




Direction générale de l'aviation civile

DSAC -PN



GUIDE DES EXAMINATEURS FE/TRE/IRE/SFE HELICOPTERES

**Pôle d'expertise du personnel navigant
Révision 0/Décembre 2015**

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Dec 2015	Page : 2
--	--	---------------------	--------------------

Notes importantes

Note 1 : Ce document est la première version du guide de l'examineur. Malgré le soin apporté à sa rédaction, il comporte sans doute des erreurs, certainement des oublis et des imprécisions.

Afin de l'améliorer votre coopération est essentielle :

Merci de bien vouloir envoyer vos remarques, commentaires et recommandation à l'adresse suivante : alexandre.antunes@aviation-civile.gouv.fr

Note 2 : Ce guide est indissociable des livrets relatifs à chaque épreuve.

Pour plus d'information, lire attentivement la présentation de ce guide au chapitre 1.1

0 ADMINISTRATION DU GUIDE

0.1 LISTE DES MISES A JOUR

N° de révision	Date de publication
0	Décembre 2015

0.2 MEMO REVISION

Note : le tableau ci-dessous ne liste que les changements les plus significatifs entre 2 révisions

Sous-chapitre	objet

0.3 TABLE DES MATIERES

0 ADMINISTRATION DU GUIDE.....	3
0.1 Liste des mises à jour	3
0.2 MEMO révision.....	3
0.3 Table des matières	3
0.4 amendements	5
0.5 Définitions	5
0.6 Abréviations.....	7
0.7 Conventions de rédaction.....	8
1 INTRODUCTION.....	9
1.1 Présentation du guide	9
1.1.1 La DGAC et l'EASA.....	10
1.1.2 Rôle des examinateurs	11
1.1.3 Autorité de tutelle des examinateurs – La DSAC.....	11
1.2 Références réglementaires	13
2 ASPECTS COMMUNS AUX AUTORISATIONS EXAMINATEURS.....	14
2.1 Privilèges et conditions d'exercice des privilèges des examinateurs.....	14
2.1.1 Privilèges	14
2.1.2 Conditions d'exercice des privilèges examinateur	14
2.1.3 Exercices des privilèges d'examineur pour des licences étrangères.....	15
2.2 Organismes habilités pour la formation examinateur.....	15
2.3 Validité des autorisations examinateur	15
2.4 Délivrance d'une première autorisation examinateur.....	15
2.4.1 Pré-requis, cursus pertinent & expérience appropriée.....	16

2.4.2	Cours de standardisation – attestation de formation.....	16
2.4.3	Evaluation des compétences examinateur.....	16
2.4.4	Procédures administratives associées.....	17
2.5	prorogation et renouvellement d'une autorisation examinateur.....	17
2.5.1	Pré-requis.....	17
2.5.2	Prorogation ou renouvellement d'une autorisation examinateur	18
2.6	extension d'une autorisation examinateur à un nouveau type d'appareil	20
2.6.1	Pré-requis.....	20
2.6.2	Exigences en matière de formation et d'évaluation.....	21
2.6.3	Procédures administratives associées.....	21
2.7	Extension à un autre type d'autorisation	21
2.7.1	Pré-requis.....	21
2.7.2	Exigences en matière de formation et d'évaluation.....	21
3	ASPECTS PARTICULIERS A CHACUNE DES AUTORISATIONS.....	22
3.1	Autorisations FE(H)	22
3.1.1	Privilèges spécifiques du FE (H).....	22
3.1.2	Conditions pour la délivrance d'un FE (H)	22
3.1.3	Conditions spécifiques pour la prorogation ou le renouvellement d'une autorisation FE (H) 23	
3.1.4	Conditions d'exercice des privilèges FE (H)	23
3.2	Autorisations TRE(H)	23
3.2.1	Privilèges spécifiques du TRE(H).....	23
3.2.2	Conditions pour la délivrance d'un TRE (H)	23
3.2.3	Conditions spécifiques pour la prorogation ou le renouvellement d'une autorisation TRE (H)24	
3.2.4	Conditions d'exercice des privilèges TRE (H)	24
3.3	Autorisations IRE(H)	25
3.3.1	Privilèges spécifiques du IRE(H)	25
3.3.2	Conditions pour la délivrance des IRE (H)	25
3.3.3	Conditions spécifiques pour la prorogation ou le renouvellement d'une autorisation IRE (H) 25	
3.3.4	Conditions d'exercice des privilèges IRE	25
3.4	Autorisations SFE (H)	25
3.4.1	Privilèges spécifiques du SFE(H).....	25
3.4.2	Conditions pour la délivrance des SFE (H).....	26
1.	Respect des conditions définis au Chapitre 2.4 (délivrance d'une première autorisation examinateur - cas général) ;	26
3.4.3	Conditions spécifiques pour la prorogation ou le renouvellement d'une autorisation SFE (H)26	
3.4.4	Conditions d'exercice des privilèges SFE (H)	26
4	RESPONSABILITES DES EXAMINATEURS.....	27
4.1	Rôles des examinateurs et de l'Autorité	27
4.2	Archivage des notes par l'examineur (FCL.1030)	27
4.3	Protection des données personnelles	28
4.4	Notification de changement de situation	28
4.5	Retour d'expérience –	29
4.6	Mesures administratives et disciplinaires	31
4.6.1	Cadre d'application.....	31

4.6.2	Enquête et procédure disciplinaire.....	32
4.7	Responsabilités des examinateurs en matière d'assurance.....	32
5	CONDUITE DES EXAMENS/CONTRÔLES.....	33
5.1	Objectifs des examens et contrôles.....	33
5.1.1	Objectifs généraux communs à tous types d'épreuves.....	33
5.1.2	Objectifs des examens/contrôles FCL.....	33
5.1.3	Objectifs des contrôles relevant de l'OPS (CHL).....	34
5.1.4	Cas du contrôle combiné OPS + FCL.....	35
5.2	Facteurs humains en situation d'examen.....	35
5.2.1	Introduction.....	35
5.2.2	Facteurs impactant la qualité d'un examen.....	35
5.3	Organisation pratique des examens.....	38
5.3.1	Responsabilités générales des examinateurs.....	38
5.3.2	Epreuves FCL organisées pour/par des candidats isolés.....	41
5.4	Conduite pratique d'une épreuve FCL.....	42
5.4.1	Note préliminaire.....	42
5.4.2	Prise de contact et vérifications administratives.....	42
5.4.3	Préparation du vol.....	44
5.4.4	Briefing.....	45
5.4.5	Examen oral.....	44
5.4.6	Conduite de l'épreuve pratique.....	47
5.4.7	Système d'évaluation et standards Part-FCL.....	50
5.4.8	Règles de traitement de l'échec (épreuves FCL).....	51
5.4.9	Traitement de l'interruption de l'épreuve non liée à l'échec des candidats.....	54
5.4.10	Débriefing.....	55
5.4.11	Travail administratif.....	57
6	APPENDICES.....	59
6.1	Appendice 1 : programme de formation examinateur.....	59
6.2	Appendice 2 : Système SIGEBEL.....	61
6.3	Annexe 1 : Contacts et liens utiles.....	69
6.4	Annexe 4 : Chronologie de l'examen.....	71
6.5	Appendice 3 : Coup d'oeil sur les livrets.....	75

0.4 AMENDEMENTS

(réservé)

0.5 DEFINITIONS

Ces définitions dont un extrait du règlement FCL010 AIRCREW

Compétence : désigne une combinaison d'aptitude, de connaissances et d'attitudes nécessaires pour effectuer une tâche selon la norme prescrite.

Contrôle de compétences - Proficiency check : épreuve pratique d'aptitude, effectuée en vue de proroger ou de renouveler des qualifications et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 6</p>
--	---	-----------------------------	---------------------

Critères de performances : indications simples permettant d'évaluer le résultat à produire pour l'élément de compétence considéré, avec une description des critères utilisés pour juger si le niveau de performance requis est atteint.

CRM – Crew Resources Management : processus managérial mis en œuvre par l'équipage dans le but d'accroître le niveau de sécurité et basé sur des compétences en matière de cognition, de communication, d'utilisation optimisée des ressources disponibles et de prise de décision.

Evaluation de compétences – assessment of competence : épreuve pratique d'aptitude, effectuée en vue de délivrer, de proroger ou de renouveler une qualification d'instructeur ou une autorisation d'examineur et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé.

Examen pratique – skill-test : épreuve pratique d'aptitude, effectuée en vue de délivrer une licence ou d'une qualification et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé.

Exploitation multipilote : règles d'exploitation qui exigent au moins 2 pilotes travaillant en équipage sur Hélicoptères certifiés multipilote.

FFS – Full flight simulator : réplique du poste de pilotage d'un type d'Hélicoptère spécifique, comprenant tous les équipements et programmes informatiques nécessaires à la représentation de l'Hélicoptère en utilisation au sol et en vol, un système de visualisation offrant une vue de l'extérieur et un système de mouvement reproduisant les forces.

FSTD – Flight simulation training device : tous systèmes synthétiques agréés en tant que FSTD d'après le règlement EASA pertinent. La classification FSTD est précisément indiquée sur le certificat d'agrément du simulateur.

Hélicoptère multipilote : Aéronef qui doit être exploité avec un copilote, tel que spécifié dans le manuel de vol ou dans le certificat de transporteur aérien ou tout autre document équivalent.

I-TRE ou I-FE (sigle DGAC) : Inspecteur d'examineur membre de la DGAC ou le cas échéant personnel mandaté par la DGAC.

LOFT (Line Oriented Flight Training) : Les LOFT sont des séances d'entraînement sur simulateur orientées ligne. Elles ont pour but de répondre à ce besoin de former et d'évaluer l'équipage dans le cadre d'un enchaînement d'événements et non plus seulement de contrôler l'exécution correcte de chaque manœuvre par chacun des pilotes.

Menace – Gestion des menaces – Threat and Error Management (TEM) : une menace est constituée d'événement(s) et/ou d'erreur(s) qui se produisent en dehors de l'influence de l'équipage, qui augmente la complexité opérationnelle et qu'il faut gérer pour maintenir la marge de sécurité. La gestion des menaces désigne le processus consistant à déceler les menaces et à y remédier en prenant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter, ainsi que d'atténuer la probabilité d'erreurs ou de situations indésirables de l'Hélicoptère.

Commandant de bord (PIC) – Pilot in command : pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité.

PICH : Programme d'Instruction et de Contrôle de qualification de type d'hélicoptères (sigle DSAC).

Prorogation - Revalidation : acte administratif effectué pendant la période de validité d'une qualification ou d'une autorisation et qui permet au titulaire de continuer à exercer les privilèges associés pour une nouvelle période donnée, sous réserve de satisfaire aux exigences spécifiées.

Renouvellement - renewal : acte administratif effectué après qu'une qualification ou qu'une autorisation est arrivée en fin de validité et qui permet au titulaire de renouveler les privilèges associés pour une nouvelle période donnée, sous réserve de satisfaire aux exigences spécifiées.

Sens de l'air – Airmanship : capacité d'agir avec discernement et d'utiliser des compétences et comportements pertinents, ainsi que des connaissances approfondies afin d'atteindre des objectifs en vol.

Système de Gestion de la Sécurité (SGS) – Safety Management System (SMS) : processus systématique, précis et complet, pour gérer les risques liés à la sécurité de façon raisonnée. Un SGS fait partie intégrante de l'organisation de l'organisme, de la culture de l'entreprise, de la façon de travailler du personnel de l'entreprise et a pour rôle de contrôler réactivement, proactivement et prédictivement les risques pour les maintenir à un niveau acceptable.

0.6 ABREVIATIONS

AoC	Assessment of Competence
AFM	Aircraft Flight Manuel
ATO	Approved Training Organisation
ATPL	Airline Transport Pilot Licence
CDB	Commandant de Bord
CHL	Contrôle hors ligne (équivalent français de l'OPC)
CRM	Crew Resources Management
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
EASA	European Aviation Safety Agency
ECP	Entraînement et contrôle périodiques
EFB	Electronic Flight Bag
FCL	Flight Crew Licence (regulation)
FEH	Flight Examiner Handbook
FIE	Flight Instructor Examiner
FFS	Full Flight Simulator
FSTD	Flight Simulator Training Device
FTD	Flight Training Device
HT – RP	Head of Training – Responsable Pédagogique (ATO)
IR	Instrument Rating
IRE	Instrument Rating Examiner
I-TRE	Inspector Type Rating Examiner (personnel DGAC)
JAA	Joint Aviation Authorities
LFUS-LIFUS	Line Flying Under Supervision (adaptation en ligne)
IOE	Initial Operator Experience
LPC	Licence Proficiency Check
LOFT	Line Oriented Flight Training
LST	Licence Skill Test
ME	Multi-engine
MP	Multi-pilot (certification Hélicoptère ou type d'opération)
MPL	Multi-Pilot Licence
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OPC	Operator Proficiency Check (équivalent anglais du CHL)
OPS	Flight Operation (regulation)
OTD	Other Training Device
PEPN	Pôle d'Expertise du Personnel Navigant (DSAC)
PIC	Pilot in Command (Commandant de Bord)
PICH	Programme d'Instruction et de Contrôle QT d'Hélicoptère

QT	Qualification de Type (équivalent français de TR)
RDFE - TM	Responsable formation – Training Manager (opérateur)
SADE	Stage d'Adaptation De l'Exploitant (conversion course)
SE	Single-Engine
S-FE	Senior Flight Examiner
SFE	Synthetic Flight Examiner
SFI	Synthetic Flight Instructeur
SGS (SMS)	Système de gestion de la sécurité (Safety Management System)
SP	Single-Pilot (certification Hélicoptère ou type d'opération)
S-TRE	Senior Type Rating Examiner
TR	Type Rating (équivalent anglais de QT)
TRE	Type Rating Examiner
TRF	Training and Report Form
TRI	Type Rating Instructor

0.7 CONVENTIONS DE REDACTION

Dans l'ensemble de ce guide :

- Les termes FE, TRE, IRE, SFE, S-TRE, S-FE sont grammaticalement employés au masculin ;
- Certaines appellations/abréviations anglaises sont conservées lorsqu'elles sont communément usitées dans le milieu professionnel ;

Par soucis de brièveté dans le texte, les termes « épreuve (pratique) », ou « examen (pratique) » sont indifféremment utilisés pour désigner les actes suivants définis au sous-chapitre précédent :

- Un examen pratique (skill-test) ;
- Un contrôle de compétences (proficiency check) ;
- Une évaluation de compétences (Assessment Of Competence).
- Le terme "règlement AIRCREW" correspond au règlement européen n° 1178 / 2011 de la commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil. Ce texte est amendé.

1 INTRODUCTION

1.1 PRESENTATION DU GUIDE

Le guide des examinateurs est rédigé par les inspecteurs d'examineurs (I-TRE) du PEPN en coordination avec DSAC/PN/EXA. Il est publié sous la responsabilité du Chef du PEPN et disponible en version PDF sur le site de la DGAC.

Cette version du guide est effective à compter du 1 décembre 2015.

Lorsque l'évolution du contexte réglementaire et/ou des changements majeurs dans les procédures administratives le nécessite, le guide est amendé et un nouveau document révisé est mis à disposition sur le site. Il est de la responsabilité individuelle des examinateurs de rester constamment informé de ces changements et de se conformer aux règles et procédures en vigueur.

En cas d'information contradictoire entre le contenu du guide et les textes réglementaires en vigueur, ces derniers restent la référence. Dans une telle situation (ou en cas de doute) les examinateurs sont invités à contacter le Pôle d'Expertise du Personnel Navigant (PEPN).

Population concernée

Ce guide s'adresse à tous les examinateurs actant sur hélicoptères à l'exception :

- des FIE.
- des S-Examineurs pour lesquels un second guide sera mis à disposition dans un futur proche.

Contenu et objectifs

Ce guide se compose d'un livret générique (le présent document) et de plusieurs livrets annexes, chacun de ces livrets annexes est dédié à une d'épreuve.

chapitre	Objectif
1	Présentation du guide et rappel de la structure réglementaire encadrant et intéressant les activités des examinateurs examinateur.
2 à 4	Rappel des règlements et des procédures nationales concernant les autorisations et encadrant les fonctions examinateur.
5	Conduite des examens et contrôles : règlements, directives, consignes, procédures administratives et critères d'évaluation concernant les actes relevant des privilèges examinateur. En plus de rappels strictement réglementaires, cette partie se veut un recueil pratique apportant aux examinateurs les outils et conseils nécessaires à la bonne conduite des épreuves.
6	Appendices aux sections précédentes

En ce qui concerne le descriptif des épreuves :

Livret	Descriptif
1	Epreuve liée à la délivrance d'un PPL (H) incluant : Exigences réglementaires, conduites de l'épreuve, le traitement de l'échec, et les fiches d'exercices.
2	Epreuve liée à la délivrance d'un CPL (H) incluant : Exigences réglementaires, conduites de l'épreuve, le traitement de l'échec, et les fiches d'exercices..
3	Epreuve liée à l'IR (H) : Exigences réglementaires, conduites de l'épreuve, le traitement de l'échec, et les fiches d'exercices.
4	Epreuves liées aux QT : Exigences réglementaires, conduites des épreuves, le traitement de l'échec, et les fiches d'exercices.
5	Epreuve liée à la délivrance de l'ATPL(H) : Exigences réglementaires, conduites des épreuves, le traitement de l'échec, et les fiches d'exercices.
6	Epreuve liée à l'AoC instructeur : Exigences réglementaires, conduites de l'épreuve, le traitement de l'échec, et les fiches d'exercices.
7	Epreuve liée à l'AoC examinateur : Exigences réglementaires, conduites de l'épreuve, le traitement de l'échec, et les fiches d'exercices.

Rappel : Ce guide a été rédigé à partir du guide TRE avion. Il est possible que des erreurs subsistent. Si vous, lecteur, pensiez qu'une correction était nécessaire, merci d'envoyer un mail à l'adresse suivante :

dsac-examinateur-pro-helico-bf@aviation-civile.gouv.fr ou

alexandre.antunes@aviation-civile.gouv.fr


1.1.1 La DGAC et l'EASA

La DGAC

La DGAC est, en France, l'administration chargée de réglementer et de superviser l'aviation civile en général. La DGAC veille à ce qu'un niveau de sécurité raisonnable soit atteint de la conception des Hélicoptères à leur exploitation (incluant leur maintenance et leur pilotage). Cette démarche s'est toujours inscrite dans un cadre international au travers d'une coopération étroite avec les organisations internationales :

L'OACI : harmonisation au travers d'obligations et de recommandations, chaque état restant maître d'œuvre de sa propre réglementation.

Les JAA : harmonisation au niveau européen, chaque état conservant une large liberté d'interprétation et de méthodologie pour la mise en œuvre d'une base réglementaire commune. Les compétences des JAA ont été transférées à l'EASA.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Déc 2015</p>	<p>Page : 11</p>
---	---	-----------------------------	-----------------------------

L'EASA : harmonisation et mise en œuvre de la législation européenne incluant des règles d'interprétation et une méthodologie de mise en œuvre commune. Les états sont responsables de la bonne application des standards règlementaires communs.

L'EASA

Crée en 2003, L'EASA est une entité juridique supranationale indépendante, soumise au droit européen et responsable devant les états membres et les institutions européennes de l'application des règles de sécurité et de la surveillance de leur application dans tous les domaines de l'aviation civile.

Son but est de promouvoir au plus haut niveau possible et d'aider les états membres à atteindre les objectifs de sécurité et de protection environnementale en élaborant des standards au travers de textes européens appliqués par tous.

- L'EASA édicte les règles techniques détaillées en application des règles plus générales du Conseil et du Parlement, ou de la Commission européenne ;
- Les Etats, au travers de leur organisme de surveillance, sont chargés de veiller à ce que ces règles soient appliquées par toutes les parties concernées (état, opérateurs, constructeurs etc.) ;
- L'EASA conduit des audits de standardisation dans les différentes organisations nationales chargé de l'aviation civile (CAA). Par ces inspections, elle s'assure de l'application uniforme de la législation européenne de la sécurité aérienne dans tous les états membres.

1.1.2 Rôle des examinateurs

L'Etat français délivre des licences, qualifications et autorisations aux personnels navigants en application des règlements Européens. La DGAC doit s'assurer que les postulants à ces titres démontrent et maintiennent les connaissances, les compétences et le savoir-faire correspondant (tels que définis dans les textes règlementaires).

Pour ce faire, l'Autorité utilise l'expertise de pilotes expérimentés titulaires d'une autorisation d'examineur et dont le rôle est de conduire les examens pratiques et contrôles de compétences définis dans les textes règlementaires.

Lorsqu'ils exercent leurs privilèges, même au sein de leur propre entreprise, les examinateurs doivent garder à l'esprit qu'ils mettent en œuvre la législation Européenne et ceci dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation civile.

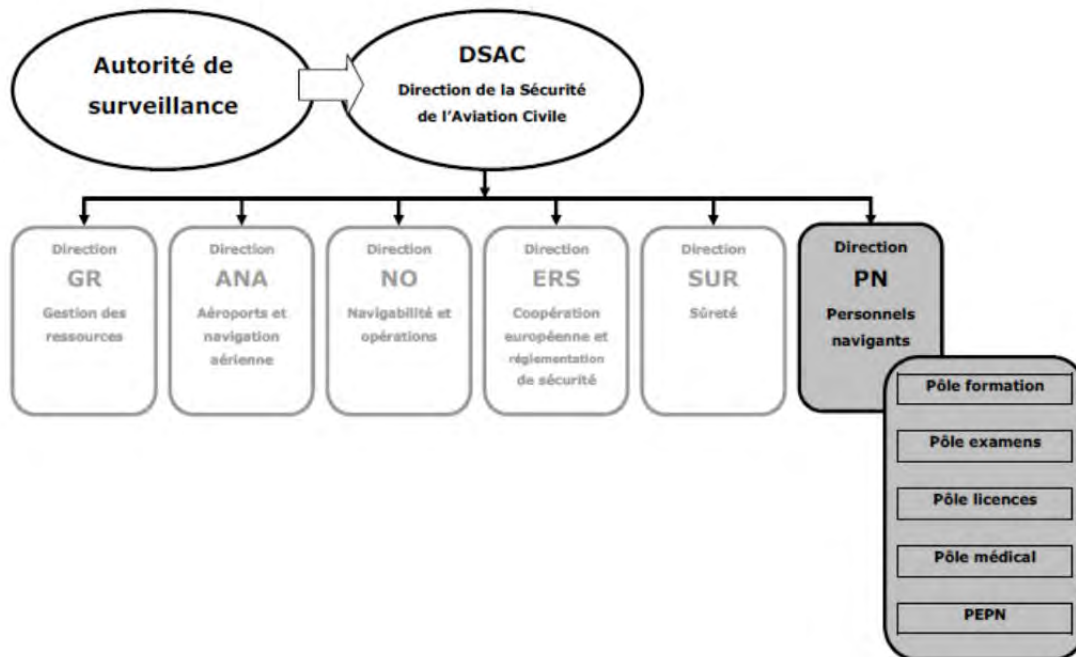
1.1.3 Autorité de tutelle des examinateurs – La DSAC

L'Autorité de tutelle des examinateurs est la Direction PN de la DSAC.

La DSAC

La DSAC est l'organisme de surveillance de la DGAC, en charge de la surveillance des exploitants aériens, des organismes de formation, des prestataires de services de la navigation aérienne, des aéroports, de la délivrance et du renouvellement des licences (de pilotes, de contrôleurs aériens, etc.).

La DSAC se compose de 6 directions dont la direction des personnels navigants elle-même subdivisée en 5 pôles.



Le pôle examens

Le pôle EXA (examens) est chargé de l'organisation de l'ensemble des examens théoriques et pratiques du personnel navigant professionnel.

Concernant les examinateurs, le pôle EXA est particulièrement en charge :

- De la gestion des autorisations d'examineurs ;
- De la gestion des données des examinateurs.

Le pôle formation

Le pôle FOR (formation) est en charge de l'approbation et de la surveillance des structures de formation (ATO) ainsi que de l'ensemble des moyens qu'elles mettent en œuvre (simulateur, outils pédagogiques, programmes, etc.). Concernant les examinateurs, le pôle est responsable de l'approbation des structures et des programmes de formation des examinateurs.


Le pôle d'expertise du personnel navigant (PEPN ou PN/EPN)

Les pilotes contrôleurs du PEPN sont des I-TRE de l'administration. Tous ont une solide expérience dans le transport aérien, la formation et l'encadrement des pilotes. Ils sont chargés de contrôles dans le cadre de la surveillance des opérateurs (compagnies aériennes, ATO) et d'expertises dans des domaines variés pour le compte de la DGAC.

Concernant les examinateurs, ils :

- Emettent des avis techniques pour le compte des pôles examens et formation ;
- Sont chargés d'actes d'évaluation des compétences (instructeurs, examinateurs), et d'actes de surveillance (supervision de tous types d'examens PN délivrés par les examinateur/S-TRE) ;
- Elaborent et dispensent la formation des S-TRE (formation initiale et récurrente).

