



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



GUIDE DU TRE / SFE

ET DU SCENARIO FCL

Multi Pilot Aeroplane (MPA)

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
Direction technique personnel navigant
Pôle d'Expertise du Personnel Navigant (PEPN)
Edition 12, Novembre 2023

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition	Date
Ed2	Avril 2013
Ed3	Mai 2013
Ed4	Octobre 2013
Ed5	Mai 2014
Ed6	Octobre 2015
Ed7	Octobre 2016
Ed8	Janvier 2019
Ed9	Décembre 2019
Ed10	Février 2021
Ed11	Octobre 2022
Ed12	Novembre 2023

Approbation du document

Nom	Responsabilité	Date	Visa
Eric Fourel FOI	Rédacteur	23/11/2023	
Johan Mialon FOI	Vérificateur	23/11/2023	
Eric Brodbeck Chef de Pôle DSAC/PN/EPN	Approbateur	23/11/2023	

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la direction de la sécurité de l'Aviation Civile à l'adresse suivante : dsac-pepn-aircrew-bf@aviation-civile.gouv.fr

Table des matières

GESTION DOCUMENTAIRE	2
Historique des révisions	2
Approbation du document.....	2
Table des matières	3
0 ADMINISTRATION DU GUIDE.....	7
0.1 Notice de révision	7
0.2 Définitions	8
0.3 Abréviations	11
0.4 Conventions de rédaction.....	12
1 INTRODUCTION.....	13
1.1. Présentation du guide	13
1.1.1. Population concernée.....	13
1.1.2. Champs d'application.....	13
1.1.3. Guides et documents complémentaires.....	13
1.2. Rappels concernant les entités régulatrices	13
1.2.1. La DGAC, l'EASA et l'OACI.....	13
1.2.2. Rôle des examinateurs.....	14
1.2.3. Autorité de tutelle des examinateurs – La DSAC.....	14
1.3. Références réglementaires.....	16
1.4. Publications DSAC concernant les examinateurs TRE/SFE/SE	16
1.4.1. Les guides	16
1.4.2. Les notes aux examinateurs.....	17
2 ASPECTS COMMUNS AUX AUTORISATIONS TRE ET SFE.....	19
2.1 Privilèges et conditions d'exercice des privilèges du TRE/SFE.....	19
2.1.1 Privilèges	19
2.1.2 Conditions d'exercice des privilèges TRE/SFE	19
2.2. Organismes habilités pour la formation des TRE/SFE administrés par la France	19
2.3. Validité de L'autorisation – Aptitude médicale.....	19
2.3.1 Validité	19
2.3.2 Aptitude médicale	19

2.4. Délivrance d'une première autorisation TRE/SFE	20
2.4.1 Prérequis	20
2.4.2 Cours de standardisation	20
2.4.3. Evaluation des compétences (AoC) TRE/SFE	21
2.4.4. Procédures administratives associées	22
2.4.5. Description de l'autorisation examinateur	22
2.5. Prorogation et renouvellement d'une autorisation TRE/SFE	22
2.5.1 Prérequis	22
2.5.2 Stage de remise à niveau TRE/SFE	23
2.5.3 L'évaluation de compétences (AoC)	23
2.5.4 Prorogation d'autorisations examinateur multiples	24
2.5.5 Prorogation anticipée TRE/SFE avions MP	24
2.5.6 Renouvellement d'une autorisation TRE/SFE	24
2.5.7 Evaluation de compétences pour le renouvellement d'une autorisation TRE/SFE	25
2.5.8 Procédures administratives associées	25
2.6. Changement de type ou extension à un nouveau type	25
2.6.1. Prérequis	25
2.6.2. Exigences en matière de formation et d'évaluation	25
2.6.3. Procédures administratives associées	25
2.7. Délivrance d'une autorisation TRE/SFE par suite d'un transfert de licence EASA	25
2.7.1. Prérequis et exigences de formation et d'évaluation	25
2.7.2. Procédures administratives associées	26
2.8. Privilège AoC TRI/SFI	26
2.8.1. Rappel de l'historique réglementaire	26
2.8.2. Module « Privilège AoC TRI/SFI »	26
2.8.3. Prérequis pour l'exercice du privilège AoC TRI/SFI	27
2.8.4. Obtention de la mention « formateur de TRI » sur la licence	27
2.9. Procédures administratives	27
2.9.1. Délivrance / Renouvellement / Prorogation	27
2.9.2. Extension / Changement de type	29
2.10. Tableau récapitulatif	30
3 ASPECTS PARTICULIERS A CHACUNE DES AUTORISATIONS TRE/SFE	30
3.1 Privilèges du TRE	30
3.1.1. Conditions d'exercice des privilèges TRE :	31
3.2 Privilèges du SFE	31
3.2.1. Conditions d'exercice des privilèges SFE	32
3.3. Prérequis pour débiter un stage de formation TRE	32
3.4. Prérequis pour débiter un stage de formation SFE	32
3.5. Prérequis pour la prorogation et le renouvellement d'une autorisation TRE	33
3.6. Prérequis pour la prorogation et le renouvellement d'une autorisation SFE	33
3.7. TRE : Prérequis pour le Changement/extension à un nouveau type	34
3.8. SFE : Prérequis pour le Changement/extension à un nouveau type	34

3.9. Transferts TRE vers SFE et SFE vers TRE – Autorisations conjointes	34
3.9.1. Transfert TRE vers SFE	34
3.9.2. Transfert SFE vers TRE	35
3.9.3. Autorisations conjointes TRE SFE sur le même type.....	35
3.9.4. Procédures administratives	35
 4 RESPONSABILITES DES EXAMINATEURS.....	 37
4.1. Rôles des examinateurs et de l’Autorité	37
4.2. Archivage des notes par l’examineur (<i>FCL.1030</i>)	37
4.3. Protection des données personnelles	37
4.4. Notification de changement de situation	38
4.4.1. Changement de situation.....	38
4.4.2. Changement de coordonnées personnelles (contacts).....	38
4.5. Retour d’expérience – SGS.....	38
4.5.1. Rappels concernant le SGS (Systèmes de Gestion de la Sécurité)	38
4.5.2. Le rôle de l’Etat – le PSE.....	39
4.5.3. Responsabilités des Examineurs en matière de SGS	39
4.6. Mesures administratives et disciplinaires	40
4.6.1. Cadre d’application	40
4.6.2. Enquête et procédure disciplinaire	41
4.7. Responsabilités des examinateurs en matière d’assurance	41
 5 CONDUITE DES EXAMENS/CONTRÔLES	 42
5.1. Objectifs des examens et contrôles	42
5.1.1. Objectifs généraux communs à tous types de contrôle.....	42
5.1.2. Objectifs des contrôles FCL	42
5.1.3. Objectifs des contrôles OPS (OPC)	42
5.1.4. Cas du contrôle combiné OPC/LPC	43
5.1.5. Approches 2D/3D et PBN	43
5.1.6. Contrôle de la partie LVO	45
5.2. Facteurs humains en situation d’examen	45
5.2.1. Introduction	45
5.2.2. Facteurs impactant la qualité d’un examen	45
5.3. Organisation pratique des examens.....	47
5.3.1. Responsabilités générales du TRE/SFE	47
5.3.2. Contrôles FCL organisés pour des candidats isolés	50
5.3.3. Actes sur licences EASA non administrées par la France	50
5.4. Conduite pratique d’un contrôle FCL	50
5.4.1. Généralités	50
5.4.2. Conduite du contrôle	51
5.4.3. Conduite du contrôle pratique sur avion/simulateur	52
5.4.4. Consignes additionnelles spécifiques aux contrôles sur avion	53
5.4.5. Consignes additionnelles spécifiques aux contrôles sur simulateur	54
5.4.6. Consignes additionnelles pour l’examen ATPL pratique.....	65
5.4.7. Evaluation de compétences TRI/SFI.....	66
5.4.8. Levée de restriction TR	70

5.4.9.	Système d'évaluation et standards Part-FCL.....	70
5.4.10.	Règles de traitement de l'échec (contrôle FCL).....	72
5.4.11.	Traitement de l'interruption ou du report du contrôle	75
5.4.12.	Débriefing	76
5.4.13.	Procédures administratives	78
5.4.14.	Saisie d'une prorogation de TR via SIGEBEL.....	79
ANNEXES.....		80
ANNEXE 1 : SAISIE DES ACTES FCL		81
1.	Introduction	81
2.	TRF version standard	82
3.	TRF simplifié/customisé.....	90
4.	Traitement de l'IR par le TRE/SFE	91
5.	Rappels concernant les saisies sur une licence.....	91
6.	Gestions particulières du TRF	92
7.	Portail SIGEBEL	92
ANNEXE 2 : EVIDENCE BASED TRAINING, EBT.....		103
1.	Rappel des principes généraux.....	103
2.	L'évaluation par compétences.....	103
3.	La formation du personnel.....	103
4.	Collecte et analyse des données.....	103
5.	Optimisation des scénarios de formation/contrôle.....	103
6.	Implémentation de l'EBT.....	104
7.	Les TRE/SFE dans le système EBT.....	104
8.	ATPL dans le système EBT.....	104
9.	Aptitude médicale dans le système l'EBT :.....	104
ANNEXE 3 : REDACTION DU SCENARIO FCL.....		105
1.	Conventions de rédaction	105
2.	Généralités.....	105
3.	Objectifs	105
4.	Domaine d'application.....	105
5.	Configuration équipage pour un contrôle FCL.....	105
6.	Distribution des fonctions PF et PM.....	106
7.	Rubriques FCL.....	106
8.	Consignes liées à Utilisation des automatismes :	113
9.	Exigences en matière de conditions météorologiques simulées	114
10.	Architecture générale d'un scénario FCL.....	114
11.	Dossier-Scénario.....	120
12.	Support de notation, aide au debriefing	126
13.	Approbation/acceptation des scénarios	127
14.	Validation, validité et gestion des scénarios	128
ANNEXE 4 : CHECK-LIST TRE/SFE		130
ANNEXE 5 : CONTACTS ET LIENS		132
1.	Adresse postale DGAC/DSAC :.....	132
2.	Contacts DSAC/PN :.....	132
3.	Liste des contacts DSAC/PN/EPN :.....	133
4.	Boîte fonctionnelle Examineurs :	133
5.	Autres communications avec l'Autorité :.....	133

0 ADMINISTRATION DU GUIDE

0.1 Notice de révision

Les principaux objets de la révision 12 sont :

- Corrections mineures
- Introduction des compétences instructeur (chapitre 5.4.7.5)
- Disparition de la case LVO sur les licences (chapitre 5.1.6)
- Possibilité offerte aux SFE de conduire des AoC SFI (chapitre 3.2)
- Introduction nouveau TRF (annexe 1)
- Mise à jour des contacts (annexe 5)
- Introduction du portail PN (annexe 5)

0.2 Définitions

Certaines définitions correspondent à leurs appartenances réglementaires. D'autres émanent de la DSAC/PN/EPN et ont pour objectif la bonne compréhension du document. La liste ci-dessous ne prétend pas couvrir l'ensemble des termes techniques et sigles utilisés dans le document. Le lecteur se référera pour cela aux définitions des Règlements correspondants.

Acceptation de scénario :

Acceptation prononcée après étude d'un scénario LPC proposé par un examinateur isolé.

Ambiants :

Éléments permettant de contextualiser un scénario, tels que conditions météorologiques, environnement et lieux, performances avion...

Approbation de scénario :

Approbation prononcée après étude d'un scénario LST, LPC/OPC.

Avion multipilote – Multi Pilot Aeroplane (MPA) :

Avion certifié pour être exploité avec un équipage de conduite de 2 pilotes.

Candidat libre :

Pilote se présentant à un contrôle de compétences en vue de la prorogation d'un TR ou de l'examen pratique ATPL, sans lien avec un ATO ou un Exploitant.

CPT – Captain, Commandant de bord (PIC – Pilot in command) :

Pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité.

Compétence :

Désigne une combinaison d'aptitudes, de connaissances et d'attitudes nécessaires pour effectuer une tâche selon la norme prescrite.

Concepteur de scénario :

Examineur isolé ou personne sous la responsabilité d'un RP ou d'un RDFE, en charge de la conception d'un scénario d'examen et des échanges avec la DSAC durant le processus d'approbation de ce scénario.

Contrôle de compétences FCL – License Proficiency check (LPC) :

Contrôle pratique, effectué en vue de proroger ou de renouveler des qualifications et incluant tout examen oral susceptible d'être exigé.

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 Resource 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.

Documentation Exploitant :

Documentation opérationnelle, disponible à bord et permettant de conduire un vol conformément aux règles d'exploitation en vigueur. Celle-ci comprend le manuel d'Exploitation (Exploitant ou ATO) et toute autre documentation pertinente et nécessaire.

Documentation Constructeur :

Documentation opérationnelle fournie par le Constructeur (FCOM, AFM, et l'ensemble de la documentation qui lui est associée). Dans le contexte d'un examen FCL, la documentation Constructeur peut en partie ou en totalité se substituer à la documentation Exploitant pour un contrôle de compétence présenté par un candidat libre.

Dossier-scénario :

Ensemble des documents nécessaires à la réalisation d'un contrôle FCL et/ou OPS. Le dossier-scénario comprend les documents requis pour la préparation et l'exécution du vol (typiquement l'équivalent du dossier de vol). Une partie du dossier-scénario, réservée au TRE contient les informations nécessaires au déroulement de l'épreuve conformément au scénario approuvé ou accepté par l'Autorité. Le dossier-scénario n'inclut pas la documentation opérationnelle.

Equipage constitué :

- Dans le cadre d'un Exploitant, désigne un équipage de deux pilotes dont les fonctions normales en exploitation sont respectivement CPT et F/O.
- Dans un contexte hors Exploitant (ATO, candidats libres), désigne un équipage qui durant la formation et/ou contrôle de compétences, agira respectivement en place gauche et place droite.

Equipage non constitué :

Equipage composé de deux CPT ou deux F/O.

Evidence Based Training (EBT) :

Concept de formation continue des pilotes qui s'appuie sur l'évaluation et le développement de compétences techniques et non techniques réellement requises et utilisant des programmes de mise en situation basés sur l'analyse de données de sécurité disponibles au niveau :

- National, Européen, Mondial
- Sur le type avion ou d'opérations.
- Sur les risques spécifiquement identifiés chez un Exploitant.

Evaluation de compétences – Assessment of Competence (AoC) :

Contrôle pratique d'aptitude, effectué en vue de délivrer, de proroger ou de renouveler une qualification d'instructeur ou une autorisation d'examineur et incluant tout examen oral susceptible d'être exigé.

Examen pratique d'aptitude – Skill-Test (ST) :

Examen pratique d'aptitude, effectué en vue de délivrer une licence (ATPL) ou une qualification (Type Rating) et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé.

Examineur isolé :

Désigne un examinateur dans l'exercice de ses fonctions lorsqu'il acte à titre individuel et non pas comme employé ou prestataire d'un ATO ou d'un Exploitant.

Exercices complémentaires :

Partie d'un scénario adjointe à la partie LOFT/LOE, comportant une série d'exercices réalisés en séquence, de façon à ce que l'ensemble LOFT/LOE + exercices complémentaires couvre les rubriques permettant de valider le contrôle. Les exercices complémentaires sont généralement positionnés après la partie voyage.

Exploitant :

Entreprise de transport aérien soumise aux Règlement AROPS partie CAT.

Exploitation multipilote – Multi Pilot Operation (MPO) :

Règles d'exploitation nécessitant au moins 2 pilotes utilisant une coopération en équipage multiple, que ce soit dans des avions certifiés multipilotes (MPA) ou monopilotes (SPA).

FFS – Full flight simulator :

Réplique du poste de pilotage d'un type d'avion spécifique, comprenant tous les équipements et programmes informatiques nécessaires à la représentation de l'avion 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.

IOS – Instructor Operating Station:

Pupitre instructeur.

I-TRE (sigle DGAC) :

Inspecteur d'examineur SFE/TRE/SE, personnel mandaté par la DGAC (PEPN, OCV).

LIFUS :

Line Flying Under Supervision, dans l'AIRCREW désigne les premières étapes ZFTT se substituant au base-training. A ne pas confondre avec le sigle également utilisé dans l'AROOPS définissant l'adaptation en ligne faisant suite à un OCC, changement de type avion ou d'Exploitant ou à un Command Course.

LOFT (Line-Oriented Flight Training), LOE (Line-Oriented Evaluation):

Méthodes d'instruction/contrôle/évaluation au FSTD permettant de simuler un voyage en temps réel représentatif d'opérations normales au cours duquel sont introduites des situations anormales ou inusuelles permettant de mettre en œuvre un ensemble de compétences.

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.

Remise à niveau Examineur :

Formation (théorique et/ou pratique) exigée pour la prorogation ou le renouvellement d'une autorisation d'examineur.

Renouvellement - Renewal :

Acte administratif effectué après qu'une qualification ou qu'une autorisation soit arrivée en fin de validité et qui permet au titulaire de renouveler les privilèges associés pour une nouvelle période donnée, dans un cadre ATO.

Répartition des tâches CPT-F/O :

Désigne un partage de tâches pour l'exécution d'actions constituant une procédure dont la répartition au sein de l'équipage n'est pas déterminée par la seule fonction PF ou PM mais aussi par celle de CPT ou F/O.

Rubriques FCL :

Manœuvres et/ou procédures listées dans la table de l'*appendice 9* de la Part-FCL dont les conditions de réalisation sont normées. Elles constituent les éléments de base des programmes de formation pratique LPC ou LST.

Scénario détaillé :

Support faisant partie de la documentation examinateur sur lequel apparaît sous un format structuré les indications et consignes permettant de conduire un contrôle FCL et/ou OPS. Outre les besoins propres à un Exploitant, l'utilisation d'un scénario garantit à la fois une standardisation et une conformité de réalisation des contrôles.

Scénario deux candidats :

Scénario de contrôle permettant l'évaluation complète des deux membres d'un équipage conformément aux exigences de l'*appendice 9* de la Part FCL. Selon le cas, un scénario 2 candidats peut s'adresser uniquement à un équipage constitué ou peut être adapté pour un équipage hétérogène.

Standardisation examinateur :

Formation (théorique et pratique) exigée pour la délivrance d'une autorisation d'examineur.

Système de Gestion de la Sécurité (SGS) – Safety Management System (SMS) :

Processus systémique, précis et complet, permettant de 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.

TEM Threat and Error Management (Gestion des menaces et des erreurs) :

La gestion des menaces et des erreurs désigne le processus de détection et de réponse aux menaces et aux erreurs en faisant appel à des contre-mesures appropriées qui réduisent ou éliminent les conséquences des menaces et des erreurs et atténuent ainsi la probabilité d'états indésirables de l'aéronef (UAS - Undesired Aircraft State).

0.3 Abréviations

Certaines abréviations correspondent à leurs appartenances réglementaires. D'autres émanent de DSAC/PN/EPN et ont pour objectif la bonne compréhension du document. La liste ci-dessous ne prétend pas couvrir l'ensemble des abréviations utilisées dans le document. Le lecteur se référera pour cela aux abréviations des Règlements correspondants.

A/D	Aerodrome
AoC	Assessment of Competence
ATO	Approved Training Organisation
ATPL	Airline Transport Pilot Licence
CAT II/III	Approches CAT II/III
CC	Command Course (Formation accession commandant de bord)
C/L	Check-List
CPT	Captain
CRE	Class Rating Examiner
CRM	Crew Resource Management
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DSAC/PN/EPN	Pôle d'Expertise du Personnel Navigant (PEPN)
EASA	European Aviation Safety Agency
EBT	Evidence Based Training
FCL	Flight Crew Licensing (regulation)
FEM	Flight Examiner Manual
FFS	Full Flight Simulator
FOI	Flight Operations Inspector (PEPN, OCV)
F/O	First Officer
FSTD	Flight Simulator Training Device
FTD	Flight Training Device
GFE-A	Guide Formations des Equipages Avions (DSAC)
HT	Head of Training (ATO)
IOS	Instructor Operator Station
IR	Instrument Rating
IRE	Instrument Rating Examiner
IRI	Instrument Rating Instructor
I-TRE	Inspector Type Rating Examiner (PEPN, OCV)
LIFUS	Line Flying Under Supervision
LOE	Line-Oriented Evaluation
LOFT	Line-Oriented Flight Training
LPC	Licence Proficiency Check
LST	Licence Skill Test
LVO	Low Visibility Operations
NAA / CAA	National Aviation Authority / Civil Aviation Authority
MEP	Multi Engine Piston
MPA	Multi Pilot Aeroplane
MPO	Multi Pilot Operations
MPL	Multi Pilot Licence
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ICAO)

OCC	Operator Conversion Course
OPC	Operator Proficiency Check
OPS	Flight Operations
OTD	Other Training Device
PBN	Performance Based Navigation
PEPN	Pôle d'Expertise du Personnel Navigant (DSAC/PN/EPN)
PF	Pilot Flying
PIC	Pilot in Command (Commandant de Bord) - CPT
PM	Pilot Monitoring
RDFE	Responsable Désigné à la Formation des Equipages
RNP	Required Navigation Performance
RP	Responsable pédagogique (ATO)
RTC	Recurrent Training and Checking
SEP/SET	Single-Engine (Piston/Turbine)
SE	Senior Examiner
SFE	Synthetic Flight Examiner
SFI	Synthetic Flight Instructeur
SGS (SMS)	Système de gestion de la sécurité (Safety Management System)
SPA	Single Pilot Aeroplane
SPO	Single Pilot Operations
ST	Skill-Test (examen pratique)
TEM	Threat and Error Management
TR	Type Rating
TRE	Type Rating Examiner
TRF	Training and Report Form
TRI	Type Rating Instructor
UPRT	Upset Prevention and Recovery Training
3D	Approche incluant un guidage horizontal et un guidage vertical
2D	Approche incluant un guidage horizontal uniquement

0.4 Conventions de rédaction

Dans l'ensemble de ce guide :

- Pour des raisons pratiques, les termes TRE, SFE, SE, stagiaire et candidat sont grammaticalement employés ou accordés au masculin.
- Les appellations/abréviations anglaises sont conservées lorsqu'elles sont communément usitées dans le milieu professionnel.
- Les abréviations TRE et SFE désignent exclusivement les TRE et SFE Avions MP.

Sauf lorsque spécifiquement mentionné et par souci de brièveté dans le texte, les termes « contrôle (pratique) », ou « examen (pratique) » sont indifféremment utilisés pour désigner les actes suivants définis au chapitre définitions :

- Un examen pratique (Skill-Test LST).
- Un contrôle de compétences (Proficiency-Check / LPC).
- Une évaluation de compétences (Assessment of Competence / AoC).

1 INTRODUCTION

1.1. Présentation du guide

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

La révision 12 du guide est effective à compter du 30 novembre 2023.

Cette révision s'appuie sur le règlement AIRCREW (Regulation (EU) N°1178/2011), consultable sur le site l'EASA dans sa version consolidée : [Easy Access Rules de Août 2023](#).

Lorsque l'évolution du contexte réglementaire et/ou des changements majeurs dans les procédures administratives le nécessitent, le guide est amendé et un nouveau document révisé est mis à disposition sur le site de la DGAC. Il est de la responsabilité individuelle de chaque examinateur 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 informer/contacter le PEPN via la boîte fonctionnelle dsac-pepn-aircrew-bf@aviation-civile.gouv.fr.

1.1.1. Population concernée.

Le guide TRE/SFE MPA est rédigé à l'attention des TRE/SFE actant dans le cadre des avions certifiés multipilote (CS25). De nombreuses informations et recommandations y figurant sont toutefois utilisables par les examinateurs d'avions complexes hautes performances certifiés monopilotes, plus particulièrement dans le contexte d'une exploitation multipilote. Lorsqu'elle utilise ce guide, cette dernière population d'examineurs est invitée à vérifier qu'aucune procédure/information contradictoire ou additionnelle ne s'applique.

1.1.2. Champs d'application.

Les recommandations et consignes présentes dans ce guide se réfèrent à l'ensemble des examens relevant de la Part-FCL appendice 9.

En complément de l'introduction à l'EBT évoquée à l'[ANNEXE 2](#) du présent guide, tout point relevant de l'appendice 10 (EBT) est normalement traité au sein d'un Exploitant.

1.1.3. Guides et documents complémentaires.

Les examinateurs sont invités à recueillir les informations pertinentes à leurs activités dans les divers guides et Règlements applicables (Guides DSAC, GFE-A, AIROPS, AIRCREW, FEM).

Le [Flight Examiners' Manual \(FEM\)](#), publié en 2021 par l'EASA, évoque les principes et recommandations applicables à la population d'examineur. Les principaux concepts du FEM sont présents dans le guide TRE/SFE MPA publié par la DSAC.

1.2. Rappels concernant les entités régulatrices

1.2.1. La DGAC, l'EASA et l'OACI

La DGAC :

La DGAC est, en France, l'administration chargée de superviser l'Aviation Civile en général. Elle veille à l'application de la réglementation européenne et à ce qu'un niveau de sécurité acceptable soit atteint et maintenu de la conception des avions à leur exploitation (incluant leur maintenance et leur pilotage).

L'EASA :

Entité en charge de l'harmonisation et mise en œuvre de la législation européenne incluant des règles d'interprétation et une méthodologie de mise en œuvre commune. Les Etats sont responsables de la bonne application des standards réglementaires communs.

Créée en 2003, L'EASA est une entité juridique supranationale indépendante, soumise au droit européen et responsable devant les Etats 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 Etats 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 leurs organismes de surveillance, sont chargés de veiller à ce que ces règles soient appliquées par toutes les parties concernées (Etats, opérateurs, constructeurs etc.).

L'EASA conduit des audits de standardisation dans les différentes organisations Nationales chargées 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 Etats membres.

L'OACI :

Entité en charge de l'harmonisation des règles et pratiques au niveau international au travers d'obligations et de recommandations, chaque Etat ou groupe d'Etats (ex : EASA, FAA) restant maître d'œuvre de sa propre Règlementation.

1.2.2. Rôle des examinateurs

L'Etat Français délivre des licences, qualifications et autorisations aux personnels navigants en application des Règlements Européens. La DGAC s'assure que les postulants à ces titres démontrent et maintiennent les connaissances, les compétences et le savoir-faire correspondants (tels que définis dans les textes réglementaires).

Pour ce faire, l'Autorité utilise l'expertise de pilotes expérimentés à qui elle délivre une ou plusieurs autorisation(s) d'examineur. Le rôle des examinateurs est de conduire les examens pratiques et contrôles de compétences définis dans les textes réglementaires.

Lorsqu'ils exercent leurs privilèges d'examineurs, même au sein de leur propre entreprise, les TRE/SFE/SE doivent garder à l'esprit qu'ils mettent en œuvre la législation Européenne dans l'intérêt de la sécurité de l'Aviation Civile.

Les TRE/SFE peuvent être sollicités par l'Autorité pour acter sur un type avion ne comportant que très peu d'examineurs. Le mandat d'examineur est rattaché à l'Administration de tutelle et non à un Exploitant.

