

Pilote

- EXAMEN PRIVATE PILOT (PP)
- EXAMEN SENIOR PRIVATE PILOT (SPP)
- EXAMEN COMMERCIAL PILOT (CP)

EXAMEN PRIVATE PILOT (PP)

1. Introduction

Cette version du briefing de l'examen PP est la traduction du briefing émanant du département Training HQ. Il a pour but d'aider les candidats à comprendre les objectifs de l'examen.

Cette version n'étant pas validé par le Département Training HQ d'IVAO, en cas de litige, seule la version anglaise originale en vigueur fera office de référence, à l'exception de la partie qui concerne les exigences propres de la Division France :

https://wiki.ivao.aero/en/home/training/main/pilot_briefing/PP_briefing

2. Pré-requis

Avant de demander cet examen, vous devez réunir les conditions suivantes :

- Avoir le grade « Advanced Flight Student » (FS3) depuis au moins 60 jours ;
- Avoir au moins 50 heures de connexion en tant que pilote sur IVAN (les heures de connexion en tant que contrôleur ne sont pas prises en compte).

3. Déroulement de l'examen

La partie pratique et théorique de l'examen peut être demandé directement via votre [exam status page](#).

L'examen se déroule en 2 phases qui doivent être validés dans l'ordre suivant :

- Examen théorique : réussir le test PP en ligne ;
- Examen pratique : un examinateur vérifiera vos connaissances théoriques et votre capacité à réaliser un vol VFR.

Une fois votre examen enregistré, un examinateur vous contactera via l'adresse mail figurant sur la page "détails" de votre profil. Avant de demander l'examen, vérifiez bien que cette adresse est toujours valide et consultée régulièrement, c'est la seule possibilité qu'a l'examineur pour vous contacter

4. Partie théorique de l'examen PP

L'examen théorique consiste à répondre à 20 questions à choix multiple (QCM) choisies de façon aléatoire dans une base de données dans un temps limité à 45 minutes

- 4 réponses sont proposées à chaque question dont une seule est correcte ;
- Vous avez un maximum de 45 minutes pour répondre à l'ensemble des questions; si vous dépassez cette limite, l'examen sera automatiquement enregistré comme échoué (avec la note de 0/100) ;
- Le QCM est corrigé automatiquement (chaque mauvaise réponse est notée 0, chaque bonne réponse est notée 5) ;
- Pour réussir l'examen, vous devez avoir au minimum 75/100 (résultat correspondant à au moins 15 bonnes réponses).

Les questions théoriques sont principalement issues de la documentation du training et des manuels des logiciels utilisés que vous trouverez ci-dessous :

- <https://wiki.ivao.aero/en/home/training/mediawiki/index>

Toutes les questions sont basées sur la réglementation OACI/EASA sauf contre-indication précisée dans la question.

A noter que vous pouvez sauvegarder le questionnaire autant de fois que vous le souhaitez durant les 45 minutes. Seul le dernier enregistrement sera pris en compte pour la correction. Nous vous recommandons vivement de sauvegarder de manière très régulière votre questionnaire pour éviter la notation de 0 en cas de déconnexion, ou si vous dépassez le temps imparti

Après la réussite à l'examen théorique, vous pouvez demander l'examen pratique sans délai

Le système ne permet pas la réinitialisation d'un examen, car dans ce cas, le même examen apparaîtrait à nouveau. Par conséquent, le département Training refusera systématiquement la réinitialisation pour cause d'absence de sauvegarde ou de temps dépassé. Pour vous éviter d'attendre trop longtemps entre 2 tentatives, vous devez sauvegarder régulièrement votre questionnaire pour éviter la note de 0 en cas de déconnexion ou de dépassement du temps

5. Partie pratique de l'examen PP

L'examen pratique PP est composé d'une série d'exercices pour vérifier votre capacité à utiliser les logiciels IVAO pour les pilotes, vos connaissances théoriques VFR de base et vos compétences pratiques en vol VFR

5.1 Documents utiles

L'ensemble de la documentation (en anglais) est disponible sur le site IVAO via les liens ci-dessous :

- <https://wiki.ivao.aero/en/home/training/mediawiki/index>
- <http://www.flightsimbooks.com/flightsimhandbook/>

5.2 Logiciel IVAO, connexion et mode de communication

Vous devez utiliser le logiciel approuvé par le département Training HQ pour l'examen.

Les sources météo externes sont autorisées mais elles doivent générer un temps aussi proche que possible du METAR d'IVAO

Vous devrez vous connecter sur le terrain de départ après que l'examineur vous ait demandé de le faire en utilisant le callsign : EXM#### où #### sont les 4 derniers chiffres de votre numéro d'examen.

L'examineur sera connecté au réseau en utilisant soit :

- Son callsign staff ;
- Une position active du réseau en utilisant le callsign LFXX_EXA_Position (exemple : LFQQ_EXA_APP).

L'examineur vérifiera votre capacité à utiliser les principales fonctions du logiciel, notamment :

- Établir une communication avec une position ATC active ;
- Rechercher et déchiffrer l'ATIS d'un contrôleur ;
- Utiliser les différents modes du transpondeur ;
- Savoir communiquer par texte sur la fréquence ATC active et par message privé ;

- Rechercher un message METAR ou TAF (le déchiffrer fait partie des connaissances requises).

Il est fortement recommandé d'utiliser le mode vocal de communication pendant l'examen. En raison du niveau accru de difficulté et de l'incompatibilité avec certaines tâches, les modes de communication "texte/texte" et "texte/vocal" sont déconseillés. En cas d'impossibilité d'utiliser le mode vocal ou "texte/vocal", en raison d'une incapacité médicale ou d'une connexion au réseau très dégradée, vous êtes invité à contacter le département Training HQ avant de demander votre examen afin de convenir d'une procédure particulière

5.3 Connaissances théoriques

Vous serez évalué sur vos connaissances théoriques VFR pendant l'examen. Lors du briefing et parfois au cours du vol, l'examineur vous interrogera sur les points suivants (questions courtes) :

- Règles de l'air : règles de vol à vue, VMC, classes et organisation de l'espace aérien, organismes du contrôle aérien, codes transpondeur ;
- Lecture de cartes et procédures VFR ;
- Navigation : routes VFR, utilisation de base des aides de radionavigation, règle semi-circulaire, altimétrie ;
- Météorologie : interprétation de METAR et de TAF ;
- Connaissances sur les instruments de vol et les aéronefs : calages de l'altimètre, vitesses, instruments de vol de base, caractéristiques des aéronefs.