Les coordonnées du pôle et de ses pilotes sont listées en annexe 1 (liste valable à la date de publication de la révision de ce guide).

 DSAC	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 13
---	---	--	---------------------	--------------

1.2 REFERENCES REGLEMENTAIRES

A la date de publication de ce guide, les principaux textes réglementaires concernant directement les examinateurs examinateur/S-TRE sont :

Textes en vigueur issus des travaux EASA et règlementant le PN :

- Le règlement CE N°216/2008 du Parlement Européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne publié par le JO de l'union européenne ;
- Le règlement EU N°1178/2011 de la Commission européenne, ou règlement Aircrew, complété par les amendements* et déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement CE N°216/2008. Ce règlement a été depuis sa parution complété et amendé par les textes suivants
- Le règlement EU N°290/2012 du 30/03/2012
- Le règlement EU N°70/2014 du 27/01/2014
- Le règlement EU N°245/2014 du 13/03/2014
- Le règlement EU N°2015/445 du 17/03/2015
- Les moyens acceptables de conformité et guides (AMC/GM) au règlement Aircrew (Part FCL et Part MED) publiés par l'EASA en décembre 2011 ;
- Les moyens acceptables de conformité et guides (AMC/GM) au règlement Aircrew (Part CC, Part ARA et Part ORA) publiés par l'EASA en avril 2012.

L'ensemble de ces textes définit notamment les exigences et règles de mise en œuvre permettant à tous les pilotes opérant dans la communauté de détenir une licence satisfaisant à la réglementation et aux objectifs communautaires de sécurité. Ils couvrent les domaines de la formation et du contrôle (organismes, moyens de simulation, personnels impliqués, programmes).

Textes réglementaires règlementant les opérations aériennes

- Le règlement EU N°965/2012 de la commission (octobre 2012 – AIR OPS) amendé* et déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement CE N°216/2008.
- Le règlement définit par l'arrêté du 23 avril 2004 (OPS3R) relatif aux diverses dispositions en matière de transport de aérien au moyen d'hélicoptères

*L'ensemble de ces textes sont consultable et téléchargeable sur le site de l'EASA :

www.easa.europa.eu

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 14</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

2 ASPECTS COMMUNS AUX AUTORISATIONS EXAMINATEURS

Les autorisations examinateur sont régies par la sous-partie K de la Part FCL.

2.1 PRIVILEGES ET CONDITIONS D'EXERCICE DES PRIVILEGES DES EXAMINATEURS

2.1.1 Privilèges

Les privilèges sont spécifiques à chaque type d'autorisation, se reporter au chapitre 3.

2.1.2 Conditions d'exercice des privilèges examinateur

La règle générale veut qu'un examinateur :

1. Ait 18 ans révolus, lorsqu'il postule à la délivrance de son autorisation ;
2. Soit titulaire d'une licence (pour l'instruction en vol),
3. Que cette licence soit au moins de même rang de celle pour laquelle l'instruction est dispensée.

Note : Ex : Cette règle doit être comprise de la manière suivante : Pour instruire en vue de la délivrance d'un CPL (H), l'instructeur doit être à minima CPL(H), mais pour instruire à la QT, cette exigence ne s'applique pas.

Au moment d'exercer ses privilèges :


4. Ait la capacité d'être CdB sur le type (Qualification de type à jour, droit sur la variante et expérience récente des 3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 jours) ;
5. Soit titulaire (i.e. en état de validité) de la qualification d'instructeur liée à l'autorisation d'examinateur ;
6. Ait la capacité à instruire sur le type (Nb d'heure de vol mini, formation idoine, évaluation de compétences,) ;
7. Soit titulaire d'un certificat médical (de classe 1 pour exercer ses privilèges vers un professionnel) en état de validité ;
8. Ait son autorisation valide.

Note : en cas d'inaptitude médicale (temporaire ou définitive), un TRE ne pourra exercer la fonction d'examinateur qu'après avoir obtenu une autorisation SFE valide.

Enfin un examinateur ne peut examiner un candidat :

9. Pour lequel il aura dispensé plus de 25 % de l'instruction au vol pour la préparation de l'examen pratique (skill-test) ou de l'évaluation de compétence concernée ;
10. Lorsqu'il présente le candidat pour l'examen concerné (au sens du FCL.030 - cas des responsables pédagogique ATO) ;
11. D'une façon générale, lorsque son objectivité vis-à-vis du candidat est susceptible d'être affectée de quelque façon (relation privée, économique, politique etc.) ;
12. Pour une représentation à l'examen pour lequel il a prononcé l'ajournement sauf avec l'accord formel du candidat ;

Note : réglementairement, l'intervention limitée à 25% de l'examinateur dans la formation du candidat ne s'applique formellement que dans le cas d'une délivrance initiale de licence, de Qualifications (QT ou AoC instructeur) ou d'une autorisation. Il

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Déc 2015</p>	<p>Page : 15</p>
--	--	-----------------------------	----------------------

est cependant demandé (point de doctrine DGAC) que ce principe soit appliqué le plus largement possible afin d'optimiser l'objectif des contrôles.

2.1.3 Exercices des privilèges d'examineur pour des licences étrangères

Deux cas sont à distinguer

- Acter comme examineur pour un candidat titulaire d'une licence EASA :

L'autorisation d'examineur délivrée par l'autorité française est de fait reconnue comme valide par les autres états membres de l'EASA cependant pour tout acte l'examineur doit se conformer aux procédures nationales de l'état administrant la licence du candidat (consignes de saisie manuelle sur la licence, formulaires à utiliser, procédures de notification et/ou de désignation, etc.).

A cette fin, un document unique résumant les procédures nationales particulière à chacun des états membres est disponible sur :

<http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/european-aviation-safety-agency-easa-today-published-examiner-differences>

Note : la mise en œuvre du règlement FCL.1015 concernant les actes d'examineur sur licences d'un autre état membre varie considérablement d'un état à l'autre. Les examinateurs concernés sont invités à prendre toutes les précautions utiles préalablement à la conduite de l'examen.

- Acter comme examineur pour un candidat titulaire d'une licence d'un pays tiers (pays non EASA) :

L'autorisation d'examineur délivrée par l'autorité française ne vous autorise pas à réaliser des actes d'examineurs. Il est nécessaire d'obtenir une autorisation de l'autorité du pays ayant émise la licence du candidat. Pour vous aider dans cette démarche, le pôle des licences et des examens est en mesure de vous fournir une attestation (en langue anglaise) précisant vos privilèges d'examineurs.

2.2 ORGANISMES HABILITES POUR LA FORMATION EXAMINATEUR

La **standardisation examineur** (formation initiale) et le **séminaire de remise à niveau examineur** (prorogation et renouvellement) sont délivrés par les ATO habilités par l'autorité dont la liste est disponible sur le site de la DGAC.

Les formations y sont dispensées au nom de l'Autorité qui approuve et contrôle l'ensemble des programmes et des moyens pédagogiques et administratifs mis en œuvre.


2.3 VALIDITE DES AUTORISATIONS EXAMINATEUR

La validité des autorisations est de 3 ans (règle de la fin de mois – ARA FCL.215).

2.4 DELIVRANCE D'UNE PREMIERE AUTORISATION EXAMINATEUR

Pour se voir délivrer une première autorisation d'examineur, un candidat devra :

- Satisfaire aux pré-requis, avoir un cursus pertinent et justifier d'une expérience appropriée ;
- Suivre une formation (Stage de standardisation) ;
- Etre supervisé lors d'une évaluation de compétence (AoC examiners) par un inspecteur de l'autorité ou un « S » désigné par l'autorité.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 16</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

2.4.1 Pré-requis, cursus pertinent & expérience appropriée.

Le postulant examinateur devra :

- Justifier d'une expérience appropriée par rapport à l'autorisation visée ;
- Faire preuve de connaissances et d'un cursus pertinent (le détail des exigences est donné dans les chapitres consacrés à chaque type d'examineurs ;
- Ne pas avoir fait l'objet de sanction au cours des 3 dernières années (FCL 1010) ;
- L'AMC1.FCL1010 précise également que l'autorité évaluera sa personnalité, son caractère à coopérer. Elle pourra prendre en compte également tout incident ou toutes offenses aux règlements nationaux ou aux principes de non-discrimination.

En outre chaque autorisation visée a des exigences additionnelles, il convient de se reporter au sous-chapitre 3 (Aspects particuliers à chacune des autorisations).

Note : La vérification des pré-requis est assurée par l'ATO dispensant la formation initiale. Toutefois l'Autorité se réserve le droit de refuser un candidat (même après son cours de standardisation) si elle estimait que les exigences précédentes n'étaient pas respectées.

2.4.2 Cours de standardisation – attestation de formation

Le cours de standardisation se déroule au sein de l'ATO et comprend au minimum :

- 1- Un module de formation théorique s'étalant sur au moins une journée et dont le contenu global est listé en appendice 1 ;
- 2- Une formation pratique comportant un minimum de 4 séances* de simulateur au cours desquelles le candidat est examinateur-stagiaire sous supervision d'un examinateur-formateur sur des épreuves pratiques fictives (« role play »). Chacune des séances doit inclure :

- Un exercice de briefing approprié ;
- La conduite de l'épreuve pratique ;
- L'évaluation de l'équipage (fictif) ;
- Un exercice de débriefing approprié ;
- Des exercices de saisie administrative des épreuves.

**Formation typique s'adressant à un binôme de postulants examinateur avec privilèges de renouvellement/prorogation IR Hélicoptères multipilote (AMC1 FCL.1015).*

Note : dans le cadre particulier de certains opérateurs, des aménagements en termes de formation pratique peuvent substituer ou compléter le programme générique décrit ci-dessus.

A l'issue du cours de standardisation et en cas de niveau satisfaisant, l'ATO délivre une attestation de formation signée par le Responsable Pédagogique (ou délégué). En délivrant cette attestation, l'ATO :


- S'engage sur les informations fournies (notamment la vérification des pré-requis) et la conformité de la formation suivie à l'approbation reçue par l'ATO ;
- Confirme que le niveau général de compétences démontré par le candidat au cours de sa formation est compatible avec l'exercice des fonctions d'examineur.

Note : en cas de niveau insuffisant à l'issue du cursus standard de formation proposé, il appartient à l'ATO de définir, de proposer et de mettre en œuvre le complément de formation nécessaire au candidat.

2.4.3 Evaluation des compétences examinateur

L'évaluation des compétences est définie par le FCL.1020.

Note : Le détail de l'épreuve, ainsi que des informations complémentaires peuvent être lus dans le livret 6 (AoC examiners) et le guide du S-Examineurs (en cours de rédaction).

	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 17
---	--	--	---------------------	--------------

L'AoC doit avoir lieu dans l'année (date à date) suivant le cours de standardisation.

Elle doit respecter les modalités suivantes :

- L'épreuve support de l'AoC est une épreuve réalisée prioritairement sur simulateur
- L'épreuve support de l'AoC devra par ordre de priorité être :
 - Une épreuve FCL réellement qualifiante (et enregistrée dans SIGEBEL) ;
 - Sur autorisation de l'Autorité, une épreuve FCL non qualifiante (épreuve simulée car pas de candidat-support disponible ou étranger, appareil à 2 places, etc.).
- L'épreuve support de l'AoC est conduite par le postulant à la prorogation/renouvellement examinateur sous supervision d'un S-examinateur qualifié sur le type proposé par le postulant (l'Autorité peut, à sa discrétion, substituer un I-TRE au S-TRE proposé) ;

Note : L'examineur postulant à la prorogation est normalement responsable du contrôle de l'équipage, mais le S-TRE ou l'I-TRE conduisant l'évaluation des compétences examinateur peut, à tout moment, se substituer à l'examineur postulant s'il le juge nécessaire.

- Durant l'ensemble de l'évaluation, le postulant examinateur est évalué sur l'ensemble des points définis à l'AMC 1020 et en particulier :
 - Sur ses connaissances des règlements et procédures applicables ;
 - Sur son aptitude et son aisance à la préparation de l'épreuve, la délivrance du briefing, la conduite de l'examen, l'évaluation de l'équipage, la conduite du débriefing et l'enregistrement des données dans la documentation correspondante.

Note : se référer au guide S-TRE (disponible prochainement sur le site internet de la DGAC) pour la conduite de l'évaluation examinateur et la procédure de traitement de l'échec.

2.4.4 Procédures administratives associées

Le détail des procédures est à venir. On retiendra :


- En ce qui concerne la demande d'évaluation en vue de la délivrance d'une autorisation c'est l'ATO qui l'instruit.
- En ce qui concerne la demande d'évaluation en vue de la prorogation ou du renouvellement, c'est le "S" choisit par le candidat qui l'instruit.

Note : prévoir 1 mois au minimum pour le traitement d'une demande d'évaluation de compétence pour la délivrance d'un examinateur.

2.5 PROROGATION ET RENOUELEMENT D'UNE AUTORISATION EXAMINATEUR

2.5.1 Pré-requis

Un examinateur qui souhaite proroger ou renouveler son (ou ses) autorisation(s) doit continuer de répondre aux exigences définies lors de la délivrance (voir chapitre 2.4).

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 18</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

2.5.2 Règles de prorogation ou renouvellement d'une autorisation examinateur

Prorogation de l'autorisation :

Une autorisation d'examinateur sera prorogée lorsque le titulaire aura, pendant la période de validité de l'autorisation:

1. Conduit au moins 2 épreuves pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences chaque année (**Expérience récente**);
2. Participé à un **stage de remise à niveau** d'examinateur organisé par l'autorité compétente ou par un ATO agréé par l'autorité compétente, au cours de la dernière année de la période de validité.
3. L'une des épreuves pratiques ou l'un des contrôles de compétences au cours de la dernière année de validité, effectuée conformément au point 1, devra avoir été évaluée par un inspecteur de l'autorité compétente ou par un examinateur expérimenté ayant reçu l'autorisation expresse de le faire de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examinateur (**Evaluation de compétence - AoC examiner**);

Note : Lorsque le candidat à la prorogation est détenteur de plus d'une autorisation d'examinateur, la prorogation de toutes les autorisations d'examinateur peut être faite en un seul AoC. (Sous conditions voir plus bas)

Renouvellement de l'autorisation :

Lorsque l'une des exigences définies pour la prorogation n'est pas respectée, alors le candidat est en situation de renouvellement.

Dans ce cas, le candidat doit répondre aux conditions 2 et 3 définie plus haut.

2.5.2.1 Expérience récente comme examinateur

Quel que soit le type d'autorisation d'examinateur considérée, le FCL.1025 (b)(1) exige qu'un candidat à la prorogation de son autorisation puisse justifier de 2 épreuves minimum **pour chacune** des 3 années de validité. On retiendra :

- Que le non-respect de cette disposition, implique que l'examinateur est en situation de renouvellement à l'issue de la fin de validité de son autorisation ;
- Que les épreuves pratiques qui peuvent être retenue sont :
 - des épreuves FCL réellement qualifiantes (et enregistrées dans SIGEBEL) ;
 - Sur autorisation de l'Autorité, une épreuve FCL non qualifiante (épreuve simulée car aucun candidat-support disponible ou candidat support étranger, appareil à 2 places, etc) ;
 - Sur autorisation de l'Autorité, une épreuve OPS dans le cadre des contrôles périodiques (hors ligne) d'une compagnie aérienne. (Epreuves enregistrées dans les archives de la compagnie).

En les déclinant par type d'autorisation on retiendra :

- Pour le FE PPL, la délivrance d'un PPL (H) ou d'un LAPL (H) ;
- Pour le FE CPL la délivrance d'un CPL (H) d'un PPL (H) ou d'un LAPL (H) ;
- Pour le TRE (H); la délivrance /renouvellement / prorogation d'une QT, la délivrance d'un ATPL(H) ou un AoC de TRI ;
- Pour l'IRE (H) la délivrance d'un IR(H), l'extension d'un IR(H) SE vers un IR(H) ME, la partie IR (section 5) du contrôle de compétences de QT.

2.5.2.2 Stage de remise à niveau

Le stage doit être dédié pour chaque autorisation d'examineurs et être suivi dans un ATO approuvé par l'autorité.

Son contenu est adapté pour chaque examinateur en fonction de son cursus, de son expérience etc.... C'est le Responsable Pédagogique de l'ATO qui détermine le programme devant être suivi. Il comprend :

- Un module de rafraichissement des connaissances théoriques basé sur le contenu de la standardisation initiale (voir appendice 1). Ce module est obligatoire pour tous ;
- Eventuellement une séance de formation pratique sans simulateur (ou hélicoptère) couvrant les connaissances et le savoir-faire nécessaires à la conduite des examens pratiques et à la mise en œuvre des procédures administratives associées. Exemple : Briefing, débriefing, utilisation des formulaires, Sigebel, etc.
- Eventuellement une formation pratique au simulateur (ou sur appareil) comportant une ou plusieurs séances au cours desquelles le candidat agit comme examinateur stagiaire sous supervision d'un formateur sur des épreuves pratiques simulées (rôle joué).

A l'issue du stage et en cas de niveau satisfaisant, l'ATO délivre une attestation de formation signée par le Responsable Pédagogique (ou délégué) qui s'engage sur les informations fournies et la conformité de la formation à l'approbation reçue par l'ATO.

Dans le cadre d'une prorogation, le stage doit avoir lieu durant la dernière année (date à date) de validité de l'autorisation.

Dans le cadre d'un renouvellement, le stage doit avoir lieu avant l'AoC examiner.

2.5.2.3 L'évaluation des compétences (AoC examiner)

Les informations données dans le chapitre 2.4.3 sont de nouveau à considérer dans le cas présent, en outre on retiendra ;

- L'AoC doit avoir lieu dans la dernière année (date à date) de validité de l'autorisation (indépendamment de la date du stage de remise à niveau) ;
- Dans le cadre d'une prorogation, l'AoC peut avoir lieu avant ou après le stage de remise à niveau ;
- Dans le cadre d'un renouvellement, l'AoC doit avoir lieu après le stage de remise à niveau (dans un délai de 12 mois maximum).

2.5.2.4 Evaluation de compétences commune à plusieurs autorisations d'examineurs

Epreuve combinée prévue par le FCL1025 (b) (4)


Si un examinateur détient plusieurs autorisations d'examineur (FE, TRE, IRE), une seule évaluation de compétence peut être prise en compte sous réserve du respect des dispositions ci-dessous.

Note : Attention à ce jour l'autorisation FIE n'est pas concernée par cette règle.

Règle générale : Pour bénéficier d'un AoC commun, le candidat doit :

- Considérer uniquement les autorisations en prorogation ;
- Remplir les conditions de prorogation pour chacune de ses autorisations, et en particulier vis à vis du nombre d'actes par an.

Toutefois si les conditions de prorogation ne sont pas remplies pour l'une (et une seule) de ces autorisations, alors une épreuve combinée pourrait être acceptée sous réserve qu'elle soit relative à l'autorisation non prorogeable.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p align="center">DSAC – PN / EPN</p> <p align="center">GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 20</p>
---	---	-----------------------------	----------------------

Voici quelques cas pour illustrer cette règle :

Cas 1- Le candidat

- A ses différentes autorisations valides (situation de prorogation) ;
- A réalisé chaque année au moins 2 épreuves relatives à chaque autorisation ;
- A suivi un stage de remise à niveau incluant un module relatif à chaque autorisation.

Exemple : Un navigant TRE et FE a bien réalisé 2 épreuves par an de QT (prorogation, renouvellement, délivrance) et 2 épreuves par an pour des délivrances de PPL .

Dans ce cas, une supervision commune est acceptable, elle peut avoir lieu sur une épreuve de QT ou une épreuve de PPL, au choix du candidat.

Cas 2- Le candidat :

- A ses différentes autorisations valides (situation de prorogation) ;
- A réalisé 2 épreuves par an uniquement pour l'une des autorisations ;
- A suivi un stage de remise à niveau incluant un module relatif à chaque autorisation.

Exemple : Un navigant TRE et FE a bien réalisé 2 épreuves par an de QT (prorogation, renouvellement, délivrance), mais il ne peut pas justifier de 2 épreuves par an pour des délivrances de PPL.

Dans ce cas, une supervision combinée est acceptable, mais elle doit avoir lieu sur l'épreuve pour laquelle les contrôles n'ont pas été faits (c'est à dire sur les CPL ou PPL dans notre exemple).

Cas 3 - Le candidat :

- A ses différentes autorisations valides (situation de prorogation) ;
- Il n'a pas réalisé les 2 épreuves chaque année pour aucune de ses autorisations;
- Il a suivi un stage de remise à niveau incluant un module relatif à chaque autorisation.

Dans ce cas, une supervision combinée n'est pas acceptable. Deux supervisions doivent avoir lieu


Note : Dans tous les cas, au cours de l'évaluation de compétences, l'examineur est soumis à une interrogation orale supplémentaire couvrant les domaines de compétences exigées pour conduire les examens relevant des privilèges des différentes autorisations d'examineur concernées. Cette procédure reste à discrétion de l'Autorité.

2.6 EXTENSION D'UNE AUTORISATION EXAMINATEUR A UN NOUVEAU TYPE D'APPAREIL

2.6.1 Pré-requis

Selon la règle générale; il est nécessaire que l'examineur

- Ait la capacité d'être CdB sur le type (Qualification de type à jour, droit sur la variante et expérience récente des 3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 jours -FCL 030-)
- Ait la capacité à instruire sur le type (Nb d'heure de vol mini ou formation idoine)

	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 21
---	--	--	---------------------	--------------

2.6.2 Exigences en matière de formation et d'évaluation

A ce jour :

- La décision d'entreprendre une formation additionnelle est laissée à la discrétion du postulant (ou de l'organisme dans lequel il exercera ses privilèges sur le nouveau type) ;
- La supervision sur le nouveau type par un S-Examineur n'est pas requise.

En d'autres termes, l'Autorité accepte qu'un examinateur puisse acter pour toutes nouvelles QT dès lors qu'il est en droit d'instruire sur le type considéré et qu'il remplit les pré-requis liés à la nouvelle autorisation visée.

Toutefois, dans le futur, l'Autorité pourrait exercer son droit d'identifier les appareils sur lesquels chaque examinateur est autorisé à acter, et imposer pour chaque nouveau type, de soumettre le postulant :

- A l'examen de son dossier et de définir des conditions préalables aux premiers actes ;
- A une évaluation de compétences (AoC Examiner). Dans ce cas, l'évaluation se déroulera selon les modalités définies pour le renouvellement d'une autorisation examinateur. Elle sera conduite par un I-TRE/S-TRE désigné ou un S-TRE accepté par l'Autorité sur proposition du candidat.

2.6.3 Procédures administratives associées

Pas de procédure associée

2.7 EXTENSION A UN AUTRE TYPE D'AUTORISATION

Note : Ce chapitre traite également du cas du TRE –SP qui souhaiterait être TRE-MP

2.7.1 Pré-requis

Selon la règle générale; il est nécessaire que l'examineur (rappel du § 2.1.2)

- Ait la capacité d'être CdB sur le type (Qualification de type à jour, droit sur la variante et expérience récente des 3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 jours -FCL 030-)
- Soit titulaire (i.e. en état de validité) de la qualification d'instructeur liée à l'autorisation d'examineur visée
- Ait la capacité à instruire sur le type (Nb d'heure de vol mini ou formation idoine)


En outre il doit

- Remplir les pré-requis de l'autorisation visée (FCL 1010.xxx). Voir chapitres 3.1 à 3.4 selon l'autorisation concernée.

