

**Compte rendu examen pratique SPL TMG
 Extension de privilège TMG à la SPL
 Contrôle de compétence TMG associé à une SPL**

- 1ère tentative
 2ème tentative

- Initiale
 Contrôle de compétences
 Conversion de licences pays tiers

Complétez toutes les cases de ce formulaire en MAJUSCULES (sauf courriel)

Candidat(e)			
Nom :		Prénom :	
Date de naissance :	Lieu de naissance :	Nationalité :	
Courriel :		N° de téléphone :	

2. Organisme de formation	
Nom de l'organisme de formation :	Numéro de l'organisme de formation :
Date de la fin de formation du candidat :	Nom et prénom du RP :
Numéro FI du RP :	Signature RP :

3. Vol(s) d'évaluation						
Type de planeur :			Immatriculation :			
Date :	Trajet :	Temps de vol :		Nombre d'atterrissages :		
Sections de l'évaluation	1	2	2B	3	4	5
Ecriture des résultats : en cas de réussite, mettre ses initiales ; en cas d'échec, mettre ; dans les autres cas, laisser la case vide)						
(a)						
(b)						
(c)						
(d)						
(e)						
(f)						
(g)						
(h)						
(I)						
Résultat de la section :						

Commentaires en cas d'ajournement et programme de ré-entraînement	
---	--

J'atteste :

avoir reçu du candidat les informations concernant son expérience et l'instruction suivie, et constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences de l'examen (SFCL.130).

que toutes les manœuvres et tous les exercices requis ont été effectués ainsi qu'une information relative à l'examen (SFCL145, AMC1 SFCL145) ; que les questions orales relatives à l'extension des privilèges de la SPL au TMG ont été posées (SFCL 150)

J'atteste remplir les critères d'expérience récente en qualité de pilote commandant de bord (SFCL.155 c) et d) et SFCL.160) et en qualité d'instructeur (SFCL.360).

Réussite
 réussite partielle
 Echec

Nom et prénom de l'examineur :	Numéro d'examineur :
--------------------------------	----------------------

Signature de l'examineur :	Signature du candidat :
----------------------------	-------------------------

CONTENU DU TEST DE DÉLIVRANCE DE LA LICENCE SPL TMG

GENERAL

- (a) Le candidat doit être responsable de la planification du vol et doit s'assurer que tout l'équipement et la documentation pour l'exécution du vol sont disponibles
- (b) Le candidat doit indiquer à l'examineur les contrôles et tâches effectués. Les vérifications doivent être effectuées conformément au manuel de vol ou à la liste de vérification autorisée pour le planeur dans lequel le test est effectué

DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES TESTS DE COMPÉTENCE DANS LES TMG

- (c) La route à suivre pour le test de délivrance devra être choisie par l'examineur de vol. La route doit se terminer au point de départ ou sur un autre aérodrome ou sur un site opérationnel. La section de navigation du test devra durer au moins 30 minutes afin de permettre au candidat de démontrer sa capacité à suivre une route avec au moins deux points de report identifiés. Cette partie peut faire l'objet d'un test séparé avec accord préalable entre l'examineur et le candidat.
- (d) Le candidat indiquera à l'examineur de vol les vérifications et les tâches à effectuer, il devra inclure l'identification des moyens radioélectrique qui seront utilisés. Pendant la prévol, le candidat pourra être interrogé sur les réglages de puissance et les vitesses. Les performances de décollage, approche et atterrissage devront être calculées par le candidat conformément au manuel de vol de l'aéronef pour le TMG utilisé.

PERFORMANCES ACCEPTABLE

- (e) Le candidat devra démontrer sa capacité à :
 - (1) manœuvrer le planeur dans ses limites ;
 - (2) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
 - (3) faire preuve de jugement dans la conduite du vol ;
 - (4) appliquer ses connaissances aéronautiques ;
 - (5) garder à tout instant le contrôle du planeur ou du TMG de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne face jamais de doute.
- (f) Dans le cas des tests de délivrance sur TMGs, les limites suivantes sont à titre indicatif. L'examineur de vol doit tenir compte des conditions turbulentes ainsi que des qualités de manipulation et des performances du TMG utilisé :
 - (1) hauteur: vol normal \pm 150 FT
 - (2) vitesse:
 - (i) décollage et approche + 15 / -5 nœuds
 - (ii) tous les autres régimes de vol \pm 15 nœuds
 - (g) Les contenus du test de délivrance et des sections établies dans l'AMC 1 SFCL.145 devraient être utilisées pour le test en vue de la délivrance de la SPL TMG (détaillée ci-après)

EXIGENCES REGLEMENTAIRES CONCERNANT L'AGE ET LA FORMATION

SFCL 120 SPL Les candidats à la SPL devront être âgés de 16 ans révolus

SFCL 130 SPL Les candidats à une SPL devront avoir accompli au moins 15h d'instruction au vol sur des planeurs comportant au moins :

- 1) 10 heures d'instruction au vol en double commande ;
- 2) 2 heures de vol en solo supervisé ;
- 3) 45 lancements ou décollages et atterrissages ;

Dans le cas d'une SPL planeur pur : les heures d'instruction ci-dessus comprennent 7 heures d'instruction au vol sur des planeurs purs dont au moins :

- 1) 3 heures d'instruction au vol en double commande
- 2) 1 vol en campagne en solo d'au moins 50 km (27 NM), ou 1 vol en campagne en double commande d'au moins 100 km (55 NM).