Cette page contient toutes les fiches utiles à la qualification PP : [Étagère PP](#)

5.4 Test en vol

5.4.1 Généralités

- Vous devrez utiliser un avion léger (L) monomoteur à hélice à voilure fixe (tel un Cessna 172, 182, Piper PA28, Mooney M20 ou équivalent), les hélicoptères, C208, PC12... ne sont pas admis pour l'examen ;
- Assurez-vous de choisir un appareil que vous maîtrisez bien ;
- L'équipement NAV et COM de base est suffisant pour satisfaire aux prérequis de l'examen comprenant un VOR et un ADF ;
- L'usage du pilote automatique et du GPS est autorisé pendant l'examen. Néanmoins, rappelez vous que le pilote automatique ne sera pas capable d'effectuer des manœuvres requises qui vont au-delà de ses capacités, ce qui peut conduire à l'échec de l'examen. Vous êtes libre d'utiliser le pilote automatique à vos risques et périls ;
- Le vol doit être réalisé en accord avec la réglementation concernant l'aviation générale ;

- Votre examinateur vous communiquera les aérodromes de départ et d'arrivée préalablement à l'examen (le choix de la navigation est du ressort unique de l'examineur) et vous devrez planifier la route vous-même. En règle générale, il vous sera demandé de voler entre deux aérodromes distants d'au moins 20 nm selon les règles de vol à vue. Si aucun aérodrome n'est suffisamment proche de celui de départ, un vol local pourra être effectué ;
- Vous devrez trouver vous-même les cartes VFR nécessaires (site du SIA pour la France métropolitaine et Outremer, ou l'AIS d'un autre pays pour la disponibilité des cartes en ligne). En cas de difficultés, contactez votre examinateur avant l'examen. Dans tous les cas, vous pourrez être amené à déterminer avec votre examinateur les cartes nécessaires ;
- Les VMC doivent être effectives pour le déroulement de l'examen. Si nécessaire, l'examineur pourra différer l'examen ou le déplacer vers un autre aérodrome, ou bien accepter de simuler des conditions météorologiques acceptables ;
- Au début de l'examen, vous devrez décider si le temps présent est compatible avec le vol VFR prévu ;
- Vous pouvez régler l'heure du simulateur en période "jour", si vous le souhaitez ;
- La connexion à IVAO doit s'effectuer sur le terrain de départ assigné après que l'examineur vous l'ait demandé avec l'indicatif suivant : EXMxxxx où xxxx sont les 4 derniers chiffres du numéro d'examen. Votre indicatif d'appel sera « Exam #### ». Le numéro de votre examen se trouve sur la page exam de votre compte IVAO ;
- L'examineur sera généralement connecté comme observateur et simulera une position de contrôle active mais pourra également se connecter comme contrôleur actif ou bien s'associer à un contrôleur déjà connecté sur le lieu de l'examen. Dans tous les cas, suivez ses instructions ;
- Sauf en cas de déconnexion du réseau, il vous est demandé de n'envoyer votre plan de vol qu'une seule fois sur demande de l'examineur lors de la connexion et du début du vol d'évaluation. Vous ne pouvez pas par la suite modifier un champ et/ou renvoyer votre plan de vol.

5.4.2 Vol VFR

Le vol d'évaluation permettra de juger principalement les points suivants :

- Connexion sur l'aérodrome de départ ;
- Plan de vol VFR ; Sauf en cas de déconnexion, il vous est demandé de n'envoyer votre plan de vol qu'une seule fois, au début de l'examen et sur demande de l'examineur ;
- Mouvements au sol du poste de stationnement vers la piste assignée ;
- Technique de décollage ;
- Départ VFR ;
- Navigation VFR (précision de la navigation basée sur des références visuelles et des aides à la radionavigation, le cas échéant) ; au cours du vol, votre examinateur pourra vous demander d'effectuer quelques exercices (effectuer des virages vers des caps définis, monter/descendre vers des altitudes définies, atteindre une altitude à la verticale d'un point défini, voler vers un VOR ou un NDB, faire un virage de 360 degrés) ;
- Arrivée VFR (points d'entrée, intégration dans le circuit) ;

- Circuit d'aérodrome ;
- Toucher ou remise de gaz suivis d'un deuxième circuit ;
- Atterrissage complet puis roulage vers le poste de stationnement ;
- Phraséologie (usage d'une phraséologie correcte, collationnement rapide, clair et correct, maîtrise de l'anglais aéronautique de base).

5.5 Exigences propres à la division France

5.5.1 Historique de connexion

Il est exigé de s'être connecté en "pilote" au moins une fois pendant le mois précédant la demande d'examen.

Dans le cas contraire, l'examen sera annulé sans préavis et la réactivation de celui-ci ne sera possible qu'après un délai d'un mois

5.5.2 Utilisation du serveur Discord

Vous retrouverez votre formateur sur le serveur Discord de la division France. Le lien suivant vous emmènera dessus : <https://www.ivao.fr/discord>

Il vous suffira de rejoindre le salon "Salle d'attente". Votre examinateur vous déplacera dans une salle de training ensuite.

5.5.3 Programmation de l'examen

Lorsque vous demandez l'examen pratique PP, veillez à être un minimum disponible pendant les 3 semaines suivantes. Si vous ne proposez qu'une seule date ou que l'échéance est trop courte, votre demande pourra être refusée.

Il est possible de programmer un examen pratique PP en journée ou en soirée en fonction des disponibilités de l'examineur

5.5.4 Connaissances

En plus des exigences détaillées précédemment, l'examineur de la division France vous évaluera sur les points suivants :

- Respect de la réglementation française ;
- Intégration en auto-information ;
- Services rendus par les organismes de la circulation aérienne ;
- Zones à statut particulier (P, D, R, ZIT, ZRT) ;
- Relèvement par rapport à un VOR ou un NDB.

5.5.5 Echechs successifs

Le département Training de la division France se réserve le droit, suite à un nombre d'échecs successifs à l'examen pratique PP supérieur ou égal à 3, d'imposer un délai minimum allant jusqu'à 3 mois, voire un blocage d'examen allant jusqu'à 1 an, avant toute nouvelle demande. D'autres dispositions pourront être prévues au cas par cas.

6. Evaluation et méthode de notation

L'examineur notera séparément chaque tâche requise (questions théoriques et exercices pratiques) à l'aide d'une grille de notation dédiée

Chaque note reflétera l'exactitude et l'étendue de vos connaissances et votre capacité à exécuter correctement les exercices demandés.

La note générale sera calculée par votre examinateur. La note maximum est de 100 points. La limite de réussite est fixée à 75/100. Dans tous les cas, votre examinateur vous donnera les résultats détaillés lors du débriefing, vous pourrez ainsi identifier vos erreurs et les corriger.