Exemple, un TRE SP qui souhaiterait devenir TRE-MP éventuellement sur le même type devrait pouvoir justifier de 1500 h_{dv} en environnement MP dont 500 comme PIC et justifier à minima d'une licence CPL(H) comme l'exige le FCL.1010.TRE Prérequis (b)(3)

2.7.2 Exigences en matière de formation et d'évaluation

Le règlement ne prévoit pas de passerelles entre les différentes autorisations d'examineur. En conséquence un candidat même s'il est déjà examinateur devra suivre l'ensemble du cursus de formation de l'autorisation visée, et devra également subir l'AoC examiner.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 22</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

3 ASPECTS PARTICULIERS A CHACUNE DES AUTORISATIONS

3.1 AUTORISATIONS FE(H)

3.1.1 Privilèges spécifiques du FE (H)

Dans le cadre du FCL, les privilèges du FE l'habilitent à conduire :

- Des examens pratiques pour la délivrance d'une LAPL(H), pour autant que l'examineur ait accompli 500 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 150 heures d'instruction en vol ;
- Des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(H), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications de type d'hélicoptères monopilotes monomoteurs intégrées à une PPL(H), pour autant que l'examineur ait accompli 1 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction en vol ;
- Des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(H), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications de type d'hélicoptères monopilotes monomoteurs intégrées à une CPL(H), pour autant que l'examineur ait accompli 2 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction en vol;
- Des examens pratiques et des contrôles de compétences pour des qualifications de type d'hélicoptères monopilotes multimoteurs intégrés à une PPL(H) ou une CPL(H), pour autant que l'examineur ait satisfait aux exigences des points 1) ou 2), selon le cas, et soit titulaire d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H) et, le cas échéant, une IR(H);

Note : Le FCL 1010 (a) prévoit que les examinateurs aient un cursus et une expérience appropriée par rapport aux privilèges. En conséquence les examinateurs FE dont l'activité régulière est de former uniquement des PPL(H) ou des LAPL(H), devront se restreindre à la délivrance des licences de PPL(H) et de LAPL(H)


Note : Un FE-CPL remplissant les conditions du point (3) et souhaitant réaliser des épreuves de délivrance d'un CPL(H) devront adresser une demande préalable. Cette demande doit être adressée à :

dsac-examineur-pro-helico-bf@aviation-civile.gouv.fr

Note : Les FE-PPL sont gérés par les régions, alors que les FE-CPL sont gérés par la Direction générale à Paris – Farman

3.1.2 Conditions pour la délivrance d'un FE (H)

- Respect des conditions définies au Chapitre 2.4 (délivrance d'une première autorisation examinateur - cas général)
- Respect des minima d'expérience d'heure de vol définis au chapitre précédent selon les privilèges recherchés.
- Pour les FE-CPL qu'ils aient été autorisés par l'Autorité (voir note § précédent)

	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 23
---	---	--	---------------------	--------------

3.1.3 Conditions spécifiques pour la prorogation ou le renouvellement d'une autorisation FE (H)

- Respect des conditions définies au chapitre 2.5.2 (cas général) sans condition supplémentaire

3.1.4 Conditions d'exercice des privilèges FE (H)

- Respect des conditions définies au chapitre 2.1 sans condition supplémentaire
Note : Pour satisfaire au point 2 du chapitre 2.1, le FE doit être FI.

3.2 AUTORISATIONS TRE(H)

3.2.1 Privilèges spécifiques du TRE(H)

Dans le cadre du FCL*, les privilèges spécifiques du TRE l'habilitent à conduire :

- Les examens pratiques pour la délivrance la prorogation ou le renouvellement des qualifications de type ;
- des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR ou pour l'extension aux hélicoptères multimoteurs d'une IR(H) pour hélicoptères monomoteurs, pour autant que le TRE(H) soit titulaire d'une IR(H) valide ; **
- Les examens pratiques pour la délivrance d'un ATPL(H) (sous condition voir chapitre 3.2.4);
- Les évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification TRI/SFI dans la catégorie applicable d'aéronefs (sous condition voir chapitre 3.2.4).

* les privilèges relevant du FCL ne sont pas liés à un exploitant.

** pour cela, la standardisation initiale des TRE multipilote doit inclure les exigences additionnelles de l'AMC1 FCL.1015 (d) (6).

3.2.2 Conditions pour la délivrance d'un TRE (H)

1. Respect des conditions définies au Chapitre 2.4 (délivrance d'une première autorisation examinateur - cas général)
2. Etre titulaires d'une qualification TRI(H), ou dans le cas des hélicoptères monopilotes monomoteurs, détenir une qualification FI(H) valide, pour le type applicable;
3. Pouvoir justifier de 50 heures d'instruction au vol en tant que TRI, FI, ou SFI sur le type applicable ou un FSTD représentant ledit type.
Note : Les 50 heures d'instruction sont requis uniquement pour la délivrance de l'autorisation TRE (H) et non dans le cas de l'extension des privilèges vers un autre type. Toutefois ces 50 heures doivent être sur un seul et même type
4. Etre titulaire d'une licence CPL(H) ou ATPL (H) et, le cas échéant d'une qualification IR(H) valide.
5. Dans le cas d'hélicoptères multipilotes, justifier de 1500h sur Hélicoptères multipilotes, dont un minimum de 500h comme PIC ;

Note : pour les candidats à une première autorisation TRE multipilotes, l'exigence des 1500h peut être considérée comme satisfaites si le candidat peut justifier de 500 h comme PIC sur le type visé.

Note : avant que des privilèges monopilotes multimoteurs d'un TRE(H) soient étendus à des privilèges multipilotes multimoteurs sur le même type d'hélicoptères, le titulaire devra avoir à son actif au moins 100 heures en exploitations multipilotes sur ledit type

6. Dans le cas d'hélicoptère monopilote multimoteurs, justifier d'au moins 1000h dont au un minimum de 500h comme PIC
7. Dans le cas d'hélicoptère monopilote monomoteur, justifier d'au moins 750h dont au un minimum de 500h comme PIC
8. Justifier d'une expérience et de connaissances pertinentes par rapport aux privilèges d'un examinateur ;

3.2.3 Conditions spécifiques pour la prorogation ou le renouvellement d'une autorisation TRE (H)

Respect des conditions définies au chapitre 2.5.2 (cas général) sans condition supplémentaire.

3.2.4 Conditions d'exercice des privilèges TRE (H)

- Respect des conditions définies au chapitre 2.1.


Note : Pour satisfaire au point 2 du chapitre 2.1, La règle générale veut que le TRE soit TRI pourtant dans le cas de l'hélicoptère, un navigant titulaire d'un FI peut être nommé TRE. Attention, dans ce cas, ses privilèges seront restreints aux hélicoptères monomoteurs.

Note : Pour satisfaire au point 3 du chapitre 3.1, le TRE qui souhaiterait dispenser un AoC instructeur, doit :

- *Avoir exercé au moins 3 ans en tant que TRE ;*
- *Etre autorisé à former des instructeurs TRI. Cette condition est jugée acceptable lorsque le TRE (en tant que TRI)*
 - *Peut justifier d'une expérience supérieure à 3 ans de TRI*
 - *a réalisé 4 formations complètes au sein d'un ATO (AMC2 FCL.930.TRI (g)).*
- Respect des points (5) (6), (7), (8) du chapitre précédent ;
- Pour les épreuves ATPL(H), que l'examineur soit lui-même détenteur de la licence ATPL(H) et que son cursus soit pertinent au regard de l'examen qu'il va dispenser.

Note : le FCL.1000 permet à l'autorité nationale de déroger aux conditions ci-dessus dans le cadre de l'introduction d'un nouvel Hélicoptère (certification d'un nouveau type au niveau de l'état ou introduction d'un nouveau type chez un exploitant). Une telle dérogation doit être limitée dans le temps au minimum nécessaire au lancement des opérations et ne peut dépasser une durée maximale d'un an.

- Pour les épreuves de prorogation/renouvellement de QT incluant la partie IR (section 5) qui correspond au cas d'une épreuve combinée QT/IR(H), le TRE devra être titulaire d'une Qualification IR(H) valide pour le type considéré.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Déc 2015</p>	<p>Page : 25</p>
--	--	-----------------------------	----------------------

3.3 AUTORISATIONS IRE(H)

3.3.1 Privilèges spécifiques du IRE(H)

Les privilèges du titulaire d'une autorisation IRE consistent à conduire des examens pratiques pour la délivrance d'IR et des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR.

3.3.2 Conditions pour la délivrance des IRE (H)

- Respect des conditions définis au Chapitre 2.4 (délivrance d'une première autorisation examinateur - cas général) ;
- Etre titulaires d'une qualification IRI(H) ;

Note importante : Pour être IRE, il est nécessaire d'être IRI et seulement IRI. Ceci implique qu'un instructeur FI titulaire de l'extension IR ne peut être IRE.

- Avoir accompli 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères ;
- Avoir accompli 300 heures de vol aux instruments sur hélicoptères dont 200 heures en tant qu'instructeur ;

3.3.3 Conditions spécifiques pour la prorogation ou le renouvellement d'une autorisation IRE (H)

Respect des conditions définies au chapitre 2.5.2 (cas général) sans condition supplémentaire.

3.3.4 Conditions d'exercice des privilèges IRE

Respect des conditions définies au chapitre 2.1 sans condition supplémentaire

3.4 AUTORISATIONS SFE (H)


3.4.1 Privilèges spécifiques du SFE(H)

➔ Dans le cadre du FCL*, les privilèges spécifiques du SFE l'habilitent à conduire dans un FFS :

- Les examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type et d'IR** associé au type ;
- Des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR (isolée) à condition que le SFE satisfasse aux exigences du FCL.1010.IRE point (b) ;
- Les examens pratiques pour la délivrance de l'ATPL(H) ;
- Les évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI

* les privilèges relevant du FCL ne sont pas liés à un exploitant.

** pour cela, la standardisation initiale des SFE doit inclure les exigences additionnelles de l'AMC1 FCL.1015 (d) (6).

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 26</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

3.4.2 Conditions pour la délivrance des SFE (H)

1. Respect des conditions définies au Chapitre 2.4 (délivrance d'une première autorisation examinateur - cas général) ;
2. Etre titulaires d'une qualification SFI (H) sur le type applicable ;
3. Justifier de 1000h comme pilote sur Hélicoptères multipilotes ;
4. Etre ou avoir été titulaire d'un ATPL et d'une qualification de type (complète et apposée) sur l'Hélicoptère concerné ;
5. être titulaire d'un contrôle de compétences sur le type concerné (contrôle de prorogation de qualification de type au simulateur) datant de moins de 12 mois (moyen de conformité avec le FCL.1000(a)(1)) ;
6. Avoir délivré 50h d'instruction au vol sur simulateur sur le type applicable dans la fonction de TRI ou SFI ;

Note : A l'instar du TRE les 50 heures d'instruction sont requis uniquement pour la délivrance de l'autorisation SFE (H) et non dans le cas de l'extension des privilèges vers un autre type. Toutefois ces 50 heures doivent être sur un même type

7. Justifier d'une expérience et de connaissances pertinentes par rapport aux privilèges d'un examinateur ;

Note : A ce jour, le règlement 1178/2012 ne permet pas au SFI actant uniquement sur des appareils SP d'être SFE. Cette restriction pourrait être amenée à évoluer dans le futur.

3.4.3 Conditions spécifiques pour la prorogation ou le renouvellement d'une autorisation SFE (H)

Respect des conditions définies au chapitre 2.5.2 (cas général) sans condition supplémentaire.

3.4.4 Conditions d'exercice des privilèges SFE (H)

- Respect des conditions définies au chapitre 2.1

Note : Pour satisfaire au point 3 du chapitre 3.1, le SFE qui souhaiterait dispenser un AoC instructeur, doit :

- o *Avoir exercé au moins 3 ans en tant que SFE ;*
- o *Etre autorisé à former des instructeurs SFI. Cette condition est jugée acceptable lors le SFE a réalisé 4 formations complètes (par analogie avec l'AMC2 FCL.930.TRI (g)).*
 - Pour les épreuves ATPL(H), que l'examineur soit lui-même détenteur de la licence ATPL(H), que son cursus soit pertinent au regard de l'examen qu'il va dispenser et qu'il soit titulaire d'un contrôle de compétences sur le type concerné (contrôle FCL de prorogation de qualification de type au simulateur) datant de moins de 12 mois (moyen de conformité avec le FCL.1000(a)(1)) ;

Note : le FCL.1000 permet à l'autorité nationale de déroger aux conditions ci-dessus dans le cadre de l'introduction d'un nouvel Hélicoptère (certification d'un nouveau type au niveau de l'état ou introduction d'un nouveau type chez un exploitant). Une telle dérogation doit être limitée dans le temps au minimum nécessaire au lancement des opérations et ne peut dépasser une durée maximale d'un an.

- Pour les épreuves de prorogation/renouvellement de QT incluant la partie IR (section 5) qui corresponde au cas d'une épreuve combinée QT/IR(H), le SFE devra pouvoir justifier de 2000 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère et de 300 heures de vol aux instruments dont 200 en tant qu'instructeur.

4 RESPONSABILITES DES EXAMINATEURS

4.1 ROLES DES EXAMINATEURS ET DE L'AUTORITE

De par leurs privilèges, les examinateurs ont un rôle clé dans la bonne application de la loi Européenne, des procédures nationales associées et par conséquent dans le maintien des standards de sécurité du transport aérien. Il est tout à fait essentiel que ceux-ci bénéficient du respect et de la confiance de l'Autorité et de la communauté aéronautique en général. Ceci se traduit notamment par :

- Le strict respect des règlements, des bonnes pratiques et un comportement d'aviateur exemplaire à la fois dans le rôle d'examineur et durant l'exercice des fonctions de membre d'équipage standard ;
- L'observation et le respect de l'ensemble des exigences en matière de pré-requis et conditions d'exercice des privilèges examinateur, notamment en matière de validité des licences et qualifications, de standardisation et de conservation et mise à disposition des données relatives aux actes effectués ;
- Un comportement intègre dans la conduite des examens, en veillant à garder une stricte impartialité dans l'application des standards et critères applicables et en ne signant les documents correspondants qu'après s'être assuré qu'un l'individu rempli toutes les conditions exigées (compétences et exigences administratives).

Dans le cadre de sa mission de surveillance, l'Autorité a la charge de veiller à ce que chaque examinateur acte avec compétence, en accord avec les règlements en vigueur et observe les principes généraux d'éthique relatifs à la fonction. A cette fin, l'Autorité peut à tout moment et sans préavis organiser la supervision d'un examinateur durant la période de validité de son autorisation.

4.2 ARCHIVAGE DES NOTES PAR L'EXAMINATEUR (FCL.1030)

Les examinateurs doivent conserver pendant 5 ans les dossiers reprenant le détail de tous les examens pratiques, contrôles et évaluations de compétences effectués, ainsi que leur résultat.

Ils devront soumettre ces dossiers et rapports, ainsi que toute autre information pertinente, sur demande de l'autorité compétente :


- Responsable de l'autorisation de l'examineur ;
- Responsable de la licence d'un individu ayant été évalué ou contrôlé par l'examineur.

Note : Une telle requête peut émaner dans le cadre de l'activité de surveillance de l'Autorité (procédure administrative) ou s'inscrire dans le cadre d'une enquête consécutive à un incident aérien (procédure juridique).

Du point de vue réglementaire, les examinateurs sont personnellement responsables de la production de leurs archives. Ils doivent donc prendre toutes précautions utiles lorsque de tels documents sont archivés au travers d'un ATO/Opérateur.

Les documents à conserver par un examinateur doivent notamment contenir la date, le type et le résultat de l'examen, les coordonnées du candidat (nom, type et N° de licence, type et l'immatriculation de l'Hélicoptère/simulateur). En pratique, il est conseillé d'archiver les copies :

- *Des comptes rendus d'épreuve (TRF) incluant le PICA (au minimum) ;*
- *De la lettre de désignation si exigée (recommandé) ;*
- *Des notes personnelles éventuelles (recommandé).*

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 28</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

4.3 PROTECTION DES DONNEES PERSONNELLES

Une donnée personnelle est une information qui permet d'identifier une personne ou de la reconnaître, directement ou indirectement. Il peut s'agir d'un nom, prénom, date de naissance, adresse postale, adresse électronique, adresse IP d'un ordinateur, numéro de téléphone, numéro de carte de paiement, plaque d'immatriculation d'un véhicule, empreinte digitale, ADN, photo, numéro de sécurité sociale, des éléments de jugement, etc.

Dans cette optique, un compte-rendu d'examen est un ensemble de données personnelles.

Article 226-22 du code pénal : le fait, par toute personne qui a recueilli, à l'occasion de leur enregistrement, de leur classement, de leur transmission ou d'une autre forme de traitement, des données à caractère personnel dont la divulgation aurait pour effet de porter atteinte à la considération de l'intéressé ou à l'intimité de sa vie privée, de porter, sans autorisation de l'intéressé, ces données à la connaissance d'un tiers qui n'a pas qualité pour les recevoir est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 300 000 Euros d'amende.

La divulgation prévue à l'alinéa précédent est punie de trois ans d'emprisonnement et de 100 000 Euros d'amende lorsqu'elle a été commise par imprudence ou négligence.

Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, la poursuite ne peut être exercée que sur plainte de la victime, de son représentant légal ou de ses ayants droit.

Les examinateurs sont des destinataires explicitement désignés pour accéder aux données personnelles pour le traitement des éléments relatifs aux actes d'examens des pilotes notamment via la base de données SIGEBEL.

Ils peuvent donc obtenir régulièrement communication de ces données personnelles mais ne peuvent communiquer les informations à des personnes non-autorisées, sous peine de sanctions pénales.


Les examinateurs seront donc **particulièrement attentifs** à respecter les principes de base suivants dans la **manipulation de données personnelles** :

- Le type et la quantité de données manipulées devraient strictement se limiter aux éléments nécessaires pour procéder aux actes d'examens concernés ;
- Les données ne doivent pas être diffusées et ne doivent être transmises qu'aux personnes pour lesquelles cette communication est pertinente (RP/RDFE, 2ème examinateur le cas échéant [partial pass, examen non terminé], Autorité). Lors de la transmission des données, une attention particulière doit permettre d'éviter toute dissémination d'information ;
- Les conditions de conservation des données par l'examineur (archivage conformément au FCL.1030) doit raisonnablement garantir qu'aucune donnée ne puisse être disséminée. La période d'archivage doit être limitée aux requis réglementaire (5 ans). A l'issue, les données doivent être détruites.

4.4 NOTIFICATION DE CHANGEMENT DE SITUATION

Il est de la responsabilité d'un examinateur dont l'autorisation est en cours de validité de notifier sans délai tout changement de situation pouvant impacter ses privilèges (cessation d'activité, suspension temporaire ou définitive d'aptitude médicale, procédure disciplinaire en cours, etc.). Ces informations doivent parvenir à DSAC/PN/EXA par courrier ou via

examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr

	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 29
---	--	--	---------------------	---------------------

De même, les changements de coordonnées personnelles ou professionnelles (adresse postale, numéro de téléphone, email, employeur) devraient être actualisé sans délai par l'intéressé directement dans le système SIGEBEL.

4.5 RETOUR D'EXPERIENCE

Rappels concernant les SGS (Systèmes de Gestion de la Sécurité)

Conformément aux annexes 1 et 6 à la convention relative à l'aviation civile internationale, les états exigent des exploitants titulaires d'un CTA ainsi que les organismes de formation de pilotes, la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS ou SMS).

Le SGS est la formalisation, au sein d'un organisme, des obligations et pratiques visant à la gestion des risques et à leur atténuation.

La gestion du risque en matière d'exploitation aérienne s'est longtemps limitée à l'analyse des incidents et accidents dans une tentative d'en tirer des enseignements. Le principe des SGS repose sur l'analyse constante des méthodes de travail, sur la détection des dérives dans l'application de ces méthodes, et plus généralement sur l'identification des dangers pouvant mener à des événements indésirables pouvant potentiellement contribuer à des situations ultimes (accidents, incidents graves). L'organisme définit alors les actions qui permettent de maintenir les risques à un niveau acceptable, le plus faible que l'on puisse raisonnablement atteindre.

Concernant les organismes de formation de pilotes, l'objectif du SGS ne doit pas se limiter à la gestion des risques propres à l'activité de l'organisme de formation mais doit inclure l'amélioration globale de la formation des personnels navigants, contribuant ainsi à une gestion proactive du risque en aval.


En pratique, le SGS s'appuie principalement sur la collecte et l'analyse de données. L'expérience montre que l'efficacité du système est proportionnelle à la qualité de l'information et l'engagement des acteurs. Il est donc essentiel que l'organisme, au travers d'un programme de sensibilisation au SGS, développe une culture de la sécurité se traduisant notamment par l'incitation de tous les acteurs :

- A rester attentifs, dans l'exercice de leurs activités, aux aspects touchant la sécurité (directement ou en aval) et à développer leur capacité à identifier les menaces ;
- A communiquer précisément et sans contrainte sur ces sujets (retour d'expérience, notification d'événements).

Le rôle de l'Etat – le Plan de Sécurité de l'Etat

Parallèlement et en complément de la mise en œuvre des SGS par les organismes, chaque Autorité nationale doit :

- S'assurer de la conformité réglementaire des organismes dont elle est en charge. Cette surveillance consiste à s'assurer de la présence des moyens nécessaires et des procédures adaptées à l'exploitation et à la présence et au fonctionnement effectif et efficace d'un SGS. Dans ce cadre, l'Autorité s'assurera en particulier qu'un système d'analyse des retours d'expérience des examinateurs est mis en place et permet l'amélioration de la formation et du contrôle des équipages ;
- Mettre en place un Plan de Sécurité de l'Etat (PSE) qui traduit la politique de gestion des risques à l'échelon national en déterminant périodiquement les grands axes de travail en matière de sécurité ;
- Favoriser des échanges effectifs en matière de sécurité entre organismes et Autorité, notamment en matière :
 - De retour d'expérience et d'échange d'information entre organismes (un organisme peut identifier un risque nouveau, susceptible de concerner d'autres organismes) ;

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 30</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

- De présentation et d'explication des priorités de l'Autorité en matière de gestion du risque ;
- De présentation du bilan des actions réalisées dans le cadre du PSE, la pertinence de ces actions et des propositions d'évolutions ;
- De présentation et de discussion d'évolutions envisagées concernant les règlements et programmes de formation.

Responsabilités des Examineurs en matière de SGS.

Au-delà de l'AMC2 du FCL.1015 qui stipule que les examinateurs devront effectuer des retours d'expérience vers les organismes de formation concernant les items les plus souvent en échec afin d'améliorer les processus de formation, le rôle des examinateurs est particulièrement important dans le cadre des SGS mis en place par les différents organismes au sein desquels ils interviennent.

Ceci suppose :

- Leur participation active dans le retour d'expérience et la notification d'événements : le renforcement de la sécurité du transport aérien passe par une adaptation permanente des processus de formation et de contrôle en fonction de l'identification et de la graduation des risques. A cet effet, les examinateurs ont un rôle de relais indispensable avec les exploitants et/ou les organismes de formation. Ils doivent s'efforcer de transmettre toute remarque concernant ce qu'ils jugent inadapté, inefficace ou dangereux dans l'ensemble du système de formation (moyens, programmes, procédures, etc.) et ainsi contribuer à l'amélioration des programmes de formation, leur adaptation aux objectifs sécuritaires des entreprises et l'amélioration des manuels de sécurité ;
- Un comportement professionnel exemplaire et un investissement dans le développement de la culture de sécurité : un SGS ne peut fonctionner efficacement qu'avec la sensibilisation, l'engagement et la participation active de tous les acteurs. De par leur propre comportement professionnel, leur approche du métier et les messages qu'ils transmettent, les examinateurs ont un rôle essentiel dans le développement, dans la population des pilotes, des comportements favorisant l'efficacité d'un système de gestion de la sécurité.

Pour remplir efficacement ce rôle au sein des SGS, les examinateurs devront :

- S'investir en permanence en termes de formation et de standardisation de façon à garder un niveau d'expertise optimum dans leurs domaines d'activité ;
- Développer leur capacité d'observation et d'analyse des pratiques sécuritaires ;
- Connaître et rester motivé à utiliser les procédures de retour d'expérience mis à leur disposition dans le cadre des SGS, et si nécessaire contribuer à en améliorer l'efficacité.


Responsabilités des Examineurs en matière d'amélioration des formations.

L'AMC2 du FCL.1015 définit que les examinateurs devront effectuer des retours d'expérience. Ce retour d'expérience doit se faire à la fois vers le candidat, vers les organismes de formation et le cas échéant vers l'autorité.

Aujourd'hui chaque ATO est en mesure de fournir à un examinateur une fiche lui permettant de formaliser ce retour d'expérience. La fiche sera traitée dans le cadre du système de gestion partie qualité.

Afin d'améliorer les processus de formation, le contenu doit aborder les sujets relatifs :

- Aux points forts, aux points faibles de la formation,
- Aux points forts, aux points faibles du candidat et aux items en échec,
- A la proposition d'amélioration de la formation etc.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p align="center">DSAC – PN / EPN</p> <p align="center">GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Déc 2015</p>	<p>Page : 31</p>
---	---	-----------------------------	-----------------------------

4.6 MESURES ADMINISTRATIVES ET DISCIPLINAIRES

4.6.1 Cadre d'application

Le FCL.070 précise qu'une licence et/ou les autorisations détenues sur cette licence pourront être limités, suspendus ou annulés par l'Autorité lorsque le pilote n'aura pas suivi les requis des différentes PART FCL concernées.

Le FCL 1025 (d) précise qu'une autorisation d'examineur ne sera prorogée ou renouvelée que si le candidat répond à tout moment aux exigences des paragraphes FCL.1010 et FCL.1030, et donc pas de sanction au cours des 3 dernières années.


L'ARA.FCL.250 précise les critères entraînant une limitation ou le retrait de la licence et des autorisations mentionnées sur cette licence (liste non exhaustive) :

- Obtention d'une licence de pilote, d'une qualification ou d'une autorisation par falsification des preuves documentaires présentées ;
- Falsification du carnet de vol ou des dossiers de licence ou d'autorisation ;
- Le fait que le titulaire de la licence ne satisfait plus aux exigences applicables de la Part FCL ;
- Non-conformité avec les exigences opérationnelles applicables ;
- Une preuve d'une négligence professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse de l'autorisation ;
- L'accomplissement, dans des conditions inacceptables des tâches, ou des responsabilités qui sont celles de l'examineur.