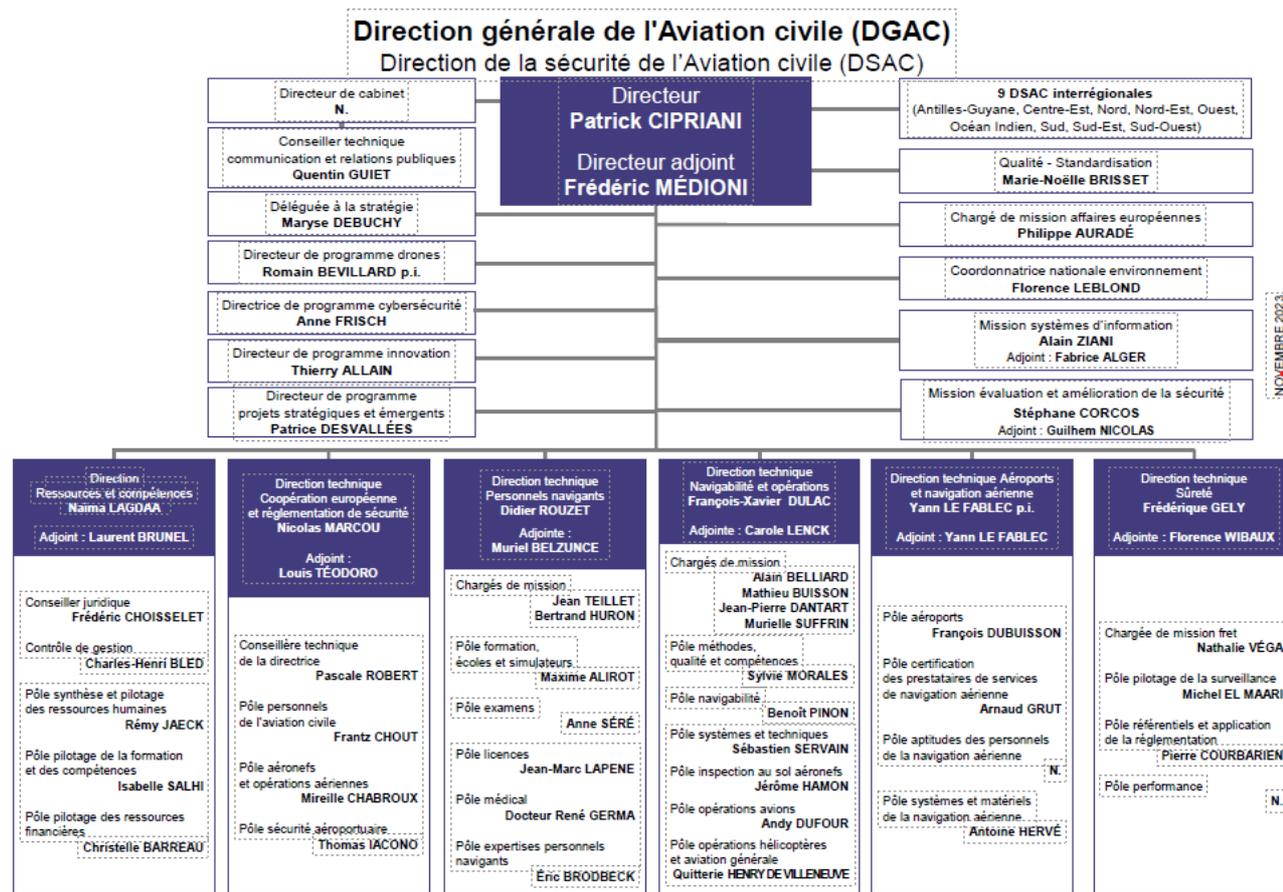
1.2.3. Autorité de tutelle des examinateurs – La DSAC

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

1.2.3.1. 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 du personnel navigant elle-même subdivisée en 5 Pôles.



1.2.3.2. Le Pôle examens EXA

Le Pôle EXA 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 relatives aux examinateurs.

1.2.3.3. Le Pôle formation FOR

Le Pôle FOR est chargé 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.

1.2.3.4. Le Pôle d'expertise du personnel navigant (PEPN ou PN/EPN)

Les pilotes contrôleurs du PEPN sont des I-TRE de l'Administration. Ils disposent d'une solide expérience dans le transport aérien, la formation et l'encadrement des pilotes. Ils sont chargés de réaliser les surveillances sol, simulateur et vol 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 TRE/SFE/SE, les pilotes contrôleurs :

- Émettent des avis techniques pour le compte des Pôles EXA, FOR et LIC, notamment l'approbation des programmes de formation du personnel navigant.
- Sont chargés d'actes d'évaluation des compétences (AoC instructeurs et examinateurs), d'actes de surveillance (supervision de tous les types d'examen PN conduits par les TRE/SFE/SE).

- Elaborent et dispensent la formation des SE avions MP (formation initiale et récurrente).

Le Pôle EPN est en charge de la gestion des TRE/SFE/SE, de l'approbation des programmes de formation examinateur, de la surveillance de ces programmes.

Les coordonnées du Pôle et de ses pilotes sont listées en [ANNEXE 5](#).

1.3. Références réglementaires

A la date de parution de ce guide, les principaux textes réglementaires concernant directement les examinateurs TRE/SFE/SE sont :

Textes règlementant le PN :

- Le règlement CE N°2018/1139 (abrogeant 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.
- Le règlement EU N°1178/2011 de la Commission européenne, ou règlement AIRCREW, modifié par ses amendements et déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'Aviation Civile conformément au règlement CE N°2018/1139. Concernant les examinateurs, il contient 8 annexes. Les examinateurs sont particulièrement concernés par la Part FCL (annexe I) et la Part ORA (annexe VII).
- Les AMC et GM, moyens acceptables de conformité et guides au règlement AIRCREW. Ils sont publiés par l'EASA.
- Le règlement délégué (UE) 2020/723 de la commission du 4 mars 2020 établissant des règles détaillées concernant l'acceptation de la certification des pilotes par les pays tiers et modifiant le règlement (UE) no 1178/2011 (situé en fin de l'Easy Access Rules for Aircrew,).

L'ensemble de ces textes définit les exigences et règles de mise en œuvre permettant à tous les pilotes opérant dans l'espace EASA 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 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°2018/1139.

L'ensemble de ces textes et de ses amendements est consultable et téléchargeable sur le [site de l'EASA](#).

1.4. Publications DSAC concernant les examinateurs TRE/SFE/SE

1.4.1. Les guides

En complément du guide TRE/SFE Avions MP, la DSAC publie les guides suivants intéressant directement les examinateurs avions MP :

[Guide du SE Avions MP](#) :

Il rassemble l'ensemble des éléments concernant l'accès à la fonction de SE (Senior Examiner), la gestion des autorisations SE et l'exercice pratique de la fonction.

[Guide Formations des équipages Avion GFE-A](#) :

Document visant à la standardisation des méthodes, procédures et pratiques pour l'élaboration et la mise en œuvre des programmes de formation de la responsabilité des Exploitants de transport aérien. Les recommandations présentes sont principalement issues de l'AIROPS.

Les examinateurs actant au sein d'un Exploitant aérien y trouveront de très nombreuses informations concernant la mise en œuvre pratique des requis réglementaires ayant trait à la formation des équipages.

1.4.2. Les notes aux examinateurs

1.4.2.1. Objectifs et types de notes.

L'objectif des notes aux examinateurs est d'établir et de maintenir une communication rapide et précise vers les TRE/SFE (MP) et SE (MP).

Deux types de notes sont diffusés :

Note de rappel :

Une note de rappel fait référence, développe ou précise un sujet déjà couvert dans les guides examinateurs.

La rédaction et la diffusion d'une note de rappel répond à un besoin identifié soit par les questions ou problèmes soulevés par les TRE/SFE/SE via les retours d'expérience, soit au travers de la surveillance des actes d'examineurs conduite par la DSAC (erreurs récurrentes dans la saisie des contrôles, dans la conduite des examens, etc.).

Une note de rappel fait référence à un guide déjà publié (mention dans le cartouche supérieur). Ces notes n'ont pas de date de validité fixée.

Note de mise à jour d'un guide :

Ces notes sont publiées afin de diffuser l'information correspondante sans attendre une nouvelle révision du guide dans lequel elle s'insèrera. Au-delà du souci d'informer rapidement les examinateurs, le but est également de ne pas multiplier les révisions des guides (l'expérience montre que plus d'une révision annuelle n'est pas souhaitable).

Ces notes ont une validité déterminée qui est rappelée dans le cartouche supérieur (en principe jusqu'à publication de la prochaine révision du guide correspondant).

1.4.2.2. Examineurs concernés, adressage et disponibilité des notes.

Selon le cas, les notes s'adressent soit aux TRE/SFE et SE avions MP, soit plus rarement, uniquement aux SE avions MP.

Elles sont directement adressées à la population d'examineurs concernés en pièces jointes par email. Pour permettre une diffusion efficace, il est donc particulièrement important que chaque examinateur s'assure de la mise à jour de son adresse email dans SIGEBEL (se reporter à l'[ANNEXE 1](#)).

Les notes restent disponibles durant toute leur période de validité sur le site internet de la DGAC, sur la page « [pilotes-avions-examineurs](#) ».

1.4.2.3. Exemple de note.



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile
D S A C

Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction personnels navigants
Pôle d'expertises des personnels navigants

Paris, le 28/10/2022

Type de note : Note de mise à jour du guide TRE/SFE avions MP
Examineurs concernés : TRE/SFE/SE Avions MP
Validité : 30 octobre 2022
Référence interne : GXP 50594
Affaire suivie par M. Eric FOUREL
eric.fourel@aviation-civile.gouv.fr
Tél : +33 1 58 09 44 04

NOTE AUX EXAMINATEURS N°2022/02

Objet : *Edition 11 du guide TRE/SFE avions MP et TRF avions MP 01FORMEXA version octobre 2022.*

La DSAC vient de mettre en ligne l'édition 11 du guide TRE/SFE et du scénario FCL avions MP qui sera applicable **à compter du 30 octobre 2022.**

1.4.2.4. Communication Examineurs DSAC/PN/EPN relative à une note.

Toute requête ou remarque concernant le contenu d'une note (ou tout autre retour qu'un examinateur désire faire vers DSAC/PN/EPN) doit être adressée par email selon la procédure détaillée en [ANNEXE 1](#) de ce guide.

2 ASPECTS COMMUNS AUX AUTORISATIONS TRE ET SFE

Les autorisations TRE/SFE sont régies par la sous-partie K de la Part-FCL.

2.1 Privilèges et conditions d'exercice des privilèges du TRE/SFE

2.1.1 Privilèges

Se reporter au [sous-chapitre 3.1](#) pour les TRE.

Se reporter au [sous-chapitre 3.2](#) pour les SFE.

2.1.2 Conditions d'exercice des privilèges TRE/SFE

Un TRE/SFE ne peut conduire un examen pratique (Skill-Test LST), un contrôle de compétences (Proficiency Check LPC) ou une évaluation de compétences (AoC TRI/SFI) :

- Lorsque son objectivité vis-à-vis du candidat est susceptible d'être affectée de quelque façon (relation privée ou d'ordre familial, économique, politique etc.).
- Lors d'une 2ème présentation à l'examen pour lequel il a prononcé l'ajournement du candidat sauf avec l'accord express de celui-ci (AMC2 FCL.1015).
- Lors d'un Skill Test ou AoC de délivrance TRI/SFI, lorsqu'il a dispensé plus de 25% de la formation pratique requise pour cet examen (FCL.1005).

Pour réaliser un acte FCL sur une licence délivrée par un autre Etat membre que celui ayant délivré son autorisation d'examineur, se reporter au [sous-chapitre 5.3.3](#).

2.2. Organismes habilités pour la formation des TRE/SFE administrés par la France

Les standardisations TRE/SFE (formation initiale) et remises à niveau TRE/SFE (prorogation ou renouvellement) sont des formations délivrées au sein d'ATO habilités par l'Autorité.

La liste ci-dessous des organismes habilités à dispenser des cours TRE/SFE est valide à la date de parution de la révision du guide.

- ATO Air France
- ATO Airbus Training
- ATO Armée de l'air
- ATO ATR Training Center
- ATO Falcon Dassault Aviation
- ATO FlyLocStar
- ATO Icare
- ATO Hop!
- ATO Sim Aero

Les coordonnées des ATO sont accessibles sur le site de la [DGAC](#).

Les formations TRE/SFE y sont dispensées au nom de l'Autorité qui approuve et contrôle régulièrement l'ensemble des programmes ainsi que les moyens pédagogiques et administratifs mis en œuvre.

2.3. Validité de L'autorisation – Aptitude médicale

2.3.1 Validité

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

Pour exercer les privilèges de son autorisation, l'examineur TRE/SFE doit détenir une qualification d'instructeur valide (TRI pour un TRE et SFI pour un SFE) l'habilitant à instruire en vue de l'obtention de la licence, de la qualification ou du certificat pour lequel il agit comme examinateur (FCL.1000(a)(1)).

2.3.2 Aptitude médicale

Un examinateur doit être détenteur d'un certificat médical lorsqu'il exerce sur avion et devrait, sauf cas exposés ci-dessous, être en possession de ce dernier lorsqu'il acte au simulateur.

Un TRE ayant perdu son aptitude médicale peut continuer à exercer ses privilèges au simulateur uniquement jusqu'à la première des 3 échéances suivantes :

- Validité du TR.
- Validité de la qualification TRI.
- Validité de l'autorisation TRE.

Dès que la première de ces 3 échéances est atteinte, il ne peut plus exercer en tant que TRI (et donc en tant que TRE) (EASA Information Paper 13/09/2019 – TRI without a medical). S'il ne retrouve pas son aptitude médicale, il doit, pour poursuivre ses activités d'instructeur et d'examineur, obtenir une qualification SFI et une autorisation SFE.

Dans ce cas particulier le TRE/SFE devra s'assurer de son aptitude physique à exercer l'ensemble des fonctions et responsabilités, y compris la gestion des situations d'urgence pouvant survenir dans un simulateur (ce point est à considérer en accord avec l'employeur éventuel du TRE/SFE, la médecine du travail, assurances...).

2.4. Délivrance d'une première autorisation TRE/SFE

2.4.1 Prérequis

Se reporter au [sous-chapitre 3.3](#) pour les TRE.

Se reporter au [sous-chapitre 3.4](#) pour les SFE.

La vérification des prérequis est assurée par l'ATO dispensant la formation initiale selon une procédure validée lors de l'approbation de l'ATO pour la formation examinateur.

La vérification par l'ATO n'exonère pas le candidat de s'assurer par lui-même qu'il satisfait à l'ensemble des prérequis.

2.4.2 Cours de standardisation

Le cours de standardisation délivré par l'ATO comprend :

- Une formation théorique.
- Une formation pratique.

2.4.2.1 Formation théorique

Un module de formation théorique (AMC1 FCL.1015), s'étalant sur au moins une journée et dont le contenu global est décrit ci-dessous :

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 conseillé aux postulants TRE/SFE de se familiariser préalablement à leur stage de standardisation avec les éléments ci-dessous.

Le support de formation théorique et pratique est établi sur la base du présent guide, des textes réglementaires et différents documents :

- Notions générales de Réglementation (EASA, DSAC/PN, parties pertinentes des règlements AirCrew et AirOps, y compris les AMC et GM, FEM).
- Contenus de l'AMC2 FCL.1015.
- Requis opérationnels pour la conduite des examens (sur avion) FCL.1000.
- Facteurs humains (performances, limitations, situation d'examen, comportement examinateur).
- Procédures Nationales concernant les examinateurs, spécificités du droit national, responsabilités, protection des données, assurances et redevances.
- Procédures de saisie des examens, connaissances et utilisation des formulaires, saisie électronique via SIGEBEL, apposition sur les licences.
- Actes examinateurs sur licences étrangères (connaissance de l'[Examiner Differences Document](#) publié par l'EASA – voir [sous-chapitre 5.3.3](#)).

Les points suivants seront couverts de façon détaillée :

- Contenus réglementaires des programmes de contrôle (scénario, sections, rubriques).
- Standards applicables pour la conduite et l'évaluation des contrôles.
- Spécificités liées à la conduite de contrôles sur simulateur.

- Spécificités liées à la conduite de contrôle sur avion (manuel de sécurité avion, minima météo et état technique de l'avion dans le cadre du contrôle, Pilote de sécurité, configuration équipage, durée du contrôle, etc.).
- Liste des documents à vérifier par l'examineur (prérequis).
- Briefing, conduite du contrôle et évaluation du candidat (critères d'évaluation, répétition, etc.), débriefing.
- Traitement de l'échec.
- Retour d'expérience, rôle de l'examineur dans les systèmes qualité (ATO, DSAC), SGS ATO ou Compagnie et dans l'amélioration des manuels de sécurité. L'ensemble des points listés dans l'AMC1 FCL.1015(d)(1) et (2).

2.4.2.2 Formation pratique

Un module de formation pratique (AMC1 FCL.1015), s'étalant sur au moins deux journées, dont le contenu est décrit ci-dessous :

- La formation pratique devra couvrir, à minima, les aspects suivants :
 - Méthode de conduite des contrôles.
 - Critères d'évaluation et de notation.
 - Utilisation pratique des documents de saisie (documents papiers et saisie informatique).
- Dans le cas des avions MP, seront programmées un minimum de 4 séances de simulateur* (d'une durée minimale recommandée de 90 min) au cours desquelles le candidat est TRE/SFE stagiaire sous la supervision d'un formateur sur des contrôles pratiques fictifs (« role-play »).
- Chacune des séances doit inclure :
 - Un exercice de briefing approprié.
 - La conduite du contrôle pratique.
 - L'évaluation de l'équipage.
 - Un exercice de débriefing approprié.
 - Des exercices de saisie administrative des contrôles.

**Formation typique s'adressant à un binôme de postulants TRE/SFE avec privilèges de renouvellement/prorogation IR avions multipilotes (AMC1 FCL.1015).*

Dans le cas où il n'existe pas de FSTD représentatif du type avion, il convient de se rapprocher de l'Autorité afin de décider de la méthode à mettre en œuvre.

2.4.2.3 Attestation de formation

A l'issue du cours de standardisation, l'ATO délivre une attestation de suivi de stage de standardisation TRE/SFE A-MP signée par le Responsable Pédagogique (ou son délégataire).

En délivrant cette attestation, l'ATO :

- S'engage sur les informations fournies (notamment la vérification des prérequis) et la conformité de la formation relative à l'approbation délivrée à l'ATO par la DSAC.
- 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.

En cas de niveau insuffisant à l'issue du cursus standard de formation, il appartient à l'ATO de définir, de proposer et de mettre en œuvre le complément de formation nécessaire au candidat, ou d'interrompre la formation

2.4.3. Evaluation des compétences (AoC) TRE/SFE

L'évaluation des compétences d'un postulant à une première autorisation TRE/SFE-MP doit avoir lieu au plus tard 12 mois (date à date) après la délivrance de l'attestation de formation de l'ATO et être organisée selon les modalités suivantes :

- Le support de l'AoC est impérativement un contrôle :
 - FCL de type ST ou LPC sur licence(s) EASA.
 - Sur simulateur relevant des privilèges du TRE/SFE.
 - D'une durée minimale de 2 heures (temps FFS).
 - Dont le scénario a été approuvé ou accepté par l'Autorité.
- Le contrôle est conduit par le postulant sous la supervision d'un I-TRE ou, sous réserve qu'il y ait été expressément autorisé par l'Autorité, d'un SE qualifié sur le type.

- Bien que l'AoC de délivrance soit du privilège de l'I-TRE, **le postulant doit systématiquement proposer un SE sur le formulaire de demande d'AoC**. En fonction des ressources de la DSAC (EPN/OCV), un I-TRE pourra se substituer au SE proposé avec un délai raisonnable. En cas de non-réponse de l'Autorité concernant la substitution par un I-TRE, il est tacitement acté que le SE proposé conduira l'AoC.
- Le jour de l'AoC, le postulant devra présenter son attestation de formation (cours de standardisation) et pouvoir justifier auprès de son examinateur de l'ensemble des prérequis listés au FCL.1010.TRE/SFE.
- Durant l'AoC, le postulant TRE/SFE est évalué sur :
 - Sa connaissance des règlements et des procédures applicables (en particulier l'ensemble du FCL.1030 et l'*appendice 9* de la Part-FCL).
 - Son aptitude et son aisance à la préparation du contrôle, la délivrance du briefing, la conduite du contrôle, la maîtrise de l'IOS, l'évaluation de l'équipage, la conduite du débriefing et l'enregistrement des données du contrôle selon les procédures Nationales en vigueur.

2.4.4. Procédures administratives associées

Se reporter au [sous-chapitre 2.9.1](#).

2.4.5. Description de l'autorisation examinateur

L'autorisation d'examineur TRE/SFE comporte 1 unique feuillet, qui spécifie :

- Le type d'autorisation (TRE – SFE – SE),
- L'identification de l'examineur,
- Le numéro d'autorisation,
- Le(s) type(s) d'avion(s) autorisé(s) au simulateur et en vol,
- La date de fin de validité.

 République Française	
AUTORISATION D'EXAMINATEUR EXAMINER CERTIFICATE	
La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile autorise par la présente The Directorate General for Civil Aviation hereby authorises	
MARTIN Jean	
Licence No : FRA.FCL.AA00000001	
comme Examineur en accord avec le règlement EASA Part-FCL as Examiner in accordance with EASA Part-FCL	
Autorisation(s) d'examineur détenue(s) : Examiner certificate(s) held :	Date de fin de validité Validity date
SFE(A) : Falcon 7X	30/09/2024
TRE(MPA) : A320, A330/350, A380, B737 300-900, B777/787	30/09/2024
* Abbreviations are listed on the back of this page	
Autorisation(s) d'examineur expérimenté détenues : Senior examiner certificate(s) held :	Date de fin de validité Validity date
SE	30/09/2024
Cette autorisation pourra être limitée, suspendue ou retirée à tout moment par l'autorité compétente, conformément au règlement ARA.FCL.250. This certificate may be limited, suspended or revoked at any time by the issuing Authority, in accordance with regulation ARA.FCL.250.	
Cette autorisation remplace toutes les autorisations d'examineur précédemment émises. This certificate replaces all those previously issued as examiner certificates.	
Fait à Paris, le 09/10/2021	
Pour le Directeur de la DSAC et par délégation l'Adjoint au directeur Personnels Navigants	
 Eric BROUBECK	

2.5. Prorogation et renouvellement d'une autorisation TRE/SFE

2.5.1 Prérequis

Se reporter au [sous-chapitre 3.5](#) pour les TRE.

Se reporter au [sous-chapitre 3.6](#) pour les SFE

2.5.2 Stage de remise à niveau TRE/SFE

Le candidat à la prorogation de son autorisation TRE/SFE doit suivre un stage de remise à niveau approuvé par l'Autorité et réussir une évaluation de compétences (AoC) selon les modalités ci-après.

Il est fortement recommandé au candidat de faire preuve d'anticipation et de ne pas attendre les derniers mois de validité de son autorisation pour débiter les démarches nécessaires.

Le stage de remise à niveau TRE/SFE-MP doit être suivi dans un ATO approuvé par l'Autorité durant la dernière année (date à date) de validité de l'autorisation. Il comprend au minimum :

- Un module de rafraîchissement des connaissances théoriques basé sur le contenu de la standardisation initiale décrit au [sous-chapitre 2.4.2.1 Formation théorique](#).
- Une séance de formation pratique couvrant les connaissances et le savoir-faire nécessaires à la conduite des examens pratiques relevant des privilèges du TRE/SFE et à la mise en œuvre des procédures administratives associées.

Lors de la journée de remise à niveau TRE/SFE, l'ATO doit systématiquement proposer aux participants TRE un module de standardisation pour l'extension des privilèges examinateur à la conduite des AoC TRI/SFI. Se référer au [sous-chapitre 2.8](#) et au [sous-chapitre 5.4.7](#) de ce guide pour les aspects réglementaires, les prérequis, le contenu et la mise en œuvre pratique de cette formation.

A l'issue du stage et en cas de niveau satisfaisant, l'ATO délivre une Attestation de suivi du cours remise à niveau TRE/SFE MPA signée par le Responsable Pédagogique (ou son délégataire) qui s'engage sur les informations fournies et la conformité de la formation à l'approbation reçue par l'ATO.

La séance de formation pratique mentionnée ci-dessus n'est pas nécessairement une séance de simulateur mais doit donner lieu à des exercices pratiques couvrant notamment la manipulation/saisie des éléments documentaires communément utilisés par le TRE/SFE (compte-rendu de contrôle, échantillons de licences, documents réglementaires, etc.).

2.5.3 L'évaluation de compétences (AoC)

L'évaluation des compétences doit avoir lieu dans la dernière année (date à date) de validité de l'autorisation (avant ou après le stage de remise à niveau) selon les modalités ci-après :

- L'AoC doit être réalisé après le stage de remise à niveau dans le cas d'un renouvellement.
- L'AoC peut être réalisé avant ou après le stage de remise à niveau dans le cadre d'une prorogation.
- Le support de l'évaluation de compétences est impérativement un contrôle :
 - FCL sur licence EASA sur simulateur relevant des privilèges du TRE/SFE.
 - D'une durée minimale de 2 heures (temps FFS).
 - Dont le programme (scénario) a été approuvé ou accepté par l'Autorité.
- Le contrôle est conduit par le postulant à la prorogation TRE/SFE sous la supervision d'un SE qualifié sur le type proposé par le postulant. L'Autorité peut, à sa discrétion, substituer un I-TRE au SE proposé.
- **Le postulant doit obligatoirement proposer un SE sur le formulaire de sa demande d'AoC.** En cas de non-réponse de l'Autorité concernant la substitution par un I-TRE, il est tacitement acté que le SE proposé conduira l'AoC.
- Le TRE/SFE postulant à la prorogation est normalement responsable du contrôle de l'équipage, mais le SE ou l'I-TRE conduisant l'évaluation des compétences TRE/SFE peut, à tout moment, se substituer au candidat TRE/SFE dès lors que l'ajournement de ce dernier est inévitable.
- Le jour de l'évaluation des compétences, le postulant doit pouvoir présenter à son examinateur son historique en termes de conduite de contrôles pratiques sur l'ensemble de la période de validité de son autorisation (*FCL.1025 (b) (1)*).
- Durant l'AoC, le postulant est évalué sur :
 - Ses connaissances des Règlements et procédures applicables (en particulier l'ensemble du FCL.1030 et l'*appendice 9* de la Part FCL).
 - Son aptitude et son aisance à la préparation du contrôle, la délivrance du briefing, la conduite de l'examen, l'évaluation de l'équipage, la conduite du débriefing et l'enregistrement des données du contrôle selon les procédures Nationales en vigueur.

2.5.4 Prorogation d'autorisations examinateur multiples

Un examinateur détenant une autorisation TRE/SFE sur plusieurs types d'avions certifiés multipilotes peut obtenir la prorogation de son autorisation sur l'ensemble des types s'il justifie du minimum d'actes requis pendant la durée de son mandat sur l'ensemble de ses privilèges TRE/SFE (tous types confondus, par exemple 2 contrôles FCL A320 + 4 contrôles FCL A330).

Dans ce cas, un seul stage de remise à niveau et une seule évaluation des compétences (sur l'un des types concernés) est exigée.

Si un TRE/SFE détient plusieurs autorisations d'examineur de natures différentes (TRE/SFE MPA + FE/CRE/IRE/TRE-SP/SFE-SP), leurs prorogations ne sont pas possibles par l'intermédiaire d'une évaluation de compétence unique.