Des exigences minimales sont établies pour certaines parties de l'examen :

- Connaissance du logiciel IVAO ;
- Connaissance théorique de base du VFR ;
- Connexion au réseau ;
- Exécution d'un circuit d'aérodrome ;
- Maîtrise des communications radiotéléphoniques et de l'anglais aéronautique VFR de base (phraséologie).

Indépendamment de votre prestation globale, une mauvaise exécution de ces tâches entraînera un échec à l'examen

Certaines situations particulières entraîneront aussi un échec automatique à l'examen et la note sera au maximum de 51/100 :

- Absence de connaissance de la phraséologie française ;
- Incapacité à communiquer en anglais ;
- Absence de connaissances théoriques ;
- Connaissances théoriques trop faibles ;
- Pas de cartes ;
- Connexion sur la piste ;
- Pénétration de piste sans clairance adéquate ;
- Décollage sans clairance ;

- Atterrissage sans clairance ;
- Atterrissage en-dehors de la piste ;
- Incapacité à effectuer des tours de piste VFR ;
- Deux tâches notées "0" ;
- Utilisation du mode pause du simulateur ;
- Voler à l'intérieur d'une zone interdite (P) ou dans une classe d'espace A ;
- Descendre sous les altitudes minimales VFR ;
- Crash dû à une collision avec le terrain ;
- Crash dû à une perte de contrôle ;
- Crash dû à des contraintes trop élevées sur l'appareil.

NOTE : la note de l'examen sera de 49/100 ou moins dépendant du résultat global de l'examen. Ceci ne signifie pas que l'examen n'est pas continué jusqu'à la fin.

L'examen pourra néanmoins être poursuivi jusqu'à son terme sauf en cas de crash de l'appareil.

Un examen sera considéré comme échoué et immédiatement arrêté si :

- L'examiné a de trop faibles connaissances théoriques (le score sera $\leq 10/100$) ;
- Violation des règles de conduite (R&R) du réseau IVAO (la note sera 0/100) ;
- L'examiné ne s'est pas présenté à l'examen et n'a pas justifié d'une raison valable son absence sous 48h. L'examen est dans ce cas considéré comme échoué (la note sera de 1/100 ou 0/100 à la discrétion de l'examineur) ;
- L'examiné décide de stopper l'examen alors que celui-ci a déjà débuté. (La note sera de 1/100 ou 0/100 à la discrétion de l'examineur) ;
- En cas de triche pendant l'examen (que ce soit durant la partie pratique ou théorique), la note sera de 0/100 et le candidat sera bloqué de tout examen pour une durée minimale de 6 mois.


Si l'examiné ne se présente pas à la date et heure fixée avec l'examineur, celui-ci attendra 15 minutes. Passé ce délai, il se déconnectera du réseau et l'examiné dispose de 48h pour justifier son absence par mail. En cas d'absence de justification valable, l'examen sera considéré comme échoué

En cas de crash du PC, indépendant de la volonté de l'examiné, l'examen pourra être reporté à une date ultérieure. Cette décision est du ressort exclusif de l'examineur

7. Validation de l'examen

Après la réalisation du test, votre examinateur enverra son évaluation au département training HQ qui assignera un validateur.

Le validateur effectuera une vérification de la notation en fonction des commentaires et de la grille d'évaluation de l'examineur.



Si votre examen est validé en statut "success", votre grade sera mis à jour le lendemain de la validation à 12hUTC

Le processus de validation requiert un délai estimé généralement entre 1 jour au minimum et 1 semaine au maximum.

EXAMEN SENIOR PRIVATE PILOT (SPP)

1. Introduction

Cette version du briefing de l'examen SPP est la traduction du briefing de l'examen SPP émanant du département Training HQ. Il a pour but d'aider les candidats à comprendre les objectifs de l'examen.

Cette version n'étant pas validée par le Département Training HQ d'IVAO, en cas de litige, seule la version anglaise originale en vigueur fera office de référence, à l'exception de la partie qui traite des exigences propres de la division France :

https://wiki.ivao.aero/en/home/training/main/pilot_briefing/SPP_Briefing

2. Pré-requis

Avant de demander cet examen, vous devez réunir les conditions suivantes :

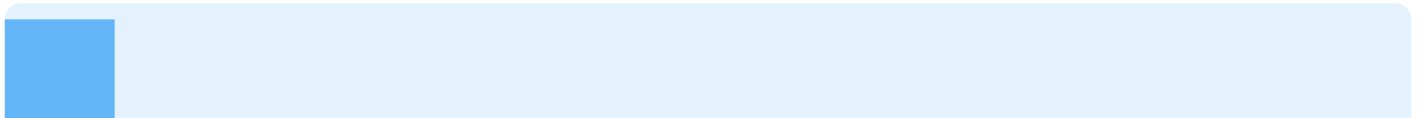
- Avoir le grade "Private Pilot" (PP) depuis au moins 60 jours ;
- Avoir au moins 100 heures de connexion en tant que pilote (les heures de connexion en tant que contrôleur ne sont pas prises en compte).

3. Déroulement de l'examen

La partie pratique et théorique de l'examen peut être demandé directement via votre [exam status page](#).

L'examen se déroule en 2 phases qui doivent être validés dans l'ordre suivant:

- Examen théorique : réussir le test SPP en ligne ;
- Examen pratique : un examinateur vérifiera vos connaissances théoriques et votre capacité à réaliser un vol IFR.



Une fois votre examen enregistré, un examinateur vous contactera via l'adresse mail figurant sur votre page « détails » de votre profil. Avant de demander l'examen, vérifiez bien que cette adresse est toujours valide et consultée régulièrement, c'est la seule possibilité qu'a l'examineur pour vous contacter

4. Partie théorique de l'examen SPP

L'examen théorique consiste à répondre à 20 questions à choix multiple (QCM) choisies de façon aléatoire dans une base de données :

- 3 à 5 réponses sont proposées à chaque question dont une seule est correcte ;
- Vous avez un maximum de 45 minutes pour répondre à l'ensemble des questions; si vous dépassez cette limite, l'examen sera automatiquement enregistré comme échoué (avec la note de 0/100) ;
- Le QCM est corrigé automatiquement (chaque mauvaise réponse est notée 0, chaque bonne réponse est notée 5) ;
- Pour réussir l'examen, vous devez avoir au minimum 75/100 (résultat correspondant à au moins 15 bonnes réponses).