Concernant ce dernier point, et bien que non explicitement détaillées ci-dessus, les faits suivants peuvent être considérés comme accomplissement, dans des conditions inacceptables, des tâches ou des responsabilités qui sont celles de l'examineur :

- Non-respect, par négligence, des programmes et scénarios d'examens (déviations majeures, omissions d'exercices, etc.) ;
- Briefings et/ou débriefings inadaptés, impactant de façon inacceptable le bon déroulement de l'épreuve et la réalisation des objectifs de l'examen ;
- Violations intentionnelles ou non des pratiques, consignes et procédures édictées soit par la réglementation en vigueur soit par un exploitant ;
- Comportement inacceptable vis-à-vis d'un stagiaire/candidat ou de toute autre personne physique ou morale impliquée dans le cadre de l'acte conduit par l'examineur ;
- Sur/sous notation d'un candidat et/ou falsification de documents ou d'informations pertinentes pour des motifs relevant d'un jugement personnel de l'individu basé sur des critères non professionnels ou motivés par des intérêts personnels (corruption) ;
- Usage de la fonction, de l'autorité et/ou de la notoriété d'examineur pour accéder à et/ou divulguer des informations à caractère professionnel concernant un individu au-delà d'une structure hiérarchique normale, ou pour divulguer des informations personnelles concernant un individu et n'ayant pas de rapport avec ses performances professionnelles et/ou la sécurité des vols.

Par ailleurs, le code de l'aviation civile établit les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement du conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aviation civile, ainsi que la procédure disciplinaire et les sanctions applicables (article R425-4 à R425-19).

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p align="center">DSAC – PN / EPN</p> <p align="center">GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 32</p>
---	---	-----------------------------	-----------------------------

4.6.2 Enquête et procédure disciplinaire

Dès qu'elle a connaissance d'un événement mettant en cause le comportement, l'intégrité ou la performance professionnelle d'un examinateur dans l'exercice de ses fonctions, il est de la responsabilité de l'Autorité de conduire une enquête approfondie.

Une enquête peut être déclenchée suite à la plainte d'un individu ayant été évalué par l'examineur* mais également en cas de soupçon de faute professionnelle grave émanant d'une source tierce (direction PN de la DSAC, en particulier le bureau des licences, encadrement hiérarchique de l'intéressé, etc.) ou suite à des faits observés lors d'un acte de supervision de l'examineur par un I-xxx/S-xxx.

*la Part FCL prévoit le droit d'un individu à faire appel sur la manière dont une épreuve a été conduite par son examinateur.

Une telle situation est toujours gérée avec la plus grande prudence et selon les règles de confidentialité applicables. Toute conclusion ou décision doit être strictement basée sur des éléments factuels avérés.

Une procédure d'enquête est placée sous l'autorité du chef du pôle examen de la DSAC assisté du chef du PEPN qui peut prendre toutes mesures conservatoires appropriées.

L'intéressé en est officiellement informé. Elle peut donner lieu :

- A un ou plusieurs entretiens avec l'intéressé ;
- A la conduite d'une supervision de l'intéressé dans l'exercice de ses fonctions d'examineur ;
- A une suspension temporaire des privilèges examinateur/S-xxx de l'intéressé ou toute mesure prise par l'ARA.FLC.250

En fonction des résultats de l'enquête, l'Autorité se donne le droit de saisir le Conseil de Discipline du Personnel Navigant de l'Aviation Civile.


4.7 RESPONSABILITES DES EXAMINATEURS EN MATIERE D'ASSURANCE

L'examineur agissant à titre individuel ou pour le compte d'un organisme de formation ou d'un exploitant doit prendre en compte :

- Des assurances garantissant les dommages que cet examinateur pourrait subir dans l'exercice de ses fonctions ;
- Des assurances contre les dommages qu'il pourrait causer à des tiers dans l'exercice de ses fonctions (responsabilité civile).

Protection juridique de la DGAC

Le régime juridique visant à ce que l'Etat assure les éventuels dommages corporels subis par les examinateurs ou les autres dommages causés aux tiers de leur fait ne s'applique que dans le cas d'une désignation expresse des examinateurs par la DGAC pour la conduite d'un examen pratique, dans le cadre des procédures décrites conformément à l'ARA FCL 205 c.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Déc 2015</p>	<p>Page : 33</p>
---	--	-----------------------------	-----------------------------

5 CONDUITE DES EXAMENS/CONTRÔLES

RAPPEL SUR L'ORGANISATION DE CE GUIDE:

Le présent chapitre définit les caractéristiques communes aux examens FCL ainsi que quelques considérations relatives aux examens OPS.

Des livrets complémentaires traitent au cas par cas les épreuves. Ils présentent pour chaque type, les éléments suivants :

- Les procédures relatives à chaque épreuve.
- Les critères généraux d'évaluation de compétences pour chacune des rubriques, y compris les performances acceptables en termes de précision de pilotage ;
- Des éléments de jugement concernant les exigences.
- Les modalités de réalisation des différents exercices ;
- Le traitement de l'échec

5.1 OBJECTIFS DES EXAMENS ET CONTROLES

5.1.1 Objectifs généraux communs à tous types d'épreuves


Le niveau professionnel d'une population de pilotes dépend de différents facteurs et notamment du respect des procédures et critères d'évaluation dans la conduite des examens et contrôles et par conséquent de la compétence des examinateurs effectuant ces contrôles. Les objectifs généraux des actes examinateur sont :

- La vérification, au terme d'une démonstration pratique au cours d'une épreuve, qu'un individu a acquis ou maintenu le niveau de compétence requis ;
- L'amélioration constante du système de formation et d'instruction au vol par un retour d'information efficace effectué par les examinateurs vers l'Autorité et/ou les exploitants (concernant, par exemple, les rubriques et sections de l'épreuve ou du contrôle qui font le plus fréquemment l'objet d'un échec) ;
- Le maintien et l'amélioration des standards de sécurité au travers du professionnalisme et de la rigueur démontrés par les examinateurs dans l'exercice de leurs fonctions (développement du comportement d'aviateur et promulgation des pratiques recommandées).

5.1.2 Objectifs des examens/contrôles FCL

Les examens et contrôles FCL administrent la licence du pilote et/ou les qualifications et autorisations qui y sont apposées. Les actes correspondants et relevant des privilèges spécifiques des examinateur/S-Examineurs sont ceux du règlement 1178/2008 (Aircrew). Dans ce cadre FCL, les examinateurs doivent se conformer aux procédures édictées par l'Autorité administrant la licence du candidat.

L'objectif d'une épreuve FCL est de vérifier qu'un candidat a atteint ou maintenu les critères de connaissances et de savoir-faire tels qu'ils sont définis par le législateur (Part FCL) pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence, la qualification ou l'autorisation postulée.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 34</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

5.1.3 Objectifs des contrôles relevant de l'OPS (CHL)

L'objectif d'un contrôle OPS est de confirmer que, dans l'environnement opérationnel spécifique d'un exploitant et au sein d'un équipage standard, un pilote démontre un ensemble de compétences durablement implantées.

Contrairement aux épreuves purement FCL (QT, ATPL, AoC) dont le programme et les critères de jugement sont définis par le législateur et essentiellement basés sur l'habileté au pilotage manuel et la connaissance machine, le CHL inclut généralement l'évaluation d'un champ plus étendu de compétences et l'aptitude à exercer ces compétences dans le respect des méthodes, procédures et consignes propres à l'exploitant comme par exemple :

- L'utilisation correcte et appropriée des automatismes ;
- Le respect des méthodes de travail, des procédures et la coordination équipage (répartition des tâches, annonces techniques, check-lists, etc.) ;
- Le traitement structuré des situations opérationnelles, incluant l'emploi d'une méthodologie pour la prise de décision et des aptitudes managériales permettant la gestion efficace des situations normales, anormales et d'urgences ;
- Les connaissances et le savoir-faire liés aux autorisations spécifiques de l'exploitant (GNSS, JVN, LVO, etc.).

C'est l'exploitant, en accord avec la réglementation OPS (dont les exigences restent très générales), qui définit (en partie D de son manuel d'exploitation) à la fois les programmes et les critères d'évaluation applicables au CHL. L'approche de l'examineur, lorsqu'il acte comme contrôleur OPS, doit tenir compte des particularités suivantes :


- Les scénarios CHL, et particulièrement les exercices LOFT, sont conçus pour permettre l'évaluation de l'ensemble des compétences de l'équipage lorsqu'il est confronté à un enchaînement d'événements dans un contexte opérationnel donné. Par conséquent et préalablement à la conduite d'une épreuve, les TRE devraient clairement comprendre l'esprit et les objectifs définis pour chacune des parties d'un programme CHL et être particulièrement rigoureux dans la conduite des épreuves (respect des ambiants, des décisions équipages, prise en compte des aptitudes CRM dans l'évaluation des compétences, etc.) ;
- L'examineur doit évaluer l'équipage en fonction des critères d'aptitudes définis par l'exploitant (l'évaluation d'un CHL selon des critères uniquement FCL pourrait ne rendre compte que partiellement des qualités ou des lacunes professionnelles attendues d'un pilote dans le contexte opérationnel de l'exploitant) ;

Note : le contrôle OPS est l'acte autorisant le pilote à débiter ou à poursuivre une activité opérationnelle de transport aérien. En cas de doute sur les compétences constatées, l'examineur devrait prendre une décision conservatrice et permettre ainsi une analyse plus approfondie du problème et son traitement selon les procédures définies par l'exploitant (un pilote ne doit pas être programmé en opération avant d'avoir démontré le niveau professionnel requis au cours d'un deuxième contrôle qui devrait être précédée d'une remise à niveau adaptée).

Note : le simulateur est l'outil idéal pour entraîner et évaluer une population de pilotes dans des conditions homogènes et représentatives de l'environnement opérationnel auquel ces équipages peuvent potentiellement se trouver confrontés en exploitation. Par conséquent, et au-delà du contrôle des individus, le CHL s'intègre parfaitement au sein du système de gestion des risques de l'exploitant et dans ce cadre, l'expertise des examinateurs est particulièrement importante pour le maintien d'un niveau de sécurité satisfaisant des opérations d'une entreprise.

CRM en Contrôle Hors Ligne

La gestion efficace des situations anormales et d'urgences est optimisée par la mise en pratique des principes synergiques du CRM. Même si l'exigence réglementaire d'évaluation CRM n'existe dans l'OPS que pour les CEL, il est indispensable que les examinateurs

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Déc 2015</p>	<p>Page : 35</p>
---	---	-----------------------------	-----------------------------

apprécient le CRM à l'occasion des CHL et de systématiquement en utiliser les concepts lors des débriefings. Pour ce faire, il est indispensable que les éléments d'appréciation et notamment la terminologie utilisée soient identiques à ce qui est défini par l'opérateur dans la méthodologie pour l'évaluation CRM en CEL. L'appréciation CRM en CHL peut ne pas faire l'objet d'un compte-rendu mais doit toujours être utilisée pendant le débriefing.

5.1.4 Cas du contrôle combiné OPS + FCL

Les examinateurs actant dans le cadre d'une entreprise de transport aérien sont amenés à superviser des épreuves combinées OPS + FCL. La conduite de ces contrôles et l'évaluation des compétences des candidats sont particulièrement délicates et l'examinateur doit veiller à :

- Initialiser et mener les différents exercices requis conformément aux exigences réglementaires FCL (par exemple les restrictions d'utilisation des automatismes) ;
- Clairement distinguer, parfois dans le même exercice, les critères de jugement qui satisfont les standards requis par le FCL des compétences additionnelles qui valideront l'aptitude du pilote à exercer ses fonctions dans le cadre opérationnel de l'entreprise.

Note : dans l'absolu, ce dernier point pourrait conduire à une situation de réussite ou de « partial pass » pour la partie FCL et d'échec au CHL.

5.2 FACTEURS HUMAINS EN SITUATION D'EXAMEN

5.2.1 Introduction

Le métier d'examinateur, c'est :

- Observer, estimer/mesurer et analyser la compétence et la performance d'un candidat ou d'un équipage ;
- Décider du verdict de l'examen ou du contrôle pour chacun des candidats ;
- Rendre compte le plus fidèlement possible des faits observés lors du débriefing et de la saisie du compte-rendu d'épreuve.

Il exerce son métier grâce aux tests, mais un test n'est valide que s'il mesure ce qu'il est censé mesurer. Idéalement, le résultat devrait être indépendant :

- De la présence physique de l'observateur (le niveau de compétences mesuré au cours de l'épreuve devrait être représentatif du niveau de compétences réel de l'individu) ;
- De l'identité de l'observateur (quel que soit l'examinateur, les mêmes causes devraient avoir les mêmes effets).

Bien que de telles conditions idéales d'examen soient impossibles à réaliser, la compétence professionnelle de l'examinateur (savoir-faire, savoir-être, intégrité et prise en compte des facteurs humains) peut considérablement contribuer à s'en rapprocher.


5.2.2 Facteurs impactant la qualité d'un examen

FACTEURS DIRECTEMENT LIES A L'EXAMINATEUR

Ci-après, une liste non exhaustive de facteurs impactant directement la qualité d'expertise de l'examinateur et/ou son intégrité :

Eléments liés à la personnalité :

- Sens du contact : capacité à communiquer, à fixer un cadre et des objectifs, diplomatie, facilité d'expression orale dans la langue utilisée ;

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p align="center">DSAC – PN / EPN</p> <p align="center">GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 36</p>
---	---	-----------------------------	-----------------------------

- Esprit d'analyse : sens de l'observation, curiosité, ouverture d'esprit, perspicacité, ténacité ;
- Esprit critique : faculté d'adaptation, à se remettre en question, à rester neutre, à lever les doutes ;
- Qualités de jugement : soucis de probité et d'équité, capacité à décider, autonomie et honnêteté intellectuelles.

Etat psychologique et physiologique :

- Etat dépressif, humeur, fatigue, santé, capacité de concentration...

Contexte humain, social et socioprofessionnel :

- Isolement au sein d'un groupe ou d'une organisation ;
- Absence d'information et d'échange (retour d'expérience) ;
- Crainte de la marginalisation (juger impartialement ses pairs, c'est prendre le risque de se mettre hors du groupe) ;
- Relations personnelles ou hiérarchiques (liens amicaux ou de subordination, litiges divers) ;
- Influence de la rumeur ou de l'historique (un « moustachu », un bon « manoeuvrier », un « piètre commandant de bord ») ;
- Pressions diverses (économiques, hiérarchiques, syndicales).

Le manque ou l'essoufflement des connaissances :

- Méconnaissance des référentiels techniques et règlementaires (y compris la documentation exploitant) ;
- Méconnaissance ou dérive dans la connaissance des objectifs des examens et contrôles et de son rôle de examinateur ;
- Méconnaissance des outils utilisés pour l'évaluation (simulateur, doc de bord, supports documentaires, langue utilisée, phraséologie cockpit ou radio, système EFB etc.).

La pression temporelle :


- Emploi du temps surchargé ne permettant pas une préparation personnelle suffisante ;
- Mauvaise organisation générale ou mauvaise gestion des priorités conduisant à limiter les ressources essentielles nécessaires à la bonne conduite de l'examen ;
- Manque de rigueur décisionnelle face aux impondérables (retard, panne simulateur...) ;
- Pression due aux besoins de l'exploitation (programmation).

LE STRESS DU CANDIDAT

Le niveau de stress d'un candidat en situation d'examen dépend :

- De l'état psychologique et/ou physiologique de l'individu au moment de l'événement (fatigue, santé, émotivité, nervosité, contextes de vie privée et/ou socioprofessionnel) ;
- Du jugement propre que porte le candidat sur ses compétences théoriques et techniques (doute sur l'issu de l'examen) ;
- Des conditions de réalisation de l'examen, en particulier l'impact de la présence de l'examineur.

La performance du candidat peut être fortement affectée par son niveau de stress. Si un niveau raisonnable de stress stimule la performance, un stress excessif la dégrade et peut entraîner la contre-performance.

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 37
---	--	---------------------	---------------------

INFLUENCE DE LA PRESENCE ET DU COMPORTEMENT DE L'EXAMINATEUR SUR LA PERFORMANCE DU CANDIDAT

Par nature, l'être humain n'aime pas être observé et jugé. Tant que le candidat reste dans un état de conscience de l'acte d'observation, son activité réflexe est partiellement inhibée (ce qui se traduit souvent par son sentiment que, dans la même situation de la vie réelle et sans être observé, il aurait été plus efficace et plus performant).

Pour atténuer la gêne et le stress causés par leur présence et optimiser les conditions d'examen, les examinateurs devraient :

- Favoriser une ambiance conviviale avant et pendant l'épreuve et s'efforcer d'éviter tout comportement autocratique, hostile ou oppressif. Ne pas faire référence aux difficultés passées que le candidat a pu rencontrer au cours d'épreuves précédentes, ne pas laisser de conflit se développer, éviter au maximum de manifester des signes d'impatience ;
- Minimiser les doutes ou possibles incompréhensions du candidat sur les attentes de l'examineur par une communication claire et précise, avant et pendant l'examen ;
- S'efforcer de maintenir un niveau de communication adéquat avec les candidats, en particulier en leur donnant des instructions claires et précises et en les informant de l'enchaînement des différentes parties de l'épreuve ;
- S'abstenir de tous commentaires ainsi que de tout jugement anticipé et ne montrera pas de signe d'impatience ou de désapprobation (haussements d'épaules, réflexions diverses etc.). Respecter l'équipage et, autant que possible, ses choix, et intervenir qu'en cas de réelle nécessité ;
- Gérer la séance sans précipiter l'enchaînement des différentes parties et exercices.
- Dérouler le scénario en s'attachant à reproduire un véritable contexte opérationnel ce qui favorise la mise en place des routines et atténue le sentiment d'être observé ;
- Respecter les choix opérationnels du candidat et ne pas les invalider sans raison claire.
- Au simulateur, conduire l'examen en préservant le plus possible le réalisme du contexte opérationnel : ceci atténue considérablement le sentiment d'être observé (immersion dans l'ambiance professionnelle d'une véritable mission, mise en place des routines) ;
- Utiliser le simulateur de façon optimale de façon à atteindre les objectifs de l'épreuve dans le temps imparti sans soumettre les candidats à une pression anormale pour le type d'épreuve ;
- Prendre ses notes de façon discrète mais aussi précise que possible de façon à étayer son jugement et son débriefing par des faits enregistrés et quantifiés.

Note : lors du briefing, il peut être utile de préciser aux candidats que cette prise de notes concerne aussi bien les aspects positifs que négatifs et que par conséquent, un examinateur qui note beaucoup n'est pas synonyme de mauvaise prestation.


Qualités d'un examinateur (non exhaustif)	
+	-
<p>Prépare l'épreuve et les outils</p> <p>Maîtrise son domaine d'expertise</p> <p>Se réfère à la documentation</p> <p>Communique clairement et s'assure que les messages passent</p> <p>Dis ce qu'il fait et fait ce qu'il dit</p> <p>Est méthodique et professionnel dans la conduite de l'examen</p> <p>Respecte le scénario et les ambients. S'efforce de simuler un contexte réel</p> <p>Est juste, impartial, méthodique et fiable dans sa notation</p> <p>Prend des notes claires et précises</p> <p>Prépare son débriefing et le délivre de façon structurée</p> <p>Décide et assume ses décisions, annonce clairement son verdict</p> <p>S'attache aux faits, reste précis et fiable dans leur qualification et quantification</p> <p>Va à l'essentiel et reste clair</p> <p>Intègre FH et CRM dans son expertise</p> <p>Est constructif (donne des solutions)</p> <p>Donne la parole et écoute</p> <p>Reste calme et humain, s'abstient de commentaires/remarques superflus</p>	<p>Improviser et compte sur l'expérience</p> <p>Manque de savoir/rigueur (procédures)</p> <p>Impose ses méthodes personnelles et laisse percevoir qu'il n'adhère pas à la méthode de l'exploitant</p> <p>Reste ambigu sur ses intentions, ne lève pas le doute</p> <p>Ambigu dans ses dires et ses actes</p> <p>Conduit l'examen de façon décousue ou précipitée</p> <p>Adapte le scénario, les ambients et le contexte opérationnel</p> <p>Préjuge, dérive des critères établis, n'établit qu'un jugement global</p> <p>N'enregistre pas ses observations</p> <p>Improviser son débriefing et le délivre de façon décousue</p> <p>Demande au candidat de s'auto-juger, tergiverse, se confond en excuses</p> <p>Reste vague/non factuel. Minimise ou dramatise les écarts/erreurs</p> <p>Se perd en détails</p> <p>N'analyse pas les sources d'erreurs</p> <p>Critique sans donner de solution</p> <p>N'autorise pas le dialogue</p> <p>Est sarcastique et/ou perd son calme, laisse le conflit se développer</p>

5.3 ORGANISATION PRATIQUE DES EXAMENS

5.3.1 Responsabilités générales des examinateurs

Limitations de la charge de travail examinateur – planification

Un examinateur doit planifier ou accepter, au titre de sa charge de travail quotidienne, un nombre restreint d'actes de contrôle relevant de ses privilèges L'AMC GM1 1015 (a) définie quelques valeurs qui doivent être respectées.

 DSAC	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 39
---	---	--	---------------------	--------------

(a) Nombre maximum d'examens qu'un examinateur peut prévoir par jour:

- Trois contrôles d'aptitude ou de compétence pour le PPL, le CPL, l'IR ou les qualifications de classe ;
- Quatre contrôles d'aptitude ou de compétence pour la LAPL, la SPL ou les BPL ;
- Deux contrôles d'aptitude ou de compétence pour le CPL, l'IR ou l'ATPL ;
- Deux évaluations de compétence pour les qualifications d'instructeur

(5) quatre contrôles d'aptitude ou de compétence pour les qualifications de type SP.

(b) Un examinateur devrait prévoir au moins 3 heures pour un contrôle d'aptitude ou de compétence pour le PPL, CPL, l'IR ou une qualification de classe, et au moins 4 heures pour un contrôle d'aptitude ou de compétence FI, CPL, IR, MPL, ATPL ou de qualification de type MP, incluant le briefing et la préparation avant le vol, la conduite du contrôle d'aptitude ou de compétence, l'évaluation de l'aptitude ou de la compétence, le débriefing, la décision d'aptitude ou l'évaluation du candidat et le renseignement des documents relatifs au contrôle.

(c) Les valeurs suivantes peuvent être utilisées comme guides lors de la préparation d'un contrôle d'aptitude ou de compétence, ou d'une évaluation, en ce qui concerne la durée :

- 45 minutes pour la LAPL (B) le BPL ou les qualifications de classe SP restreintes au VFR;
- 90 minutes pour la LAPL (A) ou (h), le PPL et le CPL, section navigation incluse;
- 60 minutes pour l'IR, le FI et ou les qualifications de type ou de classe SP;
- 120 minutes pour le CPL, la MPL, l'ATPL et une qualification de type MP.

De plus, l'examineur doit :

- Veiller à planifier l'épreuve de façon à ce que tous les exercices requis puissent être réalisés dans le temps imparti compte tenu des conditions du jour : contraintes météorologiques, trafic, ATC, procédures locales (examen sur Hélicoptère) ;
- Donner au candidat suffisamment de temps pour se préparer à l'épreuve, normalement pas plus d'une heure ;
- Prévoir un minimum de quatre heures d'amplitude par épreuve incluant le briefing, la préparation du vol, l'épreuve, le débriefing et la rédaction des comptes rendus ;
- Planifier l'épreuve de telle façon que le temps minimum de vol (réel ou simulé) ne soit pas inférieur à deux heures par candidat.

Lorsque la planification d'une épreuve ou d'un contrôle a été modifiée, l'examineur doit s'assurer que le candidat a bien compris et accepté ces modifications. Dans le cas contraire, il doit suspendre l'épreuve.

Langage et communications et adéquation du matériel utilisé avec le type de contrôle

Avant d'entreprendre une épreuve, l'examineur doit s'assurer :


- Que les communications avec le candidat d'une part et le pilote de sécurité d'autre part puissent être établies sans barrière de langage.
- Que le simulateur ou l'aéronef utilisé est équipé de façon appropriée et convient bien à l'épreuve. Seuls peuvent être utilisés les simulateurs de vol approuvés à cet effet par l'Autorité.

Organisation du cockpit

Avant d'entreprendre un contrôle en vol, l'examineur doit définir les rôles à bord.

En particulier lorsqu'il est conduit sur hélicoptère, la règle générale veut :

- Qu'en cas d'épreuve multipilotes, un seul des pilotes soit contrôlé,

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 40</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

- Que l'autre place dans le cockpit soit être réservée au pilote de sécurité
- Que l'examineur soit en place arrière ou sur le siège observateur si existant.