2.5.5 Prorogation anticipée TRE/SFE avions MP

Dans certains cas justifiés et à sa discrétion, l'Autorité peut accepter de proroger une autorisation TRE/SFE avant la période des 12 mois précédant la fin de validité du mandat en cours (mais au minimum 12 mois après le début de validité de celle-ci). L'examineur devra justifier de l'ensemble des prérequis correspondants (comme détaillés aux sous-chapitres 3.5 et 3.6) avec les modifications suivantes :

- Le nombre d'actes requis (6) devra avoir été effectué dans les trois dernières années (date à date) précédant la date de la demande.
- Le stage de remise à niveau (voir sous-chapitre précédent) devra avoir été suivi avec succès dans la dernière année (date à date) précédant la demande.
- L'évaluation de compétences (voir sous-chapitre précédent) devra avoir été effectuée et réussie dans la dernière année (date à date) précédant la demande.

La prorogation anticipée devra être préalablement coordonnée et acceptée par le coordonnateur TRE/SFE avions MP.

Une fois acceptée, les procédures administratives sont identiques à celles décrites au [sous-chapitre 2.9.1](#).

La nouvelle butée de l'autorisation sera alors en corrélation avec la date de l'AoC.

2.5.6 Renouvellement d'une autorisation TRE/SFE

Le candidat au renouvellement d'une autorisation TRE/SFE doit impérativement dans cet ordre :

- Suivre un stage de remise à niveau défini par l'ATO.
- Passer une évaluation de compétences.

Le stage de remise à niveau pour le renouvellement d'une autorisation TRE/SFE Avions MP comprend :

- Une formation théorique :
 - Elle correspond au stage de remise à niveau pour la prorogation d'une autorisation TRE/SFE Avions MP (voir [sous-chapitre 2.5.2](#)). Depuis le 11/11/2019, les ATO agréés pour la formation TRE/SFE avions MP sont tenus de systématiquement dispenser un module désigné « Privilèges AoC TRI/SFI » lors de chaque stage de remise à niveau.
- Une formation pratique :
 - L'ATO définit, au cas par cas et en fonction du profil du stagiaire, la nature et le volume de formation pratique (avec ou sans simulateur) permettant de remettre le postulant à niveau. Pour un stagiaire n'ayant pas d'expérience récente, le programme minimal doit intégrer des exercices de briefing/débriefing et de saisie du contrôle selon les procédures Nationales en vigueur. Une remise à niveau au simulateur comportant une ou plusieurs séances au cours desquelles le candidat acte comme TRE/SFE sous la supervision d'un examinateur formateur est toujours souhaitable.

A l'issue de la formation, l'ATO délivre une attestation de suivi de stage de renouvellement TRE/SFE MPA signée par le Responsable Pédagogique (ou délégataire) qui s'engage sur les informations fournies, la conformité de la formation à l'approbation reçue par l'ATO et un niveau du stagiaire compatible avec l'exercice des fonctions d'examineur.

2.5.7 Evaluation de compétences pour le renouvellement d'une autorisation TRE/SFE

L'évaluation des compétences d'un postulant au renouvellement d'une autorisation TRE/SFE devra avoir lieu au plus tard 12 mois (date à date) après la délivrance de l'Attestation de formation délivrée par l'ATO et être organisée selon les modalités ci-après :

- Le support de l'évaluation est un contrôle FCL réel :
 - Sur licence EASA et sur simulateur relevant des privilèges du TRE/SFE.
 - D'une durée minimale de deux heures (temps FFS).
 - Dont le programme a été accepté par l'Autorité.
- L'ensemble du contrôle est conduit par le postulant TRE/SFE sous la supervision d'un SE qualifié sur le type proposé par le postulant (l'Autorité peut, à sa discrétion, substituer un I-TRE au SE proposé).

Le postulant doit obligatoirement proposer un SE sur le formulaire de demande d'AoC.

L'I-TRE/SE reste responsable du contrôle de l'équipage. Si le contrôle support est un LST, il ne doit pas avoir participé à plus de 25% de la formation pratique de l'équipage.

- Le jour de l'évaluation de compétences, le postulant TRE/SFE devra présenter l'attestation de formation ATO et pouvoir justifier auprès de son examinateur de l'ensemble des prérequis pour le renouvellement d'une autorisation TRE/SFE comme listés au FCL.1010.TRE/SFE.
- Durant l'AoC, le postulant TRE/SFE est évalué sur :
 - La connaissance des règlements et procédures applicables (en particulier l'ensemble du FCL.1030).
 - Sur son aptitude et son aisance à la préparation du contrôle, la délivrance du briefing, la conduite de l'examen, l'évaluation de l'équipage, la conduite du débriefing et l'enregistrement des données du contrôle selon les procédures Nationales en vigueur.

2.5.8 Procédures administratives associées

Se reporter au [paragraphe 2.9.1](#).

2.6. Changement de type ou extension à un nouveau type

2.6.1. Prérequis

Se reporter au [sous-chapitre 3.7](#) pour les TRE.

Se reporter au [sous-chapitre 3.8](#) pour les SFE.

2.6.2. Exigences en matière de formation et d'évaluation

En fonction de l'expérience du candidat en qualité d'instructeur sur le type avion souhaité, de son expérience totale comme examinateur, des caractéristiques propres à chacune des machines concernées, l'Autorité décidera soit :

- De soumettre le postulant à une évaluation de compétences (AoC) préalablement à l'extension de son autorisation au nouveau type. Dans ce cas, l'AoC se déroulera selon les modalités définies pour le renouvellement d'une autorisation TRE/SFE. Elle sera conduite par un SE qualifié sur le type proposé par le postulant et accepté par l'autorité qui pourra, à sa discrétion, substituer un I-TRE au SE proposé.
- De délivrer l'extension au nouveau type sur dossier. Dans ce cas, aucun AoC n'est exigé.

La décision d'entreprendre une formation pratique additionnelle en vue de l'extension de l'autorisation à un nouveau type, avant l'AoC (lorsque requis par l'Autorité), est laissée à la discrétion du postulant ou de l'organisme dans lequel le TRE exercera ses privilèges sur le nouveau type.

2.6.3. Procédures administratives associées

Se reporter au [paragraphe 2.9.2](#).

2.7. Délivrance d'une autorisation TRE/SFE par suite d'un transfert de licence EASA

2.7.1. Prérequis et exigences de formation et d'évaluation

Le titulaire d'une autorisation TRE/SFE en état de validité délivrée par un Etat membre peut postuler pour la délivrance d'une autorisation identique par la France à condition :

- Que sa licence soit administrée par la France.
- Que son autorisation TRE/SFE délivrée par un Etat Membre soit valide ou en état de renouvellement au moment de l'AoC prévue ci-dessous.
- Qu'il justifie avoir suivi la formation requise par le coordonnateur TRE (stage de remise à niveau TRE/SFE ou formation initiale) dans l'un des ATO approuvé par l'autorité française dans les 12 derniers mois qui précèdent la demande (ce stage devra avoir lieu avant l'AoC).
- Qu'il se soumette et satisfasse à une évaluation de compétences préalablement à la délivrance de son autorisation. Cette évaluation sera conduite par un I-TRE.
- L'autorisation TRE/SFE sera délivrée pour le type sur lequel l'évaluation de compétences a été effectuée. L'extension aux autres privilèges détenus sur le TRE/SFE d'origine fera l'objet de demandes d'extension de privilèges distinctes (se reporter au [sous-chapitre 2.6](#)) et pourra être accordée sur dossier en fonction de l'expérience du candidat.

Le postulant doit obligatoirement proposer un SE sur sa demande d'AoC.

2.7.2. Procédures administratives associées

Les postulants doivent contacter directement le coordonnateur TRE avant toute démarche auprès d'un ATO (voir [Annexe 5](#)).

2.8. Privilège AoC TRI/SFI

2.8.1. Rappel de l'historique réglementaire

Depuis le 11/11/2019, le règlement AIRCREW (*FCL.1005-TRE(a)(5)* et *FCL.1005-SFE(a)(5)*) introduit l'obligation d'une formation spécifique pour conduire des AoC instructeurs ;

- AoC TRI/SFI pour un TRE,
- AoC SFI pour un SFE.

Cette formation additionnelle vient en complément du prérequis de 3 ans d'expérience dans la fonction d'examineur avions MP pour exercer ce privilège (qui était le seul prérequis avant le 11/11/2019).

D'autre part, conformément au *FCL.1000(a)(1)*, pour conduire des AoC TRI/SFI, l'examineur doit détenir le privilège d'instruire pour l'obtention d'une qualification TRI/SFI.

- Jusqu'au 11/11/2019, un TRI ayant 3 ans d'ancienneté dans la fonction avait de facto le privilège d'instruire dans un stage TRI/SFI.
- A compter du 11/11/2019, ce privilège n'est octroyé qu'après une première expérience en tant que formateur d'instructeur validée par le HT d'un ATO. De plus, une expérience de 50h comme TRI/SFI est exigée avant de pouvoir exercer ce privilège (*FCL.905-TRI(b)*).

A ce jour, les SFI n'ont pas le privilège d'instruire dans le cadre d'une formation TRI/SFI.

2.8.2. Module « Privilège AoC TRI/SFI »

Depuis le 11/11/2019, les ATO agréés pour la formation TRE/SFE avions MP sont tenus de systématiquement dispenser un module désigné « Privilèges AoC TRI/SFI » lors de chaque stage de remise à niveau.

Le suivi de ce module lors d'une remise à niveau est obligatoire pour les examinateurs avions MP ne détenant pas encore ce privilège. Il est ensuite dispensé à chaque prorogation de mandat.

Contenu du module « Privilèges AoC TRI/SFI » :

Le programme mentionné ci-dessous est une exigence Nationale susceptible d'évoluer compte-tenu des clarifications attendues de l'EASA.

Le module contient un volet théorique et un volet pratique :

- Partie théorique :
 - Celle-ci doit contenir tous les éléments de l'*AMC1 FCL.1015(d)(1)* pertinents pour la conduite de l'AoC TRI/SFI et qui n'ont pas déjà été abordés lors de la journée de remise à niveau. En particulier, tous les aspects réglementaires et procédures Nationales encadrant l'AoC TRI/SFI doivent être passés en revue.
- Partie pratique :

- Elle correspond aux éléments de l'AMC1 FCL.1015(d)(4) et devra couvrir les aspects concernant l'organisation et la conduite pratique de l'AoC TRI/SFI (vérification des prérequis, briefing, déroulé de la séance pratique, évaluation des compétences, débriefing), ainsi que la connaissance pratique des procédures Nationales qui s'y rattachent (saisie et traitement du formulaire de contrôle). Cette partie devra donner lieu à un ou plusieurs exercice(s) pratique(s) individuels ou de groupe.
- La formation pratique s'appuiera sur les informations données dans le [sous-chapitre 5.4.2](#) « conduite du contrôle » de ce guide ainsi que dans le FEM de l'EASA. Il est souhaitable qu'un support audiovisuel de mise en situation soit utilisé pour les exercices pratiques.

2.8.3. Prérequis pour l'exercice du privilège AoC TRI/SFI

Dans tous les cas, au moment où il conduit un AoC TRI/SFI, le TRE devra avoir :

- 3 ans d'ancienneté dans la fonction TRE.
- La mention « TRI de TRI » apposée sur sa licence.
- Suivi le module « privilège AoC TRI/SFI » lors de sa dernière remise à niveau TRE.

La vérification de ces 3 conditions sera systématiquement effectuée par le bureau des licences lors de la délivrance, du renouvellement ou de la prorogation TRI/SFI du candidat à l'AoC. L'acte sera invalidé et la responsabilité du TRE engagée s'il ne répond pas aux prérequis.

Les TRE en cours de mandat au 01/03/2021 et remplissant les 2 premières conditions ci-dessus mais n'ayant pas suivi le module « privilège AoC TRI/SFI » lors de leur dernière remise à niveau peuvent continuer à exercer ce privilège jusqu'à leur prochaine remise à niveau. Pour continuer d'exercer ce privilège au cours de leur prochain mandat, ils devront justifier des 3 conditions.

La mention « formateur de TRI » apparaît sur la licence sur le volet XII :

Instructeur	Remarques/restrictions
<u>TRI(MPA)</u>	B777/787 Restreint FFS (FFS Only), TRI(MPA)

AoC SFI par SFE :

Dans tous les cas, au moment où il conduit un AoC SFI, le SFE devra avoir :

- 3 ans d'ancienneté dans la fonction TRE ou SFE.
- Suivi le module « privilège AoC TRI/SFI » lors de sa dernière remise à niveau SFE.

La vérification de ces 2 conditions sera systématiquement effectuée par le bureau des licences lors de la délivrance, du renouvellement ou de la prorogation SFI du candidat à l'AoC. L'acte sera invalidé et la responsabilité du SFE engagée s'il ne répond pas aux prérequis.

2.8.4. Obtention de la mention « formateur de TRI » sur la licence

TRE éligible à la grand-périsation (applicable jusqu'au 01/03/2024).

Les TRE remplissant au 11/11/2019 les 2 conditions :

- 3 ans d'ancienneté dans la fonction d'examineur avion MP.
- 3 ans d'ancienneté dans la fonction TRI.

Peuvent faire porter la mention « TRI de TRI » sur leur licence dans un bureau de licence. Cette mention est l'un des prérequis obligatoires pour pouvoir conduire des AoC TRI/SFI.

TRE ne justifiant pas des conditions de grand-périsation :

Les TRE ne remplissant pas les 2 conditions ci-dessus pourront faire apposer la mention « TRI de TRI » sur leur licence lorsqu'ils justifieront remplir les requis du FCL.905.TRI(a)(2).

2.9. Procédures administratives

2.9.1. Délivrance / Renouvellement / Prorogation

La gestion administrative du dossier de candidature s'opère en deux temps et sous la forme d'envoi par email de documents vers le service gestionnaire des examinateurs :

- La **1ère communication** correspond à l'envoi du formulaire de demande d'AoC.
- La **2ème communication** correspond à l'envoi du dossier complet après l'évaluation de compétences et comprenant les pièces demandées.

Lire attentivement et respecter les consignes suivantes :

- Télécharger les formulaires sur la page « pilotes-avions-examineurs » du site internet de la DGAC (voir l'ANNEXE 1 de ce guide). Ils doivent être enregistrés physiquement sur le PC/Mac/Tablette.
- Remplir les formulaires depuis l'application Adobe Reader ou PDF expert (voir l'ANNEXE 1 de ce document).
- S'acquitter de la redevance pour les dossiers de délivrance (voir l'ANNEXE 1 de ce guide).

Tout remplissage des formulaires depuis une extension, « add-on » ou afficheur PDF intégré à Internet Explorer/Microsoft Edge, Chrome, Safari, Mozilla, Firefox, etc... ou depuis Aperçu sur Mac engendrera des fichiers corrompus ou inexploitable par le service de gestion des Examineurs.

Les applications PDF gratuites pour iPad ne permettent généralement pas de remplir correctement les champs d'un formulaire PDF car elles viennent apposer (« aplatir ») par collage photographique des cadres de texte ou de signature sur ce dernier.

La présence d'un logiciel ou application de messagerie installé et déclaré par défaut est requise sur le PC/Mac/Tablette (Thunderbird, Outlook, Gmail etc...) pour le bon fonctionnement du bouton « ENVOYER ». Les Webmails intégrés à Internet Explorer/Microsoft Edge, Chrome, Safari, Mozilla, Firefox, etc... ne sont pas des applications courrier résidentes.

Le bouton **ENVOYER** du formulaire génère automatiquement un email depuis l'application de messagerie par défaut vers l'adresse examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr avec son champ objet correctement renseigné des éléments essentiels (extraits du formulaire) pour une meilleure gestion administrative.

Le strict respect de ces consignes permettra au service en charge d'extraire automatiquement les informations nécessaires des formulaires et ainsi de traiter plus rapidement le dossier.

Le non-respect entraînera le retour du dossier à son expéditeur et, par voie de conséquence, un retard dans son traitement.

2.9.1.1. 1ère communication – demande d'AoC

- Télécharger, ouvrir avec Adobe Reader et remplir soigneusement le Formulaire de demande d'évaluation de compétence AoC.
- Envoyer le formulaire en utilisant le bouton « Envoyer Formulaire ».

2.9.1.2. 2ème communication – dossier complet

- Télécharger, ouvrir avec Adobe Reader et remplir soigneusement le Formulaire demande autorisation TREA-MP ou/et SFEA-MP.
- Utiliser le bouton « Envoyer Formulaire » et rajouter au mail généré les pièces jointes supplémentaires suivantes :
 - Attestation de Formation ATO.
 - Compte-rendu de l'AoC (copie transmise au candidat par le SE).
- Pour une délivrance :
 - Le formulaire de redevances de titres aéronautiques.
 - Le justificatif de paiement de la redevance reçu par email après paiement ou l'attestation de prise en charge par l'employeur.
- Envoyer le mail.

Le total des pièces jointes au mail ne doit pas dépasser 4,5 Mo.

Si tel est le cas (dépassement de la taille maximale des pièces jointes) ;

- Utiliser le bouton « Envoyer » du formulaire de demande d'autorisation TREA-MP SFEA-MP,
- Envoyer le mail sans rajouter les pièces jointes,
- Réutiliser le bouton « Envoyer » du formulaire de demande d'autorisation TREA-MP SFEA-MP,
- Supprimer la pièce jointe correspondant au formulaire de demande déjà envoyée et
- Rajouter les pièces jointes supplémentaires.
- Ajouter « ENVOI 2 » au champ objet formaté et

- Envoyer le mail.

Les liens nécessaires et adresses sont disponibles en [ANNEXE 5](#) du présent guide.

Prévoir :

- un mois au minimum pour le traitement d'une demande d'évaluation de compétences pour la délivrance ou le renouvellement d'un TRE/SFE et
- 15 jours minimum pour le traitement d'une demande d'AoC en vue de la prorogation d'un TRE/SFE.

L'organisation logistique de l'AoC (y compris les mises en place et hébergement du SE) est à la charge du postulant ou de son employeur.

2.9.2. Extension / Changement de type

La gestion administrative du dossier de candidature s'effectue de la manière suivante et sous la forme d'envoi par email de documents vers le service gestionnaire des examinateurs :

La 1ère communication est l'envoi du Formulaire de demande d'autorisation TREA-MP SFEA-MP avec les éléments de l'extension, et uniquement ceux-ci.

- Si l'extension est acceptée sur dossier, le TRE/SFE recevra par email un nouveau certificat d'examineur incluant les privilèges sur le nouveau type.
- Dans la négative ;
 - o le service gestionnaire réclamera par retour d'email l'envoi d'une demande d'AoC (2^{ème} COM) puis ;
 - o Une fois l'AoC réalisée le TRE/SFE enverra le compte rendu d'AoC (3^{ème} COM).

2.10. Tableau récapitulatif

TRE/SFE	DELIVRANCE	PROROGATION	RENOUVELLEMENT	EXTENSION CHGT TYPE	
				DOSSIER OUI	DOSSIER NON
Préavis	1 mois	15 jours	1 mois		
Demande AoC	1 ^{ère} COM	1 ^{ère} COM	1 ^{ère} COM		2 ^e COM
Demande Autorisation	2 ^e COM	2 ^e COM	2 ^e COM	1 ^{ère} COM	
Attestation formation ATO	2 ^e COM	2 ^e COM	2 ^e COM		
C/R AoC	2 ^e COM	2 ^e COM	2 ^e COM		3 ^e COM
Formulaire Redevances	2 ^e COM				
Justificatif Paiement	2 ^e COM				

3 ASPECTS PARTICULIERS A CHACUNE DES AUTORISATIONS TRE/SFE

3.1 Privilèges du TRE

(FCL.1005 TRE)

Dans le cadre du FCL*, le TRE est habilité à conduire :

- Les examens pratiques pour la délivrance initiale de Type Rating (LST).
- Les LPC pour la prorogation ou le renouvellement du Type Rating et de l'IR associé**.
- Les LST pour la délivrance d'un ATPL(A).
- Les LST pour la délivrance de la MPL sous réserve que l'examineur satisfasse aux exigences du FCL.925.
- Les AoC pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications TRI ou SFI dans la catégorie applicable d'aéronefs, pour autant qu'il ait exercé au moins 3 ans en tant que TRE et qu'il ait suivi une formation spécifique pour l'évaluation de compétences conformément au paragraphe FCL.1015 (b)***.

- La supervision d'un SFI en vue de l'extension de ses privilèges à un nouveau type (FCL.910 SFI(c)). L'acte à réaliser n'est pas un AoC au sens du FCL.935, mais une supervision (qui doit être satisfaisante) sur une séance FSTD de Type Rating de trois heures minimum.****

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

** pour cela, la standardisation initiale du TRE inclura les exigences additionnelles de l'AMC1 FCL.1015 (d) (6).

*** se reporter au [sous-chapitre 2.8](#).

**** Dans le cas d'une supervision SFI en vue de l'extension du privilège SFI à un autre type, utiliser le formulaire 96Formexa

Dans le cadre de l'OPS, sous réserve qu'il justifie d'une formation aux procédures de l'Exploitant, au système de notation, à l'évaluation CRM via un OCC adapté, le TRE sera habilité à conduire les contrôles hors ligne (OPC) inclus dans les OCC, RTC et CC.

Concernant les contrôles relevant de l'OPS, l'Exploitant autorise un TRE à exercer ses privilèges au sein de l'entreprise. Le TRE doit figurer sur la liste des examinateurs autorisés par l'Exploitant, documentée dans son OMD ou Training Manual.

3.1.1. Conditions d'exercice des privilèges TRE :

A la date à laquelle il acte comme examinateur (dans le cadre FCL et/ou OPS), le TRE doit :

- Être titulaire des licences, qualifications et/ou autorisations valides équivalentes à celles pour lesquelles il est habilité à faire passer les contrôles pratiques correspondants et détenir les privilèges de dispenser une instruction pour celles-ci.
- Être qualifié pour agir en tant que PIC sur l'avion considéré pour les contrôles LPC, AoC et LST.

Le FCL.1000 permet à l'Autorité Nationale de déroger aux conditions ci-dessus dans le cadre de l'introduction d'un nouvel avion (certification d'un nouveau type au niveau de l'Etat ou introduction d'un nouveau type chez un Exploitant). Une telle dérogation doit être limitée au temps nécessaire au lancement des opérations et ne peut dépasser une durée maximale d'un an. Il permet également à l'Autorité Nationale, exceptionnellement et en cas de non-disponibilité d'un examinateur qualifié, de désigner un examinateur ne remplissant pas toutes les conditions (en particulier le Type Rating ou la qualification instructeur) pour superviser un acte FCL.

Le TRE s'assurera de son aptitude médicale telle que décrite au [sous-chapitre 2.3.2](#).

3.2 Privilèges du SFE

(FCL.1005 SFE)

Dans le cadre du FCL*, le SFE est habilité à conduire dans un FFS :

- Les LST pour la délivrance, et les LPC pour la prorogation ou le renouvellement du Type Rating.
- Les LPC pour la prorogation ou le renouvellement d'IR** lorsque associés à la délivrance, à la prorogation ou au renouvellement d'un Type Rating et à condition que le SFE justifie d'un contrôle de compétence sur le type et d'IR sur le type (LPC) datant de moins d'un an.
- Les LST pour la délivrance de l'ATPL(A).
- Les LST pour la délivrance de la MPL sous réserve que l'examineur satisfasse aux exigences du FCL.925.
- Les AoC pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications SFI dans la catégorie applicable d'aéronefs, pour autant qu'il ait exercé au moins 3 ans en tant que SFE ou TRE et qu'il ait suivi une formation spécifique pour l'évaluation de compétences conformément au paragraphe FCL.1015 (b)***.
- La supervision d'un SFI en vue de l'extension de ses privilèges à un nouveau type (FCL.910 SFI(c)). L'acte à réaliser n'est pas un AoC au sens du FCL.935, mais une supervision (qui doit être satisfaisante) sur une séance FSTD de Type Rating de trois heures minimum.****

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

** Pour cela, la standardisation initiale du SFE inclura les exigences additionnelles de l'AMC1 FCL.1015 (d) (6).

*** se reporter au [sous-chapitre 2.8](#).

**** Dans le cas d'une supervision SFI en vue de l'extension du privilège à un autre type, utiliser le formulaire 96Formexa

Dans le cadre de l'OPS, sous réserve qu'il justifie d'une formation aux procédures de l'Exploitant, au système de notation, à l'évaluation CRM via un OCC adapté, le SFE est habilité à conduire les contrôles hors ligne (OPC) inclus dans les OCC, RTC et CC, pour plus de précisions, se reporter au Guide de Formation des Equipages Avion.

Concernant les contrôles relevant de l'OPS, l'Exploitant autorise un SFE à exercer ses privilèges au sein de l'entreprise et en définit le périmètre dans la limite des privilèges décrits ci-dessus. Le SFE doit figurer sur la liste des examinateurs autorisés par l'Exploitant, documentée dans son manuel d'exploitation.

Ce laps de temps permet au TRE/TRI de procéder aux formalités de délivrance du SFI/SFE avant la fin de ses mandats.

En effet, il est plus contraignant de maintenir une qualification SFI que TRI : 2 conditions sur trois

- 50 heures d'expérience d'instruction sur 3 ans dont 15 sur la dernière année,
- refresher training,
- AoC

La délivrance d'un SFI sur la base d'un TRI est possible, et est un préalable à la délivrance d'un SFE sur la base d'un TRE. Le candidat devra répondre aux prérequis du *FCL.915.SFI* (proficiency check comprenant la rubrique 3.8.3.1, expérience sur le type en tant que pilote ou observateur, ou deux LOFT sur FSTD, et ce, dans les douze derniers mois).

Le transfert du TRE vers SFE est rapide et relève uniquement d'une procédure administrative interne à DSAC/PN.

3.2.1. Conditions d'exercice des privilèges SFE

A la date à laquelle il acte comme examinateur (dans le cadre FCL et/ou OPS), le SFE doit :

- Pour les actes relevant du TR et de l'IR associé (Type Rating, y compris examen pratique ATPL), être titulaire d'un LPC sur le type concerné y compris l'IR associé datant de moins de 12 mois.
- Être SFI valide sur le type.

Le SFE s'assurera de son aptitude médicale telle que décrite au [sous-chapitre 2.3.2](#).

La validité du contrôle de compétences LPC avec IR prévue ci-dessus sera démontrée soit par la présence du TR/IR valide sur la licence du SFE s'il la maintient à jour soit par le TRF de ce LPC pour justification en cas de contrôle.

3.3. Prérequis pour débiter un stage de formation TRE

(FCL.1010/FCL.1010 TRE)

- Justifier de connaissances pertinentes, d'antécédents et d'expérience appropriée relatives aux privilèges d'un examinateur.
- N'avoir fait l'objet d'aucune sanction prononcée par l'Autorité, y compris la suspension, la limitation ou la révocation de l'une quelconque de leurs licences, qualifications ou certificats délivrés conformément à la Part-FCL, pour non-respect du règlement en vigueur et de ses modalités d'application au cours des 3 dernières années. (ARA.FCL.250).
- Avoir été positivement évalué par l'Autorité compétente sur sa personnalité, son caractère ainsi que sa coopération avec cette dernière.
- Justifier 1500 heures de vol sur avions certifiés multipilotes, dont un minimum de 500 heures en tant que PIC.
- Être titulaire d'un ATPL ou d'un CPL (dans certains cas).
- Être titulaire d'une qualification TRI en état de validité sur le type applicable.
- Avoir délivré au moins 50 heures d'instruction au vol sur le type applicable (avion et/ou simulateur) dans la fonction de TRI ou SFI.