Les questions théoriques sont principalement issues de la documentation du training et des manuels des logiciels utilisés que vous trouverez ci-dessous :

<https://wiki.ivao.aero/en/home/training/mediawiki/index>

Toutes les questions sont basées sur la réglementation OACI/EASA sauf contre-indication précisée dans la question.

A noter que vous pouvez sauvegarder le questionnaire autant de fois que vous le souhaitez durant les 45 minutes. Seul le dernier enregistrement sera pris en compte pour la correction. Nous vous recommandons vivement de sauvegarder de manière très régulière votre questionnaire pour éviter la notation de 0 en cas de déconnexion, ou si vous dépassez le temps imparti

Après la réussite à l'examen théorique, vous pouvez demander l'examen pratique sans délai

Le système ne permet pas la réinitialisation d'un examen, car dans ce cas, le même examen apparaîtrait à nouveau. Par conséquent, le département Training refusera systématiquement la réinitialisation pour cause d'absence de sauvegarde ou de temps dépassé. Pour vous éviter d'attendre trop longtemps entre 2 tentatives, vous devez

sauvegarder régulièrement votre questionnaire pour éviter la note de 0 en cas de déconnexion ou de dépassement du temps

5. Partie pratique de l'examen SPP

L'examen pratique SPP est composé d'une série d'exercices pour vérifier vos connaissances théoriques et pratiques IFR de base

5.1 Documents utiles

L'ensemble de la documentation (en anglais) est disponible sur le site IVAO via les liens ci-dessous :

- <https://wiki.ivao.aero/en/home/training/mediawiki/index>
- <http://www.flightsimbooks.com/flightsimhandbook/>

5.2 Logiciel IVAO, connexion et mode de communication

Vous devez utiliser le logiciel approuvé par le Département Training HQ avec la météo IVAO active : [logiciels approuvés pour les examens](#)

Les sources météo externes sont autorisées mais elles doivent générer un temps aussi proche que possible du METAR d'IVAO

Vous devrez vous connecter sur le terrain de départ après que l'examineur vous ait demandé de le faire en utilisant le callsign : EXM#### où #### sont les 4 derniers chiffres de votre numéro d'examen.

L'examineur sera connecté au réseau en utilisant soit :

- Son callsign staff ;
- Une position active du réseau en utilisant le callsign LFXX_EXA_Position (exemple : LFQQ_EXA_APP).

L'examineur vérifiera votre capacité à utiliser les principales fonctions du logiciel, notamment :

- Établir une communication avec une position ATC active ;
- Rechercher et déchiffrer l'ATIS d'un contrôleur ;
- Utiliser les différents modes du transpondeur ;
- Savoir communiquer par texte sur la fréquence ATC active et par message privé ;
- Rechercher un message METAR ou TAF (savoir le déchiffrer fait partie des connaissances requises).

Il est fortement recommandé d'utiliser le mode vocal de communication pendant l'examen. En raison du niveau accru de difficulté et de l'incompatibilité avec certaines tâches, les modes de communication "texte/texte" et "texte/vocal" sont déconseillés. En cas d'impossibilité d'utiliser le mode vocal ou "texte/vocal", en raison d'une incapacité médicale ou d'une connexion au réseau très dégradée, vous êtes invité à contacter le département Training du HQ avant de demander votre examen afin de convenir d'une procédure particulière

5.3 Connaissances théoriques

Vous serez évalué sur vos connaissances théoriques sur l'IFR de base pendant l'examen. Lors du briefing et parfois au cours du vol, l'examineur vous interrogera sur les points suivants (questions courtes) :

- Connaissance de l'aéronef et de ses performances (poids caractéristiques, paramètre de décollage, vitesse et altitude opérationnelles, configuration et vitesse d'approche et d'atterrissage) ;
- Lecture et interprétation des cartes (SID, STAR, IAC) ;
- Procédures IFR : règle semi-circulaire, espace RVSM, altitude minimale de vol applicable, minimums des approches de précision ;
- Instruments de vol et équipement de navigation : instrument de vol (altimètre, anémomètre, VSI, AI, HSI, conservateur de cap), règles d'altimétrie et calage altimétrique, estimation de la TAS et de la GS, système de navigation (VOR, ADF, DME, ILS), transpondeurs ;
- Météorologie : interprétation de METAR et de TAF.

Cette page contient toutes les fiches utiles à la qualification SPP : Étagère SPP

Votre examinateur peut également vous interroger sur le programme des examens pilotes précédents.

5.4 Le test en vol

5.4.1 Généralités

- Vous devrez utiliser un avion léger (L) ou médium (M), bimoteur à piston ou turbopropulseur (comme le Baron58, Beech King 200, Beech 1900 ou équivalent). Les avions à réaction de ne sont pas admis pour cet examen ;
- L'équipement NAV et COM de base est suffisant pour satisfaire aux prérequis de l'examen comprenant au moins 2 VOR, 1 ILS, 1 ADF et 1 DME. Assurez-vous de choisir un appareil que vous maîtrisez bien ;
- Vous informerez l'examineur, avant l'examen, du type d'avion que vous utiliserez pour l'examen ;
- Vous choisirez le type de réglementation que vous utiliserez pour l'examen : Part-CAT ou Part-NCO. Ce choix devra être communiqué à l'examineur avant l'examen ;
- L'usage du pilote automatique et du GPS est autorisé pendant l'examen. Néanmoins, rappelez vous que le pilote automatique ne sera pas capable d'effectuer des manœuvres requises qui vont au-delà de ses capacités, ce qui peut conduire à l'échec de l'examen. Vous êtes libre d'utiliser le pilote automatique à vos risques et périls ;
- Votre examinateur vous communiquera les aérodromes de départ et d'arrivée préalablement à l'examen (le choix de la navigation est du ressort unique de l'examineur) et vous devrez planifier la route vous-même. Il vous sera demandé de voler entre deux aérodromes distants d'au moins 50NM selon les règles de vol aux instruments. Le vol inclura un itinéraire normalisé de départ (SID) et d'arrivée (STAR) et une approche de précision ;
- Vous devrez trouver vous-même les cartes IFR nécessaires (site du SIA pour la France métropolitaine et Outremer, ou l'AIS d'un autre pays pour la disponibilité des cartes en ligne). En cas de difficultés, contactez votre examinateur avant l'examen. Dans tous les cas, vous pourrez être amené à déterminer avec votre examinateur les cartes nécessaires ;
- Les conditions météorologiques du départ et de l'arrivée devront être compatibles et supérieures aux minimums applicables. Au début de l'examen, vous devrez décider si le temps présent est compatible avec le vol prévu ;
- Vous pouvez régler l'heure FS en période « jour », si vous le souhaitez ;
- La connexion à IVAO doit s'effectuer sur le terrain de départ assigné après que l'examineur vous l'ait demandé avec l'indicatif suivant : EXMxxxx où xxxx sont les 4 derniers chiffres du numéro d'examen. Votre indicatif d'appel sera « Exam #### ». Le numéro de votre examen se trouve sur la page exam de votre compte IVAO ;
- L'examineur sera généralement connecté comme observateur et simulera une position de contrôle active mais pourra également se connecter comme contrôleur actif ou bien s'associer à un contrôleur déjà connecté sur le lieu de l'examen. Dans tous les cas, suivez ses instructions ;
- Sauf en cas de déconnexion du réseau, il vous est demandé de n'envoyer votre plan de vol qu'une seule fois sur demande de l'examineur lors de la connexion et du début du vol d'évaluation. Vous ne pouvez pas par la suite modifier un champ et/ou renvoyer votre plan de vol.