Dans le cas d'une SPL TMG(s) les heures d'instruction ci-dessus comprennent 6 heures d'instruction au vol au vol sur TMG(s) comportant au moins :

- 1) 4 heures d'instruction en double commande au vol sur TMG(s)
- 2) 1 vol en campagne en solo d'au moins 150 Km (80 Nm) en TMG avec un arrêt complet sur un aérodrome différent de l'aérodrome de départ

SECTION 1 OPÉRATIONS AVANT LE VOL ET DÉCOLLAGE		SECTION 3 PROCEDURES EN ROUTE	
a	Visite prévol, documentation, préparation du vol, bulletin MTO, NOTAM	a	Planification du vol, navigation à l'estime et cheminement, lecture de carte
b	Calculs masse, centrage et performances	b	Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse
c	Vérification visite d'entretien et navigabilité	c	Orientation, respect des espaces aériens, respect et actualisation des estimées, tenue du journal de navigation
d	Procédure de mise en route et après mise en route moteur	d	Planification et mise en œuvre d'un déroutement sur un aérodrome dégagement.
e	Roulage, procédures aérodrome et procédures avant décollage	e	Gestion du vol (vérifications, système carburant, givrage carburateur etc.)
f	Décollage et vérifications après décollage	f	Procédure de radiotéléphonie
g	Procédures de départ d'aérodrome	SECTION 4 PROCEDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE	
h	Procédures de radiotéléphonie	a	Procédure d'arrivée sur aérodrome
i	Questions orales	b	Surveillance du ciel, anticollision
SECTION 2A MANIABILITE (AVEC MOTEUR)		c	Atterrissage précis (atterrissage sur terrain court) et vent de travers si les conditions le permettent
a	Procédures de radiotéléphonie	d	Atterrissage sans volets (si applicable)
b	Vol en ligne droite en palier à différentes vitesses,	e	Approche en vue d'un atterrissage puissance réduite
c	Monté : i. Au meilleur taux, ii. En spirale, iii. mise en palier	f	Posé décollé (Touch and go)
d	Virages à moyenne inclinaison (30 °) surveillance du ciel et anticollision	g	Remise des gaz à faible hauteur
e	Virages serrés (45°)	h	Procédures de radiotéléphonie
f	Vol à vitesse critique faible avec et sans volets	i	Actions après le vol
g	Décrochage et récupération : • décrochage en lisse et utilisation du moteur • approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison de 20°, configuration d'approche ; approche du décrochage en configuration d'atterrissage	SECTION 5 : PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE	
h	En descente : i. avec et sans puissance, ii. en virage à forte inclinaison puissance réduite, iii. mise en palier	Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4	
SECTION 2B MANIABILITE (SANS MOTEUR)		a	Simulation d'une panne moteur après décollage
a	Vol en ligne droite à différentes vitesse	b	* Simulation d'atterrissage forcé
b	Virages moyenne inclinaisons (30°), surveillance du ciel et anticollision	c	* Simulation d'atterrissage de précaution
c	Procédure d'arrêt moteur et redémarrage en vol	d	Urgences simulées
d	Décrochage en virage	e	Questions orales
		* Ces items peuvent être combinés à discrétion du FE	

En cas de réussite (toutes les sections utilisées sont remplies avec les initiales de l'examineur) :

L'examineur remettra au candidat une attestation provisoire qui sera valable pour une période maximale de 8 semaines dans l'attente de la délivrance de la licence.

En cas de réussite partielle (une seule section est en échec) :

L'examineur utilisera un deuxième compte-rendu, ne remplira que la section échouée et conclura soit par une réussite, soit par un échec.

En cas d'échec (plusieurs sections sont marquées en échec, ou tous les items ne sont pas remplis) :

L'examineur renseigne la case échec.

ATTESTATION PROVISOIRE

conforme au règlement (UE) n° 1178/2011 - Annexe VI - ARA.FCL.215(d)

Je soussigné(e) : Mme M

N° de licence Part-(S)FCL

atteste que Mme, M

N° de licence

remplit toutes les conditions pour prétendre à :

La délivrance de la licence de pilote de planeur SPL, et pour en exercer les privilèges.

Avec la méthode de lancement suivante : ;

La délivrance de la mention suivante sur la licence SPL :

- Aérotracté ;
- Treuil ;
- Autonome (Décollage autonome) ;
- Véhicule ;
- Sandow (Élastique) ;

- Motoplaneur (TMG) ;
- Remorquage de planeur par motoplaneur (TMG) ;
- Vol de nuit (TMG uniquement) ;
- Vol acrobatique de Base ;
- Vol acrobatique Avancé ;

La levée de restriction emport de passagers (Le candidat justifie de 10 heures de vol ou 30 lancements ou décollages/atterrissages en tant que PIC sur planeurs après délivrance de la SPL) ;

La levée de restriction campagne « Vol local » (Cf. §1.3.1 de l'arrêté du 31 juillet 81 modifié) ;

Cette attestation est valide pendant une période maximale de 8 semaines, dans l'attente de la délivrance, ou de la mention, sur la licence.

Date d'effet : / / 20..... Date de fin de validité : / / 20.....

Signature du candidat :

Signature de l'examineur ou instructeur compétent :