En cas de personnel additionnel (I-TRE par exemple), clarifier brièvement la raison de sa présence.

La place du candidat :

Pour les épreuves en monopilote, le candidat devra agir en place pilote comme défini par le Manuel de Vol et devra agir en tant que pilote aux commandes (PF).

Pour les épreuves en multipilote, Le candidat à la délivrance initiale d'une qualification de type ou d'un ATPL devra en sus démontrer son aptitude à agir en tant que PNF/PM.

Le candidat peut choisir soit le siège de gauche, soit le siège droit pour l'examen pratique si toutes les rubriques peuvent être accomplies depuis le siège sélectionné.

La place de l'examineur

La règle générale veut qu'il soit en place arrière. En cas d'impossibilité par exemple, pour des raisons liées au type d'Hélicoptère, il est toléré que l'examineur assure la fonction de pilote de sécurité.

Dans la mesure du possible l'examineur doit être "extérieur" à l'équipage en particulier lors des épreuves en opération multipilote et de manière impérative lorsqu'il s'agit d'une épreuve ATPL(H).

Il est recommandé de respecter cette règle autant que possible.

La place arrière pour l'examineur n'est pas un handicap pour la conduite de l'examen, au contraire :

- Elle permet à l'examineur de partager la charge de travail avec le pilote de sécurité, en particulier celle liée à la sécurité du vol et ainsi de dégager des ressources pour l'observation du candidat ou le déroulement du vol.
- Elle permet au candidat d'être plus en confiance (le pilote de sécurité étant en général son instructeur).
- Elle permet de noter les observations de façon plus discrète.
- Pilote de sécurité et candidat se connaissant, ce dernier pourra mieux corriger ses erreurs sans l'intervention précoce d'un examineur trop inquiet.

Dans ce cas, c'est le pilote de sécurité qui est le commandant de bord et qui assure la sécurité du vol. Examineur et Pilote de sécurité doivent s'entendre sur le déroulement du vol et les méthodes pour le déclenchement des pannes.

Note : Lorsque cette règle n'est pas respectée (appareil bi-places, aucun pilote de sécurité disponible, cas particulier des prorogations en compagnie) alors c'est l'examineur en place avant, qui est déclaré Commandant de bord et qui est responsable de la sécurité du vol.

Pour les épreuves ayant lieu dans un simulateur :


Ici encore, il est demandé que l'examineur soit en place arrière et idéalement en sus de l'opérateur du simulateur.

L'examineur en collaboration avec l'opérateur simulera, via les moyens de communications de bord, les interlocuteurs de l'équipage (ATC, autre aéronef, Opérations, etc.) ;

Au cas où l'un des candidats présente l'ATPL, la composition et l'organisation équipage durant l'épreuve doit permettre d'optimiser l'évaluation des compétences spécifiques de l'ATPL.

Le pilote de sécurité :

En particulier lors des épreuves sur hélicoptères, le pilote de sécurité :

	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 41
---	--	--	---------------------	--------------

- Doit être instructeur non restreint, qualifié sur le type, et qualifié pour instruire ;
- Est un membre d'équipage en fonction à part entière durant l'épreuve, il est de fait le CDB du vol ;
- Prend toute initiative qu'il juge nécessaire en cas de menace imminente sur la sécurité du vol et se substitue au candidat dans la fonction de commandant de bord si la situation l'exige (et notamment sur demande de l'examineur).

Vérification des exigences et pré-requis du candidat

Avant de conduire une épreuve pratique, l'examineur doit s'assurer que le candidat remplit toutes les exigences en matière de qualification, formation et expérience requises pour entreprendre l'épreuve pratique. Pour cela il s'appuie sur :

- La vérification effective des documents du candidat ;
- Le cas échéant, le dossier de formation et de présentation du candidat ;
- Les déclarations du candidat (responsable de ses dires).

Note : Les vérifications propres à chaque examen sont décrites dans les livrets.

5.3.2 Epreuves FCL organisées pour/par des candidats isolés


Seuls les actes suivants peuvent être menés par un examineur au profit de candidats isolés et plus généralement hors ATO ou hors département formation d'un exploitant titulaire d'un CTA :

- L'examen ATPL.
 - Dans cas, le scénario utilisé doit :
 - soit être un scénario d'exploitant ou d'ATO approuvé en cours de validité. Le TRE doit veiller à obtenir l'autorisation de l'utiliser par l'organisme correspondant ; ou,
 - être un scénario élaboré à l'initiative du TRE qui veillera, préalablement à l'épreuve, à le faire accepter par l'Autorité. Pour cela, il doit s'adresser à DSAC/PN/EXA.
- La prorogation d'une qualification de type
- La prorogation d'une qualification de vol aux instruments au travers d'une épreuve de QT.
- La levée de la restriction "Opérations Multi-Pilotes" sur une qualification IR (H)
- L'AoC en vue de la prorogation de la qualification TRI/SFI
- L'AoC permettant la levée de restriction "Opérations simulateurs seules" des TRI

Pour toute autre épreuve, le candidat doit donc être en mesure de présenter une attestation de formation.

Note : les épreuves liées aux autorisations d'examineurs sont développées dans le guide du S-Examineur (H) à venir.

Note: Lorsqu'ils actent hors cadre exploitant/ATO, les examineurs doivent faire preuve de la plus grande vigilance concernant les vérifications.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 42</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

5.4 CONDUITE PRATIQUE D'UNE EPREUVE FCL

5.4.1 Note préliminaire

Le canevas général donné ci-après s'applique à une épreuve FCL générique.

Il existe pour chaque type d'épreuve un livret correspondant qui donne les informations spécifiques à l'épreuve. Ces livrets doivent être consultés

Concernant les épreuves relevant strictement de l'OPS ou pour la partie OPS d'une épreuve combinée OPS + FCL, les examinateurs doivent se conformer aux consignes de conduite de l'épreuve et aux critères d'évaluation donnés en partie D du manuel d'exploitation de l'exploitant.

Une épreuve pratique comprend typiquement les parties suivantes :

- La prise de contact et les vérifications
- La Préparation du vol
- Le briefing ;
- L'examen oral ;
- La phase vol sur simulateur/Hélicoptère ;
- Le débriefing ;
- Les procédures administratives (formulaires d'épreuve).

5.4.2 Prise de contact et vérifications administratives

Avant de débiter l'épreuve, certaines vérifications doivent être faites afin de s'assurer que les conditions réglementaires et de sécurité sont réunies.

Cet exercice n'est pas toujours aisé, mais il est impératif de le faire et avec rigueur. D'une manière générale et en fonction du contexte, l'examineur commencera naturellement par se présenter lui-même, et présentera également ses titres. Grâce à cette démarche, il est plus facile de demander les pièces justificatives au candidat. Dans tous les cas, l'examineur devrait rester simple et s'efforcera d'établir un rapport de confiance.

Rappel : Si le candidat est titulaire d'une licence délivrée par un autre état membre de l'EASA, l'examineur doit veiller au respect des règles et procédures établies par ce pays membres.

Préalablement à la mise en œuvre de l'examen, l'examineur devra s'assurer :


- De l'identité du candidat. Pour les candidats inconnus de l'examineur, il est nécessaire de se faire présenter un document officiel avec une photo.

Note : Un examineur ne peut obliger un candidat à présenter son identité si ce dernier le refuse. Dans ce cas, il est demandé d'annuler l'épreuve et de signaler cet incident au pôle PEPN.

- De la vérification des pré-requis du candidat pour se présenter à l'épreuve :
 - Qu'il est titulaire d'une licence ;
 - Qu'il est titulaire d'un certificat médical

Note : Pour une épreuve sur simulateur, le candidat n'est en aucun cas tenu de présenter un certificat médical valide le jour de l'examen. L'examineur rappellera au candidat que les privilèges de sa licence ne peuvent être exercés que s'il détient le certificat médical correspondant en état de validité.

- Que la formation a été reçue de manière satisfaisante (attestation de formation remplie et signée par le RP ou son délégué) ;

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 43
---	--	---------------------	---------------------

Note : Il n'est pas demandé aux examinateurs de vérifier que le candidat respectait bien les conditions d'entrée en stage de formation, ce qui est du ressort de l'ATO. Cependant si l'examineur a un doute, il peut s'assurer que les dispositions réglementaires ont bien respectées.

- Vérification du bon déroulement de la formation (le cas échéant).

Note : De même que précédemment, il n'est pas demandé que l'examineur vérifie que le volume horaire de formation (théorique et/ou pratique) soit conforme au règlement. Mais l'examineur a le devoir de vérifier que le programme réalisé est conforme à celui qui a été approuvé.

- De l'adéquation de la documentation utilisée : L'ensemble de la documentation nécessaire (QRH, C/L, tables de performances, etc.) doit être disponible, à jour et correctement manipulée par l'ensemble de l'équipage ;

Consignes additionnelles aux épreuves sur hélicoptère

L'examineur s'assure :

- Que l'appareil est apte au vol envisagé (navigabilité non affectée) ;
- Que les équipements permettent de réaliser l'ensemble du scénario utilisé (VOR, ILS, double commandes, Lunettes pour le vol VSV, etc.) ;
- Que le contrat d'assurance de l'appareil prévoit l'usage de l'instruction et des contrôles en vol et qu'il est lui-même autorisé à examiner sur l'aéronef.


Consignes additionnelles aux épreuves sur Simulateur

- Que le simulateur est correctement certifié FSTD par un état membre EASA (certificat de qualification du simulateur [qualification certificate]). Ce document doit être valide à la date de l'examen ;
- Que les spécifications du simulateur permettent la réalisation de l'épreuve et du scénario. La liste des spécifications accompagne le certificat de qualification et doit être présenté sur demande par le centre de simulation
- De prendre connaissance de l'état technique du simulateur (compte-rendu matériel [technical log]) et de décider si la séance peut être conduite compte tenu des défauts listés ;
- D'effectuer une inspection visuelle intérieure et de l'environnement du simulateur préalablement à l'embarquement de l'équipage ;
- En cas d'épreuve incluant une partie OPS, l'examineur inclura systématiquement à son briefing un rappel des différences entre le simulateur utilisé et les Hélicoptères de la flotte (avec évocation éventuelle des différentes variantes de la flotte), ceci en référence aux différences relevées lors de la délivrance d'autorisation d'emploi du simulateur de vol.

De son côté, il vérifiera pour lui-même :

- Qu'il a bien déclaré les épreuves qu'il va réaliser lorsque les procédures le réclament ;
- Qu'il respecte bien toutes les conditions énoncées pour être examinateur (selon chaque épreuve voir livret)
- Qu'il est qualifié sur le type et la variante qu'il est suffisamment entraîné à la réalisation des pannes sur appareil et raisonnablement entraîné à l'utilisation pratique du simulateur utilisé, de ses panneaux de commandes et de ses systèmes de sécurité ;

Des consignes additionnelles par type d'épreuve sont à consulter dans les livrets correspondants.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 44</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

5.4.3 Examen oral

Une épreuve pratique FCL inclut l'évaluation de l'ensemble des compétences exigées pour exercer les privilèges postulés et doit donc systématiquement inclure un sondage adapté des connaissances du candidat.

En pratique, ce sondage est réalisé lors du briefing sous forme d'un questionnaire préliminaire à l'épreuve pratique, mais devrait être complété par des questions complémentaires préalablement au débriefing dès lors que l'examineur n'est pas satisfait ou a un doute concernant les connaissances du postulant dans un ou plusieurs domaines de compétences suite à l'observation de la séance.

Cette partie de l'examen est obligatoire et doit être soigneusement préparée. Chaque examinateur doit être en mesure de présenter une série de questions préparées à l'avance permettant une correction rapide.

Le nombre et le type de question sont laissés à la discrétion de l'examineur toutefois il est recommandé

- Que le questionnaire ne dépasse pas les 45 minutes
- Que les sujets des questions abordent tous les sujets relatifs à l'examen
- Qu'un certain nombre de question soit faites afin que le pilote donne un ordre de grandeur ou développe des principes.

Thèmes des questions :

Concernant **le PPL, le CPL et l'ATPL**, l'examen oral devrait permettre de juger de façon approfondie de la capacité du candidat à gérer la préparation du vol et les situations opérationnelles, avec vérification systématique de sa capacité à exploiter correctement la documentation de bord (limitations, performances, procédures occasionnelles, MEL, etc.).

Concernant les **épreuves liées à la QT**, l'examen oral doit permettre de juger de façon approfondie les connaissances liées au manuel de vol de l'appareil.

Pour les épreuves **d'évaluation de compétences TRI/SFI** l'examen oral est plus complet et implique en sus, la démonstration des capacités pédagogiques du candidat sur un sujet précis et préparé par le candidat.

Pour de plus amples informations il est nécessaire de se reporter aux chapitres "Questions orales" de chaque appendice traitant des examens.

Dans tous les cas, l'examen oral doit être intégralement pris en compte dans l'appréciation de la performance globale du candidat.


5.4.4 Préparation du vol.

D'une manière générale et en fonction du contexte, l'examineur doit être partie prenante dans la préparation du vol.

Consignes additionnelles aux épreuves sur hélicoptère

Avec le candidat (et le pilote de sécurité), l'examineur participe à l'élaboration et l'analyse du dossier de vol.

- Il définit au candidat les hypothèses du contexte opérationnel (Trajet, altitude, simulation de givrage etc) ;
- Il détermine la composition du cockpit. (Voir plus haut) ;
- Il se coordonne avec le pilote de sécurité sur le déroulement du vol et en particulier sur la manière de déclencher les procédures anormales et d'urgence ;
- Il supervise l'étude les prévisions météorologiques et du trajet ;
- Il s'informe des contraintes opérationnelles, des zones de travail etc.

	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 45
---	--	--	---------------------	---------------------

- Il supervise les procédures opérationnelles (dépôt PLN, Avis de mouvement, autorisation ATS etc.) ;
- Il s'informe sur la navigabilité de l'appareil, vérifie la possibilité de réaliser l'épreuve dans son intégralité ;
- Il valide les choix du candidat.

Consignes additionnelles aux épreuves sur Simulateur

L'examineur mettra à disposition de l'équipage le dossier de vol et toutes autres informations utiles à la préparation du vol ;

- Il définit ses attentes auprès de l'opérateur simulateur pour créer un environnement aussi réel que possible
- Il coordonne le scénario avec l'autre membre d'équipage lors d'une épreuve MP.
- Il détermine la composition du cockpit (voir plus haut)

A l'issue de la préparation du vol par l'équipage, il recevra le briefing pré-vol de l'équipage et procédera à l'examen oral.

5.4.5 Briefing

Le briefing doit d'une manière ou d'un autre aborder les points suivants :

Rappel des objectifs et du contexte de l'épreuve


Les objectifs des examens/contrôles OPS et/ou FCL sont rappelés plus haut. Toutefois il est important de souligner les points suivants au candidat :

- Un examen/contrôle est un événement ponctuel dont l'unique but est la vérification des connaissances et d'un savoir-faire ;
- Les critères de jugement sont liés à un référentiel d'écart normalisé basé sur les performances acceptables définies. En outre, pour les examens sur Hélicoptère, ces normes admettent des tolérances supplémentaires en fonctions des conditions de jour ;
- En tant qu'examineur, ce dernier est tenu à l'impartialité. En tant que navigant et instructeur expérimenté, il a la faculté d'analyser et de juger de « pilote à pilote » et de s'adapter aux situations particulières pouvant survenir en cours d'examen.

Présentation de l'épreuve et modalités pratiques

L'examineur :

- Rappellera les informations sur le déroulement du vol, la structure de l'épreuve avec descriptions, conditions de réalisation et la chronologie sommaires des différents exercices du programme ;
- Rappellera l'organisation du cockpit et les rôles des différents participants durant les différentes parties de l'épreuve : Equipage : fonctions CDB, PF/PNF si applicable, le pilote de sécurité ou le pilote support ;
- Rappellera les procédures et pratiques escomptées (utilisation des automatismes, de la radio, déroulement des briefings, répartition des tâches et principes CRM) ;
- Rappellera la langue utilisée pour les conversations avec l'ATC et, si nécessaire, avec les autres interlocuteurs de l'équipage ;
- Rappellera brièvement ses attentes en terme de performances acceptables (écarts tolérables en fonction des conditions du jour) ;
- S'assurera auprès des candidats qu'ils ont bien compris les objectifs et les modalités de l'examen et qu'ils déclarent être aptes à poursuivre l'épreuve (voir note au sous-chapitre 5.4.8) ;

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 46</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

- Rappellera les droits du candidat et les conséquences de ses actes. L'examineur évoquera en particulier les règles relatives à l'interruption de l'épreuve, ainsi que celle relative au "partial pass".

Eléments de sécurité

Au cours du briefing préalable à l'épreuve pratique (et dans tous les cas avant de débiter le vol) l'examineur, en s'appuyant sur le manuel de sécurité de l'opérateur (ATO ou exploitant) et en présence de tous les acteurs (candidat et pilote de sécurité), couvrira les points suivants :

Concernant les épreuves sur Hélicoptère

- L'obligation de se conformer aux procédures, données de performances et limitations définies dans l'AFM de l'hélicoptère, le manuel d'exploitation de l'exploitant (le cas échéant) et la réglementation en vigueur ;
- L'approbation sans équivoque et le rappel des principaux paramètres et limitations à utiliser en vol tels que déterminés par le candidat (vitesses, puissance etc.) ;
- La conduite à tenir et les rôles respectifs de chacun des membres d'équipage :
 - Lors des procédures normales et en insistant sur les manœuvres délicates pouvant le cas échéant requérir une coordination équipage précise ou (gestion de la puissance, interruption du décollage, etc.) ;
 - Dans la simulation de pannes fictives et la simulation des conditions IMC ; Il est nécessaire que candidat et examineur (et pilote de sécurité le cas échéant) n'aient aucun doute sur la manière dont les pannes seront déclenchées (gestuel, call out), et de la même manière pour certains exercices délicats (ex: panne moteur, panne en stationnaire, positions inusuelles, panne de RAC, etc) que l'examineur s'assure que le candidat n'aura pas une action complètement inappropriée.
 - En cas de panne ou de situation d'urgence réelle (qui pilote ? Qui traite la panne ? Comment s'effectue le transfert de commande ? Etc.).
- Les considérations liées aux conditions opérationnelles du jour (influence de la météo, de l'environnement, du trafic prévu, etc. sur le déroulement de l'épreuve) ;
- Les considérations liées à l'usage des communications radio (nécessité d'échanges clairs et concis avec l'ATC, notamment concernant la réalisation d'exercices simulés – procédure de lever de doute en cas d'ambiguïté dans les communications) ;
- Rappel des responsabilités de l'équipage, notamment du pilote de sécurité, dans le maintien d'un niveau de sécurité satisfaisant.

Concernant les épreuves sur simulateur


De délivrer un briefing de sécurité (sécurité incendie, équipements et procédures de sécurité et d'évacuation etc.) à tous les participants ;

Note : il est acceptable que le briefing mentionné ci-dessus, ainsi que le rappel des différences simulateur/flotte (voir ci-dessus) soient écourtés lorsque tous les participants ont récemment reçu un briefing complet (en particulier dans le cas de sessions consécutives).

Durant le briefing préalable à la séance, l'examineur devra informer l'ensemble des participants des périodes prévues d'utilisation de la motion (typiquement de la fermeture à l'ouverture de la porte d'accès) et de l'obligation d'être assis et attaché durant toute la durée de ces périodes.

Après la séance, l'examineur doit renseigner précisément le technical log du simulateur et y reporter toute(s) anomalie(s) subie(s) ou constatée(s) durant la séance.

Note : Dans le cadre de leur système qualité, les opérateurs de simulateurs ont l'obligation de suivre l'état technique de leurs FTD et d'apporter des réponses adaptées. Ceci constitue un élément essentiel des processus d'agrément. En conséquence, même un

	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 47
---	--	--	---------------------	---------------------

disfonctionnement rectifié immédiatement durant une séance devrait faire l'objet d'une entrée au technical log.

De la même façon, un examinateur confronté au(x) même(s) problème(s) persistant(s) durant une période injustifiée ne devrait pas hésiter à informer DSAC/PN/FOR de cette situation pour action officielle de l'Autorité.

Insertion d'éléments d'instruction durant le briefing

Pour une épreuve purement FCL, l'ensemble de la formation nécessaire est supposé avoir été délivrée préalablement à l'examen pratique. La responsabilité des examinateurs doit se limiter à constater un niveau d'acquis (attesté par l'ATO qui présente le candidat). Par conséquent, le briefing ne devrait en aucun cas inclure la revue détaillée de connaissances et/ou de techniques à mettre en œuvre durant la séance pratique (par exemple la révision d'un profil N-1 ou la technique de réalisation d'une approche).

Lors d'un contrôle OPS ou FCL+OPS, il est toléré qu'une partie du briefing (dimensionné en conséquence) soit consacrée à des rappels techniques (idéalement sous forme de questionnement) ou à la présentation de nouvelles consignes ou procédures introduites par l'exploitant. Dans un tel cas, le contenu ne devrait en aucun cas être un rappel de « quoi faire pour réussir le test » et le briefing devrait être suffisamment structuré pour permettre aux candidats de ne pas mélanger les sujets qui relèvent de la formation avec les éléments sur lesquels ils sont évalués.

5.4.6 Conduite de l'épreuve pratique

Une épreuve ne peut, et ne doit pas être entreprise sans que l'examineur ait une idée précise de son déroulement. Cette épreuve doit répondre à la fois à des contraintes et des objectifs différents. En conséquence bien en amont de l'épreuve, l'examineur doit construire un scénario précis et s'y tenir du mieux possible.


La construction de ce scénario n'est pas simple, en effet elle impose

- Le respect des exigences réglementaires
- De satisfaire aux objectifs de vérification des compétences
- De satisfaire dans une certaine mesure à des objectifs pédagogiques
- De prendre en compte la performance humaine du candidat et de l'examineur
- d'obéir aux contraintes de maîtrise des coûts.

Construction du scénario d'une épreuve

On retiendra les points suivants :

- Certains scénarios doivent être approuvés par l'autorité ;
- Ils doivent prendre en compte les moyens utilisables (Simu, hélicoptères)
- Selon les épreuves envisagées, les scénarios peuvent se dérouler autour d'un aérodrome ou au travers une navigation à une ou plusieurs branches.
- Un scénario comporte à minima toutes les rubriques pertinentes du formulaire de l'épreuve pratique.
- Les concepteurs de scénarii sont encouragés à développer plusieurs possibilités de déroulement du scénario, que ce soit dans le choix des panes possibles sur un même système ou dans les choix des éventuels aéroports de déroutement. Les examinateurs ont ainsi une plus grande latitude dans la conduite de la séance mais doivent néanmoins se limiter strictement aux choix proposés, l'improvisation dans ce domaine pouvant avoir des conséquences anti pédagogiques et/ou légales non négligeables.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 48</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

- Les accidents sont rarement la conséquence d'une seule manœuvre inadaptée mais au contraire un enchaînement d'actions inappropriées. Dans le passé, les programmes de formation et de contrôle n'ont souvent été basés que sur la réalisation d'une suite de manœuvres prévues par le législateur (conformité réglementaire). Cette fragmentation artificielle empêche l'apparition concrète de l'accumulation d'erreurs et peut masquer l'éventuelle mauvaise prise en compte de la menace.
- Les scénarii «orientés ligne» ont pour but de répondre à ce besoin de former et d'évaluer l'équipage dans le cadre d'un enchaînement d'évènements et non plus seulement de contrôler l'exécution correcte de chaque manœuvre par chacun des pilotes.

Pour aider les examinateurs à construire leurs scénarios, des informations et guides sont à disposition.

- Le Flight Manuel Examiner (Futur texte de l'EASA consultable sous forme de NPA)
- Le guide de création des scénarios qui peut être téléchargé sur le site de la DSAC : www.developpement-durable.fr/IMG/pdf/3-Guide_des_scenarios_BD_web.pdf
- Le guide de développement des compétences pilotes

De plus, dans chaque livret relatif à l'épreuve considérée, un chapitre traitant de la construction des scénarios rappelle les aspects spécifiques à l'épreuve.

Moyens utilisables

Les épreuves en vue de la délivrance d'un LAPL (H), d'un PPL(H), d'un CPL(H) et d'un IR(H) doivent être impérativement réalisées sur un hélicoptère.

Les épreuves d'AoC instructeurs et examinateurs peuvent être réalisées sur appareil ou sur simulateur.

Les contrôles et examen de QT et d'ATPL doivent être réalisés prioritairement dans un simulateur, sauf s'il est indisponible


Note : Au sens de la part FCL, l'indisponibilité d'un simulateur signifie soit qu'aucun simulateur n'existe ou n'est approuvé (indisponibilité de fait) soit qu'il se trouve temporairement indisponible et que cette indisponibilité n'a pas pu être anticipée lors de la programmation des épreuves (panne/maintenance non prévisible, longue indisponibilité). L'éloignement géographique n'est, à priori, pas à lui seul un critère de non disponibilité. Ce problème doit être traité directement avec l'Autorité.