5.4.2 Vol IFR

Le vol d'évaluation permettra de juger principalement les points suivants :

- Plan de vol IFR; sauf en cas de déconnexion, il vous est demandé de n'envoyer votre plan de vol qu'une seule fois, au début de l'examen et sur demande de l'examineur, nous vous conseillons de le relire attentivement avant de l'envoyer ;
- Procédure de départ normalisé (SID), publiée ou décrite par l'examineur ;
- Navigation en-route (précision de la navigation basée sur les aides de radionavigation). Pendant le vol l'examineur sera amené à vous faire faire des exercices (virages à des caps spécifiques, montée/descente à des altitudes spécifiques, atteindre un point à une altitude donnée, intercepter et suivre une radial VOR) ;
- Procédure d'arrivée normalisée (STAR), publiée ou prescrite par l'examineur ;
- Attente à la verticale d'un VOR ;
- Approche ILS, incluant le segment d'approche initial (publié ou prescrit par l'examineur) ;
- Approche interrompue ;
- Phraséologie (usage d'une phraséologie correcte, collationnement rapide, clair et correct, maîtrise de l'anglais aéronautique de base).

5.5 Exigences propre à la division France

5.5.1 Historique de connexion

Il est exigé de s'être connecté en « Pilote » au moins une fois pendant le mois précédant la demande d'examen.

Dans le cas contraire, l'examen sera annulé sans préavis et la réactivation de celui-ci ne sera possible qu'après un délai d'un mois

5.5.2 Utilisation du serveur Discord

Vous retrouverez votre formateur sur le serveur Discord de la division France. Le lien suivant vous emmènera dessus : <https://www.iviao.fr/discord>

Il vous suffira de rejoindre le salon "Salle d'attente". Votre examinateur vous déplacera dans une salle de training ensuite.

5.5.3 Programmation de l'examen

Lorsque vous demandez l'examen pratique SPP, veillez à être un minimum disponible pendant les 3 semaines suivantes. Si vous ne proposez qu'une seule date ou que l'échéance est trop courte, votre demande pourra être refusée.

Il est possible de programmer un examen pratique SPP en journée ou en soirée en fonction des disponibilités de l'examineur

5.5.4 Connaissances

En plus des exigences détaillées précédemment, l'examineur de la division France vous évaluera sur les points suivants :

- Exigences de l'examen PP ;
- Respect de la réglementation française ;
- Attente à la verticale d'un point de radionavigation avec une entrée directe uniquement.

De plus, les valeurs météorologiques données par les METARs des terrains de départ et d'arrivée seront prises en compte pour le respect des minima liés aux procédures qui y seront effectuées (par exemple, l'examineur considérera que vous acquérez les références visuelles à la hauteur du plafond indiqué dans le METAR, indépendamment de ce que vous voyez réellement depuis votre cockpit).

Pour vous aider à préparer votre vol et anticiper les questions qui vous seront posées, vous devrez préparer un briefing de vol IFR de vol.

5.5.6 Échecs successifs

Le département Training de la division France se réserve le droit, suite à un nombre d'échecs successifs à l'examen pratique SPP supérieur ou égal à 3, d'imposer un délai minimum allant jusqu'à 3 mois, voire un blocage d'examen allant jusqu'à 1 an, avant toute nouvelle demande. D'autres dispositions pourront être prévues au cas par cas.

6. Evaluation et méthode de notation

L'examineur notera séparément chaque tâche requise (questions théoriques et exercices pratiques) à l'aide d'une grille de notation dédiée

Chaque note reflétera l'exactitude et l'étendue de vos connaissances et votre capacité à exécuter correctement les exercices demandés.

La note générale sera calculée par votre examinateur. La note maximale est de 100 points. La limite de réussite est fixée à 75/100. Dans tous les cas, votre examinateur vous donnera les résultats détaillés lors du débriefing, vous pourrez ainsi identifier vos erreurs et les corriger.

Des exigences minimales sont établies pour certaines parties de l'examen :

- Connaissance théorique de base de l'IFR ;
- Exécution d'une approche ILS ;
- Capacité à intercepter et suivre une radiale VOR ;
- Respect des clairances ;
- Maîtrise des communications radiotéléphoniques et de l'anglais aéronautique de base (phraséologie).

Indépendamment de votre prestation globale, une mauvaise exécution de ces tâches entraînera un échec à l'examen

Certaines situations particulières entraîneront aussi un échec automatique à l'examen et la note sera au maximum de 51/100 :

- Absence de connaissance de la phraséologie française ;
- Incapacité à communiquer en anglais ;
- Absence de connaissances théoriques ;
- Connaissances théoriques trop faibles ;
- Pas de cartes ;
- Connexion sur la piste ;
- Pénétration de piste sans clairance adéquate ;
- Décoller sans clairance ;
- Atterrir sans clairance ;
- Deux tâches notées « 0 » ;
- Utilisation du mode pause du simulateur ;
- Voler dans une zone interdite "P" ;
- Incapacité à intercepter et suivre une radiale VOR ;
- Débuter une approche sans clairance ;
- Descente sous les MSA ;
- Crash dû à une collision avec le terrain ;
- Crash dû à une perte de contrôle ;
- Crash dû à des contraintes trop élevées sur l'appareil.

NOTE : la note de l'examen sera de 49/100 ou moins dépendant du résultat global de l'examen. L'examen pourra néanmoins, si la situation le permet, être poursuivi jusqu'à son terme.