3.4. Prérequis pour débiter un stage de formation SFE

(FCL.1010/FCL.1010 SFE)

- Justifier de connaissances pertinentes, d'antécédents et d'expérience appropriée relatives aux privilèges d'un examinateur.

- N'avoir fait l'objet d'aucune sanction prononcée par l'Autorité, y compris la suspension, la limitation ou la révocation de l'une quelconque de leurs licences, qualifications ou certificats délivrés conformément à la Part-FCL, pour non-respect du règlement en vigueur et de ses modalités d'application au cours des 3 dernières années. (ARA.FCL.250).
- Avoir été positivement évalué par l'Autorité compétente sur sa personnalité, son caractère ainsi que sa coopération avec cette dernière.
- Être ou avoir été titulaire d'un ATPL(A) et d'une qualification de type
- Être titulaire d'une qualification SFI(A) valide sur le type applicable.
- Justifier au moins 1500 heures de vol sur avions certifiés multipilotes.
- Avoir délivré au moins 50 heures d'instruction au vol sur simulateur en tant que TRI(A) ou SFI(A) sur le type applicable.

3.5. Prérequis pour la prorogation et le renouvellement d'une autorisation TRE

Les titulaires d'une autorisation TRE échue satisfaisant aux conditions **1** à **3** ci-dessous sont éligibles pour le renouvellement de leur autorisation TRE.

Les titulaires d'une autorisation TRE valide :

- Satisfaisant aux conditions **1** à **3** et ne satisfaisant pas la condition **4** ci-dessous sont éligibles pour le renouvellement de leur autorisation TRE.
- Satisfaisant aux conditions **1** à **4** ci-dessous sont éligibles pour la prorogation de leur autorisation TRE.

1	Être titulaire d'un ATPL (ou CPL dans certains cas), d'un Type Rating et d'une qualification TRI en état de validité sur le type applicable.
2	N'avoir fait l'objet d'aucune sanction prononcée par l'Autorité, y compris la suspension, la limitation ou la révocation de l'une quelconque de leurs licences, qualifications ou certificats délivrés conformément à la Part-FCL, pour non-respect du règlement en vigueur et de ses modalités d'application au cours des 3 dernières années. (ARA.FCL.250).
3	Être (prorogation) ou avoir été (renouvellement) TRE sur le type applicable et avoir constamment exercé son activité de TRE selon les exigences relatives à la conduite des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences tels que définis au FCL.1030.
4	Avoir conduit durant la période de validité de l'autorisation TRE au moins 6 actes relevant des privilèges du TRE. Il s'agit soit d'actes FCL sur licence EASA (Skill-Test LST, LPC ou AoC instructeur), soit d'actes d'évaluation dans le cadre du programme EBT d'un Exploitant (conformément à l'ORO.FC.231).

3.6. Prérequis pour la prorogation et le renouvellement d'une autorisation SFE

Les titulaires d'une autorisation SFE échue satisfaisant aux conditions **1** à **3** ci-dessous sont éligibles pour le renouvellement de leur autorisation SFE.

Les titulaires d'une autorisation SFE valide :

- Satisfaisant aux conditions **1** à **3** et ne satisfaisant pas la condition **4** ci-dessous sont éligibles pour le renouvellement de leur autorisation SFE.
- Satisfaisant aux conditions **1** à **4** ci-dessous sont éligibles pour la prorogation de leur autorisation SFE.

1	Être ou avoir été titulaire d'une ATPL et d'un Type Rating sur avion de même catégorie. Être titulaire d'une qualification SFI en cours de validité sur le type applicable. Être titulaire d'un contrôle de compétences avec IR sur le type concerné datant de moins de 12 mois.
2	N'avoir fait l'objet d'aucune sanction prononcée par l'Autorité, y compris la suspension, la limitation ou la révocation de l'une quelconque de leurs licences, qualifications ou certificats délivrés conformément à la Part-FCL, pour non-respect du règlement en vigueur et de ses modalités d'application au cours des 3 dernières années. (ARA.FCL.250).

3	Être (prorogation) ou avoir été (renouvellement) SFE sur le type applicable et avoir constamment exercé son activité de SFE selon les exigences relatives à la conduite des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences tels que définis au <i>FCL.1030</i> .
4	Avoir conduit durant la période de validité de l'autorisation SFE au moins 6 actes relevant des privilèges du SFE. Il s'agit soit d'actes FCL sur licence EASA (LST, LPC), soit d'actes d'évaluation dans le cadre du programme EBT d'un Exploitant (conformément à l' <i>ORO.FC.231</i>).

Si le candidat a transféré son autorisation TRE en SFE durant la période de son mandat, les actes effectués pendant la période TRE sont pris en compte.

3.7. TRE : Prérequis pour le Changement/extension à un nouveau type

- Être titulaire d'une autorisation TRE en état de validité.
- Être titulaire du TR et d'une qualification TRI valides sur le type postulé.

3.8. SFE : Prérequis pour le Changement/extension à un nouveau type

- Être titulaire d'une qualification SFI valide sur le nouveau type.
- Être titulaire d'un LPC avec IR sur le nouveau type datant de moins de 12 mois.

3.9. Transferts TRE vers SFE et SFE vers TRE – Autorisations conjointes

Un examinateur peut détenir plusieurs autorisations. En particulier, des procédures simplifiées décrites ci-après permettent à un examinateur de :

- Transférer une autorisation TRE valide sur un type avion vers une autorisation SFE sur le même type avion (voir [sous-chapitre 3.9.1](#)).
- Transférer une autorisation SFE valide sur un type avion vers une autorisation TRE sur le même type avion (voir [sous-chapitre 3.9.2](#)).
- Détenir conjointement (après transfert) une autorisation TRE et une autorisation SFE sur le même type avion (voir [sous-chapitre 3.9.3](#)).

Les formations de standardisation et de remise à niveau examinateur délivrées par les ATO agréés sont valables à la fois pour la prorogation ou le renouvellement d'une autorisation TRE et d'une autorisation SFE.

Un seul AoC peut valider conjointement le TRE et le SFE (en délivrance, prorogation ou renouvellement).

Dans le cas d'un AoC validant à la fois TRE et SFE, le SE doit cocher les deux cases correspondantes sur le formulaire de C/R AoC.

Le nombre minimum d'actes examinateurs avions MP exigés pour la prorogation des autorisations TRE et/ou SFE peuvent être effectuées indifféremment comme TRE ou SFE.

Le transfert TRE vers SFE ou SFE vers TRE n'est possible que sur le même type avion. L'obtention des privilèges examinateur sur un nouveau type se fera par la procédure d'extension de l'autorisation à un nouveau type.

La validité d'une autorisation d'examineur délivrée par transfert d'une autre autorisation ne peut excéder la validité de cette dernière.

3.9.1. Transfert TRE vers SFE

Lors de la demande SFE, l'examineur doit détenir un SFI valide sur le type.

Le postulant adresse un dossier de demande de transfert TREA-MP valide vers SFEA-MP en y joignant la qualification SFI sur le type concerné.

Le transfert étant un acte purement administratif, aucune formation ni AoC ne sont exigés dans ce cas.

Le TRE reste valide jusqu'à sa date de péremption, mais l'exercice des privilèges TRE reste soumis aux exigences réglementaires d'exercice du TRE.

La validité du SFE sera alignée sur celle du TRE ayant servi de base au transfert.

L'exercice des privilèges SFE est soumis aux exigences réglementaires d'exercice du SFE.

3.9.2. Transfert SFE vers TRE

Lors de la demande de transfert SFE vers TRE, l'examineur doit détenir un TRI valide sur le type.

Le postulant adresse un dossier de demande de transfert SFEA-MP valide vers TREA-MP en y joignant la qualification TRI sur le type concerné.

Le transfert étant un acte purement administratif, aucune formation ni AoC ne sont exigés dans ce cas.

Le SFE reste valide jusqu'à sa date de péremption, mais l'exercice des privilèges SFE reste soumis aux exigences réglementaires d'exercice du SFE.

La validité du TRE sera alignée sur celle du SFE ayant servi de base au transfert.

L'exercice des privilèges TRE est soumis aux exigences réglementaires d'exercice du TRE.

3.9.3. Autorisations conjointes TRE SFE sur le même type

A l'issue d'un transfert d'une autorisation TRE vers SFE sur le même type, ou vice versa, la détention conjointe des deux autorisations est possible, mais non recommandée par DSAC/PN (l'examineur bénéficiant de ce double privilège doit garder à l'esprit la difficulté relative au maintien de la qualification SFI (*FCL.940.SFI*)).

L'examineur doit veiller, lors de l'exercice d'un de ses privilèges (SFE ou TRE), à remplir les conditions réglementaires associées au privilège retenu.

3.9.4. Procédures administratives

La gestion administrative du dossier de transfert s'effectue par email vers le service gestionnaire des examinateurs :

- Lire attentivement la procédure, **le strict respect** de ces consignes permettra au service en charge d'extraire automatiquement des formulaires les informations nécessaires et ainsi de traiter plus rapidement le dossier.
- **Le non-respect** de cette consigne entraînera le retour du dossier à son expéditeur et, par voie de conséquence, un retard dans son traitement.
- La seule communication est l'envoi du formulaire de demande d'autorisation TREA-MP/SFEA-MP avec les éléments de transfert, et les éléments concernant le paiement de la redevance associée à la délivrance d'une nouvelle autorisation d'examineur.
- Les formulaires sont téléchargeables sur la page « Examens aéronautiques – Pilotes avions – examinateurs » du site internet DGAC (voir l'[ANNEXE 1](#) de ce guide). Ils doivent être enregistrés physiquement sur le PC/Mac/Tablette.
- Télécharger, ouvrir avec Adobe Reader et remplir le formulaire de demande autorisation TREA-MP SFEA-MP.

Tout remplissage des formulaires depuis une extension, « add-on » ou afficheur PDF depuis Microsoft Edge, Chrome, Safari, Mozilla, Firefox, etc... ou depuis Aperçu sur Mac pourra engendrer des fichiers corrompus ou inexploitable par le service de gestion des Examineurs.

Les applications PDF gratuites pour iPad ne permettent généralement pas de remplir correctement les champs d'un formulaire PDF car elles viennent apposer « aplatir » par collage photographique des cadres de texte ou de signature sur ce dernier.

Utiliser le bouton **ENVOYER FORMULAIRE** et ajouter à l'email généré les pièces jointes supplémentaires suivantes :

- Le formulaire de redevances de titres aéronautiques (PNT-PNC) (uniquement si attestation de prise en charge par l'employeur).
- Le justificatif du paiement de la redevance reçu par email après paiement ou l'attestation de prise en charge par l'employeur.

La présence d'un logiciel ou application de messagerie installé et déclaré par défaut est requise sur le PC/Mac/Tablette (Thunderbird, Outlook, Gmail etc...) pour le bon fonctionnement du bouton « ENVOYER ». Les Webmails intégrés à Microsoft Edge, Chrome, Safari, Mozilla, Firefox, etc... ne sont pas des applications courrier résidentes.

Le bouton **ENVOYER** du formulaire génère automatiquement un email depuis l'application de messagerie par défaut vers l'adresse examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr avec son champ objet correctement renseigné des éléments essentiels (extraits du formulaire) pour une meilleure gestion administrative.

Après étude du dossier, le TRE/SFE recevra par email un nouveau certificat d'examineur (prévoir 1 mois au minimum pour le traitement du dossier de transfert).

4 RESPONSABILITES DES EXAMINATEURS

4.1. Rôles des examinateurs et de l'Autorité

Les examinateurs jouent un rôle clé dans la bonne application du Règlement Européen, des procédures Nationales associées et par conséquent dans le maintien des standards de sécurité du transport aérien. Il est essentiel que ceux-ci bénéficient du respect, de la confiance de l'Autorité et de la communauté aéronautique en général. Ceci se traduit notamment par :

- Le strict respect des Règlements, des recommandations et un comportement professionnel exemplaire à la fois dans le rôle d'examineur et durant l'exercice des fonctions de membre d'équipage en exploitation.
- L'observation et le respect de l'ensemble des exigences en matière de prérequis et conditions d'exercice des privilèges TRE/SFE, 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, une stricte impartialité dans l'application des standards et critères applicables.
- La signature des documents après s'être assuré qu'un candidat remplit l'ensemble des conditions exigées (compétences et exigences administratives).

Dans le cadre de sa mission de surveillance, l'Autorité veille 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 d'examineur. 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 (ARA.FCL.205).

4.2. Archivage des notes par l'examineur (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 en charge de :

- L'autorisation de l'examineur ou,
- La licence d'un navigant ayant été évalué ou contrôlé par l'examineur.

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/accident aérien (procédure juridique).

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

Les documents à conserver par un TRE/SFE doivent notamment contenir :

- La date
- Le type
- Le résultat de l'examen
- Les noms et coordonnées du candidat
- Type et N° de licence,
- Type et l'immatriculation de l'avion/simulateur.
- En pratique, il est conseillé d'archiver les copies :
 - Des comptes rendus de contrôle (TRF)
 - De la lettre de désignation si exigée (recommandé)

4.3. Protection des données 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 constitue 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 dans le but de traiter des éléments relatifs aux actes d'examens des pilotes, notamment via la base de données SIGEBEL.

Ils peuvent donc obtenir aisément certaines données personnelles mais ne doivent pas communiquer ces 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 doivent strictement se limiter aux éléments nécessaires aux fins de réalisation des actes concernés.
- Les données ne doivent pas être diffusées et ne peuvent 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'examinateur (archivage conformément au FCL.1030) doivent être telles qu'elles garantissent raisonnablement qu'aucune donnée ne puisse être disséminée. La période d'archivage doit être limitée aux requis réglementaires (5 ans). A l'issue, les données doivent être détruites.

4.4. Notification de changement de situation

4.4.1. 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 (changement de type d'avion, cessation d'activité, suspension temporaire ou définitive d'aptitude médicale, procédure disciplinaire en cours, etc.).

Ces informations doivent parvenir à DSAC/PN/EXA via examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr.

4.4.2. Changement de coordonnées personnelles (contacts)

Tout changement de coordonnées personnelles ou professionnelles (adresse postale, numéro de téléphone, email, employeur) doit être actualisé sans délai par l'intéressé directement dans le système SIGEBEL. Après cessation d'activité, si l'intéressé ne désire plus être destinataire des communications adressées aux examinateurs (notes TRE/SFE/SE en particulier), il doit supprimer ses adresses email dans SIGEBEL (se référer à l'annexe 1 pour plus d'information sur SIGEBEL).

4.5. Retour d'expérience – SGS

4.5.1. Rappels concernant le SGS (Systèmes de Gestion de la Sécurité)

Conformément aux annexes 1 et 6 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, les Etats exigent des Exploitants titulaires d'un CTA ainsi que des 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 du SGS repose sur :

- L'analyse constante des méthodes de travail.
- La détection des dérives dans l'application de ces méthodes.

- L'identification des dangers susceptibles de 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, ou le plus faible que l'on puisse raisonnablement atteindre.

Concernant les organismes de formation, l'objectif du SGS ne doit pas se limiter à la gestion des risques propres à l'activité de formation mais doit inclure l'amélioration globale de la formation du personnel navigant, 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 relatifs à la sécurité (directement ou indirectement) et à développer leur capacité à identifier les menaces.
- A communiquer précisément, sans contrainte sur ces sujets (retour d'expérience, notification d'événements).

4.5.2. Le rôle de l'Etat – le PSE

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 et procédures adaptés à l'exploitation, au fonctionnement effectif et efficace d'un SGS. Dans ce cadre, l'Autorité s'assurera qu'un système d'analyse des retours d'expérience des TRE/SFE est mis en place et permet l'amélioration de la formation/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'informations entre organismes (un Organisme peut identifier un risque nouveau, susceptible de concerner d'autres Organismes).
- 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.

4.5.3. Responsabilités des Examineurs en matière de SGS

En addition de l'AMC2 du *FCL.1015* qui stipule que les examinateurs doivent effectuer des retours d'expérience vers les Organismes de formation 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/contrôle en fonction de l'identification et de l'évaluation des risques. A cet effet, les examinateurs ont un rôle de relais indispensable avec les Exploitants et/ou Organismes de formation.
- Ils doivent s'efforcer de transmettre tout élément jugé inadapté, inefficace ou dangereux dans l'ensemble du système de formation (moyens, programmes, procédures, etc.). Mais aussi contribuer à l'amélioration des programmes de formation, leur adaptation aux objectifs sécuritaires des entreprises et l'amélioration des manuels de sécurité.
- Un comportement 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. Par leur propre comportement, leur approche du métier et les messages qu'ils transmettent, les examinateurs jouent un rôle essentiel dans le développement des comportements favorisant l'efficacité d'un système de gestion de la sécurité au sein d'une population de pilotes.

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 motivés à utiliser les procédures de retour d'expérience mises à leur disposition dans le cadre des SGS, et si nécessaire, contribuer à en améliorer l'efficacité.

Cas particulier des examinateurs actant en dehors d'un Exploitant ou d'un Organisme de formation :

- Tout élément inadapté, étant susceptible d'avoir un impact sur la sécurité, un constat de dérive en termes de pratique et/ou formation devrait pouvoir également être traité sous le prisme du SGS pour des Examineurs actant de manière isolée.
- Ces Examineurs, devraient effectuer de telles remontées d'information, directement à l'Autorité en charge des Examineurs. Il Convient pour cela d'adresser toute remarque ou constat au coordonnateur TRE à l'adresse examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr en précisant dans le champ « Objet » le titre « Retour d'expérience SGS ».

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 limitées, suspendues ou annulées par l'Autorité lorsque le pilote ne se conforme pas aux exigences des différents Règlements applicables.

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 qu'il n'a pas été sujet à 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.
- Exercice des privilèges d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation sous l'influence de l'alcool ou de la drogue, ou en l'absence de qualifications ou titres adéquats en relation avec l'activité.
- Non-conformité avec les exigences opérationnelles applicables.
- Une preuve d'une faute professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse de l'autorisation.
- Performances inacceptables dans n'importe quel domaine des fonctions ou responsabilités d'examineur.

Concernant ce dernier point, et bien que non explicitement détaillés ci-dessus, les faits suivants peuvent être interprétés comme inacceptables dans l'exercice des fonctions d'examineur (liste non exhaustive) :

- Non-respect, par négligence, des programmes et scénarios d'examens (déviations majeures, omissions d'exercices, etc.).
- Briefings et/ou débriefings inadéquats ou manquants, impactant de façon inacceptable le bon déroulement du contrôle et la réalisation des objectifs de l'examen.
- Violations intentionnelles ou non des pratiques, consignes et procédures édictées soit par la Règlementation 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 et informations pertinents pour des motifs relevant d'un jugement personnel 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 pilote au-delà d'une structure hiérarchique normale, divulguer des informations personnelles concernant un pilote 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 (*articles R425-4 à R425-19*).

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 candidat 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-TRE/SE.

**L'AMC2.FCL1015 stipule qu'un examinateur doit enregistrer sur le compte-rendu d'examen les éventuelles remarques ou contestations d'un candidat concernant le déroulement du contrôle. Cet enregistrement doit être signé par l'examineur et contresigné par le candidat.*

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 Examens de la DSAC assisté du chef de Pôle EPN qui peuvent prendre toutes mesures conservatoires appropriées.

L'intéressé est officiellement informé. La procédure 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 TRE/SFE/SE de l'intéressé ou toute autre suspension de privilèges prise dans le cadre de l'ARA.FLC.250.

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

4.7. Responsabilités des examinateurs en matière d'assurance

L'examineur (s'il agit à titre individuel), ou l'Organisme utilisant les services d'un examinateur doit faire son affaire des assurances garantissant :

- Les dommages que l'examineur pourrait subir dans l'exercice de ses fonctions.
- 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 un examinateur ou les autres dommages causés aux tiers de son fait ne s'applique qu'aux personnels de la DGAC en mission et aux examinateurs expressément désignés par la DGAC à la suite d'une décision de substitution d'un examinateur proposé par un candidat ou un Exploitant. Il ne s'applique donc jamais à l'examineur proposé par le candidat (même si celui-ci est en possession d'une lettre de désignation expresse dans le cas de l'AoC de 1ère nomination d'un TRE/SFE).

5 CONDUITE DES EXAMENS/CONTRÔLES

Ce chapitre ne traite pas des évaluations associées au programme EBT des Exploitants. Ces dernières sont abordées dans l'[ANNEXE 4](#) du présent guide.

Par convention dans le présent chapitre, le terme contrôle englobe les examens pratiques, contrôles de compétence, et contrôle OPS.

5.1. Objectifs des examens et contrôles

5.1.1. Objectifs généraux communs à tous types de contrôle

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 contrôles. Par conséquent la compétence des examinateurs effectuant ces contrôles est essentielle. Les objectifs généraux des actes TRE/SFE/SE sont :

- La vérification qu'un candidat a acquis ou maintenu un niveau acceptable de compétences, y compris celles à caractère non technique, incluant le TEM, au moyen de méthodes d'évaluation appropriées.
- L'amélioration constante du système de formation par un retour d'information efficace effectué par les examinateurs vers l'Autorité et/ou les Exploitants (par exemple, les rubriques du contrôle qui font le plus fréquemment l'objet d'un échec).
- Le maintien et l'amélioration des standards de sécurité au travers de la rigueur démontrée par les examinateurs dans l'exercice de leurs fonctions (développement d'un comportement professionnel et promulgation des pratiques recommandées).

5.1.2. Objectifs des contrôles FCL

Les 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 TRE/SFE sont :

- La délivrance, prorogation ou renouvellement d'un Type Rating (LST, LPC).
- La délivrance de la MPL (LST).
- La délivrance de l'ATPL (LST).
- La délivrance, prorogation ou renouvellement de la qualification TRI et SFI (AoC) (se reporter au [sous-chapitre 2.8](#)).
- La prorogation, le renouvellement et sous certaines conditions, la délivrance d'une autorisation TRE/SFE.

Dans le cadre FCL, les examinateurs doivent se conformer aux procédures édictées par l'Autorité administrant la licence du candidat.

L'objectif d'un contrôle FCL est de vérifier qu'un candidat a atteint ou maintenu les critères de connaissances et de compétences définies par le Législateur (Part FCL) pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des licences et qualifications.

5.1.3. Objectifs des contrôles OPS (OPC)

L'objectif d'un contrôle OPS est la démonstration par les pilotes d'un niveau de compétences correspondant au standard attendu par l'Exploitant.

Ce contrôle doit être réalisé dans l'environnement opérationnel spécifique de l'Exploitant, avec une composition équipage standard.

L'OPC vise à évaluer les candidats dans un contexte opérationnel, en respectant les méthodes, procédures et consignes propres à l'Exploitant comme :

- La politique d'utilisation des automatismes.
- Le respect des méthodes de travail, des procédures et de la coordination équipage (répartition des tâches, annonces techniques, check-lists, etc.).
- La mise en œuvre du TEM et l'utilisation efficiente des principes CRM.
- 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 les compétences liées aux autorisations spécifiques de l'Exploitant (RVSM, ETOPS, LVO, NAT-HLA etc.).

En conformité avec l'AIROPS, l'Exploitant définit dans son manuel d'exploitation (OMD), les programmes et les critères d'évaluation applicables aux OPC. L'approche de l'examineur, lorsqu'il acte comme contrôleur OPS, doit tenir compte des particularités suivantes :

- Les scénarios OPC, de type 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. Le TRE/SFE doit comprendre l'esprit et les objectifs du programme de contrôle, et devra conduire le contrôle avec rigueur (respect des ambiants, des décisions équipages, prise en compte des aptitudes CRM dans l'évaluation des compétences, etc.).
- La gestion efficace des situations anormales et d'urgences est optimisée par la mise en pratique des principes synergiques du CRM. Le TRE/SFE doit évaluer le CRM à l'occasion des OPC et en utiliser les concepts lors du débriefing.
- Le TRE/SFE doit évaluer l'équipage en fonction des critères d'aptitudes définis par l'Exploitant. En effet, l'évaluation d'un OPC selon des critères uniquement FCL pourrait ne rendre compte que partiellement des qualités ou des lacunes professionnelles d'un pilote dans le contexte opérationnel de l'Exploitant.

Se reporter au GFE-A (guide formation des équipages avions) de la DSAC pour de plus amples informations concernant les actes liés à l'OPS.

L'OPC est l'acte autorisant le pilote à débiter ou à poursuivre une activité opérationnelle de transport aérien. La démonstration d'un niveau de compétence insuffisant d'un candidat empêche sa programmation en vol et devra être traitée selon les procédures décrites dans l'OMD de l'Exploitant.

Le simulateur est l'outil idéal pour entraîner et évaluer un équipage dans des conditions représentatives de l'environnement opérationnel de l'Exploitant. Au-delà du contrôle des candidats, l'exploitation des données issue des OPC alimente le SGS de l'Exploitant. A ce titre, le rôle du TRE/SFE est particulièrement important pour le maintien du niveau de sécurité.

5.1.4. Cas du contrôle combiné OPC/LPC

Les TRE/SFE actant au profit d'un Exploitant sont amenés à superviser des contrôles combinés OPC/LPC. La conduite de ces contrôles revêt certaines particularités et l'examineur 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, du niveau de compétences attendu par l'Exploitant au titre de l'AIROPS. En effet, cette situation pourrait conduire à une réussite ou un « Partial Pass » pour la partie FCL et à un échec à l'OPC.

5.1.5. Approches 2D/3D et PBN

Le but de ce sous-chapitre est de préciser le concept 2D/3D et les points relatifs au PBN. Pour de plus amples informations techniques portant sur ces sujets, se reporter au guide opérations 2D/3D publié par la DSAC

5.1.5.1. Opérations d'approche 2D/3D.

Il convient de distinguer en premier lieu le type d'approche et la méthode de conduite d'une approche.

En fonction de l'équipement avion, certains types d'approches de non-précision peuvent être conduites aussi bien en 2D qu'en 3D.

Pour les approches conduites en 3D il s'agira ici de réaliser au choix un ILS, GLS, SLS, FLS, VNAV... en utilisant le guidage vertical selon l'équipement disponible et certifié de l'aéronef jusqu'à une DA/DH.

Pour les approches conduites en 2D, il faudra effectuer une approche (LOC, VOR, VOR/DME, NDB ou une RNP LNAV CDFA) sans l'aide du guidage vertical. Il s'agit ici d'évaluer la capacité de l'équipage à gérer un plan de descente au travers d'un paramètre primaire de pilotage, le taux de descente ou le FPA, en utilisant les données de la carte d'approche (informations altitude/distance ou altitude/temps).

La rubrique *FCL 3.8.4* doit être effectuée en 2D et cela même si l'avion permet de réaliser l'approche en 3D. C'est une exigence FCL (également reprise dans l'*ORO.FC.230* pour l'OPC) permettant de vérifier la compétence de l'équipage à réaliser ce type d'approches.

Même si par exemple certains avions modernes ont la capacité à effectuer une approche en 3D quel que soit le niveau de dégradation de l'avion, certains cas en exploitation exigent la réalisation d'une approche en 2D, (seuil décalé par exemple).

La présence d'aides au pilotage du plan vertical (VSD, visualisation du plan vertical sur EFIS, etc.) reste tolérée si celles-ci ne peuvent être désactivées. L'examineur doit néanmoins s'assurer que ces dispositifs sont utilisés comme une aide supplémentaire (améliorant la conscience de la situation) et que l'équipage applique bien une technique d'opération 2D.

