	M*	
4.7.4	Autorotation en IMC avec reprise moteur	M*	

Section 5 : Utilisation d'équipement optionnel

§3.1 – Dans les rubriques comportant un astérisque (*), les conditions de vol réelles ou simulées doivent être IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments), si la prorogation d'une qualification de vol aux instruments fait partie du contrôle de compétences ou de l'épreuve d'aptitude. Si les exercices correspondant aux rubriques comportant un astérisque ne sont pas exécutés en conditions IMC réelles ou simulées durant le contrôle de compétence, la qualification de type sera restreinte au vol VFR.

§3.2 – Les sections 4 à 5 relatives aux procédures de vol aux instruments doivent être effectuées uniquement par les candidats au renouvellement ou à la prorogation d'une qualification de vol aux instruments ou à l'extension des privilèges de cette qualification à un autre type.

§4. – Lorsque la lettre "M" apparaît dans la colonne de l'épreuve d'aptitude ou de contrôle de compétences, ceci indique que l'exercice correspondant est obligatoire

(a) Un minimum obligatoire de 3 rubriques doit être sélectionné de 3.3.1 à 3.3.17 inclus

(b) Un minimum obligatoire de 3 rubriques doit être sélectionné de 3.4.1 à 3.5 inclus

ATTENTION : le candidat remet cette feuille ainsi que le dossier d'examen à un service des licences où il se présente.

Nom et prénom de l'examineur : _____

Autorisation de l'examineur : _____

Signature de l'examineur :

Check-list examinateur

L'examineur doit vérifier :

1. Concernant le candidat

- L'identité à l'aide d'un document officiel avec photo.
- La validité du certificat médical.
- Le candidat est titulaire d'une licence camerounaise
- La validité de la qualification de type. (si requise).
- L'attestation de formation homologuée satisfaisante signée du responsable pédagogique ou de son délégué, si requise.
- Si le candidat ne coche pas la case dans le cadre 2 (signifiant ainsi qu'il a été ajourné lors d'une épreuve précédente), lui réclamer le feuillet vert comportant le réentraînement demandé et le réentraînement effectué.

2. Concernant le pilote de sécurité

- La licence.
- La validité de la qualification de type hélicoptère utilisé
- La validité de la qualification d'instructeur requise pour l'épreuve considérée.
- Le certificat médical.

3. Concernant l'hélicoptère

- La validité des documents réglementaires pour l'épreuve considérée.
- Les équipements nécessaires pour l'épreuve

4. Concernant l'examineur lui-même

- La licence.
- La validité de la qualification de type hélicoptère utilisé.
- La validité de la qualification d'instructeur requise pour l'épreuve considérée.
- Le certificat médical.
- La validité de l'autorisation d'examineur requise pour l'examen.
- La déclaration préalable à l'autorité (service déconcentré de l'aviation civile dans lequel est situé l'aérodrome de départ de l'épreuve), concernant le déroulement de l'épreuve.