Un examen sera considéré comme échoué et immédiatement arrêté si :

- L'examiné a de trop faibles connaissances théoriques (le score sera $\leq 10/100$) ;
- Violation des règles de conduite (R&R) du réseau IVAO (la note sera 0/100) ;
- L'examiné ne s'est pas présenté à l'examen et n'a pas justifié d'une raison valable son absence sous 48h. L'examen est dans ce cas considéré comme échoué (la note sera de 1/100 ou 0/100 à la discrétion de l'examineur) ;
- L'examiné décide de stopper l'examen alors que celui-ci a déjà débuté (la note sera de 1/100 ou 0/100 à la discrétion de l'examineur) ;
- En cas de triche pendant l'examen (que ce soit durant la partie pratique ou théorique), la note sera de 0/100 et le candidat sera bloqué de tout examen pour une durée minimale de 6 mois.

Si l'examiné ne se présente pas à la date et heure fixée avec l'examineur, celui-ci attendra 15 minutes. Passé ce délai, il se déconnectera du réseau et l'examiné dispose de 48h pour justifier son absence par mail. En cas d'absence de justification valable, l'examen sera considéré comme échoué

En cas de crash du PC, indépendant de la volonté de l'examiné, l'examen pourra être reporté à une date ultérieure. Cette décision est du ressort exclusif de l'examineur

7. Validation de l'examen

Après la réalisation du test, votre examinateur enverra son évaluation au département training HQ qui assignera un validateur.

Le validateur effectuera une vérification de la notation en fonction des commentaires et de la grille d'évaluation de l'examineur.

Si votre examen est validé en statut "success", votre grade sera mis à jour le lendemain de la validation à 12h UTC

Le processus de validation requiert un délai estimé généralement entre 1 jour au minimum et 1 semaine au maximum.

EXAMEN COMMERCIAL PILOT (CP)

1. Introduction

Cette version du briefing de l'examen CP est la traduction du briefing de l'examen CP émanant du département Training HQ. Il a pour but d'aider les candidats à comprendre les attendues de l'examen.

Cette version n'étant pas validée par le Département Training HQ d'IVAO, en cas de litige, seule la version anglaise originale en vigueur fera office de référence, à l'exception de la partie 5.5, qui sont des exigences propres de la division France :

https://wiki.ivao.aero/en/home/training/main/pilot_briefing/CP_Briefing

2. Pré-requis

Avant de demander cet examen, vous devez réunir les conditions suivantes :

- Avoir le grade "Senior Private Pilot" (SPP) depuis au moins 60 jours ;
- Avoir au moins 200 heures de connexion en tant que pilote sur IVAN (les heures de connexion en tant que contrôleur ne sont pas prises en compte).

3. Déroulement de l'examen

La partie pratique et théorique de l'examen peut être demandé directement via votre [exam status page](#).

L'examen se déroule en 2 phases qui doivent être validés dans l'ordre suivant :

- Examen théorique : réussir le test CP en ligne ;
- Examen pratique : un examinateur vérifiera vos connaissances théoriques et votre capacité à réaliser un vol IFR.



Une fois votre examen enregistré, un examinateur vous contactera via l'adresse mail figurant sur votre page "détails" de votre profil. Avant de demander l'examen, vérifiez bien que cette adresse est toujours valide et consultée régulièrement, c'est la seule possibilité qu'a l'examineur pour vous contacter

4. Partie théorique de l'examen CP

L'examen théorique consiste à répondre à 20 questions à choix multiple (QCM) choisies de façon aléatoire dans une base de données dans un temps limité de 45 minutes :

- 3 à 5 réponses sont proposées à chaque question dont une seule est correcte ;
- Vous avez un maximum de 45 minutes pour répondre à l'ensemble des questions; si vous dépassez cette limite, l'examen sera automatiquement enregistré comme échoué (avec la note de 0/100) ;
- Le QCM est corrigé automatiquement (chaque mauvaise réponse est notée 0, chaque bonne réponse est notée 5) ;
- Pour réussir l'examen, vous devez avoir au minimum 75/100 (résultat correspondant à au moins 15 bonnes réponses).

Les questions théoriques sont principalement issues de la documentation du training et des manuels des logiciels utilisés que vous trouverez ci-dessous :

<https://wiki.ivao.aero/en/home/training/mediawiki/index>

Toutes les questions sont basées sur la réglementation OACI/EASA sauf contre-indication précisée dans la question.

A noter que vous pouvez sauvegarder le questionnaire autant de fois que vous le souhaitez durant les 45 minutes. Seul le dernier enregistrement sera pris en compte pour la correction. Nous vous recommandons vivement de sauvegarder de manière très régulière votre questionnaire pour éviter la notation de 0 en cas de déconnexion, ou si vous dépassez le temps imparti

Après la réussite à l'examen théorique, vous pouvez demander l'examen pratique sans délai

Le système ne permet pas la réinitialisation d'un examen, car dans ce cas, le même examen apparaîtrait à nouveau. Par conséquent, le département Training refusera systématiquement la réinitialisation pour cause d'absence de sauvegarde ou de temps dépassé. Pour vous éviter d'attendre trop longtemps entre 2 tentatives, vous devez

sauvegarder régulièrement votre questionnaire pour éviter la note de 0 en cas de déconnexion ou de dépassement du temps

5. Partie pratique de l'examen CP

L'examen pratique CP est composé d'une série d'exercices pour vérifier votre capacité à utiliser les logiciels IVAO pour les pilotes, vos connaissances théoriques IFR et vos compétences pratiques en vol IFR avancée

5.1 Documents utiles

L'ensemble de la documentation (en anglais) est disponible sur le site IVAO via les liens ci-dessous :

<https://wiki.ivao.aero/en/home/training/mediawiki/index>

<http://www.flightsimbooks.com/flightsimhandbook/>

5.2 Logiciel IVAO, connexion et mode de communication

Vous devez utiliser le logiciel approuvé par le Département Training HQ avec la météo IVAO active : [logiciels approuvés pour les examens](#)

Les sources météo externes sont autorisées mais elles doivent générer un temps aussi proche que possible du METAR d'IVAO

Vous devrez vous connecter sur le terrain de départ après que l'examineur vous ait demandé de le faire en utilisant le callsign : EXM#### où #### sont les 4 derniers chiffres de votre numéro d'examen.

L'examineur sera connecté au réseau en utilisant soit :

- Son callsign staff ;
- Une position active du réseau en utilisant le callsign LFXX_EXA_Position (exemple : LFQQ_EXA_APP).

L'examineur vérifiera votre capacité à utiliser les principales fonctions du logiciel, notamment :

- Établir une communication avec une position ATC active ;
- Rechercher et déchiffrer l'ATIS d'un contrôleur ;
- Utiliser les différents modes du transpondeur ;
- Savoir communiquer par texte sur la fréquence ATC active et par message privé ;
- Rechercher un message METAR ou TAF (savoir le déchiffrer fait partie des connaissances requises).