5.1.5.2. Appendice 9B6.

Au point (j) de l'appendice 9.B.6 est décrit le requis suivant : « pour établir ou maintenir des privilèges PBN, une approche RNP doit être réalisée. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle doit être effectuée sur un FSTD correctement équipé ». Ceci implique que tout Skill Test ou contrôle de compétences doit inclure la réalisation d'au moins une approche RNP.

Dans le cas où cette approche n'est pas réalisée, le privilège PBN reste maintenu (ou est acquis). Cependant, le privilège de conduire des RNP approches est perdu (ou n'est pas obtenu), selon les modalités décrites dans le sous paragraphe suivant.

5.1.5.3. Procédures liées à l'IR/PBN Européen.

Le PBN, est aujourd'hui systématiquement associé à l'IR, un candidat à une délivrance ou une prorogation de Type Rating, est réputé avoir reçu une formation PBN EASA. Dans le cas contraire, une formation initiale IR/PBN doit être suivie en ATO.

Pour maintenir sa compétence IR/PBN, le pilote doit, à chaque prorogation de Type Rating, réussir le ou les exercices spécifiques PBN prévus au scénario, comprenant au minimum une approche RNP (2D ou 3D).

Renseignement du TRF ou SIGEBEL :

- Cas N°1,

Le pilote est détenteur de la mention PBN sur sa licence en case XIII du recto.

Lors du renouvellement ou de la prorogation du TR, l'examineur cochera « YES » dans les cases suivantes :

- IR qualification endorsed with PBN privilege.
- If yes, at least one RNP approach has been performed.

IR qualification is endorsed with PBN privilege (see recto of applicant's licence) :	YES <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
If YES at least one RNP APCH has been performed :	YES <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>

En cas d'utilisation de SIGEBEL pour une prorogation, la case « PBN » devra être cochée et la mention IR/PBN sera alors reportée de façon manuscrite par le TRE sur le verso de la licence du candidat.

- Cas N°2,

La mention « PBN selon QT/QC valide » n'apparaît pas en case XIII sur le recto de la licence :

- Le candidat devra suivre la formation initiale IR/PBN en ATO. Une attestation de formation, délivrée par l'ATO, sera présentée à l'examineur, le jour du contrôle.
- Si le candidat n'est pas en mesure de présenter son attestation de formation initiale, le privilège PBN associé au TR ne pourra être apposé par l'examineur **et le contrôle ne pourra pas avoir lieu** (un IR sans PBN EASA initial n'étant plus valable).

- Cas N°3,

Aucune approche RNP n'a pu être réalisée au cours du contrôle :

- En cas d'aléa (panne simulateur, gestion du temps de séance...) ou,
- Le FSTD n'est pas équipé, ne permettant pas la réalisation d'une approche RNP :

En cas d'utilisation de SIGEBEL pour une prorogation, la case « PBN » ne devra pas être cochée et la mention IR seule (sans /PBN) sera alors reportée de façon manuscrite par le TRE sur le verso de la licence du candidat.

En cas d'utilisation d'un TRF la case concernant la réalisation de la RNP APCH ne devra pas être cochée. Le candidat conservera toutefois le privilège PBN associé aux opérations en route et terminale.

Dans ce dernier cas, lors de la réalisation d'une nouvelle séance contenant une approche PBN un TRF sera obligatoirement rempli de façon appropriée (avec les cases concernant le PBN cochées). Une solution alternative serait que le candidat effectue une approche RNP en vol, sous la supervision d'un

TRE, qui remplira le TRF avec une page 2 supplémentaire sur laquelle figureront l'acquisition ou la prorogation du privilège PBN, et les précisions liées à cet acte en case 6 "Remarks".

5.1.6. Contrôle de la partie LVO

Depuis le 30/10/2022, date de mise en application du Règlement (EU) 2021/2227, la formation/contrôle de la partie LVO s'effectue selon les modalités définies dans l'OMD de l'Exploitant en conformité avec le SPA.LVO.120 du règlement AIROPS. La section 6 de l'appendice 9 de la Part-FCL est donc supprimée.

La mention LVO de la case XII disparaît dès la réédition des licences pilote. Il convient donc de ne plus vérifier cette mention lors des contrôles.

Une période de transition verra la cohabitation de licences avec ou sans cette mention LVO en case XII jusqu'à ce que l'ensemble des licences soit réédité.

5.2. Facteurs humains en situation d'examen

5.2.1. Introduction

Le métier d'examineur implique de :

- Observer, estimer/mesurer et analyser la compétence et la performance d'un candidat ou d'un équipage.
- Décider du verdict 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 de contrôle.

Le résultat devrait être indépendant :

- De la présence physique de l'examineur (le niveau de compétences mesuré au cours du contrôle devrait être représentatif du niveau de compétences réel du candidat).
- De l'identité de l'examineur (concordance de la notation).

Le positionnement de l'examineur durant la séance, ainsi que la rigueur avec laquelle il conduit l'examen permettront la réalisation de ce dernier dans des conditions nominales.

5.2.2. Facteurs impactant la qualité d'un examen

5.2.2.1. Facteurs directement liés à l'examineur.

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

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

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 (ne pas se fier aux jugements non fondés ou colportés à propos d'un pilote).
- Pressions diverses (économiques, hiérarchiques, syndicales).

Le manque, l'érosion des connaissances ou les îlots de connaissance :

- Méconnaissance des référentiels techniques et réglementaires (documentation Exploitant, Règlements).

- Méconnaissance ou dérive dans la connaissance des objectifs des examens et contrôles et de son rôle de TRE/SFE.
- Méconnaissance des outils utilisés pour l'évaluation (simulateur, documentation de bord, supports documentaires, langue utilisée, phraséologie cockpit ou radio, système EFB etc.).
- Hyperspécialisation dans un domaine de connaissance au détriment des autres domaines.

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 ou d'aptitude décisionnelle face aux impondérables (retard, panne simulateur...).
- Pression due aux besoins de l'exploitation (programmation).

5.2.2.2. 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 socioprofessionnelle).
- Du jugement propre que porte le candidat sur ses compétences théoriques et techniques (doute sur l'issue du contrôle).
- Des conditions de réalisation du contrôle, 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 une contre-performance.

5.2.2.3. Influence de la présence et du comportement de l'examineur 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 le contrôle et s'efforcer d'éviter tout comportement autocratique, hostile ou oppressif (sans toutefois dégrader la qualité du jugement).
- Ne pas faire référence aux difficultés passées que le candidat a pu rencontrer au cours des contrôles précédents.
- Ne pas laisser de conflit se développer.
- Eviter 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.
- Utiliser le simulateur de manière optimale de façon à atteindre les objectifs du contrôle dans le temps imparti sans soumettre les candidats à une pression anormale.
- 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 valable et clairement exprimée.

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

5.3. Organisation pratique des examens

5.3.1. Responsabilités générales du TRE/SFE

5.3.1.1. Limitations de la charge de travail examinateur – planification (consignes en conformité avec le GM1.FCL.1015)

Dans ce sous-chapitre, « Contrôle » signifie séance au simulateur incluant le briefing, la préparation de la séance, la séance au simulateur, le débriefing et les procédures administratives associées.

Un examinateur ne devrait pas planifier ou accepter, sur un même jour, plus de deux séances de contrôle relevant de ses privilèges. La DSAC recommande de limiter à un contrôle par jour l'activité d'un examinateur. De plus, l'examinateur doit :

- Pour un contrôle sur avion, veiller à planifier celui-ci 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).
- Donner au candidat suffisamment de temps pour se préparer au contrôle, normalement pas plus d'une heure (AMC2.FCL.1015).
- Planifier le contrôle de telle façon à ce que le temps minimum de vol (réel [avion] ou simulé [FFS]) par candidat, ne soit pas inférieur à :
 - 2 heures pour les contrôles liés au TR (avec ou sans délivrance ATPL/MPL).
 - 3 heures pour l'AoC d'un SFI (AMC4 FCL.935) ou d'un TRI ([AitMOC FCL.935 TRI TRI AoC](#) toujours en vigueur).
- Ne jamais prévoir moins de 4 heures pour un contrôle TR, ATPL, MPL (incluant le briefing, la préparation du vol, le contrôle, le débriefing et la rédaction des comptes rendus).
- Lorsque la planification d'un contrôle a été modifiée, l'examinateur doit s'assurer que le candidat a bien compris et accepté ces modifications. Dans le cas contraire, il doit suspendre et reporter le contrôle.

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

Avant d'entreprendre un contrôle, l'examinateur doit s'assurer :

- Que les communications avec le candidat peuvent être établies sans barrière de langage.
- Que le simulateur ou l'aéronef utilisé soit équipé de façon appropriée et convient bien au contrôle. Seuls peuvent être utilisés les simulateurs de vol approuvés à cet effet par l'Autorité d'un Etat Membre de l'EASA, ou par l'EASA.

5.3.1.3. Vérification des exigences et prérequis du candidat :

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

- La vérification effective des documents du candidat.
- Le dossier de formation et de présentation du candidat.
- Les déclarations du candidat (déclaratif).

5.3.1.4. Check-list pour un contrôle FCL (TR, ATPL, MPL, AoC TRI/SFI) avions MP

Contrôle de délivrance de TR-MP/IR-ME avion multipilote (Skill-Test LST)
<ul style="list-style-type: none"> - Licence CPL ou ATPL valide (ou être stagiaire MPL [1^{ère} délivrance]). - IR-ME apposé sur la licence (en situation de prorogation ou de renouvellement). - Compétence linguistique : Anglais valide le jour du contrôle (Note 2). - Certificat médical de classe 1 (Note 1). - Cadres 1, 2 et 4 du TRF, ainsi que toutes les rubriques « Practical Training » pertinentes renseignées par les intervenants de l'ATO. La présentation du candidat à l'examen pratique doit être formalisée sur le TRF (cadre 4). - Les instructeurs ayant assuré la formation doivent apposer leurs initiales dans la colonne correspondante pour toutes les rubriques du TRF (exceptées, le cas échéant, la rubrique 1.2)
Contrôle de renouvellement de TR-MP et/ou d'IR-ME avion multipilote
<ul style="list-style-type: none"> - Licence CPL, MPL ou ATPL valide. - Compétence linguistique : Anglais valide le jour du contrôle (Note 2). - Certificat médical de classe 1 (Note 1). - Attestation de formation en vue d'un renouvellement TR et/ou d'IR-ME renseignée par l'ATO et le candidat. La présentation du candidat au contrôle de compétences doit être formalisée sur l'attestation (Cette attestation est soit le TRF soit un document customisé de l'ATO).

Contrôle de prorogation de TR-MP et d'IR-ME avion multipilote
<ul style="list-style-type: none"> - Licence CPL, MPL ou ATPL, TR-MP et IR-ME valide. - Compétence linguistique : Anglais valide le jour du contrôle (Note 2). - Certificat médical de classe 1 (Note 1). - Expérience récente (Note 3). - Renseigner un TRF ou TRF customisé pour archivage (Afin de pouvoir attester ultérieurement de la conformité de l'épreuve si Sigebel est utilisé). - Apposition sur la licence : <ul style="list-style-type: none"> o Sigebel disponible : saisir la prorogation sur SIGEBEL (se référer à l'ANNEXE 1) et renseigner la licence o Sigebel non disponible : Remettre une copie du TRF au candidat pour apposition par bureau des licences.
Contrôle ATPL
<ul style="list-style-type: none"> - Licence CPL ou MPL, TR-MP et IR-ME valide. - Certificat médical de classe 1 (Note 1). - Acceptation par la DSAC/PN/EXA du dossier ATPL du candidat, autorisant le TRE à conduire le contrôle. - En cas de contrôle de prorogation TR-MP IR-ME, la prorogation doit également être saisie sur SIGEBEL et sur la licence CPL du candidat.
AoC TRI/SFI
<ul style="list-style-type: none"> - Licence ATPL, TR-MP et IR-ME en état de valide sur le type (Note 4). - Dans le cas d'une prorogation, qualification TRI/SFI valide. - Dans les autres cas (délivrance, renouvellement), attestation de formation de l'ATO

Note 1 : Aptitude médicale classe 1 :

Contrôle sur avion :

- Le certificat médical doit être valide.

Contrôle sur FSTD :

- Conformément au *FCL.015 (a)*, le candidat devrait présenter un certificat médical de classe 1 valide, néanmoins, en l'absence de ce dernier :
 - Il devra cependant ne pas présenter de signe apparent d'inaptitude à l'exercice de ses tâches, y compris la capacité à faire face à une situation d'urgence pouvant survenir dans un simulateur (évacuation, feu...).
 - Le TRE/SFE rappellera que l'exercice des privilèges liés à l'examen est soumis à la détention du certificat médical en état de validité.
 - Dans le cas de la prorogation, la saisie ne peut se faire via SIGEBEL et devra obligatoirement se faire sur un TRF. Aucune entrée manuscrite dans la licence n'est permise (se reporter au [sous-chapitre 5.4.14](#)). Le candidat s'engage à détenir un médical valide le jour de la demande d'apposition de sa qualification. Cet engagement est formalisé sur le TRF par l'apposition de sa signature dans le cadre 5 page 2.
 - Dans le cadre d'un OPC, l'Exploitant devrait définir les consignes TRE/SFE à appliquer en matière de vérification du certificat médical.

Note 2 : Compétence linguistique :

La compétence linguistique anglaise du candidat doit être en état de validité et apposée sur la licence avant de débiter un contrôle de délivrance, prorogation ou renouvellement de l'IR (associée ou non au TR).

Note 3 : Justification d'expérience :

Le candidat doit justifier avoir effectué, au cours de la période de validité du TR, 10 étapes en vol en fonction sur le type ou 1 étape en fonction sur le type en vol ou au FFS sous la supervision d'un examinateur (ceci peut se faire durant le contrôle si le scénario permet la réalisation effective d'un voyage comprenant une croisière d'au moins 15 minutes).

Un pilote travaillant pour un Exploitant de transport aérien commercial qui a réussi le contrôle de compétence de l'Exploitant combiné au contrôle de compétence pour la prorogation de la qualification de classe ou de type est exempté des requis ci-dessus (FCL.740.A (a)(3)).

Note 4 : AoC SFI :

Dans le cas d'un contrôle de compétences TR conduit au profit d'un SFI, qui ne détient plus une licence valide, les exigences relatives à la licence, à l'IR et aux compétences linguistiques ne s'appliquent pas.

Le contrôle est saisi sur un TRF et ne sera pas reportée sur la licence. L'examineur rappellera au candidat la validité de ce contrôle de compétences (1 an date à date à compter de la date du contrôle).

5.3.2. Contrôles FCL organisés pour des candidats isolés

L'ensemble des actes liés aux privilèges du TRE/SFE peut être effectué par un examinateur au profit d'un candidat isolé.

Dans tous les cas, le scénario utilisé doit :

- Soit être un scénario d'Exploitant ou d'ATO approuvé. Le TRE/SFE doit veiller à obtenir l'autorisation de l'utiliser par l'organisme correspondant ou,
- Être un scénario élaboré à l'initiative du TRE/SFE qui veillera, préalablement au contrôle, à le faire accepter par l'Autorité. A cette fin, se reporter à l'[ANNEXE 3 13. Approbation/acceptation des scénarios](#) du présent guide.

Lorsqu'ils actent hors cadre Exploitant/ATO, les TRE/SFE doivent faire preuve de la plus grande vigilance concernant :

- La vérification des prérequis du candidat pour se présenter au contrôle.
- Dans le cadre d'une délivrance ou d'un renouvellement, l'examineur devra s'assurer que le candidat dispose de l'ensemble des attestations de formation requises.
- L'adéquation de la documentation utilisée : L'ensemble de la documentation nécessaire (cartographie, FCOM, QRH, C/L, tables de performances, etc.) doit être disponible, à jour et correctement manipulée par l'ensemble de l'équipage (se reporter à l'[ANNEXE 3](#)).
- La possibilité d'être confronté à des cas délicats et des prises de décision difficiles (pilotes sous-entraînés).
- Leur responsabilité en matière d'assurance (se reporter au [sous-chapitre 4.7](#)).

5.3.3. Actes sur licences EASA non administrées par la France

En vue de la réalisation d'un acte FCL sur une licence délivrée par un autre Etat membre que celui ayant délivré son autorisation d'examineur, le TRE/SFE doit se conformer aux procédures nationales de l'Etat administrant cette licence.

A cette fin, l'Examiner Differences Document (EDD) résumant les procédures et consignes nationales propres à chaque Etat est disponible sur le site de l'EASA : [Examiner Differences Document](#).

Note : Il convient de s'informer suffisamment en amont des dispositions particulières propres à chaque Etat, certains Etats pouvant imposer des délais de prévenance assez longs.

5.4. Conduite pratique d'un contrôle FCL

5.4.1. Généralités

Le canevas général donné ci-après s'applique à un contrôle FCL type (ATPL, MPL ou TR (Type Rating)).

Un contrôle comprend les parties suivantes :

- Le briefing.
- L'examen oral.
- La phase pratique sur simulateur/avion.
- Le débriefing.
- Les procédures administratives (formulaires de contrôle).

Pour les actes suivants :

- AoC TRI/SFI, se référer au [sous-chapitre 5.4.7](#).

- AoC TRE/SFE, se référer au [Guide du SE](#) (prérogatives I-TRE/SE).
- Actes combinés FCL/OPS, se référer aux sous-chapitres [5.1.3](#) et [5.1.4](#), ainsi qu'à l'OMD de l'Exploitant.

5.4.2. Conduite du contrôle

5.4.2.1. Briefing

5.4.2.1.1. Prise de contact, rappel des objectifs du contrôle et vérifications administratives.

D'une manière générale et en fonction du contexte, l'examineur :

- Se présentera et rappellera les consignes de sécurité des locaux utilisés (sécurité incendie, évacuation).
- S'efforcera d'établir un rapport de confiance en invitant les candidats à poser librement leurs questions, définira le cadre général, les objectifs et la chronologie du contrôle.
- Vérifiera les documents des candidats et leur conformité avec le type de contrôle programmé (se reporter au [sous-chapitre 5.3.1.4](#)). Il peut être ici pertinent que le TRE présente son autorisation d'examineur aux stagiaires, afin que l'ensemble des participants s'assurent que le contrôle peut être réalisé.

Les objectifs des contrôles OPS et/ou FCL sont rappelés au [sous-chapitre 5.1](#). Souligner en particulier les points suivants :

- Un contrôle est un événement ponctuel dont l'unique but est la vérification des connaissances et des compétences du candidat.
- Les critères de jugement sont liés à un référentiel d'écarts normalisé et basé sur les performances acceptables définies. En outre, pour les examens sur avion, ces normes admettent des tolérances supplémentaires en fonction des conditions de jour.

5.4.2.1.2. Présentation du contrôle et modalités pratiques :

L'examineur :

- Communiquera les informations générales sur les objectifs de l'examen, présentera le scénario et son contexte opérationnel (ambiants, y compris les conditions particulières simulées : vol de nuit, givrage, état piste, etc.).
- Rappellera le rôle de chacun durant les différentes parties du contrôle ;
 - Equipage : fonctions CPT/FO, PF/PM, pilote de sécurité ou pilote support si applicable.
 - Examineur : en cas de contrôle sur FSTD, rappeler que le TRE/SFE est extérieur à l'équipage et assurera le rôle des différents interlocuteurs (ATC, personnel de cabine, etc.).
 - En cas de présence de personnel additionnel (I-TRE/SE, auditeur...), clarifier brièvement la raison de la présence de ce dernier.
- Rappellera les procédures et les attendus (utilisation des automatismes, de la radio, répartition des tâches, gestion du TEM/CRM).
- Définira la langue utilisée pour les conversations avec l'ATC et, si nécessaire, avec les autres interlocuteurs de l'équipage.
- Rappellera les attentes en termes de performances acceptables compte-tenu des conditions du jour, si contrôle réalisé sur avion.
- S'assurera que les candidats ont bien compris les objectifs et les modalités de l'examen et qu'ils déclarent être aptes à poursuivre le contrôle. Les examinateurs devront être vigilants envers des candidats qui déclarent être aptes à mener un contrôle lorsqu'à l'issue d'une prestation médiocre ils invoquent des problèmes physiologiques nécessitant l'interruption du contrôle.

Il est important que l'exigence réglementaire de neutraliser certains automatismes pour la réalisation d'exercices spécifiques soit systématiquement et clairement rappelée par l'examineur au stade du briefing et en cours de séance par un briefing contextuel. En dehors des cas prévus par le Règlement, le TRE/SFE ne doit pas dégrader arbitrairement le niveau d'automatisme.

Pour l'ATPL, l'examineur précisera les rôles spécifiques de chacun des membres d'équipage afin d'évaluer au mieux les compétences attendues du postulant dans le cadre de ce contrôle (en particulier lors d'un ATPL combiné avec un contrôle OPS, préciser l'attitude du commandant de Bord et l'attitude du candidat concernant l'aspect décisionnel).

5.4.2.1.3. Dossier de vol et briefing équipage.

L'examineur mettra à disposition de l'équipage le dossier de vol et toute autre information utile à la préparation du vol.

A l'issue de la préparation du vol, l'équipage présentera ce dernier.

5.4.2.2. Examen oral

Un contrôle pratique FCL inclut l'évaluation de l'ensemble des compétences exigées pour exercer les privilèges postulés et doit inclure un sondage des connaissances théoriques du candidat (Appendice 9.A.7 à la Part-FCL).

Si nécessaire, un levé de doute sur les connaissances du candidat peut être effectué, avant le débriefing.

Concernant les contrôles de TR purement FCL, ce questionnement devrait se limiter aux aspects pratiques de l'utilisation de l'avion et aux connaissances indispensables au maintien d'un niveau de sécurité satisfaisant, comme :

- Connaissances de base de l'avion, de ses circuits, performances et limitations.
- Préparation du vol, justification des choix opérationnels.
- Connaissances réglementaires de base, connaissances et aisance d'utilisation de la documentation de bord.
- Compétences permettant de répondre en sécurité aux situations anormales et d'urgence (actions de mémoire par exemple).

Pour un ATPL, l'examen oral devrait permettre de juger de façon plus approfondie la capacité du candidat à gérer le vol dans son ensemble en situation de PIC (*FCL.520.A ATPL(A) - Skill test, Appendice 9.A.15*).

Pour les AoC TRI/SFI, se reporter au [sous-chapitre 5.4.7](#) . Pour les AoC TRE/SFE, se reporter au [guide du SE](#).

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

5.4.2.3. Particularités du contrôle OPS/FCL

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.

Le briefing ne devrait pas contenir de rappels permettant la réussite du contrôle mais devrait être suffisamment structuré pour permettre aux candidats de différencier les sujets qui relèvent de la formation des éléments d'évaluation.

5.4.3. Conduite du contrôle pratique sur avion/simulateur

Pendant le contrôle pratique, l'examineur :

- S'efforcera 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 du contrôle via des briefings contextuels.
- S'abstiendra de tous commentaires ainsi que de tout jugement anticipé, ne montrera pas de signe d'impatience ou de désapprobation. Il respectera les choix l'équipage et, autant que possible, et n'interviendra qu'en cas de réelle nécessité.
- Au simulateur, conduira l'examen en préservant le plus possible le réalisme de la séance.
- Prendra ses notes de façon précises en vue d'étayer son jugement lors du débriefing par des faits enregistrés et quantifiés.
- Gèrera la séance sans précipiter l'enchaînement des différentes parties et exercices.
- A la capacité d'interrompre ou de reporter le contrôle à tout moment (se référer au [sous-chapitre 5.4.11](#)).

L'*appendice 9.B.6* de la *Part-FCL* liste l'ensemble des rubriques qui constituent le programme d'instruction et de contrôle du Type Rating (TR) avion multipilote. Cette liste constitue la 2ème partie du formulaire de saisie du contrôle pratique (TRF, se référer à l'[ANNEXE 1](#)). Il est essentiel que l'examineur TRE/SFE soit parfaitement familiarisé avec les différentes rubriques de l'*appendice 9.B.6* développées au [sous-chapitre 5.4.8.5](#).

Les examinateurs y trouveront, pour chacun des exercices listés, l'interprétation de l'Autorité concernant :

- Les modalités de réalisation de l'exercice.
- Les critères d'évaluation (performances acceptables).

- Des éléments de jugement concernant les exigences additionnelles pour l'examen ATPL. En cas de niveau insuffisant sur ces exigences spécifiques ATPL, le TRE/SFE peut être amené à ajourner le candidat à l'ATPL sans obligatoirement prononcer l'ajournement au Type Rating.

Dans le cas où le TRE/SFE est externe à l'opérateur se reporter aux consignes du [GFE-A](#) sous-chapitre 4.9 (critères d'acceptabilité de l'Examineur).

5.4.4. Consignes additionnelles spécifiques aux contrôles sur avion

5.4.4.1. Champ d'application.

Un contrôle FCL doit être réalisé sur un FFS représentatif du type et de la configuration de l'avion considéré.

L'utilisation d'un aéronef aux fins d'un contrôle FCL peut être accordée uniquement en cas d'indisponibilité (not available) du FFS (la notion d'éloignement (not accessible) n'est pas prise en compte dans les critères de disponibilité FFS sur avion certifié multipilote).

La disponibilité d'un FSTD est définie par le GM5 FCL.010 et considère les points suivants :

- Certifié et approuvé par l'Autorité compétente.
- Représentatif du type et de la configuration avion.
- En état de fonctionnement.

La notion d'accessibilité d'un FSTD n'est pas applicable aux avions CS25.

En cas de contrôle combiné OPS/FCL, les dispositions décrites ci-dessus s'appliquent pleinement.

Les examinateurs pourront retrouver des informations supplémentaires concernant les contrôles sur avion dans l'annexe 4 du [GFE-A](#) « Manuel de sécurité Avion ».

5.4.4.2. Composition équipage.

La composition équipage, sur avion multipilote, est la suivante :

- Pilote contrôlé, en place gauche ou droite (selon son statut F/O ou CPT).
- Pilote de sécurité, TRI en place gauche ou droite (non restreint au sens de la PART FCL.910.TRI qualifié sur le type et place droite si nécessaire).
- L'examineur, en place observateur (ou sur siège passager si adéquat).

S'il est impossible de réaliser le contrôle dans cette configuration pour des raisons liées au type d'avion (absence de siège observateur ou de siège passager faisant face au poste de pilotage et offrant une vue dégagée de celui-ci), il est toléré que l'examineur assure la fonction de pilote de sécurité. Une telle configuration doit avoir été préalablement acceptée par l'Autorité.

5.4.4.3. Briefing de sécurité

Au cours du briefing préalable au contrôle (et au plus tard avant de débiter le vol) l'examineur, en s'appuyant sur le manuel de sécurité avion de l'opérateur (ATO ou Exploitant), réalisera un briefing de sécurité en présence de tous les acteurs (candidat et pilote de sécurité) couvrant les points suivants :

- Structure du contrôle avec descriptions, conditions de réalisation et chronologie des différents exercices.
- Obligation de se conformer aux procédures, données de performances et limitations définies dans l'AFM, le manuel d'exploitation de l'Opérateur et la Règlementation en vigueur.
- Conduite à tenir et rôles respectifs de chacun des membres d'équipage :
 - Dans les manœuvres délicates requérant une coordination équipage précise (gestion de la puissance, interruption du décollage, transfert des commandes, etc.).
 - Dans la simulation de pannes et/ou conditions IMC (conditions de réalisation, minima, rôles).
 - En cas de panne réelle ou de situation d'urgence réelle.
- Définition des conditions imposant l'arrêt du contrôle pour raison de sécurité, intervention ou reprise des commandes par le pilote de sécurité. Le TRE ou le TRI peut à tout moment annoncer l'arrêt du contrôle si nécessaire.
- Considérations liées aux conditions opérationnelles du jour (influence de la météo, de l'environnement, du trafic prévu, etc. sur le déroulement du contrôle).
- Validation des paramètres de performance déterminés par le candidat.
- Rappel des limitations pertinentes au vol.