Déroulement de l'épreuve

- L'examineur doit préparer et mener l'épreuve ou le contrôle conformément aux règles FCL et/ou OPS. Seules seront exécutées les manœuvres et procédures au programme.
Afin de satisfaire les objectifs de l'épreuve, l'examineur soumettra le candidat à différents scénarios en veillant à ce que celui-ci ne soit pas désorienté et à ce que la sécurité ne soit jamais compromise. Aucun « breaker » ne sera tiré. En cas de nécessité de simulation de conditions IMC, la méthode utilisée devra être adaptée et préserver le niveau de sécurité ;

Note : pour les contrôles OPS, bien que la réglementation permette la réalisation d'entraînements et de contrôles combinés, (AMC1 ORO.FC.230(a)(4)(i)(C)), une séparation claire doit être faite entre ce qui est entraîné et ce qui est contrôlé. En conséquence, les exercices d'entraînement et de contrôle doivent être au moins réalisés dans deux parties distinctes du même vol, séparées par un atterrissage intermédiaire avec retour vers le point d'attente ou équivalent.

- Durant l'épreuve, l'ensemble de la documentation de bord, dans sa forme standard (et approuvée le cas échéant), doit être disponible et effectivement utilisée par l'équipage. L'examineur veillera à ce que le vol soit exécuté strictement en conformité avec

 DSAC	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 49
---	--	--	---------------------	---------------------

l'AFM de l'Hélicoptère et, le cas échéant, le manuel d'exploitation de l'exploitant ou de l'ATO et toutes les consignes édictées par l'Autorité ;

- L'équipage et l'examineur devront faire preuve d'adaptabilité en cas de modifications des conditions anticipées au cours de la préparation et des briefings pré-vol (instructions ATC ou autres circonstances pouvant affecter les conditions de réalisation du vol). La compréhension et la réponse du candidat à de tels changements devra satisfaire l'examineur ou celui-ci devra interrompre l'épreuve ;

Sur Hélicoptères :

Dans tous les cas, la sécurité du vol doit rester l'absolue priorité de l'examineur et une vigilance permanente doit être exercée (environnement, trafic et ATC) ;

Sur Simulateurs :

Documentation de bord

- La manipulation et l'utilisation correcte de la documentation de bord (selon les principes de base du CRM fait partie intégrante des compétences du pilote. Toutes la documentation pertinente dans une forme équivalente à celle disponible en exploitation (éventuellement sous forme de copies) doit être à disposition et effectivement utilisée par l'équipage. De plus, aucun document comportant des annotations personnelles ou du surlignage ne devrait être utilisé.
- Dans le cas où l'opérateur est approuvé pour l'utilisation exclusive d'EFB en opérations, l'équipage doit utiliser la documentation correspondante sous sa forme électronique et l'outil utilisé dans le simulateur doit être aussi proche que possible de la version disponible à bord. Les applications doivent être à jour.

Optimisation de l'outil simulateur

- Une utilisation performante de l'outil simulateur, et l'implication des examinateurs dans la recherche du réalisme des situations (affichage stricte des ambiants) facilite et optimise l'évaluation de l'équipage et contribue ainsi aux besoins d'amélioration de la sécurité. L'ensemble des fonctionnalités disponibles telles que : trafic aérien, turbulences, masses nuageuses, radar, communications (ATIS, interphones, radio etc.) devraient être familières à l'examineur et utilisées à bon escient afin de reproduire les situations événementielles avec le meilleur réalisme possible.

Repositionnements


Les repositionnements doivent être limités aux nécessités du scénario. De plus, pour la partie LOFT, l'examineur ne devrait jamais intervenir et les repositionnements devraient être strictement limités aux cas suivants :

- Après la check-list après mise en route et un début de roulage si ce dernier est réellement trop long ;
- Dans le cas d'un vol à masse importante et planifié à FL élevé, le repositionnement est acceptable pendant la montée, au plus tôt à l'issue de la réalisation du SID et lorsque toute panne éventuelle a été traitée dans sa totalité ;
- Pour les vols longs, en un point donné de la croisière, sous réserve qu'un temps adéquat permette le traitement complet des pannes éventuelles, la préparation de la descente (prise de météo et briefings compris).

Lors des exercices complémentaires, le repositionnement est acceptable après une remise de gaz à partir du moment où, après accélération, la configuration décidée est atteinte, la trajectoire assurée et les C/L effectuées.

Dans tous les cas :

- Tout repositionnement doit être clairement annoncé et coordonné avec l'équipage afin d'éviter les vertiges visuels et de façon à lever toute ambiguïté sur les conditions de reprise de la séance (position, configuration et contexte opérationnel après repositionnement) ;

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 50</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

- L'équipage ne devrait pas être sollicité pour des manipulations de remise en configuration ou de repositionnement du simulateur (prendre clairement la main).

Annulation ou interruption de l'épreuve

Il est souhaitable qu'une épreuve commencée aille à son terme. Néanmoins, **l'annulation** (épreuve non commencée) ou **l'interruption** (épreuve débutée) de l'épreuve est souhaitable dès lors que les conditions ne garantissent pas d'atteindre les objectifs de l'examineur. Cette décision évitera à l'examineur de se mettre dans la situation délicate où son jugement pourrait être affecté par des paramètres subjectifs et/ou non maîtrisés. En particulier, l'examineur devrait annuler ou interrompre l'épreuve :

- S'il juge que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige une nouvelle épreuve complète ou en cas de faits comportementaux graves ;
- Pour raisons de sécurité (épreuves sur hélicoptère : risque potentiel du à la déficience d'un membre d'équipage, du matériel ou à une dégradation inacceptable de l'environnement opérationnel) ;
- Pour des raisons logistiques (panne, panne simulateur, retard important) ;
- A la demande du candidat (les conséquences de cette demande sont développées dans le chapitre sur le traitement de l'échec).

5.4.7 Système d'évaluation et standards Part-FCL

Tout candidat à un examen FCL doit subir l'épreuve conformément aux règles applicables et être objectivement testé au regard des standards de compétences définis pour l'épreuve. En particulier, l'examineur ne doit pas modifier les standards requis au regard de la formation reçue ou de l'expérience préalable du candidat.

L'examineur doit rester méthodique et objectif et juger rubrique par rubrique.

A l'issue de l'épreuve, l'examineur doit être convaincu que le niveau de performance constaté du candidat en conditions simulées est la confirmation du niveau qui serait atteint dans des conditions réelles équivalentes.

Dans le système FCL et pour les épreuves, l'évaluation du candidat porte sur un ensemble de rubriques. Pour chacune des rubriques contenues dans le scénario d'examen, l'examineur doit recourir à l'une des notations suivantes :

Réussite (PASS) : sous réserve que le candidat ait démontré le niveau requis de connaissances, d'aptitude et de compétences et ait démontré une précision de pilotage conforme, en terme d'écart, aux valeurs définies ; ou

Echec (FAIL) : si le niveau de compétences observé est insuffisant par rapport aux standards définis.


De plus et indépendamment du niveau démontré lors de la réalisation de ces rubriques, l'examineur doit ajourner le candidat s'il constate que le niveau général de compétence démontré exige une nouvelle épreuve complète (après un réentraînement adapté). Dans une telle situation, l'examineur peut interrompre l'épreuve à tout moment s'il le juge opportun.

Note : les différentes rubriques de chaque examen en vol sont développées dans les livrets de chaque épreuve. Les examinateurs y trouveront, pour chacun des items listés, l'interprétation de l'Autorité.

Utilisation des rubriques

Un scénario d'épreuve doit contenir toutes les rubriques nécessaires à la validation de cette épreuve.

Le scénario liste explicitement l'ensemble des rubriques qui le valide mais pas nécessairement toutes les rubriques qu'il contient.

 DSAC	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 51
---	---	--	---------------------	--------------

- Il se limitera au scénario mais peut (exceptionnellement) user de sa discrétion et ajouter un exercice s'il le juge nécessaire pour l'évaluation du candidat ;
- Il notera (PASS/FAIL) toutes les rubriques explicitement listées dans le programme de l'épreuve (et notamment les rubriques marquées [M]) ;
- La réalisation satisfaisante (PASS) d'une manœuvre ou d'une procédure non explicitement listée dans le scénario ne doit pas être enregistrée dans le formulaire d'épreuve (afin de faciliter la vérification de la conformité de l'épreuve) ;
- L'échec d'une manœuvre ou d'une procédure non explicitement listée dans le scénario (ex : la mauvaise gestion de trajectoire dans un circuit d'attente) doit être enregistrée FAIL dans la rubrique correspondante du formulaire d'épreuve ;
- Note : en cas d'utilisation d'un formulaire d'épreuve adapté au scénario et ne contenant que les rubriques validant celui-ci, l'examineur mentionnera explicitement dans son rapport de synthèse [cadre 6 du TRF] la référence FCL (telle qu'elle apparaît dans l'appendice 9.B.6) des manœuvres ou procédures non correctement réalisées et non listées dans le formulaire.

5.4.8 Règles de traitement de l'échec (épreuves FCL)

Les règles de traitement de l'échec peuvent être différentes d'un examen à l'autre. Pour chacun de ces contrôles il est nécessaire de se référer aux livrets idoines.

Dans le cadre FCL et face à tout exercice ou manœuvre du programme d'épreuve non correctement exécuté, l'examineur doit connaître les notions suivantes pour suivre la procédure qui lui paraît la plus adaptée.

Répétition d'un exercice en cours d'épreuve (deuxième essai)

Hypothèse : L'exercice ou la manœuvre n'a pas été correctement exécuté cependant l'examineur estime que cet échec

- Est lié à des conditions externes à la bonne réalisation de l'exercice (par exemple du fait d'une mauvaise gestion de l'outil simulateur par l'examineur lui-même, un vent de travers pour une autorotation, un autre aéronef ayant gêné, une météo défavorable, etc) ;
- Est le résultat d'une erreur malencontreuse et non d'un manque de savoir-faire durablement acquis (l'examineur juge qu'un acte d'instruction ne s'avère pas nécessaire pour une acquisition durable).

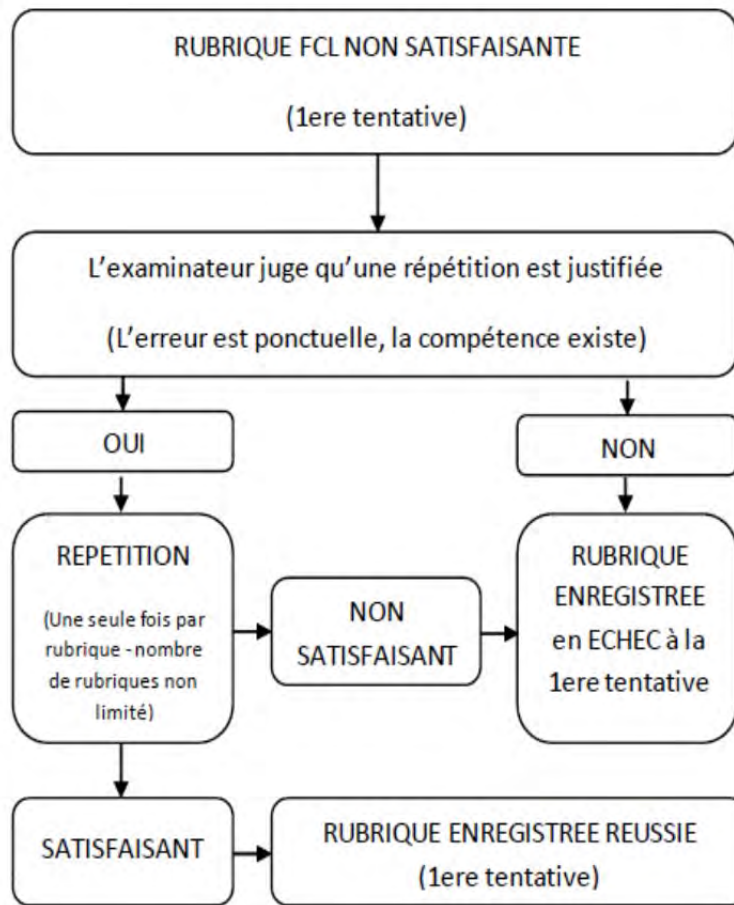
A l'appréciation de l'examineur, l'exercice peut être recommencé une fois (et une seule) au cours de l'épreuve.

Ce second essai :

- Est à différentiel d'une seconde tentative ;
- Est réalisé au cours du même vol et devrait prendre place en fin d'épreuve, si le temps disponible et l'organisation du vol le permettent et ainsi privilégier la couverture de l'ensemble du programme ;
- Ne devrait pas être consécutive à un débriefing détaillé (qui permettrait de réussir l'exercice par une répétition d'actions sans garantie d'acquisition durable). Les éléments de débriefing préalables à la répétition devraient par conséquent se limiter au constat des lacunes observées ;
- Si possible, ne devrait, pas prendre place dans un contexte strictement identique à l'exercice échoué ;
- N'est en aucun cas un droit du candidat et ne devrait être utilisée que pour permettre à l'examineur un lever de doute.

Si ce second essai n'est pas satisfaisant, alors la rubrique se mise en "Fail" à la première tentative.

La figure suivante synthétise cette procédure.



Echecs liés à une rubrique

Hypothèse : L'exercice ou la manœuvre n'a pas été correctement exécuté et l'examinateur estime que cet échec


- N'est pas lié à des conditions externes à la bonne réalisation de l'exercice (Les conditions météo et environnementales sont satisfaisantes) ;
- Est le résultat d'un manque de savoir-faire, d'une compétence non durablement acquise (l'examinateur juge qu'un acte d'instruction (ou de révision) s'avère nécessaire pour une acquisition durable).
- Ne fait pas partie des cas impliquant l'ajournement immédiat (voir plus loin)

Suivant l'examen en cours, cet échec va avoir des conséquences différentes :

- Dans le cas d'un examen concernant la délivrance d'un LAPL (H) PPL(H), AoC TRI le candidat sera ajourné ;
- Dans les autres cas, et pour un certain nombre de rubriques en échec, le candidat sera en situation d'ajournement ;
- Dans les autres cas et pour un nombre limité de rubrique en échec, le candidat pourra être en situation de "Partial Pass".

Pour de plus amples informations, il est nécessaire de consulter les livrets relatifs à chaque épreuve.

Procédure "PARTIAL PASS"

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 53
---	--	---------------------	---------------------

Cette procédure permet, sous conditions (échec à un nombre limité de rubriques et niveau général de compétences satisfaisant) à l'examineur d'autoriser l'organisation d'une épreuve complémentaire adaptée (nouveau vol ou nouvelle séance simu), qui sera la 2^{ème} tentative.

Au cours de cette session additionnelle le candidat sera contrôlé sur un scénario court incluant notamment toutes les rubriques en échec à la première tentative.

Les examinateurs doivent garder à l'esprit les points suivants :

- Lorsqu'elle est prononcée, la décision de "Partial Pass" doit se concrétiser par l'organisation d'une épreuve distincte (tentative 2) de l'épreuve qu'elle complète (tentative 1). Ce n'est en aucun cas la répétition d'exercices de façon isolée au cours de la tentative 1 ;
- La discrétion de l'examineur à recommencer un exercice (deuxième essai) ne s'applique qu'à la tentative 1 et ne peut donc s'exercer au cours de l'épreuve complémentaire ;
- L'enregistrement des rubriques échouées lors de l'épreuve complémentaire se fait dans les colonnes « tentative 2 » du support d'épreuve. En cas d'échec à une rubrique quelconque de l'épreuve complémentaire, y compris les rubriques qu'il avait réussies lors de la première tentative, le candidat sera ajourné et devra repasser à nouveau la totalité de l'épreuve ;
- Il est préférable (mais non obligatoire) que cette épreuve complémentaire soit conduite par le même examinateur.

Dans tous les cas, l'épreuve complémentaire doit être précédée d'un acte d'instruction. Cet acte doit être adapté à la nature et à l'étendue des problèmes à régler. Le cas échéant, il peut se résumer à un débriefing détaillé (délivré directement par l'examineur ou par un instructeur).

Aspects psychologiques de l'erreur

L'examineur doit garder à l'esprit que dès qu'il échoue un premier exercice, le candidat est déstabilisé. Ceci peut entraîner pour ce dernier, une baisse de la confiance en soi et de la performance globale. Or souvent le candidat ressent cette baisse et ceci aggrave le phénomène. Cet enchaînement initie un cercle vicieux qui peut mener à l'ajournement.

Par conséquent, dès la première rubrique en échec, L'examineur doit :


- S'efforcer de modérer l'impact du problème sur le niveau de stress du candidat de façon à lui permettre de poursuivre l'épreuve dans les meilleures conditions. Ne pas minimiser l'erreur mais faire appel à la force morale et à la détermination du candidat ;
- Conduire la suite de l'épreuve en toute impartialité. Une performance insuffisante ou marginale lors de l'exécution d'une rubrique ne devrait pas influencer le jugement de l'examineur sur l'exécution d'autres rubriques.

Dans le même temps l'examineur doit :

- Se préparer à décider : il y aura obligatoirement des conséquences décisionnelles en fin d'épreuve (répétition si adapté et temps disponible, partial-pass ou ajournement si la répétition n'est pas possible ou n'est pas souhaitable) ;
- Se préparer à argumenter : les raisons de l'échec doivent être précisément notées. En cas d'ajournement, L'examineur devra justifier sa décision et sera le premier acteur du processus de remise à niveau du candidat ;

Ajournement

L'ajournement doit être prononcé quand :

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 54</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

- A la fin d'une épreuve, le nombre réglementaire de rubrique en échec a été atteint. Ce nombre est variable et dépend du type d'examen (voir livrets spécifiques) ;
- La prestation globale de niveau est jugée insuffisante (AMC 2 au FCL.1015) et notamment s'il y a eu :
 - Le dépassement des tolérances définies (malgré la prise en compte des aléas liés à la turbulence et à l'ATC [épreuve sur Hélicoptère]) ;
 - La compromission de la sécurité du vol, la violation de la réglementation ou une gestion du vol douteuse associée à un pilotage brutal ;
 - La démonstration d'un niveau inacceptable de connaissance ou de gestion de la situation et de comportement d'aviateur (airmanship) et, plus généralement, l'échec du candidat à atteindre l'objectif de l'épreuve ;
 - Une interruption de l'épreuve à la demande du candidat et l'examineur juge la raison invoquée irrecevable.

L'examineur peut mettre fin à l'épreuve à tout moment. En fonction des circonstances, de la sévérité des faits, et du contexte, il décidera s'il est préférable d'interrompre l'épreuve avant ou au terme de la couverture d'une partie du programme.

Note : Il est vivement conseillé de systématiquement vérifier auprès d'un candidat (au stade du briefing) qu'il s'estime apte à entreprendre l'épreuve et de lui rappeler la règle de cette interruption.

Les examinateurs devraient exercer le plus grand discernement envers un candidat qui déclare être apte à mener une épreuve lorsqu'à l'issue d'une prestation médiocre il invoque des problèmes physiologiques.

Exigences en cas d'ajournement


En cas d'ajournement :

- Toute nouvelle représentation doit être précédée par la réalisation d'un programme d'instruction (défini par le RP/RDFE après prise en compte de la proposition et des remarques de l'examineur) ;
- Le même examinateur ne devrait pas contrôler une seconde fois le candidat sans l'accord expresse de ce dernier (il est fortement conseillé que cet accord soit formalisé).

5.4.9 Traitement de l'interruption de l'épreuve non liée à l'échec des candidats

Cette situation se réfère aux cas où la totalité du programme d'épreuve n'a pu être couverte en une séance unique pour l'une des raisons suivantes :

- Manque de temps non imputable au(x) candidat(s) (problèmes logistiques, maladresse examinateur, etc.) ;
- Panne du matériel utilisé (simulateur, Hélicoptère),
- Dégradation non prévisible des conditions d'examen ne permettant pas d'atteindre les objectifs de l'épreuve (notamment en cas d'épreuve sur Hélicoptère),
- Interruption d'épreuve à la demande du candidat. Dans ce cas, deux hypothèses possible :
 - La raison invoquée par le candidat est jugée recevable par l'examineur. Auquel cas, l'épreuve est interrompu/suspendu.

	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 55
---	--	--	---------------------	--------------

- o La raison invoquée par le candidat est jugée non recevable par l'examineur. Auquel cas, le candidat est ajourné.

Note : lorsqu'une telle situation est anticipée ou fortement probable avant de débiter l'épreuve, il est toujours préférable de reporter l'examen.

Dès lors que l'épreuve a effectivement débuté (plus d'une rubrique examinée), les rubriques réalisées seront validées sur le formulaire et une session additionnelle devra être organisée au cours de laquelle l'ensemble des rubriques non entreprises lors de la séance 1 seront couvertes et enregistrées.

Attention : dans le cas des épreuves avec un partial pass, la réussite ou l'échec à une rubrique est à valider en première tentative (continuité de la session précédente). En conséquence une décision de partial pass ne pourra être prise qu'à l'issue de la session additionnelle lorsque l'ensemble du programme aura été couvert en 1^{ère} tentative

En cas d'interruption d'épreuve non liée à l'échec des candidats, il est préférable (mais non obligatoire) que la session additionnelle soit supervisée par le même examinateur.

5.4.10 Débriefing

Il est recommandé aux examinateurs de prendre quelques minutes pour préparer et ordonner leur débriefing.

L'examineur ne doit pas débiter le débriefing avant :

- D'avoir décidé du résultat de l'épreuve.
- En cas d'ajournement, d'avoir préalablement identifié le plus précisément possible les points faibles afin de présenter au candidat une image concrète et compréhensible des raisons motivant l'ajournement.

Au cas où le recours à un questionnaire complémentaire s'avère nécessaire pour compléter l'évaluation du candidat, cette partie doit être préalable et clairement différenciée du débriefing.

Typiquement, le débriefing doit inclure les 3 parties et la chronologie suivantes :


- L'annonce du résultat et de ses éventuelles conséquences sur les privilèges du candidat ;
- La revue factuelle de la prestation du candidat incluant, le cas échéant, une brève analyse des raisons de l'échec ;
- Une écoute et des réponses aux questions du candidat incluant des objectifs de remise à niveau et des pistes de travail pour les atteindre.

Annnonce du résultat et des éventuelles limitations de privilèges

Il est essentiel que le résultat de l'épreuve soit communiqué sans ambiguïté au candidat dès le début du débriefing (réussite, ajournement, partial pass, épreuve non terminée [interrompue]). Ne pas temporiser, ne jamais procéder par questions sensées amener le candidat à deviner l'issue de l'examen ou à s'auto-juger.

En cas d'échec (partiel ou complet) : rappeler brièvement mais clairement les éventuelles conséquences sur les privilèges du candidat ainsi que les exigences de réentraînement et de réexamen. Si nécessaire, lui rappeler ses obligations administratives (opérateur/DGAC).

- En cas d'ajournement ou de partial pass à une épreuve QT, le candidat ne peut plus exercer les privilèges de la qualification concernée tant qu'il n'aura pas totalement réussi l'épreuve ;

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p align="center">DSAC – PN / EPN</p> <p align="center">GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 56</p>
---	---	-----------------------------	-----------------------------

- En cas d'épreuve non terminée (interrompue), et à condition qu'aucune rubrique ne soit en échec, le candidat peut exercer ses privilèges uniquement dans la limite de validité de ses qualifications.

Revue de la prestation

Quel que soit le résultat, cette phase du débriefing doit être basée sur des faits précis et/ou quantifiés (écarts) (d'où l'importance d'une prise de note précise durant la totalité de la session).

En cas d'échec (partiel ou complet) :

- Etayer la décision sur des éléments précisément identifiés (pour éviter la contestation et/ou le sentiment d'injustice) ;
- Ne pas énoncer les faits chronologiquement mais préférer un ordre de gravité décroissant. A ce stade, rester bref, noter les points principaux au tableau, mentionner sans trop approfondir les erreurs mineures dont les causes sont évidentes et ne méritent pas d'être développées.
- Chaque fois que cela est possible, terminer en mentionnant des aspects positifs de la prestation.

En cas de succès :

Là aussi le débriefing doit être factuel (notes).