La phraséologie anglaise devra être utilisée au cours de l'examen pendant toute la phase pratique et pourra facultativement être utilisée pour le briefing et le débriefing

Il est fortement recommandé d'utiliser le mode vocal de communication pendant l'examen. En raison du niveau accru de difficulté et de l'incompatibilité avec certaines tâches, les modes de communication "texte/texte" et "texte/vocal" sont déconseillés. En cas d'impossibilité d'utiliser le mode vocal ou "texte/vocal", en raison d'une incapacité médicale ou d'une connexion au réseau très dégradée, vous êtes invité à contacter le département Training du HQ avant de demander votre examen afin de convenir d'une procédure particulière

5.3 Connaissances théoriques

Vous serez évalué sur vos connaissances théoriques sur l'IFR pendant l'examen. Lors du briefing et parfois au cours du vol, l'examineur vous interrogera sur les points suivants (questions courtes) :

- Connaissance de l'aéronef et de ses performances (poids caractéristiques, paramètres de décollage, vitesse et altitude opérationnelles, configuration et vitesse d'approche et d'atterrissage) ;
- Procédures IFR et lecture des cartes (SID, STAR, IAC), règle semicirculaire, espace RVSM, restriction en-route, altitude minimale de vol applicable, minimums des approches de précision et de non précision, besoins en carburant et estimation du temps de vol ;
- Instruments de vol et équipement de navigation (altimètre, anémomètre, VSI, AI, HSI, conservateur de cap, système de vol électronique), règles d'altimétrie et calage altimétrique, estimation de la TAS et de la GS, système de navigation (VOR, ADF, DME, ILS, RMI, FMS), transpondeur ;
- Météorologie : interprétation de METAR et de TAF, WINTEN et SIGMET.

Cette page contient toutes les fiches utiles à la qualification CP : Étagère CP

Votre examinateur peut également vous interroger sur le programme des examens pilotes précédents.

5.4 Le test en vol

5.4.1 Généralités

- Vous devrez utiliser un avion médium (M), bi-réacteur (comme le Boeing 737 ou Airbus A320, Embraer E-Jet, Fokker 100 ou équivalent) ;
- L'équipement NAV et COM de base est suffisant pour satisfaire aux prérequis de l'examen comprenant au moins 2 VOR, 1 ILS, 1 ADF, 1 DME, 1 RMI et optionnellement 1FMC et/ou 1 GPS. Assurez-vous de choisir un appareil que vous maîtrisez bien ;
- Vous informerez l'examineur, avant l'examen, du type d'avion que vous utiliserez pour l'examen ;
- Le vol doit être réalisé en accord avec la réglementation concernant l'aviation commerciale ;
- L'usage du pilote automatique et du GPS est autorisé pendant l'examen. Néanmoins, rappelez vous que le pilote automatique ne sera pas capable d'effectuer des manœuvres requises qui vont au-delà de ses capacités, ce qui peut conduire à l'échec de l'examen. Vous êtes libre d'utiliser le pilote automatique à vos risques et périls ;
- Votre examineur vous communiquera les aérodromes de départ et d'arrivée préalablement à l'examen (le choix de la navigation est du ressort unique de l'examineur) et vous devrez planifier la route vous-même. Il vous sera demandé de voler entre deux aérodromes distants d'au moins 50NM selon les règles de vol aux instruments. Le vol inclura un itinéraire normalisé de départ (SID) et d'arrivée (STAR) et une approche de précision ;
- Vous devrez trouver vous-même les cartes IFR nécessaires (site du SIA pour la France métropolitaine et Outremer, ou l'AIS d'un autre pays pour la disponibilité des cartes en ligne). En cas de difficultés, contactez votre examineur avant l'examen. Dans tous les cas, vous pourrez être amené à déterminer avec votre examineur les cartes nécessaires ;
- Les conditions météorologiques du départ et de l'arrivée devront être compatibles et supérieures aux minimums applicables. Au début de l'examen, vous devrez décider si le temps présent est compatible avec le vol prévu ;
- Vous pouvez régler l'heure FS en période "jour", si vous le souhaitez ;
- La connexion à IVAO doit s'effectuer sur le terrain de départ assigné après que l'examineur vous l'ait demandé avec l'indicatif suivant : EXMxxxx où xxxx sont les 4 derniers chiffres du numéro d'examen. Votre indicatif d'appel sera « Exam #### ». Le numéro de votre examen se trouve sur la page exam de votre compte IVAO ;
- L'examineur sera généralement connecté comme observateur et simulera une position de contrôle active mais pourra également se connecter comme contrôleur actif ou bien s'associer à un contrôleur déjà connecté sur le lieu de l'examen. Dans tous les cas, suivez ses instructions ;
- Sauf en cas de déconnexion du réseau, il vous est demandé de n'envoyer votre plan de vol qu'une seule fois sur demande de l'examineur lors de la connexion et du début du vol d'évaluation. Vous ne pouvez pas par la suite modifier un champ et/ou renvoyer votre plan de vol.

5.4.2 Vol IFR

Le vol d'évaluation permettra de juger principalement les points suivants :

- Plan de vol IFR; sauf en cas de déconnexion, il vous est demandé de n'envoyer votre plan de vol qu'une seule fois, au début de l'examen et sur demande de l'examineur ;
- Procédure de départ normalisé (SID), publiée ou décrite par l'examineur ;
- Navigation en-route (précision de la navigation basée sur les aides de radionavigation). Pendant le vol l'examineur sera amené à vous faire faire des exercices (virage à des caps spécifiques, montée/descente à des altitudes spécifiques, atteindre un point à une altitude donnée, intercepter et suivre une radial d'une aide de radionavigation) ;
- Procédure d'arrivée normalisée (STAR), publiée ou prescrite par l'examineur (l'examineur peut choisir une arrivée différente de celle prévue dans le plan de vol) ;
- Attente à la verticale d'un FIX (choisir la procédure d'entrée adéquate, au choix de l'examineur) ;
- Approche ILS, incluant le segment d'approche initial (publiée, avec virage de procédure, procédure d'inversion ou arc DME, ou prescrite par l'examineur) ;
- Approche de non-précision VOR, NDB ou localizer ;
- Approche interrompue ;
- Une manœuvre à vue.

5.5 Exigences propre à la Division France

Il est exigé de s'être connecté en « Pilote » au moins une fois pendant le mois précédant la demande d'examen.