- Communications radio : nécessité d'échanges clairs et concis avec l'ATC, notamment concernant la réalisation d'exercices simulés, lever de doute en cas d'ambiguïté sur une clearance.
- Rappel des responsabilités de l'équipage, notamment du pilote de sécurité, dans le maintien d'un niveau de sécurité satisfaisant.
- Contextualisation avant chaque exercice en vol : le TRE rappellera brièvement les éléments de contexte avant de débiter un nouvel exercice.

Note : les exigences et caractéristiques d'un manuel de sécurité avion sont définies en annexe 4 du GFE-A.

5.4.4.4. Déroulement du contrôle.

- La sécurité du vol doit rester l'absolue priorité de l'équipage et une vigilance permanente doit être exercée (paramètres de vol, environnement, trafic et ATC).
- L'examineur doit préparer et mener le contrôle conformément aux Règlements FCL et/ou OPS.
- Seules seront exécutées les manœuvres et procédures prévues au programme.
- Afin de satisfaire les objectifs du contrôle, l'examineur veillera à ce que le candidat soit prêt à réaliser l'exercice suivant grâce à une temporisation et une contextualisation entre chaque manœuvre.
- Pour la simulation de conditions IMC, la méthode utilisée devra être adaptée afin de préserver le niveau de sécurité (veille anti-collision et horizon dégagé pour l'examineur).

Si une partie entraînement est prévue sur le vol de contrôle, se référer au GFE-A appendice 5 FTCA.

- L'examineur supervisera l'ensemble des aspects de la préparation du vol y compris le dépôt du plan de vol ou d'une autorisation ATC.
- Le candidat devra obtenir l'ensemble des documents et informations nécessaires au vol. Il préparera le vol, conformément au manuel d'exploitation.
- Durant le contrôle, l'ensemble de la documentation de bord dans sa forme standard et approuvée, doit être disponible et utilisé par l'équipage.
- L'examineur veillera à ce que le vol soit exécuté strictement en conformité avec l'AFM et le manuel d'exploitation de l'opérateur.
- L'équipage devra s'adapter aux modifications des conditions du jour (instructions ATC, état technique de l'avion, 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 le contrôle et ajourner le candidat.
- Seuls les items indispensables à la réalisation de chaque exercice peuvent faire l'objet d'un questionnement en vol, tout point théorique sera abordé au sol.

5.4.5. Consignes additionnelles spécifiques aux contrôles sur simulateur

5.4.5.1. Adéquation du simulateur – différences/variantes.

Avant de conduire le contrôle, l'examineur :

- S'assurera que le simulateur est dûment certifié EASA. L'examineur vérifiera la présence du certificat d'agrément le jour du contrôle.
- En cas de contrôle comportant une partie OPS, inclura systématiquement à son briefing un rappel des différences entre le simulateur utilisé et l'avion de référence de la flotte (avec évocation éventuelle des différentes variantes de la flotte), en utilisant le tableau des différences relevées lors de la délivrance d'autorisation d'emploi par l'Exploitant du simulateur de vol.

5.4.5.2. Composition de l'équipage

Un candidat peut choisir de piloter depuis la place gauche ou droite si toutes les rubriques peuvent être accomplies depuis le siège sélectionné (*Part-FCL Appendix 9.A.14*). En pratique, le contrôle devrait être réalisé depuis le siège occupé durant la formation, ou prévu en exploitation.

L'examineur doit prendre en compte, selon le type de contrôle, la composition de l'équipage qui peut être :

- Constitué : un candidat CPT + un candidat F/O.
- Non constitué : deux candidats CPT ou deux candidats F/O.
- Constitué d'un seul candidat (CPT ou F/O) assisté d'un pilote support.

Dans le cas d'un contrôle organisé pour 1 seul candidat, le pilote support doit être qualifié sur le type (*Part-FCL appendix 9.A.13*), avec le TR correspondant en état de validité apposé sur une licence OACI. Il devra fournir une coopération efficace, sans toutefois nuire à l'évaluation du candidat en étant trop passif ou trop proactif.

- Exception faite d'un pilote support ayant terminé sa formation et apte à la présentation au contrôle (attestation RP).
- Par ailleurs, la notion de qualification sur la même variante selon le type d'appareil doit être évaluée par l'organisme organisant le contrôle.
- L'utilisation comme pilote support d'un SFI/TRI à jour de sa qualification d'instructeur sur le type et titulaire d'un contrôle de compétence « pilote » portant sur le programme du Type Rating concerné et datant de moins de 12 mois est envisageable à condition que celui-ci n'ait pas participé à la formation du candidat et se comporte comme un complément d'équipage « standard » durant la totalité du contrôle, une proactivité excessive est ici proscrite.

Dans le cas d'un Skill-Test LST organisé pour 2 candidats, choisissant d'être évalués depuis le même siège, il est acceptable que chaque candidat soit évalué dans la fonction PM lorsque celui-ci occupe le siège opposé et qu'il assure le complément d'équipage pour le PF.

5.4.5.3. Documentation de bord.

L'équipage et l'examineur doivent utiliser un référentiel documentaire commun.

L'ATO, l'Exploitant ou le TRE indépendant est responsable de la mise à disposition de cette documentation commune, adéquate et à jour en salle de briefing comme dans le simulateur.

Cette documentation se présentera sous la forme la plus proche possible de celle utilisée par les candidats en exploitation ou en formation.

La documentation, conforme à celle utilisée par l'opérateur, ne devrait pas comporter d'annotation personnelle.

Pour le contrôle d'un candidat libre, la documentation Constructeur peut être utilisée.

La connaissance et la maîtrise de la documentation de bord devront être évaluées.

Le candidat doit être en capacité de calculer les performances liées à l'ensemble du vol. Il convient donc de pouvoir disposer d'une solution de calcul (papier ou électronique), sous le contrôle de l'examineur.

5.4.5.4. Utilisation du simulateur

Avant de conduire la séance, il est de la responsabilité de l'examineur :

- De s'assurer qu'il est qualifié et raisonnablement entraîné à l'utilisation pratique du simulateur utilisé, de ses panneaux de commandes et de ses systèmes et équipements de sécurité.
- De prendre connaissance de l'état technique du simulateur (Simulator Technical Log, STL) et de décider si la séance peut être conduite compte tenu des défauts reportés.
- D'effectuer préalablement à l'entrée dans le simulateur une inspection visuelle extérieure puis intérieure de celui-ci.
- De délivrer un briefing de sécurité (équipements, procédures incendie, évacuation etc.) à tous les participants.

Il est acceptable lors de séances consécutives que le briefing de sécurité soit écourté lorsque tous les participants (candidats, observateurs, FOI/I-TRE, SE, ...) ont reçu un premier briefing complet. Il en va de même pour le rappel des différences simulateur/avion de référence à destination des candidats.

Durant la séance l'examineur annoncera aux participants l'activation et la désactivation de la motion et la nécessité de demeurer attachés pendant son fonctionnement.

A l'issue de la séance, l'examineur reportera toute anomalie constatée sur le STL.

Dans le cadre de leur système qualité, les opérateurs de simulateurs ont l'obligation de suivre l'état technique de leurs FSTD et d'y apporter, le cas échéant, des réponses adaptées. Ceci constitue un élément essentiel du processus d'agrément. En conséquence, un dysfonctionnement rectifié immédiatement au cours de la séance doit faire l'objet d'une entrée au STL.

De la même façon, un examineur confronté à un dysfonctionnement récurrent durant une période injustifiée (sans prise en compte et résolution par l'Exploitant FFS) devrait en informer DSAC/PN/FOR pour action de l'Autorité (contacts en [ANNEXE 5](#)).

5.4.5.5. Utilisation optimisée du simulateur.

Une utilisation optimisée de l'outil simulateur, et l'implication du TRE/SFE dans la recherche du réalisme des situations (affichage strict des ambiants), facilitent l'évaluation de l'équipage. Toutes les fonctionnalités disponibles (Lesson plan, trafic aérien, turbulences, masses nuageuses, radar, communications [ATIS, interphones, radio], fonctions UPRT, etc.) doivent être maîtrisées et utilisées afin de garantir un niveau de réalisme adéquat.

5.4.5.6. Déroulé et respect du scénario.

Le contrôle sera conduit selon un scénario approuvé dans ce cadre (contrôle FCL ou FCL/OPS).

Le simulateur est un outil performant qui offre un large éventail de possibilités parfois sous-utilisées par la population des TRE/SFE. Ceux-ci doivent rester conscients que la validité d'un scénario, et par conséquent du contrôle qu'il permet d'évaluer, suppose que l'environnement opérationnel (ambiants) et l'esprit associés au scénario soient strictement respectés.

Les accidents sont rarement la conséquence d'une seule cause mais plus souvent une addition de facteurs contributifs.

Par le passé, les programmes de formation/contrôle n'ont souvent été basés que sur la réalisation d'une suite de manœuvres prévues par le Législateur (conformité réglementaire).

Cette approche ne favorisait pas la prise en compte du facteur humain ni la gestion du TEM. Les scénarios « orientés ligne » ont pour but de répondre à ce besoin de former et d'évaluer dans un environnement réaliste et non plus uniquement de contrôler l'exécution correcte de manœuvres isolées.

Dans un LOFT/LOE, l'équipage doit être capable de réaliser le vol en toute autonomie. Ainsi, le TRE/SFE ne doit pas intervenir ni interférer avec les choix de l'équipage. Le réalisme de la séance lui permettra de juger du niveau de compétence de manière objective.

5.4.5.7. Repositionnements

Les repositionnements doivent être limités aux strictes nécessités du scénario. Il est recommandé de ne pas effectuer de repositionnement dans la partie LOFT ou LOE d'un scénario à l'exception des cas suivants :

- A l'issue de la check-list « après mise en route » et un début de roulage si ce dernier est long (il est conseillé de construire un scénario évitant ce cas de figure).
- Durant la phase de montée, si nécessaire, au plus tôt après la fin 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, calcul de performances, briefings).

Lors des exercices complémentaires, le repositionnement est acceptable à l'issue d'un exercice de panne, lorsque son traitement est terminé et les check-lists normales associées à la phase de vol sont effectuées.

- Tout repositionnement doit être clairement annoncé et coordonné avec l'équipage afin d'éviter tout risque de désorientation, contextualiser le prochain exercice ou phase de vol.
- L'équipage ne devrait pas intervenir dans la configuration du simulateur lors d'un repositionnement.

5.4.5.8. Standards d'examen FCL

5.4.5.8.1. Introduction

Ce sous-chapitre concerne les contrôles MPL, ATPL et Type Rating multipilote. Sont passés en revue :

- Rappels concernant le déroulement du contrôle.
- Les critères généraux d'évaluation.
- Les tolérances telles que définies dans la Part FCL.
- Les conditions de réalisation de certaines rubriques d'examen définies dans *l'appendice 9 à la Part FCL* et pour chacune d'elle des commentaires sur les performances acceptables.

Dans la suite de ce sous-chapitre, les termes « méthodes de l'Exploitant », « documentation de l'Exploitant » ou « documentation de bord » se réfèrent aux méthodes de travail et à la documentation mise à disposition des

pilotes dans le cadre de leur formation et/ou de leurs Exploitants (en particulier le manuel d'exploitation utilisé par l'ATO ou la Compagnie aérienne).

Dans le cadre des contrôles FCL+OPS des Exploitants de transport aérien (exigées par l'ORO.FC), des aménagements dans l'organisation des contrôles et les conditions de réalisation de certaines rubriques peuvent être approuvés par l'Autorité. Les consignes correspondantes de conduite et d'évaluation des contrôles seront détaillées dans la documentation examinateur de l'Exploitant.

5.4.5.8.2. Rappels concernant les exigences pour le déroulement du contrôle

Le candidat devra agir en tant que pilote aux commandes (PF) pendant toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, à l'exception des procédures anormales (rubriques 3.4.0 à 3.4.14) et d'urgence (rubriques 3.6.1 à 3.6.9) qui peuvent être conduites en tant que PF ou PM avec une répartition équilibrée entre les deux candidats.

Pour la délivrance d'un Type Rating (Skill-Test LST) ou d'un ATPL, il devra obligatoirement démontrer son aptitude à agir en tant que PM (typiquement sur le traitement d'une ou plusieurs rubriques (3.4.0. à 3.4.14 et/ou 3.6.1 à 3.6.9)). Pour plus de détails, se reporter à l'[ANNEXE 3](#) « Scénario simulateur avions MP ».

Le candidat opère du siège gauche ou droit si toutes les rubriques peuvent être accomplies depuis le siège sélectionné (il devrait normalement occuper le siège dédié à la fonction exercée en exploitation).

Le contrôle doit être effectuée en régime de vol IFR, et autant que possible être accomplie dans un environnement simulé de transport aérien commercial. La capacité du candidat à préparer et à conduire le vol sur la base des informations habituellement fournies constitue un point essentiel à vérifier.

5.4.5.8.3. Critères généraux d'évaluation

Le candidat :

- Démonstre sa connaissance de l'avion, de ses systèmes et équipements.
- Connait et exploite correctement l'ensemble de la documentation de bord et, le cas échéant, les consignes opérationnelles en vigueur.
- Exploite correctement le dossier de vol et toute autre donnée opérationnelle disponible.
- Est vigilant et démontre sa capacité à identifier et à s'adapter aux modifications du contexte opérationnel.
- Opère selon la méthode de travail définie dans la documentation de l'Exploitant (répartition des tâches, contrôle mutuel, utilisation check-lists, terminologie adaptée).
- Maîtrise les procédures radiotéléphoniques (vigilance, compréhension, phraséologie), déclare explicitement une situation anormale ou d'urgence et formule des demandes précises à l'ATC (circuit d'attente, attente linéaire, guidage radar, assistance au sol etc.).
- Assure une coordination et une communication satisfaisantes avec le personnel de bord et le personnel au sol.

Informations additionnelles concernant un Skill Test :

L'examen d'un candidat à la délivrance d'un ATPL, MPL ou Type Rating (examen oral + séance de simulateur) doit permettre de juger de façon approfondie les compétences du candidat en matière :

- De gestion de la préparation et de mise en œuvre du vol.
- D'exécution du vol, qu'il exerce ses fonctions en qualité de PF ou de PM.
- De gestion du travail en équipage.
- Du maintien d'une surveillance générale de fonctionnement de l'avion par une supervision appropriée.
- De l'établissement des priorités et des prises de décisions conformément aux aspects de sécurité et aux Règlements appropriés à la situation, y compris en situation d'urgence.
- De connaissance et d'utilisation efficace de l'ensemble de la documentation opérationnelle dans toutes les phases du vol (dossier de vol, AFM/FCOM, QRH, MEL, etc.).

5.4.5.8.4. Tolérances

L'*appendice 9* à la *Part-FCL*, sous l'appellation « tolérances », définit deux types de performances acceptables :

- 1) Des standards non quantifiés dont l'appréciation est laissée à la discrétion de l'examineur où le candidat devra démontrer son aptitude à :
 - Exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation.

- Effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision.
- Faire preuve de discernement et d'un bon sens de l'air.
- Mettre en pratique ses connaissances aéronautiques.
- Garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit toujours assurée.
- La surveillance continue de l'environnement et des conditions météorologiques, y compris des conditions givrantes.
- Une communication précise avec l'ATC.
- La gestion du carburant.

De plus, il devra démontrer un niveau satisfaisant de connaissances et de savoir-faire dans l'application des procédures et méthodes relatives à la coordination équipage, à l'incapacité d'un membre d'équipage, et communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

- 2) Des standards quantifiés qui doivent être interprétés comme des ordres de grandeur de la précision attendue dans la tenue des paramètres de vol.

L'examineur jugera en tenant compte des conditions opérationnelles et en gardant à l'esprit que c'est le dépassement en amplitude et en nombre des valeurs indiquées ou l'absence de correction de celles-ci qui caractérise le manque de rigueur ou de savoir-faire d'un candidat.

L'appendice 9 à la Part-FCL définit les écarts suivants comme valeurs acceptables :

		N	N-1
Hauteur	En général	± 100ft	
	Remise de gaz à DA/DH	+50ft/-0ft	
	Remise de gaz à MDA/MDH		
Tenue d'axe	Sur radioguidage	±5°	
	Approche basée sur des opérations angulaires	½ échelle (azimut et glide) (LPV, ILS, MLS, GLS, etc.)	
	Approche 2D(LNAV) et 3D(LNAV/VNAV) basée sur des opérations linéaires	L'erreur/la déviation transversale est normalement limitée à ± ½ de la valeur de la RNP associée à la procédure. Une brève déviation par rapport à la norme jusqu'à un maximum de 1 fois la valeur de la RNP est tolérée.	
	Déviations verticales linéaires 3D ex. : RNP APCH (LNAV/VNAV) reposant sur la BARO VNAV]	Au maximum – 75 pieds sous le profil vertical à tout moment, et au maximum + 75 pieds au-dessus du profil vertical à ou sous 1 000 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrome.	
Cap		± 5°	± 10°
Vitesse		± 5 Kt	+10Kt/-5Kt

5.4.5.8.5. Détail des rubriques de l'appendice 9.B.6

Section 1 : Préparation du vol

La section 1 correspondant à la préparation du vol, de la phase d'étude du dossier de vol en salle de briefing jusqu'au décollage. Elle est exigée pour tout acte relatif au TR et à l'ATPL. Les rubriques 1.4(M) et 1.6(M) doivent être évaluées en fonction PF.

Dans le cas d'un scénario ATPL, le thème du voyage et les conditions opérationnelles simulées devraient permettre de juger de la capacité d'analyse/décision du candidat (doit obligatoirement mener à l'utilisation effective de la documentation avion, à la confrontation à une ou plusieurs limitations et conduire à des prises de décisions opérationnelles représentatives des responsabilités d'un CPT).

FCL 1.1 Calcul des performances :

Cette rubrique consiste à vérifier la bonne mise en pratique des connaissances et compétences nécessaires au calcul des performances. Le calcul peut avoir lieu en salle de briefing.

Elle est généralement évaluée en 2 phases :

- Lors de la préparation (en salle de briefing) : calcul des limitations, de l'emport carburant, du chargement/centrage et autres paramètres de vol en tenant compte des conditions opérationnelles (y compris les réserves techniques MEL/CDL) ;
- Lors de la préparation machine : le calcul est validé ou actualisé et les paramètres insérés/visualisés sont conformes aux procédures applicables de travail en équipage.

La détermination des paramètres peut être anticipée (salle de briefing) mais ne dispense pas l'équipage de prendre toute mesure pour maintenir le vol dans l'enveloppe performances/limitations adéquate en fonction de l'évolution, en temps réel, de l'environnement opérationnel.

FCL 1.3 Inspection du poste de pilotage :

Une préparation poste de type transit est toujours acceptable à condition que le simulateur soit préparé à cet effet (on ne procède pas à une préparation transit sur un avion en configuration parking prolongé). Pour la deuxième partie d'un scénario 2 candidats, soit l'équipage effectuera une préparation de type transit, soit l'examinateur procédera à une remise en condition « avant mise en route » de l'avion (sans intervention de l'équipage),

Le candidat :

- Applique correctement les procédures Exploitant applicables pour les vérifications du poste (méthode, répartition des tâches, C/L).
- Le cas échéant, et en conformité avec les procédures Exploitant, il détecte les défauts, décide et mène les actions correctives correspondantes et les procédures associées au départ sous tolérance technique en conformité avec les procédures Exploitant et les principes de base du CRM.

Concernant le départ sous tolérance technique et en fonction du scénario, la panne est soit connue au stade de la préparation du vol, soit insérée au cours de la préparation poste ou du roulage. Dans les deux cas, la restauration du système inopérant ne devrait avoir lieu qu'à l'issue du voyage.

FCL 1.4 (M) Utilisation des check-lists avant le démarrage des moteurs, procédures de démarrage, vérification des radios et équipements de navigation, sélection des fréquences de communication et navigation :

La plupart du temps, les actions correspondantes sont réalisées au stade de la préparation du poste. Cette rubrique couvre également la réalisation du briefing départ et l'affichage des moyens de navigation.

La rubrique doit être contrôlée pour chaque candidat en PF. Pour le deuxième candidat, après mise en route du premier moteur, le ou les démarrages suivants peuvent être réalisés en « quick start » depuis l'IOS (aucune anomalie ne sera programmée pendant ou à l'issue d'un tel démarrage). Dans tous les cas, le candidat :

- Sélectionne/programme les moyens de radio navigation pertinents pour le vol envisagé en accord avec les méthodes Exploitant.
- Démontre sa capacité à effectuer un briefing départ clair, concis et pertinent en respectant le canevas défini par l'Exploitant et en utilisant les principes de base du TEM.
- Applique correctement les procédures de démarrage (méthode, répartition des tâches et C/L).
- La connaissance et l'application correcte des procédures de démarrage normales et/ou particulières (APU, GPU, ASU, Cross-bleed...) en tenant compte des conditions atmosphériques et des différentes limitations.
- Le respect des règles de sécurité autour de l'avion avant, pendant et après la mise en route.
- L'utilisation correcte de la phraséologie dédiée avec le personnel sol pendant ces différentes phases.

FCL 1.5 Roulage conformément aux instructions du contrôle de la circulation aérienne ou aux consignes de l'instructeur :

Le candidat, qu'il soit PF ou PM, démontre sa connaissance des procédures et techniques de roulage (y compris, le cas échéant, du repoussage) et sa capacité à :

- Maintenir une vigilance extérieure permanente (PF/PM) et appliquer le principe « sterile-cockpit » pendant toutes les phases de roulage.
- Maîtriser la vitesse.
- Manœuvrer avec souplesse (contraintes structurales et distances de sécurité, notamment sur gros-porteurs).
- Cheminer précisément en respectant les ordres de l'ATC et la signalisation de surface (PF/PM).

FCL 1.6 (M) Vérifications avant le décollage :

Doit être contrôlée pour chaque candidat en PF.

Au-delà de la simple réalisation d'une C/L, cette rubrique englobe la bonne gestion par l'équipage de l'ensemble des éléments et contraintes opérationnelles de façon à garantir un haut niveau de sécurité dans cette phase de vol (amendement de clairance, actualisation des paramètres environnementaux, recommandations liées à la lutte contre les incursions de piste, etc.).

En fonction des procédures Exploitant et de la clairance ATC, le candidat :

- Effectue correctement les checklists appropriées.
- Maintient une vigilance accrue à l'intérieur (systèmes) et à l'extérieur de l'avion (incursion piste, respect des clairances).
- Est attentif et réactif à l'environnement opérationnel (état piste, obstacles, vent...) de façon à réaliser le décollage en toute sécurité (limitations, paramètres opérationnels).

Section 2 : Décollage

FCL 2.1 Décollages normaux avec différentes configurations de volets, expedited take-off

FCL 2.3 Décollages par vent de travers

FCL 2.4 Décollages à la masse maximale au décollage :

Le candidat :

- Applique la technique adéquate de pilotage (alignement, mise en puissance, contrôle de l'axe, rotation, montée initiale).
- Accomplit, conformément aux procédures Exploitant, toutes les actions, annonces et check-lists associées à la séquence de décollage.
- Respecte la procédure antibruit.

FCL 2.2* Décollage aux instruments :

La rubrique 2.2* suppose la simulation de paramètres environnementaux menant à la perte de toute référence visuelle juste après la rotation.

En plus des critères requis au paragraphe précédent, le candidat démontre sa connaissance des procédures de décollage aux instruments en conditions IMC.

FCL 2.5.1* Décollage avec panne moteur simulée juste après avoir atteint V2 :

Lorsque l'exercice est réalisé sur avion (FSTD not available), l'utilisation du manuel de sécurité avion est indispensable :

- Attendre une hauteur de sécurité suffisante avant de déclencher l'exercice (500' minimum).
- La panne moteur est simulée uniquement par réduction de la puissance.
- L'équipage simule les actions correspondantes au traitement de la panne (gestuelle).

Les critères d'évaluation sont identiques à ceux de la rubrique 2.5.2 ci-dessous.

FCL 2.5.2* (M) Décollage avec panne moteur simulée entre V1 et V2 :

Entre autres critères d'évaluation, la panne moteur au décollage permet de vérifier que le candidat contrôle la dissymétrie générée par la perte subite de puissance.

Par conséquent, l'extinction moteur doit être effective au moment de la panne (ce qui n'est pas le cas par exemple pour une baisse de pression d'huile ou un feu moteur, qui ne répondent pas à l'exigence de cet exercice, sauf si accompagné d'un dommage sévère en cas de feu moteur).

L'exercice doit permettre de juger de la capacité du candidat à maîtriser la trajectoire par référence aux instruments. Par conséquent, les conditions météorologiques doivent permettre de respecter cette exigence (par exemple, sélectionner des minima LVTO applicables à l'Exploitant et un plafond adapté).

Le candidat devra :

- Appliquer la technique adéquate de pilotage en vol dissymétrique (contrôle de l'axe, gestion de la puissance, rotation, montée initiale, tenue de vitesse et de trajectoire).
- Suivre le profil et la trajectoire N-1 applicables (typiquement jusqu'au passage en régime moteur MCT), utiliser les automatismes selon les procédures applicables chez l'Exploitant.
- Accomplir, conformément aux procédures Exploitant (SOP), toutes les actions, annonces et check-lists selon la méthode et la répartition des tâches définies pour la gestion de la panne.

Si l'exercice validant la rubrique 2.5.2 n'est pas réalisable du fait des performances du FSTD (exemple : FNPT II/FTD2 MCC), l'Exploitant pourra faire le choix de placer une rubrique 2.5.1.

FCL 2.6 Décollage interrompu à une vitesse raisonnable avant d'atteindre V1 :

Le candidat devra :

- Tout en respectant les consignes publiées, démontrer du bon sens et une bonne maîtrise dans les processus décisionnels associés à l'exercice (décision d'arrêt décollage et décision consécutive à l'arrêt).
- Maîtriser la technique d'arrêt décollage et contrôler la trajectoire (maintenir l'avion sur l'axe de piste), appliquer correctement les moyens de freinage (gérer ses conséquences).
- Accomplir, conformément aux procédures Exploitant, toutes les actions, annonces et check-lists selon la méthode et la répartition des tâches définies par l'Exploitant pour la gestion de la panne.

L'exercice doit être mené jusqu'à sa conclusion finale (décision de dégagement autonome de la piste, de nouveau décollage, de procédure freins chauds, d'évacuation d'urgence, bilan effectué (FORDEC, ABDI...)).

Pour un contrôle de deux candidats, un seul exercice de décollage interrompu est suffisant à condition que la répartition des tâches telle que définie dans le manuel d'exploitation prévoit des actions spécifiquement liées à la fonction CPT/FO (répartition des tâches CPT/FO), et que l'équipage soit constitué. Dans ce cas, les actions PM seront également appréciées par le TRE/SFE.

Dans tous les autres cas, chaque candidat devra être évalué dans le siège (et donc la fonction et la répartition des tâches) qu'il aura choisi pour présenter le contrôle. Ceci suppose un minimum de deux exercices 2.6 pour un scénario utilisable pour un équipage non-constitué dont les 2 pilotes présentent le contrôle.