Ecoute et réponse aux questions, définition des objectifs

En cas d'échec (partiel ou complet) :


- Laisser le candidat s'exprimer et comprendre l'irréversibilité de la décision. Si nécessaire le rassurer, souligner que cet échec est le résultat de l'observation d'une séance ponctuelle (la photo de sa prestation à un instant donné) et non un jugement et une remise en question de ses capacités et de sa compétence professionnelle globale. Eviter d'énoncer des verdicts dramatiques, généraux et inconsidérés ;
- En fonction de l'attention disponible du candidat, profiter du temps restant pour développer le ou les sujets principaux à l'origine de l'échec. L'approche doit rester positive : il ne s'agit plus de justifier la décision de l'examineur, mais de guider le candidat à comprendre l'origine et l'enchaînement des événements, à identifier la/les causes de ses erreurs et à dégager des solutions possibles (les noter au tableau en face des causes de l'échec). Chaque fois et autant que possible, accompagner le candidat vers une nouvelle motivation de réussite en définissant les domaines à améliorer et en suggérant les moyens à mettre en œuvre (préparation personnelle, nécessité d'un complément de formation). Insister sur la nécessité du respect des procédures et l'importance des bonnes pratiques du CRM. Terminer en rappelant brièvement les points positifs observés durant l'examen et les atouts identifiés chez le candidat ;

Note : une approche positive, incluant l'expertise détaillée et technique des examinateurs plutôt que des commentaires généraux, est très importante en termes de facteurs humains. Elle permet au candidat en échec, au travers d'un dialogue concret de pilote instructeur à pilote, de se resituer dans une progression vers un niveau satisfaisant et ainsi de reprendre confiance en lui et de sortir de la spirale de l'échec.

En cas de succès :

- Conforter le candidat dans ses domaines d'excellence, analyser les zones de moindre performance, dégager les axes de progrès possibles. Profiter de l'opportunité pour promouvoir les bonnes pratiques (procédures, CRM, discipline radio etc.).

Note : Les examinateurs sont encouragés à conduire cette partie du débriefing sous une forme interactive (questionnement, suggestion) et ainsi amener les candidats à conduire par eux-mêmes l'analyse factuelle des éléments perfectibles

	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	DSAC – PN / EPN GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES	Rév : 0 Déc 2015	Page : 57
---	--	--	---------------------	---------------------

de leur prestation et à en dégager les réponses et pistes de progrès. Cette méthode (facilitation) ne devrait pas être mise en œuvre par l'examineur en cas de FAIL.

Rôle de l'examineur dans le traitement de l'échec du candidat

Les enjeux d'un échec sont importants à la fois pour le candidat (perte de confiance, amour-propre, problèmes financiers, perte de temps, remise en question de sa carrière, etc.) et pour l'exploitant ou l'ATO (programmation vol, séances de simulateur supplémentaires, coûts additionnels, doutes sur le processus de formation, doute sur la compétence professionnelle des individus, etc.).

Tout en restant conscient de l'impact de sa décision, L'examineur doit :

- Etre impartial et ne juger qu'en fonction des faits observés en faisant abstraction des complications inévitables engendrées ;
- Rester professionnel dans la gestion de la situation et contribuer ainsi à en minimiser les conséquences pratiques.

Le professionnalisme de l'examineur est un élément clé dans le traitement de l'échec et peut significativement contribuer à en modérer les conséquences pour le candidat et pour les différentes entités impliquées. L'examineur devient ainsi l'un des premiers acteurs dans la recherche des solutions à l'échec du candidat.

Rapport de synthèse

Quelle que soit l'épreuve pratique, un ajournement ou un partial pass si existant, doit faire l'objet d'un rapport de synthèse (Voir modalité dans le livret correspondant à l'épreuve).

En cas de partial pass, le rapport sera adressé au responsable pédagogique ATO ou au RDPE, à défaut à l'Autorité.

En cas d'ajournement, vers l'ATO et l'Autorité.

Une synthèse constructive devrait inclure les éléments suivants :

- La synthèse des raisons ayant motivé l'ajournement ou la décision de partial pass. La pertinence et la clarté des informations saisies sont essentielles pour un traitement efficace de l'échec ;
- Les propositions, en termes qualitatifs et quantitatifs, du complément de formation pour la remise à niveau du candidat ;
- Les remarques du candidat (particulièrement en cas de litige ou de contestation) ;
- Toute autre information pertinente.

Note : en cas de manque de place, utiliser un papier libre additionnel que l'on agrafera au TRF et sur lequel devra apparaître la date, le nom et le numéro de licence du candidat et le nom de l'examineur.

5.4.11 Travail administratif

La saisie du formulaire d'épreuve engage directement la responsabilité juridique de l'examineur. Par conséquent, il est rappelé :

- L'importance d'une prise de notes organisée, précise et efficace durant l'épreuve ;
- De prendre garde à s'organiser et à s'aménager suffisamment de temps afin de permettre la saisie effective et correcte des formulaires d'épreuve et la préservation effective des archives (notamment en cas d'actes isolées hors d'une structure organisée) ;
- Que les examinateurs doivent conserver les documents relatifs à leur actes durant une période minimale de 5 ans et les soumettre sur demande à l'Autorité ;

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 58</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

- Que tout commentaire ou contestation exprimé par un candidat concernant la conduite ou le résultat d'une épreuve doit être consigné par l'examineur dans le compte-rendu d'épreuve.

Des informations complémentaires concernant la rédaction et le traitement des formulaires d'épreuve dans le cadre des procédures nationales françaises sont disponibles en appendices (saisie manuelle et électronique).

Dans le cadre de certains examens (ATPL, QT, etc.), la saisie de comptes rendus spécifiques peut être demandée par l'organisme ayant dispensé la formation (exploitant ou ATO).

Dans le cadre des contrôles strictement OPS, les comptes rendus à saisir sont ceux mis à disposition par l'exploitant.

Les exigences en terme de retour d'expérience (pédagogique et de sécurité) et décrites dans le chapitre 4, doivent être satisfaites à ce stade du contrôle.

6 APPENDICES

Appendice 1 : Programme de formation examinateur

Appendice 2 : Saisie des actes FCL

Appendice 3 : Système SIGEBEL

Appendice 4 : Chronologie de l'examen

Appendice 5 : Coup d'œil sur les livrets


6.1 APPENDICE 1 : Programme de formation examinateur

Formation théorique : procédures administratives nationales

- L'EASA, la DSAC/PN, les DSAC/IR ;
- Exigences réglementaires et évolutions réglementaires : parties pertinentes des Part FCL et de la réglementation OPS y compris les moyens de mise en conformité (AMC) ou les guides (GM) ;
- Droits et devoirs des examinateurs, spécificités du droit national, responsabilités, protection des données, assurances et redevances ;
- Actes examinateurs sur candidat titulaire d'une licence étrangère ;
- Procédures de saisie des examens, connaissances et utilisation des formulaires standards, apposition sur licences ;
- Site Internet Examinateur et listes dynamiques examinateurs : espace examinateur SIGEBEL (saisie des actes de prorogation par Internet, gestion des données personnelles, etc.).

Formation théorique : organisation et conduite des examens et contrôles

- Standards pour la conduite des examens et contrôles (selon la documentation de référence [Part FCL, AMC/GM, guide de l'examineur, FEM]) ;
- Contenu des programmes d'épreuve (scénario, sections, rubriques), standards de réalisation et d'évaluation des exercices ;
- Particularités liées aux opérations multipilotes (exigences en matière de coordination équipage, de CRM) ;
- Spécificités liées à la conduite d'épreuves sur simulateur ;
- Si applicable, spécificités liées à la conduite d'épreuves sur Hélicoptère (manuel sécurité, minima météo et techniques, Pilote de sécurité, Position à bord de l'examineur, durée de l'épreuve, etc.) ;
- Comportement de l'examineur, facteurs humains en situation d'examen, fondamentaux sur la performance humaine et ses limites relatives aux épreuves en vol ;
- Liste des documents à vérifier par l'examineur (pré-requis) ;
- Briefing du candidat ;
- Conduite de l'épreuve pratique et évaluation du candidat (critères d'évaluation, répétition, etc.) ;
- Traitement de l'échec ;
- Débriefing du candidat ;

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 60</p>
--	---	-----------------------------	----------------------

- Retour d'expérience, rôle de l'examineur dans les systèmes qualité (ATO, DSAC), SGS ATO ou Cie et dans l'amélioration des manuels de sécurité.

Formation pratique

- Méthodes de conduite des examens et contrôles ;
- Méthode et critères d'évaluation et de notation ;
- Utilisation pratique des documents standards (documents papiers et saisie informatique) ;
- En cas de cours initial : conduite de 4 profils d'examens pratiques ou contrôles de compétences relevant des privilèges examinateur selon les modalités d'acceptation du cours examinateur.

Note : compte tenu de l'étendue du programme, de la durée limitée de la formation en ATO, et des standards requis lors de l'évaluation des compétences, il est fortement conseillé aux postulants TRE de se familiariser avec toutes les notions listées ci-dessus préalablement à leur stage de standardisation.

6.2 APPENDICE 2 : SYSTEME SIGEBEL

Obtenir un identifiant et un mot de passe

L'examinateur doit détenir un :

Identifiant (numéro de licence ATPL sans les lettres ni les zéros) ;

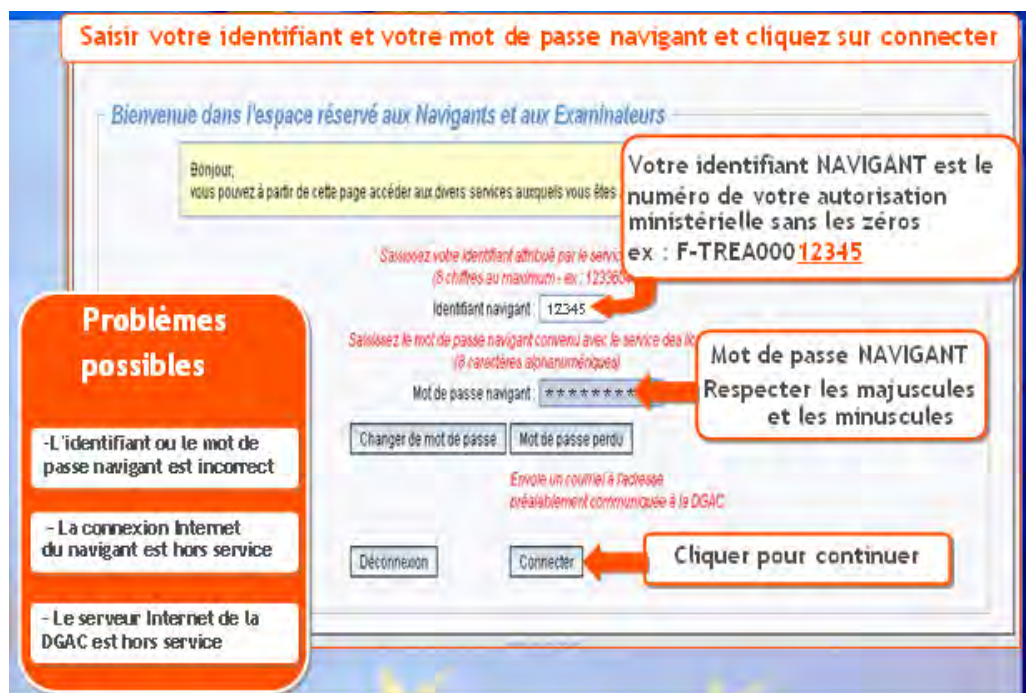
Un mot de passe NAVIGANT ;

Un mot de passe examinateur (les mots de passe sont envoyés par courrier lors de la délivrance initiale de l'autorisation d'examinateur).



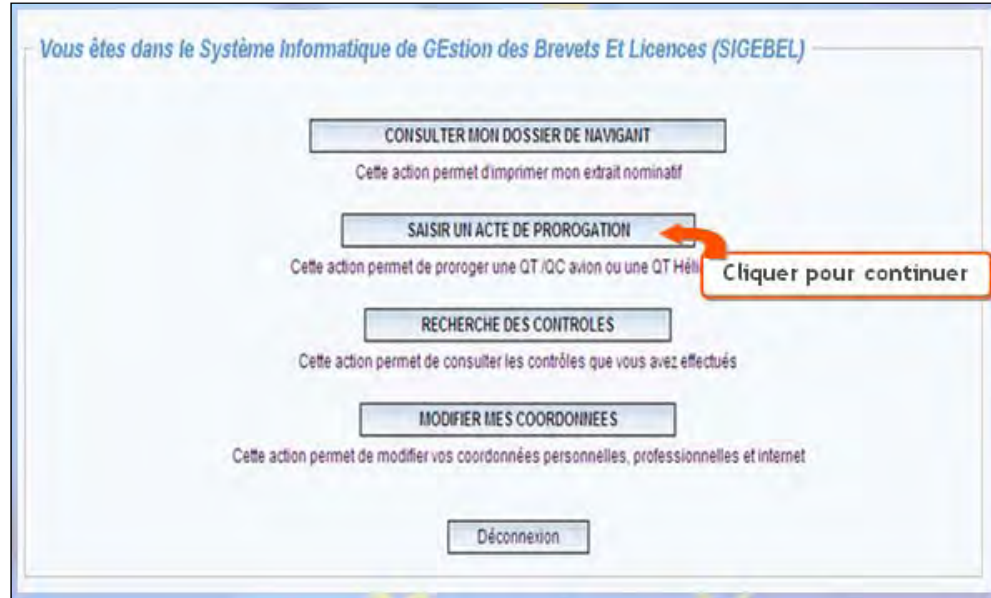
Se connecter au système SIGEBEL

Dans un moteur de recherche saisir le mot « SIGEBEL » pour accéder au système.

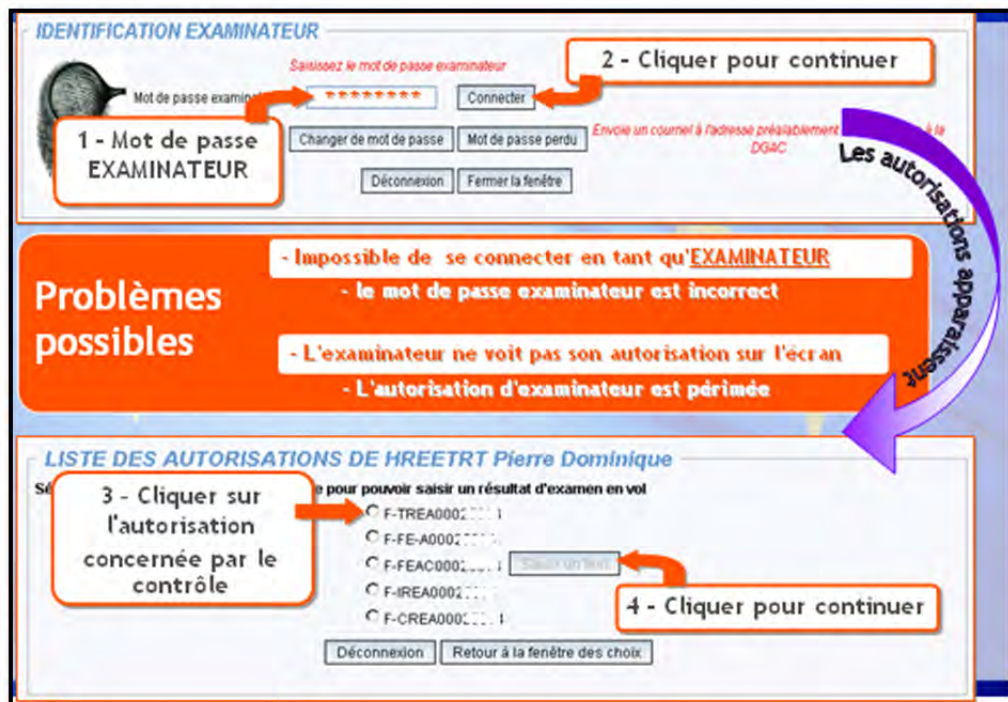


L'écran d'accueil permet la saisie de l'identifiant et du mot de passe navigant.

En page suivante, les différentes actions possibles apparaissent dans le menu

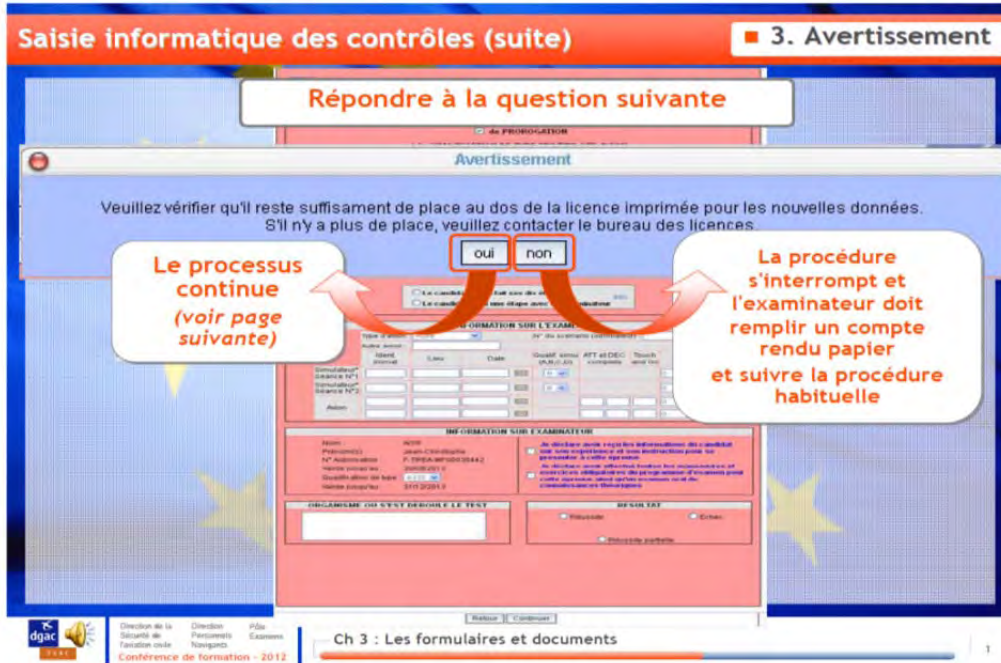


Pour accéder aux pages réservées aux examinateurs (« saisir un acte de prorogation » ou « recherche des contrôles ») il faut saisir le mot de passe examinateur et cocher l'autorisation d'examinateur correspondante.

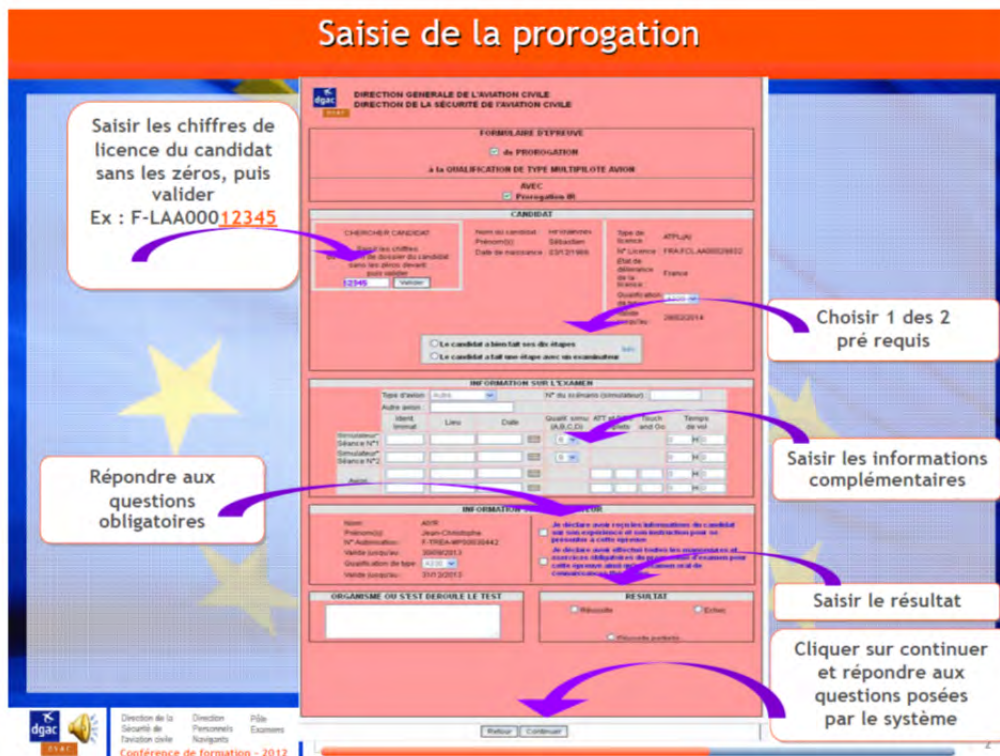


Saisir un acte de prorogation

Pour la saisie d'un acte de prorogation, le système demande de confirmer qu'il est possible d'insérer cet acte dans la licence du candidat :



Commencer la saisie de la prorogation :



Après avoir cliqué le bouton « Générer/Envoyer » le compte rendu apparaît avec le modèle de licence :

à la QUALIFICATION DE TYPE MULTIPILOTE AVION AVEC PROROGATION IR							
CANDIDAT							
Número de dossier	00021234	Type de licence	ATPL(A)				
Nom du candidat	BETVINE	N° Licence	F-LAA00021234				
Prénom(s)	Jean-Gilles	Etat de délivrance de la licence	France				
Date de naissance	20/08/1953	Qualification de type	A320				
		Valide jusqu'au	30/04/2012				
Le candidat a bien fait ses dix étapes							
INFORMATION SUR L'EXAMEN							
Type d'avion	AIRBUS A321			N° du scénario	AFR123		
Autre avion							
Ident. Immat	Lieu	Date	Qualif. SIFU	ATT et DEC complets	Touch and Go	Temps de vol	
Simulateur (Stance n°)	F-122	RSY	06/02/2012	D		4 h 00	
Simulateur (Stance n°)							
Avion							
<small>*Le simulateur utilisé pour l'examen est différent de ceux approuvés pour la formation</small>							
EXAMINATEUR				RESULTAT			
Nom	ANMOLLX			REUSSITE			
Prénom(s)	Fabien						
N° Autorisation	F-TREA00028223						
Valide jusqu'au	31/10/2013						
Qualification de type	A320						
Valide jusqu'au	31/10/2012						
ORGANISME OU S'EST DEROULE LE TEST							
MODELE DE LICENCE							
Qualification (Stance)	Pour les qualifications de type des avions et/ou des hélicoptères (autres que celles d'IR)	Date de l'examen (Jusqu'à fin)	Validé jusqu'à fin (Jusqu'à fin)	Autorisation d'examinateur n° (Prénom-examinateur-IR)	Signature de l'examinateur ou vice de l'autorité (Prénom-examinateur-IR et IR)		
A320	IR	06/02/2012	30/04/2013	F-TREA00028223	AC3498 - SIGNATURE		

Saisir une prorogation en échec ou en réussite partielle :

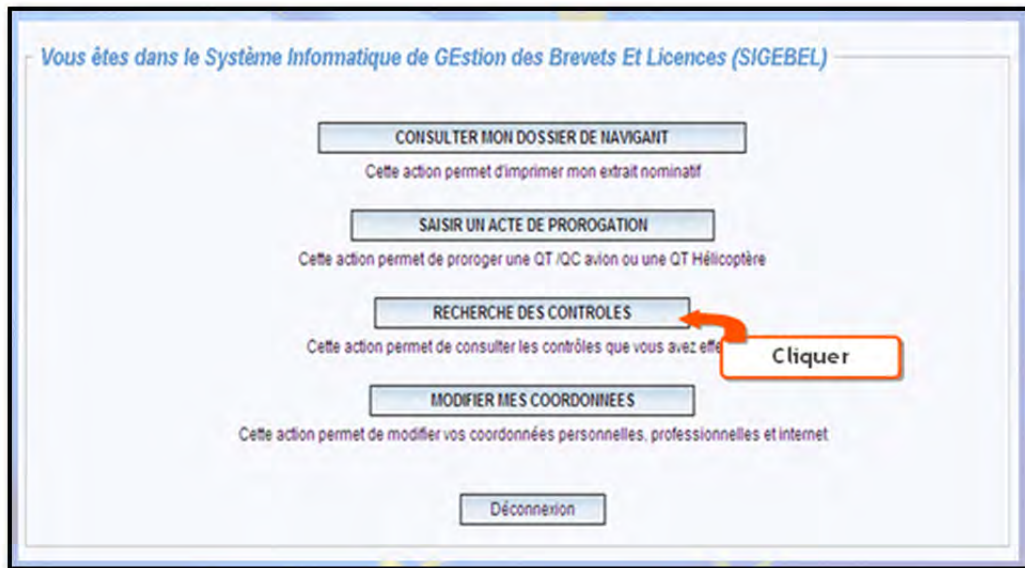
Cette action permet de renseigner le système et de comptabiliser un acte à l'examinateur

RESULTAT	
<input checked="" type="radio"/> Réussite	<input type="radio"/> Echec
<input type="radio"/> Réussite partielle	

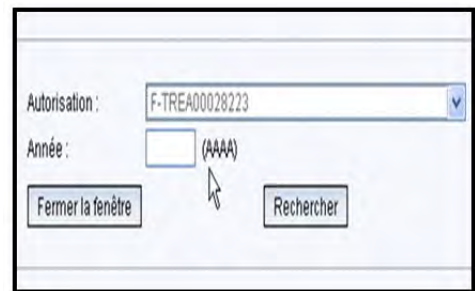
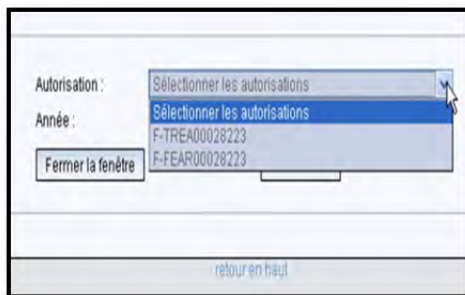
Saisir les raisons de l'échec ou de la réussite partielle :