Dans le cas contraire, l'examen sera annulé sans préavis et la réactivation de celui-ci ne sera possible qu'après un délai d'un mois

5.5.1 Utilisation du serveur Discord

Vous retrouverez votre formateur sur le serveur Discord de la division France. Le lien suivant vous emmènera dessus : <https://www.ivao.fr/discord>

Il vous suffira de rejoindre le salon "Salle d'attente". Votre examinateur vous déplacera dans une salle de training ensuite.

5.5.2 Programmation de l'examen

Lorsque vous demandez l'examen pratique CP, veillez à être un minimum disponible pendant les 3 semaines suivantes. Si vous ne proposez qu'une seule date ou que l'échéance est trop courte, votre demande pourra être refusée.

Il est possible de programmer un examen pratique CP en journée ou en soirée en fonction des disponibilités de l'examineur

5.5.3 Connaissances

En plus des exigences détaillées précédemment, l'examineur de la division France vous évaluera sur les points suivants :

- Exigences de l'examen SPP ;
- Respect de la réglementation française ;
- Départ d'un aéroport étranger (les consignes locales devront être prises en compte) ;
- Attente en route (publiée ou non) ;
- Arc-DME non publié ;
- Manœuvre à vue imposée (VPT) ou libre ;
- Déroutement possible sur l'aéroport de déroutement prévu ;
- Communication radiotéléphoniques en anglais durant l'intégralité de l'examen.

Vous devrez préparer un briefing au cours duquel vous aborderez tous les éléments qui vous paraissent nécessaires à la préparation du vol prévu. Ce briefing servira d'introduction à la partie théorique et devra être en adéquation avec les éléments applicables à la partie pratique de l'examen.

L'examineur n'interviendra que pour obtenir des précisions sur des points précis, et utilisera ce briefing comme base pour compléter la partie théorique de l'examen.

De plus, les valeurs météorologiques données par les METARs des terrains de départ et d'arrivée seront prises en compte pour le respect des minimas liés aux procédures qui y seront effectuées (par exemple, l'examineur considérera que vous acquérez les références visuelles à la hauteur du plafond indiqué dans le METAR, indépendamment de ce que vous voyez réellement depuis votre cockpit).

5.5.4 Échecs successifs

Le département Training de la division France se réserve le droit, suite à un nombre d'échecs successifs à l'examen pratique CP supérieur ou égal à 3, d'imposer un délai minimum allant jusqu'à 3 mois, voire un blocage d'examen allant jusqu'à 1 an, avant toute nouvelle demande. D'autres dispositions pourront être prévues au cas par cas.

6. Évaluation et méthode de notation

L'examineur notera séparément chaque tâche requise (questions théoriques et exercices pratiques) à l'aide d'une grille de notation dédiée

Chaque note reflétera l'exactitude et l'étendue de vos connaissances et votre capacité à exécuter correctement les exercices demandés.

La note générale sera calculée par votre examinateur. La note maximale est de 100 points. La limite de réussite est fixée à 75/100. Dans tous les cas, votre examinateur vous donnera les résultats détaillés lors du débriefing, vous pourrez ainsi identifier vos erreurs et les corriger.

Des exigences minimales sont établies pour certaines parties de l'examen :

- Connaissance théorique IFR ;
- Précision et validité de votre plan de vol ;
- Exécution correctes des différentes approches et attentes demandées ;
- Respect des clairances ;
- Bonne maîtrise des communications radiotéléphoniques et de l'anglais aéronautique (phraséologie).

Indépendamment de votre prestation globale, une mauvaise exécution de ces tâches entraînera un échec à l'examen

Certaines situations particulières entraîneront aussi un échec automatique à l'examen et la note sera au maximum de 51/100 :

- Absence de connaissance de la phraséologie française ;
- Incapacité à communiquer en anglais ;
- Absence de connaissances théoriques ;
- Connaissances théoriques trop faibles ;
- Pas de cartes ;
- Trois items ou plus dans le plan de vol n'ayant pas obtenu le maximum de point ;
- Connexion sur la piste ;
- Pénétration de piste sans clairance adéquate ;
- Décollage sans clairance ;
- Atterrissage sans clairance ;
- Atterrissage en dehors de la piste ;
- Deux tâches notées "0" ;
- Utilisation du mode pause du simulateur ;
- Voler à l'intérieur d'une zone interdite (P) ;
- Incapacité à intercepter et suivre correctement une radiale VOR donnée ;
- Incapacité à effectuer une procédure d'attente ;
- Débuter une approche sans clairance ;
- Incapacité à effectuer une approche IFR de précision ;
- Descente sous altitude minimale (MSA) ;
- Crash dû à une collision avec le terrain ;
- Crash dû à une perte de contrôle.

NOTE : la note de l'examen sera de 49/100 ou moins dépendant du résultat global de l'examen. L'examen pourra néanmoins, si la situation le permet, être poursuivi jusqu'à son terme.

Un examen sera considéré comme échoué et immédiatement arrêté si :

- L'examiné a de trop faibles connaissances théoriques (le score sera $\leq 10/100$) ;
- Violation des règles de conduite (R&R) du réseau IVAO (la note sera 0/100) ;
- L'examiné ne s'est pas présenté à l'examen et n'a pas justifié d'une raison valable son absence sous 48h. L'examen est dans ce cas considéré comme échoué (la note sera de 1/100 ou 0/100 à la discrétion de l'examineur) ;
- L'examiné décide de stopper l'examen alors que celui-ci a déjà débuté (la note sera de 1/100 ou 0/100 à la discrétion de l'examineur) ;
- En cas de triche pendant l'examen (que ce soit durant la partie pratique ou théorique), la note sera de 0/100 et le candidat sera bloqué de tout examen pour une durée minimale de 6 mois.

Si l'examiné ne se présente pas à la date et heure fixée avec l'examineur, celui-ci attendra 15 minutes. Passé ce délai, il se déconnectera du réseau et l'examiné dispose de 48h pour justifier son absence par mail. En cas d'absence de justification valable, l'examen sera considéré comme échoué

En cas de crash du PC, indépendant de la volonté de l'examiné, l'examen pourra être reporté à une date ultérieure. Cette décision est du ressort exclusif de l'examineur

7. Validation de l'examen

Après la réalisation du test, votre examinateur enverra son évaluation au département training HQ qui assignera un validateur.

Le validateur effectuera une vérification de la notation en fonction des commentaires et de la grille d'évaluation de l'examineur.

Si votre examen est validé en statut "success", votre grade sera mis à jour le lendemain de la validation à 12h UTC

Le processus de validation requiert un délai estimé généralement entre 1 jour au minimum et 1 semaine au maximum.