Lorsque cet exercice est effectué sur avion :

Dans le cas d'un contrôle FCL :

- L'exercice sera déclenché à une vitesse raisonnable permettant d'assurer en tout point le contrôle de la trajectoire de l'avion par le candidat ou l'examineur (sont donc à exclure des vitesses élevées).

Dans le cas d'un contrôle FCL combiné à un OPC (se référer à l'appendice 5 du [GFE-A](#)):

- Les actions correspondantes doivent être simulées (gestuelle).
- L'exercice « décollage interrompu » sera effectué au lâcher des freins, sans dissymétrie lors de la mise en puissance. Il validera ainsi l'AIRCREW (Appendix 9) qui implique sa réalisation sur la piste à vitesse raisonnable ainsi que les exigences de l'AIROPS (AMC1 ORO.FC.230 (b)(1)(i)(A)).

Section 3 : Manœuvres et procédures de vol

FCL 3.1 Vol manuel (sans AP/AT et dans les différentes lois de commandes de vol).

FCL 3.1.1 Dans toute l'enveloppe de vol.

FCL 3.1.2 En virage y compris à forte inclinaison (45°).

FCL 3.1.3 Virage avec/sans spoilers.

FCL 3.1.4 Procédures/trajectoires aux instruments.

FCL 3.2 Caractéristiques de vol – stabilité – effets de compressibilité

Les exercices aux limites du domaine de vol sont interdits sur avion.

Le candidat :

- Connait les relations fondamentales entre les différents paramètres de trajectoire (assiette/incidence, puissance/vitesse - facteur de charge/inclinaison/vitesse de décrochage) ;
- Pilote et exécute les virages à différentes inclinaisons avec une précision satisfaisante (coordination, maintien d'inclinaison (+/- 5°), d'altitude (+/- 100ft) et de vitesse (+/- 10 Kts)).
- Identifie correctement l'approche des limites du domaine de vol, effectue les actions correctrices (retour dans l'enveloppe opérationnelle) et connaît les techniques de base de récupération de situation inusuelles.

FCL 3.4.0 à 3.4.14 (M) Exploitation normale et inhabituelle des systèmes.

FCL 3.6.1 à 3.6.9 (M) Procédures inhabituelles et d'urgence.

Pour être conforme (voir l'[ANNEXE 3](#) scénario FCL avions MP), un scénario doit contenir un minimum de :

- 3 situations inhabituelles dans les systèmes couverts par les rubriques 3.4.0 à 3.4.14 (les 3 systèmes doivent être différents).
- 3 situations inhabituelles dans les procédures couvertes par les rubriques 3.6.1 à 3.6.9 (les 3 rubriques doivent être différentes).

Les rubriques 3.6.5 (cisaillement de vent) et 3.6.9 (ACAS) sont interdites sur avion (FFS only).

Critères communs applicables à toutes les rubriques 3.4 et 3.6 :

Le candidat applique correctement, conformément aux procédures Exploitant et aux règles de base du CRM, un processus de gestion de panne incluant.

- Le contrôle de l'avion selon la règle de l'art, FLY NAVIGATE COMMUNICATE.
- L'identification correcte de la situation anormale et la mise en œuvre de la procédure appropriée (actions de mémoire et/ou Check-list).
- Un bilan de situation et les décisions opérationnelles appropriées.

FCL 3.7 (3.7.1 & 3.7.2) – UPRT.

Ces rubriques ne doivent pas faire partie d'un scénario d'examen pratique ou d'un contrôle de compétence (items de formation au TR uniquement).

FCL 3.8 Procédures de vol aux instruments – IR.

FCL 3.8.1* (M) Respect des routes de départ et d'arrivée et instructions ATC.

Cette rubrique devrait correspondre au suivi d'un SID (du décollage jusqu'à la MSA) et/ou d'une STAR (de la MSA jusqu'à l'IAF) publié.

Il est acceptable de couvrir cette rubrique par une suite de clearances ATC sous forme de vecteurs radars et/ou de trajectoire directes vers des waypoints permettant ainsi de juger de l'aptitude de l'équipage à se conformer précisément et sans délais à des instructions ATC comprenant plusieurs changements consécutifs de trajectoires et/ou d'altitude autorisées.

Les départs et/ou arrivées « tout radar » devraient être évités. Ces rubriques, par le biais d'instructions ATC, sont l'occasion de juger la bonne connaissance pratique de la documentation cartographique et la maîtrise des automatismes (fonctions et modes FMS/AFCS).

Le candidat, en fonction des clearances ATC :

- Démontre sa capacité à exploiter la cartographie et à respecter le strict suivi des SID, STAR, et toute instruction additionnelle du contrôle.
- Démontre sa connaissance et sa capacité à rejoindre, suivre et sortir d'un circuit d'attente (incluant le contrôle de la vitesse et de la configuration avion).
- Affiche, identifie, utilise correctement les fréquences de radionavigation et connaît les procédures de panne radio.

FCL 3.8.2* Procédures d'attente.

FCL 3.8.3 Opération 3D jusqu'à DA/DH.

Les rubriques 3.8.3.x peuvent être validées au travers d'approches RNP si les capacités avion le permettent ou par des approches basées sur des moyens radioélectriques (ILS).

FCL 3.8.3.2* 3D jusqu'à DA/DH manuellement avec FD.

FCL 3.8.3.3* 3D jusqu'à DA/DH avec AP/FD.

FCL 3.8.3.1* (M) – 3D jusqu'à DA/DH manuellement sans FD.

La rubrique 3.8.3.1 est obligatoire (M) lors d'un Skill Test (délivrance de TR et/ou d'ATPL).

Le passage en pilotage manuel sans FD doit intervenir avant la phase d'interception des axes de l'approche finale de façon à permettre de juger de la capacité du candidat à s'établir sur la trajectoire sans l'aide du directeur de vol.

L'exercice doit être conduit en conditions IMC jusqu'à la DH, qui sera conclu soit par un atterrissage, soit par une remise de gaz.

L'exercice devrait être effectué tous moteurs en fonctionnement, sans panne affectant significativement la manœuvrabilité de l'avion.

Le candidat devrait démontrer sa capacité à pré-afficher des paramètres cohérents, à interpréter et corriger les écarts. L'approche est stabilisée au plus tard au plancher de stabilisation défini par le Règlement ou l'Exploitant.

FCL 3.8.3.4* (M) Approche 3D manuelle jusqu'à DA/DH avec un moteur en panne.

Cette rubrique couvre deux exercices différents selon le moment d'occurrence de la perte du moteur :

- Approche N-1 avec perte du moteur avant le passage des 1000 ft AAL.
- Approche N-1 avec perte du moteur après le passage des 1000 ft AAL.

Dans le premier cas, la perte du moteur doit intervenir suffisamment tôt pour permettre d'apprécier la capacité du candidat à stabiliser la trajectoire sans référence visuelle extérieure et en pilotage manuel jusqu'à l'atterrissage ou une remise de gaz à la DH. L'AP doit donc être rendu indisponible avant la panne du moteur (le FD reste disponible).

Dans le second cas, l'objectif est de confronter le pilote à une panne moteur en approche finale sous le plancher de stabilisation, en pilotage manuel et en IMC. L'exercice permet d'observer le pilotage mais aussi la gestion de la situation et la capacité de l'équipage à sécuriser le vol (y compris par une décision de remise des gaz).

A contrario d'un programme de formation (Type Rating Course), qui nécessite la réalisation des deux exercices, une seule de ces options sera exigée dans le cadre d'un contrôle FCL.

Cet exercice ne devrait pas être groupé avec l'exercice 3.8.3.1*(M) et être réalisé sans panne additionnelle affectant significativement la manœuvrabilité de l'avion.

L'exercice N-1 doit être mené jusqu'au toucher des roues ou la fin de la procédure d'approche interrompue.

En respectant les procédures Exploitant, le candidat :

- Démonstre son aptitude à réaliser, en sécurité et en respectant les planchers de stabilisation, une approche en configuration dissymétrique jusqu'à la DH minimum autorisée.
- Connait et respecte les minima applicables, évalue correctement les références visuelles, et fait preuve de la capacité décisionnelle appropriée.

FCL 3.8.4 (M) Opération 2D jusqu'à la MDA/MDH.

La rubrique 3.8.4 peut être validée au travers d'approches RNP si les capacités avion le permettent ou par des approches basées sur des moyens radioélectriques.

Une approche 2D utilise uniquement le guidage latéral. Le plan de descente doit être suivi en suivant directement un paramètre de pilotage primaire (la VS ou le FPA).

La présence d'aides au pilotage du plan vertical (VSD, visualisation du plan vertical sur EFIS, etc.) reste tolérée si celles-ci ne sont pas désactivables. L'examineur devra néanmoins s'assurer que l'équipage applique bien une technique d'approche 2D.

Du point de vue FCL, l'exercice doit consister en une approche conduite :

- Selon la technique CDFA.
- Selon la technique définie par l'Exploitant (en particulier concernant l'utilisation des automatismes disponibles) et en respectant les limitations de l'AFM.

L'examineur sera attentif à l'aspect coordination équipage durant la réalisation de l'exercice (callouts, communication, contrôle du plan, conscience de la situation par rapport à l'environnement (CFIT)).

Le candidat :

- Démonstre son aptitude à réaliser, une approche de non-précision en opération 2D jusqu'à la MDA en utilisant la technique CDFA.
- Au travers de la réalisation de l'exercice, montre la rigueur nécessaire dans les domaines de répartition des tâches, utilisation des automatismes, contrôle mutuel, annonces techniques, anticipation..., pour réaliser l'approche en sécurité.
- Stabilise la trajectoire et le taux de descente, respecte le plancher de stabilisation.

- Connait et respecte les minima applicables, évalue correctement les références visuelles, et fait preuve de capacité décisionnelle appropriée.

FCL 3.8.5 Approche en opération 2D/3D suivi de manœuvres à vue.

L'exercice, exigeant, n'est pas obligatoire en contrôle. Quand de telles approches sont réalisées en exploitation, elles devraient être régulièrement entraînées.

L'examineur sera attentif à l'aspect coordination équipage durant la réalisation de l'exercice (callouts, communication, conscience de la situation par rapport à l'environnement [CFIT]).

Le candidat :

- Démontre son aptitude à réaliser une manœuvre à vue en sécurité et en respectant les planchers de stabilisation.
- Au travers de la réalisation de l'exercice, montre la rigueur nécessaire dans les domaines de répartition des tâches, utilisation des automatismes, contrôle mutuel, annonces techniques, anticipation etc.
- Connait et respecte les minima applicables, les volumes de protection, évalue correctement les références visuelles, et fait preuve de la capacité décisionnelle appropriée.
- Contrôle l'inclinaison en dernier virage et établit l'avion sur la trajectoire d'approche finale appropriée (axe et plan).

Section 4 : Procédures d'approche interrompue

FCL 4.1 Remise de gaz à la DH, tous les moteurs en fonctionnement après une approche 3D.

FCL 4.2 Remise de gaz initiée en différents points d'une procédure d'approche aux instruments.

FCL 4.3 Autres procédures d'approche interrompue.

FCL 4.4 (M) Remise de gaz avec simulation du moteur critique à l'arrêt après une approche aux instruments à DH/MDH ou MAPt.

Du point de vue FCL, la remise de gaz avec la panne du moteur critique doit être exécutée en pilotage manuel, et ce jusqu'à ce que l'examineur puisse juger de la capacité de maîtrise du vol dissymétrique du candidat (au moins jusqu'au passage en régime MCT ou la fin de la rentrée des becs/volets).

L'approche qui précède la remise de gaz est soit une approche de précision soit une approche de non-précision conduite en 2D ou 3D. La panne moteur doit obligatoirement s'accompagner d'une perte brutale de puissance et peut être initiée soit au cours de l'approche, soit à l'initialisation de la remise de gaz.

En plus des critères exposés pour le 4.1 et 4.2, le candidat :

- Applique la technique adéquate de pilotage en vol dissymétrique (contrôle de l'axe, gestion de la puissance, rotation, tenue de vitesse et de trajectoire).
- Démontre sa connaissance de la procédure de remise de gaz avec panne moteur (profil de vol, trajectoire de remise de gaz N-1).
- Accomplit, conformément aux procédures du Constructeur ou de l'Exploitant, toutes les actions, annonces et check-lists selon la méthode et la répartition des tâches définies pour la gestion de la panne.

FCL 4.5 Atterrissage interrompu sous la DH/MDH ou après le toucher des roues (balked landing).

D'une manière générale, éviter les remises de gaz « dans l'axe » et préférer les trajectoires publiées (éventuellement amendées par l'ATC).

En respectant les procédures Constructeur ou Exploitant, le candidat :

- Démontre sa capacité de décision et effectue, sans délai, la séquence d'actions appropriées de façon à assurer la remise de gaz en sécurité selon les consignes publiées.
- Maîtrise l'énergie avion, respecte l'enveloppe de vol et les contraintes opérationnelles (trajectoire, altitude).

Section 5 : Atterrissages

Le candidat démontre son aptitude à juger des conditions d'atterrissage (prise en considération de l'environnement et des paramètres météorologiques) et son habilité à :

- Etablir et/ou maintenir l'avion dans l'axe de piste au passage à vue.

- Réaliser l'atterrissage avec une précision satisfaisante (zone de touché des roues), sur l'axe de piste à la vitesse appropriée en respectant les limitations structurales.
- Contrôler la tenue de l'axe de piste et la décélération de l'avion selon la méthode définie par le constructeur ou l'Exploitant.

FCL 5.1 Atterrissages normaux suite à une approche aux instruments avec acquisition des références visuelles à DADH.

FCL 5.2 Atterrissages avec simulation de blocage du stabilisateur.

FCL 5.3 Atterrissages par vent de travers.

FCL 5.4 Circuit d'aérodrome et atterrissage en configuration anormale (becs/volets).

FCL 5.5 (M) Atterrissage avec simulation d'arrêt du moteur critique.

D'un point de vue FCL, l'exercice 5.5 devrait être réalisé en pilotage manuel.

FCL 5.6 (M) Atterrissage avec 2 moteurs à l'arrêt (avions tri et quadrimoteur).

L'exercice 5.6 (FFS uniquement) concerne les avions trimoteurs et quadrimoteurs et n'est obligatoire (M) que lors d'un Skill-Test LST (délivrance de TR et/ou d'ATPL).

5.4.6. Consignes additionnelles pour l'examen ATPL pratique.

Sont présentées dans ce chapitre les modalités en relation avec l'organisation du contrôle pratique ATPL administrée par la France.

La logistique de l'examen (créneau simulateur, documentation, prestation examinateur, assurance le cas échéant, etc.) est entièrement et directement organisée par le candidat en coordination avec l'examineur, ou par la Compagnie ou l'ATO présentant le candidat.

5.4.6.1. Démarche initiale :

Le candidat à l'examen pratique ATPL (ou l'organisme qui le présente) adresse à DSAC/PN/EXA (voir contacts ci-dessous) son dossier de candidature dans lequel seront précisés les éléments suivants :

- Nom du TRE/SFE et ses coordonnées.
- Lieu, date et heure du Skill Test.
- Cadre de la séance : RTC compagnie, contrôle au sein d'un ATO géré par la France ou par une Autorité étrangère, candidat libre.
- Proposition d'un examinateur :
 - Le candidat ou l'Organisme propose un examinateur. Ce dernier n'est pas désigné par l'Autorité sauf en cas de substitution décidée par celle-ci.
 - Il n'est ni défrayé ni couvert par l'Administration en termes d'assurance.

5.4.6.2. Obligations du TRE/SFE.

Le TRE/SFE est responsable de vérifier la conformité du scénario avec les exigences de l'examen ATPL (se référer aux informations du présent guide). Il est rappelé les points suivants :

- Le candidat doit être PF sur la partie LOFT du scénario.
- Le thème doit être réaliste et suffisamment développé, en rapport avec le type d'avion utilisé et inclure une préparation de vol complète (calcul performances, limitations, carburant et choix opérationnels).
- En complément des compétences pilote, doivent être évalués : le décisionnel, le CRM, la gestion des priorités.

Le TRE/SFE soumettra le scénario au coordonnateur des ATPL préalablement à l'examen (contacts en [5.4.6.7](#)).

En cas d'utilisation d'un scénario déjà approuvé (ou accepté) ATPL, le numéro GXP correspondant sera communiqué. Dans tous les cas, il appartiendra au TRE/SFE de s'assurer de la conformité du scénario.

En cas de doute, il doit prendre contact avec le coordonnateur des ATPL.

5.4.6.3. Cas particulier d'une séance avec deux candidats ATPL.



L'examineur devra s'assurer des points suivants :

- Chaque candidat sera évalué sur une préparation de vol et un briefing/questionnement distincts.
- Le scénario devra comporter deux LOFTs distincts, permettant d'évaluer les compétences recherchées (managérial, monitoring, décisionnel, (*PART FCL Appendix 9 15.*)).

Le TRE/SFE ne pourra conduire l'examen qu'après le respect des conditions suivantes :

- Réception de la lettre de désignation adressée par l'Autorité, stipulant la date, le lieu et l'identification du TRE/SFE.
- Vérification des documents du candidat (à jour et répondant aux critères de l'examen).
- Présence du certificat simulateur.

5.4.6.4. Supervision et substitution.

L'Autorité peut à tout moment se substituer à l'examineur ou superviser la séance. Dans de tels cas, le candidat et l'examineur en seront informés dans les meilleurs délais.

En l'absence de notification de substitution par l'Autorité, le TRE initialement proposé pourra conduire le contrôle.

Toute modification du lieu, de la date d'examen ou de l'examineur doit expressément être coordonnée avec l'Autorité. Une nouvelle lettre de désignation sera adressée.

5.4.6.5. Déroulement de la séance.

Le briefing doit permettre au candidat de présenter en détail sa préparation du vol et à l'examineur de mener un questionnaire renforcé.

5.4.6.6. Compte-rendu du Skill Test.

Un TRF sera renseigné.

L'original sera transmis par l'examineur à DSAC/PN/EXA (par courrier)

Une copie doit être :

- Conservée par l'examineur;
- Adressée par email à dsac-examen-pratique-atpla-h-bf@aviation-civile.gouv.fr
- Remise au candidat.

5.4.6.7. Contacts.

- Coordination des ATPL : Monsieur Eric Terrien eric.terrien@aviation-civile.gouv.fr
- Gestion des ATPL : Madame Lisa Atchanah dsac-examen-pratique-atpla-h-bf@aviation-civile.gouv.fr
- Adresse : Gestionnaire des Examens en Vol

DGAC/DSAC/Pôle examens
50 rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. 01 58 09 43 68/44 16

5.4.7. Evaluation de compétences TRI/SFI

5.4.7.1. Généralités

Ce sous-chapitre traite uniquement de l'évaluation de compétences TRI/SFI au simulateur sur avions MP.

La réalisation d'un AoC TRI sur avion est exclusivement envisageable en cas de non-existence d'un FFS représentatif du type avion considéré. Une coordination préalable avec l'Autorité est alors nécessaire.

Les modules d'extension de privilèges TRI Landing Training et TRI LIFUS associés à un TRI restreint FSTD :

- Sont réalisés via une formation au sein d'un ATO.
- Sont dispensés par un TRI.
- Ne font pas l'objet d'un AoC.

5.4.7.2. Contexte de l'évaluation



Dans ce sous-chapitre :

- Le candidat est le postulant TRI/SFI conduisant la séance de formation pour les stagiaires.
- L'examineur est le TRE/SFE conduisant l'évaluation de compétences du candidat.
- Les stagiaires sont les pilotes actant aux commandes du simulateur.

Les contenus des AoC sont communs aux TRI et SFI et sont décrits au *FCL.935*.

- Pour la délivrance ou le renouvellement d'une qualification TRI/SFI, l'évaluation de compétences clôture et sanctionne la formation théorique et pratique du candidat effectuée au sein d'un ATO.
- Pour la prorogation d'une autorisation TRI/SFI, l'évaluation des compétences est exigée lorsque nécessaire pour satisfaire aux requis du *FCL.940.TRI* ou du *FCL.940.SFI*.
- Seuls les examinateurs détenant le privilège AoC TRI/SFI peuvent conduire l'évaluation de compétences (se reporter au [sous-chapitre 2.8](#)).

Type de contrôle support : toute séance de formation au simulateur du domaine de compétence spécifique du TRI/SFI (séance TR, séance de formation/d'entraînement dans le cadre de l'ORO.FC...).

5.4.7.3. Déroulement pratique de l'évaluation

L'examineur prendra des notes circonstanciées tant sur la prestation des stagiaires que sur celle du candidat.

Briefing au candidat :

L'examineur veillera à obtenir la documentation adaptée à la séance et délivrera un briefing au candidat préalablement au briefing des stagiaires, dispensé par le candidat. Au cours de ce briefing, l'examineur :

- Pour la délivrance ou le renouvellement d'une qualification TRI/SFI : vérifiera le dossier de formation du candidat (incluant l'attestation de formation de l'ATO) ainsi que l'ensemble des documents attestant des prérequis pour la délivrance ou le renouvellement de la qualification (se référer au [sous-chapitre 5.3.1.3](#) Vérification des exigences et prérequis du candidat).
- Pour une prorogation de qualification TRI/SFI : s'assurera que le candidat est titulaire d'une qualification TRI/SFI valide et vérifiera l'ensemble des documents attestant des prérequis pour la prorogation de la qualification (se référer au [sous-chapitre 5.3.1.3](#) vérification des exigences et prérequis du candidat).
- Se fera présenter les éléments supports de la séance (type et objectifs de la séance, stagiaires, simulateur, scénario) et s'assurera que l'ensemble du contexte est compatible avec la conduite de l'AoC TRI/SFI.
- Rappellera les principaux aspects pratiques relatifs au déroulement de la séance, en particulier que :
 - Le candidat gère l'ensemble des aspects logistiques (salle de briefing, simulateur, casques, briefing sécurité, etc.).
 - Le candidat s'adresse exclusivement aux stagiaires durant l'ensemble de la séance (briefing et débriefing compris).

Lors du briefing aux stagiaires, l'examineur vérifiera les documents de ces derniers (en particulier les dossiers stagiaires dans le cadre d'une formation en ATO).

- Rappellera au candidat les objectifs, le cadre de l'évaluation et ses attentes en termes de performances (se reporter aux critères d'évaluation définis dans le sous-chapitre 5.4.5.8.3).

Briefing aux stagiaires :

Avant de laisser le candidat conduire son briefing, l'examineur se présentera aux stagiaires et précisera la raison de sa présence.

- Il procédera à la vérification des documents de l'équipage.
- Sauf cas particulier, il n'interviendra pas durant la séance. Pour les stagiaires, c'est une séance normale d'instruction.

L'examineur se mettra alors en retrait pour le reste du briefing, de la séance et du débriefing aux stagiaires.

Séance FSTD :

L'examineur sera particulièrement attentif à ne gêner ni le candidat ni les stagiaires, à ne pas interférer avec le déroulement de la séance et à ne faire aucun commentaire.

Débriefing aux stagiaires (conduit par le candidat) :

A l'issue du débriefing effectué par le candidat, l'examineur peut, s'il le juge opportun et tout en veillant à rester bref, discuter et/ou clarifier un nombre limité de points avec l'ensemble des participants.

Le débriefing sera immédiatement suivi de la partie administrative (saisie des dossiers de formation) de façon à libérer les stagiaires.

Questionnement du candidat :

L'examineur devra recourir à un questionnement oral afin de vérifier les connaissances théoriques liées à la fonction de TRI/SFI.

Conclusion de l'évaluation, débriefing du candidat :

Le débriefing conclut l'évaluation du candidat. L'examineur :

- Passera en revue la prestation de ce dernier.
- Lèvera le doute sur toute incompréhension (identifiée ou possible) concernant les différents aspects liés à la fonction TRI/SFI.
- Conseillera et guidera le candidat pour lui permettre d'améliorer ses méthodes de travail.

5.4.7.4. Traitement de l'échec

En cas d'évaluation non satisfaisante, l'examineur :

- Prononce l'ajournement et en expose les raisons au candidat au cours du débriefing.
- En cas de prorogation du certificat TRI/SFI, informe le candidat de l'impossibilité d'exercer ses privilèges (même si la date de fin de validité du certificat n'est pas atteinte).
- Documente le compte-rendu évaluation de manière circonstanciée et l'adresse à la DSAC/PN/EXA.
- Informe la Compagnie ou l'ATO de l'échec du candidat, des éventuels besoins de formation avant la présentation à un nouvel AoC. En cas de candidat isolé, l'examineur devrait se rapprocher du coordonnateur TRE de la DSAC, afin de définir la conduite à tenir.

5.4.7.5. Critères d'évaluation

Les compétences à évaluer sont listées au *FCL.920* et dans son AMC. Devront être démontrées les aptitudes du candidat à :

- Préparer et mettre en œuvre les moyens et supports utilisés pour la séance d'instruction.
- Créer un climat propice à l'apprentissage.
- Transmettre les différents éléments de connaissances pertinents (qu'il doit maîtriser).
- Intégrer dans ses actes pédagogiques et de façon adaptée des éléments de gestion des menaces, des erreurs et de gestion des ressources équipages.
- Gérer le temps pour atteindre les objectifs de formation.
- Utiliser les différents outils pédagogiques de façon à faciliter l'apprentissage.
- Évaluer objectivement les performances du stagiaire et le résultat de la séance d'instruction.
- Suivre et faire le bilan de la progression et rendre compte des résultats.

Le tableau ci-après (*AMC1 FCL.920*) développe les principaux éléments d'appréciation qui doivent être utilisés par l'examineur pour son évaluation :

Competence	Performance	Knowledge
Prepare resources	(a) ensures adequate facilities; (b) prepares briefing material; (c) manages available tools; (d) plans training within the training envelope of the training platform, as determined by the ATO (Note: See GM1 ORA.ATO.125 point (f)).	(a) understand objectives; (b) available tools; (c) competency-based training methods; (d) understands the training envelope of the training platform, as determined by the ATO (Note: See GM1 ORA.ATO.125 point (f)) and avoids training beyond the boundaries of this envelope.
Create a climate conducive to learning	(a) establishes credentials, role models appropriate behaviour; (b) clarifies roles; (c) states objectives; (d) ascertains and supports student pilot's needs.	(a) barriers to learning; (b) learning styles.
Present knowledge	(a) communicates clearly; (b) creates and sustains realism; (c) looks for training opportunities.	teaching methods
Integrate TEM and CRM	(a) makes TEM and CRM links with technical training; (b) for aeroplanes: makes upset prevention links with technical training.	(a) TEM and CRM; (b) Causes and countermeasures against undesired aircraft states
Manage time to achieve training objectives	Allocates the appropriate time to achieve competency objective.	syllabus time allocation
Facilitate learning	(a) encourages trainee participation; (b) shows motivating, patient, confident and assertive manner; (c) conducts one-to-one coaching; (d) encourages mutual support.	(a) facilitation; (b) how to give constructive feedback; (c) how to encourage trainees to ask questions and seek advice.
Assesses trainee performance	(a) assesses and encourages trainee self-assessment of performance against competency standards; (b) makes assessment decision and provides clear feedback; (c) observes CRM behaviour.	(a) observation techniques; (b) methods for recording observations.
Monitor and review progress	(a) compares individual outcomes to defined objectives; (b) identifies individual differences in learning rates; (c) applies appropriate corrective action.	(a) learning styles; (b) strategies for training adaptation to meet individual needs.
Evaluate training sessions	(a) elicits feedback from student pilots; (b) tracks training session processes against competence criteria; (c) keeps appropriate records.	(a) competency unit and associated elements; (b) performance criteria.
Report outcome	Reports accurately using only observed actions and events.	(a) phase training objectives; (b) individual versus systemic weaknesses.