Donnez les raisons de l'échec ou réussite partielle

Consulter les contrôles réalisés par l'examinateur



Sélectionner l'autorisation d'examinateur concernée, puis l'année puis cliquer sur le bouton « Rechercher » :



Cliquer sur l'icône bleu en bout de ligne pour faire apparaître le compte rendu d'examen (seuls les examens renseignés par Internet pourront être régénérés) :


Recherche des contrôles

Autorisation : F-TREA00030556
Année : (AAAA)
Fermer la fenêtre Rechercher

Liste des contrôles effectués

Année	Action	Titre	Pays du titre	Date examen	N° feuillet	Réussite	N° dossier	Nom Prénom	Date naissance
2012	Prorogation	A320	FRANCE	18/03/2012		Réussite	30976	CMIOV Jacques-Olivier	10/03/1962
	Prorogation	A320	FRANCE	18/03/2012		Réussite	234908	WLE Benjamin Vincent Nicolas	28/07/1984
	Prorogation	A320	FRANCE	11/03/2012		Réussite	31159	KWHHNSOND Guillaume	11/05/1965
	Prorogation	A320	FRANCE	11/03/2012		Réussite	268441	STULJO Morgan Raoul Edwardo	18/09/1984
	Prorogation	A320	FRANCE	07/03/2012		Réussite	31661	IBOBYX Christophe	25/12/1967
	Prorogation	A320	FRANCE	07/03/2012		Réussite	247242	BNANXSN Julien Rémi	25/11/1982
	Délivrance	A320	FRANCE	17/02/2012		Réussite	144737	BEEWDWS David Rémy Gabriel	03/09/1971
	Prorogation	A320	FRANCE	04/02/2012		Réussite	24999	DBTRRBF Philippe Michel Bernard	24/07/1957
	Prorogation	A320	FRANCE	04/02/2012		Réussite	197018	TKRMOSRGS Guillaume Antoine	20/08/1978

Résultat de la génération du compte rendu :

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE							
FORMULAIRE D'EPREUVE de PROROGATION à la QUALIFICATION DE TYPE MULTIPILOTE AVION AVEC PROROGATION IR							
CANDIDAT							
Numéro de dossier	00030976	Type de licence	ATPL(A)				
Nom du candidat	CM/OV	N° Licence	FRA_FCL				
Prénom(s)	Jacques-Olivier	Etat de délivrance de la licence	France				
Date de naissance	10/03/1962	Qualification de type	A320		Valde jusqu'au		
			30/04/2012				
Le candidat a bien fait ses dix étapes							
INFORMATION SUR L'EXAMEN							
Type d'avion	AIRBUS A320-200			N° du scénario	C1		
Autre avion							
Ident. Immat	Lieu	Date	Qualif SIMU	ATT et DEC complets	Touch and Go	Temps de vol	
Simulateur* Séance N°1	F-144	Paray	18/03/2012	D		3 h 30	
Simulateur* Séance N°1							
Avion							
<small>* Le simulateur utilisé pour l'examen doit être l'un de ceux autorisés pour la formation.</small>							
EXAMINATEUR				RESULTAT			
Nom	IVBERVD			REUSSITE			
Prénom(s)	Helène Suzanne						
N° Autorisation	F-TREA00030556						
Valde jusqu'au	31/08/2012						
Qualification de type	A320						
Valde jusqu'au	31/01/2013						
ORGANISME OU S'EST DEROULE LE TEST							
TRTO Air France							
MODELE DE LICENCE							
Qualification (Range)	Pour les qualifications de type, les licences de type et les licences de type de licence	Date de l'épreuve (Date et lieu)	Valde jusqu'au (Date et lieu)	Autorisation d'examineur n° (Prénoms et nom de famille)	Signature de l'examineur ou visa de l'Autorité (Prénoms et nom de famille)		
A320	IR	18/03/2012	30/04/2013	F-TREA00030556	AD0880 + SIGNATURE		

Modifier les coordonnées personnelles dans SIGEBEL

- 1 - Modifier les coordonnées Examineur autorisées à la diffusion sur Internet

Coordonnées personnelles | **Coordonnées sur internet** | Coordonnées employeur

Diffusion de mes coordonnées sur internet

Coordonnées personnelles		Coordonnées diffusables	
Pays	FRANCE	Pays	<input type="text"/>
Adresse	48 000000000 00000 000000	Adresse	<input type="text"/>
CP / Ville	75005 PARIS	CP / Ville	<input type="text"/>
N° personnel	1111111111	N° personnel	<input type="text"/>
N° mobile	1111111111	N° mobile	1111111111
N° professionnel	<input type="text"/>	N° professionnel	<input type="text"/>
Courriel n°1	00000@0000.00	Courriel n°1	00000@0000.00
Courriel n°2	<input type="text"/>	Courriel n°2	<input type="text"/>
N° fax	<input type="text"/>	N° fax	<input type="text"/>

Commentaires

12 pt. **B I U S T**

Info nouveau CV

Modifier Annuler Fermer la fenêtre

2 - Modifier les coordonnées de l'employeur

Coordonnées personnelles | Coordonnées sur internet | **Coordonnées employeur**

Ajout/modification de mes coordonnées employeur

Cliquer sur la ligne souhaitée pour visualiser/modifier vos coordonnées professionnelles
Cliquez sur 'Affecter un employeur' pour ajouter un nouvel employeur

Liste des employeurs

Employeur(s)	Date d'entrée	Date de départ
AIR FRANCE		

Affecter un employeur

Choix de l'employeur

123 INTERIM POUR AIGLE AZUR

Employeur non trouvé : envoyez un mail à la DGAD

Coordonnées directes chez l'employeur

Date d'entrée :

Date de départ :

Téléphone N°1 :

Téléphone N°2 :

Téléphone Portable :

Fax :

Courriel professionnel :

6.3 ANNEXE 1 : CONTACTS ET LIENS UTILES

Adresse postale DGAC/DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC-PN – Monsieur...
50 rue Henry Farman – 75720 PARIS CEDEX15

Tél : 01 58 09 43 21

Contacts DSAC/PN :

Nom / Prénom	Fonction	Poste
BERNARD Pierre	Directeur DSAC/PN	Secrétariat PN
HALLER Bruno	Chef du Pôle FOR(mation)	Secrétariat PN
CHABROUX Mireille	Chef du Pôle EXA(mens)	Secrétariat PN
BELZUNCE Muriel	Chef du Pôle LIC(ences)	Secrétariat PN
AGUIRRE Martial VENNEMANI Christophe	Gestion administrative des TRE (DSAC/PN/EXA)	01 58 09 47 66 01 58 09 44 82
Secrétariat DSAC/PN		01 58 09 44 62 01 58 09 45 85

Liste des coordinateurs TRE(H), IRE(H) et FE(H) de DSAC/PN/PEPN (au 01/09/2015)

Nom / Prénom	Fonction	Poste
LE MAÎTRE Yves-Marie	I-TRE/MP (A) – Chef du PEPN	Secrétariat PN
VIGNEAULT Philippe	I-TRE/MP (A) – Adjoint au Chef du PEPN	Secrétariat PN
Alexandre ANTUNES	I-TRE (H) – Coordonnateur TRE et IRE	01 58 09 44 86
Yves DUPARC	I-TRE, I-FE (H) Coordonnateur FE	01 58 09 47 40
Charles JAVORNIK	I-TRE, I-FE (H) Coordonnateur FE	01 58 09 43 81

Boîtes fonctionnelles Examineur

Communications concernant l'autorisation examinateur/S-TRE

Tous les échanges concernant l'administration des autorisations examinateurs (délivrance, renouvellement et prorogation) et plus généralement tout échange à caractère administratif entre l'examineur et DSAC/PN/EXA doit exclusivement transiter via la boîte fonctionnelle de l'examineur : dsac-examineur-pro-helico-bf@aviation-civile.gouv.fr

Note : cette boîte fonctionnelle dessert l'ensemble des personnels concernés par la gestion des autorisations d'examineurs. Les demandes et dossiers sont traités par ordre d'arrivée. Afin de garantir l'équité et l'efficacité dans le traitement, aucune demande

téléphonique ou par courrier postal ne sera prise en compte. Les pièces requises et/ou nécessaires doivent être jointes au courriel.

Communications concernant les problèmes, questions et retours d'expérience dans l'exercice des fonctions d'examineur que les examinateur/S-TRE désirent adresser à l'Autorité

Ces échanges doivent prioritairement s'effectuer via la boîte fonctionnelle :

dsac-examineur-pro-helico-bf@aviation-civile.gouv.fr

Note : cette boîte fonctionnelle dessert des inspecteurs d'examineurs de pilotes professionnels qui sont les interlocuteurs des examinateurs pour toutes les questions concernant la conduite des examens et la mise en œuvre des procédures associées. Elle est dédiée aux examinateurs en tant qu'individus et non aux RP/RDFE qui communiqueront avec l'Autorité par les voies habituelles. Pour une meilleure gestion des courriels, les examinateurs sont invités à utiliser le format email ci-dessous. En cas d'urgence uniquement, un contact téléphonique est toujours possible (voir paragraphe précédent).

Format email à utiliser pour questions/suggestion/retour d'expérience	
Champ adresses	dsac-examineur-pro-helico-bf@aviation-civile.gouv.fr Votre adresse (pour vos archives)
Champ objet	<i>Nom, prénom, type d'autorisation</i> (TRE/H, IRE/H etc.)
Champ texte	1) <i>Nom - Prénom – Numéro de licence</i> 2) <i>Texte</i> (vos questions, suggestions, retour d'expérience) 3) <i>N° téléphone – adresse email</i> (de l'examineur)
Pièce jointe	Tout document utile à votre communication (si possible en PDF de bonne qualité et de taille compatible avec l'envoi par courriel)

Accès internet DGAC/DSAC

Accéder au site DGAC : <http://developpement-durable.gouv.fr>

Accès aux formulaires :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Formulaires-AIRCREW-PART-FCL-.html>


Types d'Hélicoptères

Accès à la liste EASA des types d'Hélicoptères tels qu'ils apparaissent dans la colonne « licence endorsement » (à reporter dans le champ « Type Rating » du TRF). La liste est régulièrement mise à jour.

Accéder au site de l'EASA : <http://easa.europa.eu>

Dans le moteur de recherche, entrer : list of helicopters

Ouvrir le lien : Helicopterstyp ratings

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Déc 2015</p>	<p>Page : 71</p>
---	---	-----------------------------	----------------------

6.4 ANNEXE 4 : CHRONOLOGIE DE L'EXAMEN

Cette annexe présente le déroulement d'une épreuve d'examen non différenciée. Elle se veut la plus exhaustive possible et devrait permettre aux examinateurs (FE, TRE, IRE) de créer leur propre check-list adaptée à leurs activités.

Etape 1 - CONTACT INITIAL

Il est important de recueillir un certain nombre d'informations lors de la première prise de contact afin de confirmer que le contrôle est effectivement possible et d'éviter ainsi un déplacement inutile.

1-1 Informez vous ou faites vous confirmer les points suivants :


- le type d'examen demandé supervision, contrôle de compétence, pour une QT, un qualification d'instructeur, etc.
 - Pour la QT vérifiez s'il s'agit d'une délivrance, prorogation, d'un renouvellement, mono-pilote, multi-pilote avec ou sans IR ;
- le profil du candidat ;
 - Son expérience totale, son expérience sur le type ainsi que son expérience récente sur le type ;
 - la date du dernier vol sur l'aéronef considéré ;
 - la dernière date de validité de la qualification demandée ;
 - la date de validité de son certificat médical CEMPN.
- L'appareil et les moyens utilisés ;
 - Le type et la variante de l'hélicoptère utilisé ;
 - La prise en compte par l'assurance de l'aéronef de votre personne et pour ce type de vol ;
 - Les optionnels avionnés sur l'aéronef prévu pour le contrôle.
 - Toute la documentation disponible (manuels, formulaires, guide, etc)
- L'ensemble des moyens disponible pour la réalisation des exercices ;
 - Doubles commandes disponibles, Casques audio compatibles, etc.
 - Kit d'entraînement à la panne moteur (exemple versions N des AS 365) ;
 - Présence de lunette pour le vol sans visibilité ;
- Le lieu pour préparer le vol ;
 - Accès internet pour météo, plan de vol, SIGEBEL, etc. ;
 - Salle chauffée pour réaliser un briefing ;
- la disponibilité des sites ;
 - D'une piste (à défaut d'une zone dégagée permettant de réaliser toutes les pannes) ;
 - D'une zone de travail pour les autorotations ;
 - D'une zone de travail exigüe ;
 - D'une zone de travail pour les posées en dévers ;
 - De l'aérodrome envisagé pour la partie IR (qui impose la vérification des moyens existants sur cet aérodrome.
- les dates souhaitées pour le contrôle.

Evitez de fixer la date du contrôle lors de cette prise de contact, donnez-vous le temps de la réflexion.

- Interrogez vous sur la validité du scénario envisagé (nécessité d'une approbation ou non, moyen pour tous réalisés etc...)

1-2 Interrogez vous afin de répondre à ces questions :

- Le candidat a-t-il choisi la bonne option ?
- Le candidat a-t-il tous les pré-requis exigés pour effectuer le vol ?
- Suis-je autorisé à délivrer ce test ?
 - Validités des qualifications, autorisations, expérience récentes etc.
 - Si applicable, lettre de désignation par l'Autorité. En cas d'acte sur licence étrangère, être en conformité avec les procédures nationales applicables ;
 - Validité de votre assurance personnelle.
- Avez-vous une expérience récente/suffisante sur la variante ? ;

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Dec 2015</p>	<p>Page : 72</p>
---	---	-----------------------------	-----------------------------

Est-il nécessaire de vous replonger dans le manuel de vol. Dans ce dernier cas, quelles doivent être les dispositions à prendre que vous puissiez étudier le MV (copie du manuel, arrivée anticipée etc).

- Connaissez vous les optionnels de l'appareil ;
 - L'activité aéronautique du site envisagé n'est-elle pas trop intense ;
 - Des équipements de radionavigation indispensables (VOR, ILS, etc) sont-ils disponibles à proximité ?
 - Comment va s'organiser le cockpit ;
 - Interrogez vous sur votre place dans l'aéronef.
 - En place arrière la visibilité sur le cockpit est elle suffisante ?
 - L'utilisation d'un pilote de sécurité est elle nécessaire ? Ou encore mon expérience récente me permet elle assurer la sécurité du vol ?
 - L'utilisation d'un co-pilote. Qui est-il ? Est-il qualifié ? Etc...
- Si la qualification envisagée est multi-pilote, il est préférable que le postulant effectue le contrôle avec un co-pilote de sa compagnie, afin que l'intéressé conserve les procédures d'exploitation auxquelles il est habitué et que vous puissiez ainsi évaluer justement ses capacités à voler en équipage. Le co-pilote devra alors être obligatoirement TRI notamment pour la réalisation des exercices de panne (réduction moteur etc.).
- Quel temps doit être consacré à l'ensemble de la prestation ?

Etape 2 - CONFIRMATION DU CONTROLE et DECLARATION

Quand vous aurez répondu à toutes les questions du chapitre précédent, 2-1 Recontactez-le candidat pour lui préciser :

- La date ;
- les modalités du contrôle ;
 - Votre heure d'arrivée et de départ ;
 - la composition de l'équipage, co-pilote ou pilote de sécurité ;
 - le ou les aérodrome(s) utilisé(s) ;
 - le temps de vol approximatif.
- Vos besoins propres, transport de la gare vers l'aérodrome, nuit d'hôtel, repas, Mise à disposition du PMV (ou copie) quelques heures avant le contrôle ;
- Convenez avec votre candidat, du cout ou de la répartition des frais engagés pour son contrôle de compétence, (Frais de transport, nuit d'hôtel, repas).

2-2 Faites la déclaration aux services de l'Autorité lorsque cela est nécessaire.

Etape 3 - Contact la veille pour confirmation

Vérifiez avec votre candidat,

- les prévisions MTO ;
- la dispo machine ;
- les détails de votre déplacement.

Etape 4 - Déroulement du Contrôle de compétence.

Avant toute chose il est indispensable d'établir une relation cordiale qui favorise la communication. Rappelez-vous que votre attitude allant de "courtoise" à "chaleureuse" permet d'abaisser le niveau de stress du candidat.

Par exemple, interrogez le postulant sur le type de mission qu'il effectue habituellement et dans quelles conditions. En l'interrogeant sur son domaine d'activité, vous lui abaissez son niveau de stress et par la même occasion vous prenez connaissances des domaines où ses prestations devront être de bon niveau.

4-1 Vérification de l'identité du candidat

- Faites le de façon naturelle et présentez lui spontanément vos qualifications et autorisations ;
- Pour les candidats inconnus de l'examineur, il est nécessaire de se faire présenter un document officiel avec une photo.

Note : Un examinateur ne peut obliger un candidat à présenter son identité si ce dernier le refuse. Dans ce cas, il est demandé d'annuler l'épreuve et de signaler cet incident au pôle PEPN.

4-2 Vérification des éléments la formation suivie

- Est la bonne variante de la machine ;
- Présence de l'attestation de formation signée par le responsable pédagogique ;
- Nb d'heure effectué sur le carnet de vol du candidat ou du compte rendu
- Expérience récente du candidat (règle des 2 heures mini avec le test en vol) ;

4-3 Vérification de la possibilité d'utiliser la machine ;

- Présence des double-commandes,
- Papiers de la machine, CDN, CLN ;
- Restrictions de vol, LME ;
- Assurance qui prenne en compte les contrôles en vol et vous même.

4-4 La préparation du vol :

- Donnez du temps au candidat - Une heure au moins se donner du temps ;
- Confirmez votre place dans l'appareil ;
 - Vérifiez la visibilité du tableau de bord et du candidat ;
 - Vérifiez la possibilité d'avoir l'audio (TB et Fréquence air) ;
- Organisez le vol pour garder les objectifs ;
 - 45- 60 minutes pour un vol QT ;
 - 1h 10 – 1h 30 pour les vols QT avec qualification IR ;
 - 2 H pour un test à l'IFR ;
 - 2 h 30 pour un test CPL (H).
- Impliquez vous fortement dans cette préparation ;
 - Informez vous sur les usages locaux, sur les spécificités l'environnement (Zones pouvant présenter des dangers) ;
 - Des zones de travail (sol, dévers, Travail en campagne, etc.
 - Déposez le plan de vol avec le candidat si nécessaire ;
 - Récupérez et analysez le dossier météo avec le candidat ;
 - Prenez en compte des règles de veille de sécurité dans l'organisme, impliquant le cas échéant le dépôt d'un plan de vol (service d'alerte).
- Prise en compte des règles d'exploitation, de la politique de sécurité de l'exploitant (aéroclub, société de TP) ;
- Relecture pour réactivation de la mémoire, des parties pertinentes du manuel de l'examineur.

4-5 Le questionnaire oral voir :

C'est une étape obligatoire. L'évaluation orale lors des délivrances initiales doit être particulièrement soignée.

- Types des questions :
 - Des questions précises sur les connaissances déclaratives et procédurales ;
 - Des questions d'ordre de grandeurs ;
 - Des questions de principes. (règles d'or, SOP's).
- Thèmes des questions :
 - L'hélicoptère : systèmes, Masse et centrage, performances, systèmes etc.
 - Des questions sur les règles de vol, la réglementation, etc.

4-6 Le Briefing au postulant

Après les questions orales et après quelques minutes de détente...

Rappelez les règles de sécurité

- « On part pour un vol de contrôle, En vue d'évaluer vos compétences, nous avons un impératif, « voler en sécurité »
- Etablissez rapidement :
 - Qui est le CdB ;
 - La conduite à tenir en cas de panne réelle ou situation d'urgence (qui garde les commandes et jusqu'à quel moment ;
 - Les règles de « transfert des commandes » ;

- Comment sont annoncées et réalisées les pannes simulées ;
- Rappelez lui qu'il peut interrompre un exercice s'il estime qu'il n'est pas en mesure de le réaliser ;
- Définissez qui fait quoi tant pour les procédures normales (radio en particulier) que pour les procédures anormales (ex: qui réduit la poignée des gaz, etc.) ;
- Rappelez que la vigie "Air" doit être assuré par toutes les personnes présentes à bord.

Informez-le sur le Déroulement du vol

- Piste utilisée, Points de sortie, point d'entrée, Altitudes de transit ;
- Donnez l'enchaînement des exercices ;
- Rappelez les lieux et zones de travail ;
- Faites les rappels utiles sur l'appareil, sa charge ;
- Rappelez le temps de vol total prévu.

Normes du contrôle de compétence.

- Rappelez lui qu'il doit respecter les consignes du MV, du Manuel d'opération et/ou du manuel d'exploitation ;
- Déterminez avec lui des paramètres de vol (masse, vitesse retenue, altitude, etc.) ;
- Donnez-lui les hypothèses du vol :
 - Les conditions météo simulées ;
 - Règles d'un Dummys (Cas du FIE).
- Rappelez les niveaux de performances attendues en termes de :
 - Compétences techniques : souplesse, précision (énoncer les tolérances) ;
 - Compétences non techniques :
 - Airmanship (comportement ou qualités d'aviateur) ;
 - Traitement de l'erreur et des menaces -TEM- (« Face à l'erreur, c'est votre réaction que l'on évalue, ne cherchez pas à la dissimuler... »).

Favorisez la communication A chaque instant du contrôle, le candidat ne devrait avoir aucune incertitude ni être placé dans une situation où il doit faire des suppositions

- Lui rappeler qu'il peut à tout moment poser des questions, faire répéter ou faire reformuler une demande ;
- Lui rappeler votre obligation de prendre des notes ;
- Conseiller au candidat de prendre son temps (ne rien précipiter).

Rappelez-lui les règles du contrôle de compétences

- Sur les rubriques (Nb en échec) et les règles du "Partial Pass" le cas échéant ;
- Sur les conséquences d'un ajournement, d'un "Partial Pass", de la suspension du vol ;
- Sur son droit d'arrêter l'épreuve et des conséquences.

Analysez avec lui les risques CRM – Facteurs humains.

- Faites une présentation des facteurs qui contribuent aux risques en vol lors d'une évaluation.

Favorisez la communication (bis).

- Demandez-lui s'il y a des questions sur ce briefing.


4-7 Le vol

Attendez du candidat qu'il réalise :

- La visite prévol (qui doit être faite avec la check-list).
- Le briefing aux passagers.
- Les briefings au décollage, à l'arrivée. (Après décollage virage G ou D, en montée vers... en descente vers, prise de contact, en cas de panne moteur... etc...)
- Une bonne utilisation des check-lists.

Déroulez le vol comme vous l'aviez envisagé.

Impliquez vous dans l'environnement et la sécurité du vol.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>DSAC – PN / EPN</p> <p>GUIDE DES EXAMINATEURS HELICOPTERES</p>	<p>Rév : 0 Déc 2015</p>	<p>Page : 75</p>
---	---	-----------------------------	-----------------------------

Favorisez une évaluation des compétences non technique.

- La mise en situation de scénarii.
- Pour chaque panne, obtenez systématiquement une « Analyse - Bilan – décision ».
- « Laissez dérouler » l'action le plus loin possible sans engager la sécurité.

Prenez des notes :

- Très utile en cas d'enquête accident de votre candidat dans les mois qui suivent pour comprendre les tenants et aboutissants ;
- Qui pourraient être demandées par les différentes Autorités ;
- La prise de note est obligatoire, (a minima les infos du TRF).

5- Faites un bon débriefing

- Donnez-vous 5-10 minutes pour relire vos notes, les rassembler et les classer par ordre d'importance. (Captez les 5 minutes où votre candidat sera très réceptif).
- Annoncez rapidement au candidat :
 - Le résultat ;
 - De ses droits et de ses devoirs ;
- Apportez des éléments constructifs et pertinents sur la prestation qu'il a réalisée :
 - Classez les par importances ;
 - Dégagez aussi bien les lacunes que les éléments positifs ;
- Déroulez l'ensemble du vol, analysez le avec lui, point par point mais sans surcharger le candidat d'informations

6- Remplissez la fiche de Feed Back (cas de délivrance)

Ce sont vos remarques sur l'épreuve et la formation de l'élève.

Elles sont relatives à la pédagogie, ou bien à la sécurité et seront analysées en conséquence par les responsables de l'organisme.

Sachez distinguer les lacunes propres au candidat et celles relatives à une carence de sa formation. Soyez constructif.

7- Faites les formalités administratives.

Délivrer les qualifications version papier, ou sur internet.

6.5 APPENDICE 3 : COUP D'OEIL SUR LES LIVRETS

- A venir -