5.4.7.6. Saisie de l'AoC

L'évaluation de compétences doit être saisie sur le formulaire suivant :

[Compte rendu d'évaluation de compétences TRI/MP\(A\) - SFI\(MPA\) - 95FormExa](#)

Disponible sur le site DGAC (onglet Aviation Civile - Personnels navigants - Pilote Avion - Examineurs - Formulaires) :

- <https://www.ecologie.gouv.fr/pilotes-avions-examineurs#scroll-nav> 12

5.4.8. Levée de restriction TR

La section 4 du règlement EU 2020/723 fixe les modalités permettant à un pilote titulaire d'un TR valide sur une licence OACI de faire apposer cette qualification sur sa licence EASA. Ce règlement est annexé à la version [Easy Access Rules de l'AIRCREW](#).

5.4.8.1. Prérequis :

- Être titulaire des prérequis FCL exigés pour la délivrance du TR comme spécifié au *FCL.720.A*.
- Être titulaire d'au moins 500 HDV sur le type.
- Avoir une expérience récente de vol.

5.4.8.2. Vérification de l'éligibilité du candidat à la levée de restriction.

Avant l'organisation du Skill Test (qui peut se dérouler hors ATO), il est de la responsabilité du candidat de vérifier auprès de l'Autorité administrant sa licence EASA qu'il est éligible [notamment en ce qui concerne la validité de son IR-PBN (chapitre 5 [CONDUITE DES EXAMENS/CONTRÔLES](#))].

5.4.8.3. Modalités d'examen.

Le scénario utilisé doit être compatible avec les requis d'un Skill Test (scénario approuvé pour un opérateur ou scénario élaboré par l'examineur et accepté par l'Autorité).

Le candidat pourra présenter le Skill test pour le TR concerné dans un environnement EASA :

- Avec un autre candidat à une levée de restriction.
- Avec un pilote support titulaire du TR.

L'examen sera saisi sur un TRF, sur lequel la case Skill Test sera cochée (les cadres 2 à 4 du formulaire resteront vierges).

Après l'apposition du TR sur la licence EASA, celui-ci est considéré en état de prorogation dès lors qu'il est valide sur une licence OACI.

5.4.9. Système d'évaluation et standards Part-FCL

5.4.9.1. Critères de notation.

Tout candidat à un examen FCL doit réaliser le contrôle conformément aux règles applicables et être objectivement évalué au regard des standards de compétences définis pour le contrôle. En particulier, l'examineur ne doit pas modifier ses standards de notation quel que soit le candidat (FO, CPT, instructeur...).

A l'issue du contrôle, l'examineur doit être convaincu que la performance constatée répond au niveau requis.

Les contrôles de TR MPA, ATPL et MPL, liés à l'évaluation du candidat portent sur un ensemble de rubriques définies dans l'*appendice 9.B.6* de la *Part-FCL*, qui fait appel à la notation suivante :

- Réussite (PASS) : Le candidat a démontré le niveau requis de compétence (connaissances, réalisation des procédures, travail en équipage, décisionnel, pilotage, etc.).
- Echec (FAIL) : Le niveau de compétence observé est insuffisant par rapport aux standards FCL.

Si, indépendamment du niveau démontré lors de la réalisation des rubriques, l'examineur constate que le niveau général du candidat exige un réentraînement ou un complément de formation, il ajournera le candidat. Dans une telle situation, l'examineur peut interrompre le contrôle à tout moment s'il le juge nécessaire.

5.4.9.2. Utilisation des rubriques de l'appendice 9.B.6

Un scénario approuvé contient toutes les rubriques nécessaires à la validation du contrôle. En particulier, il contient toutes les rubriques marquées « M » (mandatory) dans l'appendice 9.B.6.

Le scénario liste explicitement l'ensemble des rubriques qui le valide. Cependant, certaines actions ou exercices générés par l'équipage durant la séance peuvent ne pas être listés dans le scénario. En effet, durant la réalisation du contrôle, l'équipage sera amené à mettre en œuvre des systèmes ou exécutera des manœuvres non listés dans le scénario mais définis dans l'appendice 9.B.6 (exemples : l'APU ou le FMS en utilisation normale, ou l'exécution d'un circuit d'attente).

L'examineur doit appliquer les consignes suivantes pour la notation et l'enregistrement dans le formulaire du contrôle :

- 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 est demandé dans ce cas de consigner la raison de l'ajout d'un exercice complémentaire).
- Il notera (PASS/FAIL) toutes les rubriques listées dans le programme du contrôle (et pas uniquement les rubriques marquées [M]).
- La réalisation satisfaisante (PASS) d'une manœuvre ou d'une procédure non listée dans le scénario (démarrage de l'APU ou l'exécution d'un circuit d'attente ne doit pas être enregistrée dans le formulaire.
- L'échec d'une manœuvre ou d'une procédure non listée dans le scénario (mauvaise utilisation du FMS (3.4.11), ou une mauvaise gestion de trajectoire dans un circuit d'attente (3.8.2)) doit être enregistrée FAIL dans la rubrique correspondante du formulaire du contrôle.

5.4.9.3. Répétition d'un exercice en cours d'épreuve

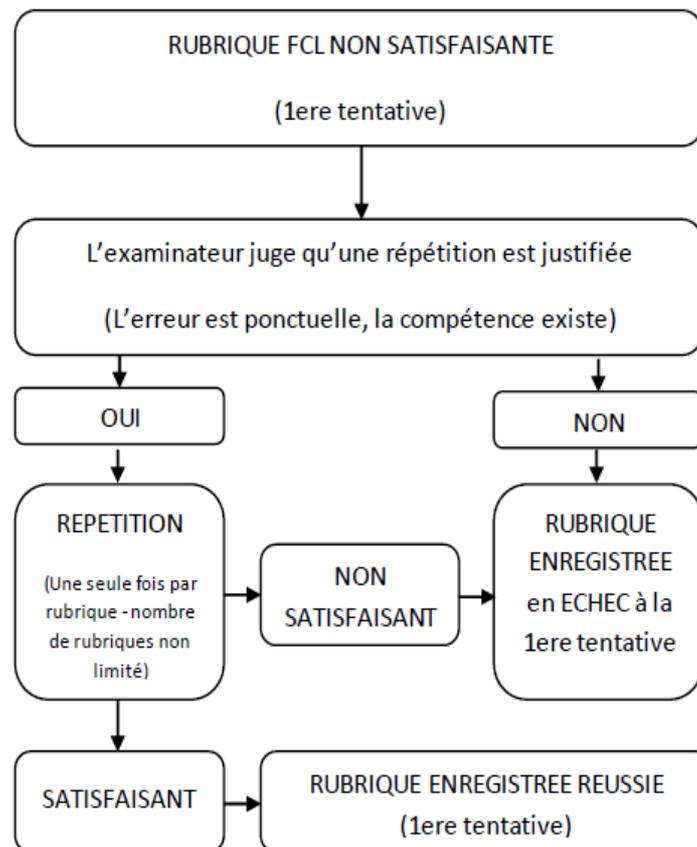
Dans le cadre FCL et à l'appréciation de l'examineur, tout exercice ou manœuvre du programme non correctement exécuté peut-être répété une fois (et une seule) au cours du contrôle, si le temps le permet.

Cette procédure n'est en aucun cas un droit du candidat et devrait être utilisée afin de permettre à l'examineur de lever un doute entre une erreur malencontreuse et un savoir-faire qui est maîtrisé mais non démontré sur la séance (l'examineur ne doit pas y recourir dès lors qu'il juge qu'un acte d'instruction s'avère nécessaire pour une acquisition durable).

Elle peut également être utilisée lorsque l'examineur juge que les conditions de réalisation de l'exercice ne sont pas remplies (exemple : mauvais fonctionnement du simulateur, autre perturbation...). Cette répétition, si envisagée par l'examineur :

- Ne devrait pas être consécutive à un débriefing détaillé (qui permettrait de réussir l'exercice par une répétition d'actions). Les éléments de débriefing préalables à la répétition devraient par conséquent se limiter au constat des lacunes observées.
- Ne devrait pas prendre place dans un contexte strictement identique à l'exercice échoué.
- Devrait être positionnée en fin de contrôle si le temps disponible le permet et ainsi privilégier la réalisation de l'ensemble du programme.

Il ne faut pas confondre la répétition d'un exercice en cours de contrôle avec une procédure « Partial Pass » : la possibilité de répétition d'un exercice s'applique au cours de la première tentative à une rubrique et, en cas de succès, l'exercice sera enregistré comme réussi à la première tentative.



5.4.10. Règles de traitement de l'échec (contrôle FCL)

5.4.10.1. Echecs liés aux rubriques de l'appendice 9.B.6

L'examineur doit rester méthodique, objectif et juger exercice par exercice.

En cas d'échec à un exercice, le candidat peut être déstabilisé, pouvant entraîner une baisse de confiance et de performance globale, et conduire à l'ajournement.

Par conséquent, dès la première rubrique en échec, le TRE/SFE doit :

- S'efforcer de modérer l'impact de l'échec sur le niveau de stress du candidat afin de lui permettre de poursuivre l'examen dans les meilleures conditions.
- Ne pas minimiser l'erreur mais faire appel à la capacité de résilience du candidat.
- Décider de la suite à donner au contrôle :
 - Levé de doute.
 - Partial Pass.
 - Ajournement.
- Se préparer à motiver sa décision : les raisons de l'échec doivent être renseignées dans la case 6 du TRF de manière circonstanciée. En cas d'ajournement, l'examineur sera le premier acteur du processus de remise à niveau du candidat, au travers des recommandations formulées.
- Conduire la suite du contrôle en toute impartialité. Une performance insuffisante lors de l'exécution d'un exercice ne devrait pas influencer le jugement de l'examineur sur la suite du contrôle.

5.4.10.2. Jusqu'à cinq rubriques en échec de l'appendice 9.B.6

En cas d'échec à concurrence de cinq rubriques maximum (« M » ou non « M », comprise dans le scénario ou non), sous réserve qu'il ne décide pas d'un ajournement en raison d'un niveau général insatisfaisant, l'examineur prononcera un PARTIAL PASS. Les rubriques constatées en échec doivent être enregistrées FAIL à la première tentative.

5.4.10.3. Plus de cinq rubriques en échec de l'appendice 9.B.6

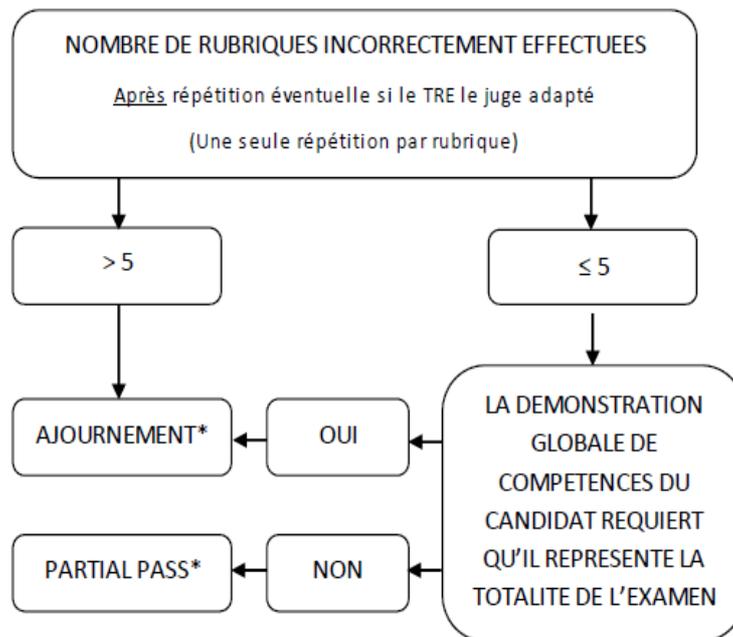
En cas d'échec à plus de cinq rubriques (« M » ou non « M », comprise dans le scénario ou non), l'examineur ajournera le candidat qui devra repasser la totalité du contrôle (ajournement à la 1ère tentative).

5.4.10.4. Autres raisons d'ajournement

Outre la compétence démontrée dans la réalisation des rubriques de l'appendice 9.B.6, un ajournement peut être motivé par une prestation globale de niveau insuffisant (AMC 2 au FCL.1015) et notamment :

- Dépassement des tolérances définies pour le pilotage (malgré la prise en compte des aléas liés à la turbulence et à l'ATC en cas de contrôle sur avion).
- Abaissement du niveau de sécurité du vol, violation de la Réglementation, mise en cause du contrôle de l'avion, pilotage brutal.
- Echec du candidat à atteindre les objectifs du contrôle (démonstration d'un niveau inacceptable de connaissance, de gestion des situations, manque de jugement ou d'airmanship, compétences non techniques, TEM...).
- Nécessité de l'intervention du deuxième pilote pour maintenir ou recouvrer une situation sûre (intervention du pilote de sécurité pour les contrôles sur avion).
- Interruption du contrôle à la demande du candidat lorsque la raison est jugée irrecevable par l'examineur.

L'examineur peut mettre fin au contrôle à tout moment. En fonction des circonstances, de la sévérité des faits, et du contexte (épreuve sur avion), il décidera s'il est préférable d'interrompre le contrôle avant son terme.



*La totalité des rubriques restant en échec seront marquées FAIL à la première tentative

5.4.10.5. Partial Pass.

Le Partial Pass permet, sous conditions (échec à 5 rubriques au plus et justifiant d'un niveau général de compétence satisfaisant) à l'examineur d'autoriser l'organisation d'un contrôle complémentaire adapté. Celle-ci sera la 2ème tentative au sens du paragraphe A.2 de l'appendice 9 à la Part-FCL. Au cours de cette séance additionnelle, le candidat sera contrôlé sur un scénario court incluant à minima les rubriques en échec à la première tentative.

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

- Un Partial Pass ne devrait être prononcé que si les lacunes constatées sont de nature technique, clairement identifiées et qu'il existe une probabilité élevée de solder ces lacunes par un complément de formation limité.
- Le candidat ne doit pas présenter un niveau globalement faible (typiquement lié aux aspects non techniques).
- On ne prononce pas un Partial Pass dans l'espoir de provoquer un changement d'attitude ou une prise de conscience.
- Le Partial Pass est la réponse adaptée pour un candidat dont la prestation technique est satisfaisante à l'exception d'un nombre limité d'exercices (exemples : la maîtrise de l'embarquée à la panne moteur, la logique d'utilisation de l'AP en approche de non-précision ou en descente d'urgence, etc.).
- Le Partial Pass doit être suivi par l'organisation d'un contrôle complémentaire court et distinct (tentative N°2) du contrôle qu'il complète (tentative N°1). Ce n'est en aucun cas une simple réalisation de manière isolée des exercices échoués en première tentative.
- La discrétion de l'examineur à effectuer un lever de doute (appendice 9 point A9) ne s'applique qu'à la tentative N°1 et ne peut donc s'exercer au cours du contrôle complémentaire.
- Les items liés aux compétences non techniques, présents dans le TRF en page 6 (*Management of crew cooperation, Maintaining a general survey of the aircraft, Setting priorities and making decisions in accordance with safety aspects and relevant rules and regulations appropriate to the operational situation, including emergencies*) ne peuvent faire l'objet d'un partial pass ou d'une levée de doute. Ils seront notés soit en Pass, soit en Fail.
- L'enregistrement des rubriques échouées lors du contrôle complémentaire se fait dans les colonnes « tentative N°2 » du TRF ou sur Sigebel. En cas d'échec à une rubrique quelconque du contrôle 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 du contrôle.

Il est préférable (mais non obligatoire) que ce contrôle complémentaire soit conduit par le même examinateur.

Le contrôle complémentaire doit toujours être précédé d'un acte d'instruction (le Partial Pass s'adresse par nature à un candidat ayant besoin d'un complément de formation pour solder un problème clairement identifié). Cet acte de formation doit être adapté à la nature et à l'étendue du problème à régler. Dans certains cas simples, il peut se résumer à un débriefing détaillé (délivré directement par l'examineur ou ultérieurement par un instructeur).

5.4.10.5.1. Organisation et contenu du contrôle complémentaire pour le traitement du PARTIAL PASS :

Le contrôle complémentaire n'est pas un scénario prêt à l'emploi (ni approuvé) mais doit être un programme adapté et personnalisé au candidat pour le contrôle des rubriques en échec suite à la première tentative.

Idéalement, ce programme ne devrait contenir que les exercices en échec et les rubriques strictement nécessaires aux mises en situation pour dérouler ces exercices (par exemple, en cas d'échec à la descente d'urgence en première tentative, prévoir une préparation poste suivie d'un décollage et d'une montée vers le niveau de croisière, avec éventuellement des repositionnements au roulage et en montée, insérer l'exercice puis, après traitement, terminer par une approche et un atterrissage).

Ce programme est élaboré sous la responsabilité de l'examineur en charge de le dérouler après prise en compte du compte-rendu de la première tentative et si possible en étroite collaboration avec l'examineur ayant prononcé le PARTIAL PASS (si différent) et le responsable de l'organisme présentant le candidat (RP/RDFE). Il doit être documenté comme nécessaire.

Le TRF (partie deuxième tentative) répond aux requis en matière d'archivage de ce contrôle.

5.4.10.5.2. Partial Pass, limitations calendaires :

La date de validité du TR est une butée pour le traitement d'un Partial Pass. Si la deuxième tentative ne peut être organisée avant cette date, le candidat se retrouve de facto en situation de renouvellement (et doit donc s'adresser à un ATO pour l'organisation de ce renouvellement).

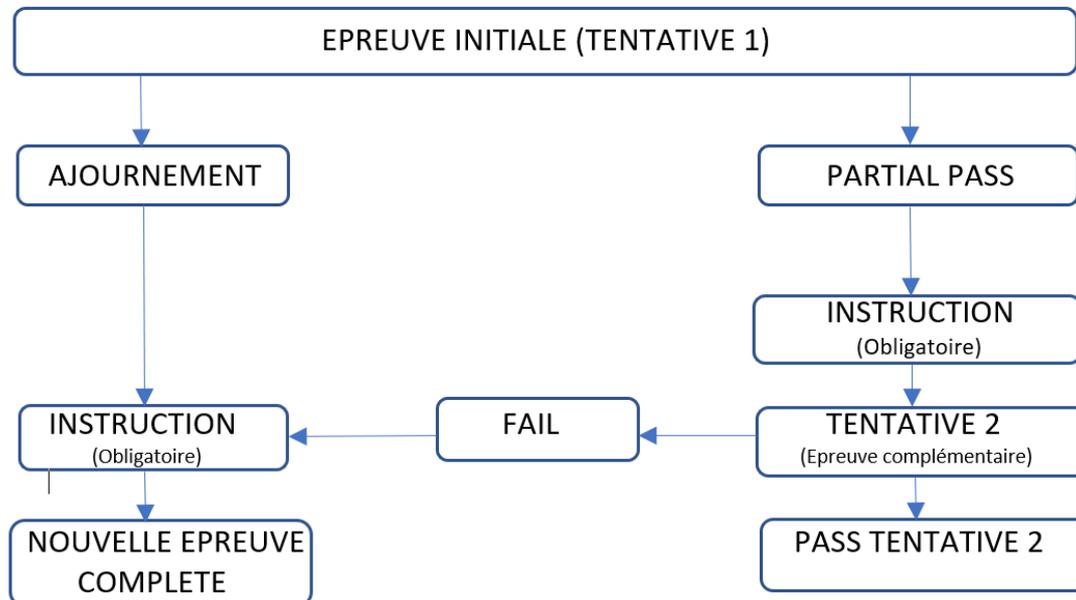
Pour l'examineur, la décision de prononcer un Partial Pass ne doit pas être affectée par cette butée administrative. Il est cependant souhaitable d'informer le candidat des différents scénarios possibles en fonction de la date de validité de son TR.

L'examineur doit annoncer la suspension des privilèges au candidat quel que soit le cas de figure.

5.4.10.6. Ajournement (FAIL)

En cas d'ajournement à la première ou deuxième tentative :

- Toute nouvelle présentation 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 un candidat sans l'accord formel de celui-ci (*AMC2 FCL.1015(m)*).



5.4.11. Traitement de l'interruption ou du report du contrôle

5.4.11.1. Interruption non liée à la performance du candidat.

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

- Manque de temps non imputable au candidat (problèmes logistiques, maladresse examinateur, etc.).
- Panne du matériel utilisé (simulateur, avion), raisons de sécurité (alarme incendie au FSTD, dégradation de l'environnement opérationnel sur avion...) pouvant affecter la sécurité ou les objectifs du contrôle.
- Interruption du contrôle à la demande d'un candidat lorsque la raison est jugée recevable par l'examineur.

Lorsqu'une telle situation est anticipée ou fortement probable avant le contrôle, il est toujours préférable de reporter l'examen.

Dès lors que le contrôle a débuté, les rubriques réalisées seront saisies sur le TRF. Une séance additionnelle sera organisée et l'ensemble des rubriques restantes sera enregistré en première tentative (continuité avec la session précédente).

En accord avec le candidat, aucune rubrique n'est en échec au moment de l'interruption, l'ensemble du contrôle peut être repris.

En cas d'interruption du contrôle non lié à l'échec du candidat, il est préférable que la session additionnelle soit supervisée par le même examinateur.

Tout échec à une rubrique en première tentative avant l'interruption de séance, empêche le candidat d'exercer les privilèges liés à son Type Rating.

Une décision de PARTIAL PASS ne pourra être prise qu'à l'issue de la séance complémentaire lorsque l'ensemble du programme aura été couvert en 1ère tentative.

Les mêmes principes s'appliquent en cas d'interruption d'une séance de 2ème tentative si aucune rubrique n'est notée en Fail avant l'interruption.

5.4.11.2. Interruption liée à la performance du candidat.

S'il juge que la démonstration du niveau de compétence global du candidat exige un complément de formation, ou en cas de faits comportementaux graves, l'examineur peut interrompre le contrôle.

5.4.11.3. Gestion du TRF.

Si le TRE/SFE ne peut poursuivre le contrôle, ou en cas de changement de simulateur, le TRF sera conservé, il lui sera adjoint une page 2 additionnelle.

Contrôle initial :

- Les parties pertinentes du TRF sont complétées par le TRE/SFE (informations générales de la page 1, cadres 5 et 6 de la page 2, rubriques FCL effectuées).
- Dans le cadre 6, l'examineur mentionnera « contrôle interrompu en raison de... » ainsi que toute information qu'il jugera nécessaire de communiquer au second examinateur.

Poursuite du contrôle :

- La page 2 additionnelle verra son cadre 5 renseigné. Dans le cadre 6, l'examineur mentionnera « poursuite du contrôle initié le jj-mm-yyyy ».

Chaque Examineur apposera ses initiales sur les rubriques FCL qu'il aura observées.

Un Partial Pass ne pourra être prononcé que lors de la deuxième séance et devra être renseigné sur la page 2 additionnelle.

Le dossier d'examen finalisé comprendra ainsi, un TRF composé de deux pages 2. S'il juge que la démonstration du niveau de compétence global du candidat exige un complément de formation, ou en cas de faits comportementaux graves, l'examineur peut interrompre le contrôle.

5.4.12. Débriefing

L'examineur ne doit pas débiter le débriefing avant :

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

L'examineur peut recourir à un questionnaire pour compléter l'évaluation du candidat. Ce questionnaire doit être préalable et clairement isolé du débriefing.

Le débriefing devrait inclure, selon la chronologie suivante :

- L'annonce du résultat et de ses éventuelles conséquences sur les privilèges du candidat (résultat positif ou négatif).
- La revue factuelle de la prestation du candidat.
- Les axes d'amélioration concernant les compétences techniques et non techniques proposés et discutés avec le candidat, aussi bien en cas de réussite ou d'échec au contrôle.

5.4.12.1. Annonce du résultat et des éventuelles limitations de privilèges.

L'examineur doit communiquer le résultat du contrôle sans ambiguïté au candidat dès le début du débriefing (réussite, ajournement, Partial Pass, contrôle interrompu). La place à l'autosuggestion du résultat par le candidat n'est pas acceptable.

En cas de Partial Pass ou de FAIL, stipuler au candidat qu'il ne peut plus exercer les privilèges de la qualification concernée tant qu'il n'aura pas totalement réussi le contrôle.

En cas de contrôle interrompu, 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.

Un IR associé à un autre type ou à une autre classe n'est pas impacté par un ajournement au TR du contrôle considéré.

5.4.12.2. 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 notes factuelle durant la totalité de la session).

En cas de Partial Pass ou de FAIL :

- Etayer la décision à l'aide d'éléments identifiés (pour éviter toute contestation ou sentiment d'injustice).
- Ne pas énoncer les faits chronologiquement mais préférer un ordre de gravité décroissant. A ce stade, rester bref, évoquer les points principaux avec le candidat, 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 :

- Dans ce cas aussi, le débriefing doit être factuel, et comporter une structure identique à celle d'un débriefing en cas d'échec (Renforcement des points positifs, évocation des axes d'amélioration).

5.4.12.3. Ecoute et réponse aux questions, définition des objectifsEn cas de Partial Pass ou de FAIL :

- Laisser le candidat s'exprimer et comprendre l'irréversibilité de la décision. Si nécessaire, souligner que cet échec est le résultat de l'observation d'une séance ponctuelle (la photo de sa prestation à un instant donné). 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, à identifier les causes de ses erreurs et à dégager des solutions.
- 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 recommandations (circuit visuel, CRM, TEM). Terminer en rappelant brièvement les points positifs observés durant l'examen et les atouts identifiés chez le candidat.

Une approche positive, incluant l'expertise du TRE/SFE plutôt que des commentaires généraux, est essentielle en termes de facteurs humains. Ce dialogue concret de pilote instructeur à pilote, permet de se resituer dans une progression vers un niveau satisfaisant et ainsi de reprendre confiance en lui et de ne pas entrer dans une éventuelle spirale de l'échec.

En cas de succès :

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

Les examinateurs sont encouragés à conduire cette partie du débriefing sous une forme interactive (questionnement, suggestion) et ainsi amener les candidats à conduire l'analyse factuelle des éléments perfectibles de leur prestation et à en dégager les pistes de progrès. Cette méthode (facilitation) ne doit pas être mise en œuvre par l'examineur en cas de FAIL.

5.4.12.4. 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 la carrière, etc.) et pour l'Exploitant ou l'ATO (programmation vols, séances de simulateur supplémentaires, coûts additionnels, doutes sur le processus de formation, sur la compétence professionnelle des formateurs, etc.).

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

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

Le professionnalisme de l'examineur est un élément clé dans le traitement de l'échec et peut significativement contribuer à 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.

5.4.12.5. Qualités de conduite du débriefing

Qualités d'un examinateur (non exhaustif)	
Positives	Négatives
Reste factuel et précis	Demande au candidat de s'auto-juger en vue du verdict du contrôle
S'efforce d'être juste dans son jugement	Reste vague sur les écarts et les faits
Souligne les aspects positifs	Fait preuve d'émotivité excessive (agressivité, irritabilité, sarcasme)
Est positif et constructif	Se confond en excuses
Reconnait ses erreurs et maladresses	Est trop pointilleux, exagère, personnalise et dévie du sujet
Encourage le candidat à l'analyse de ses erreurs mais pas à s'auto-juger	Inclut des éléments dont il n'est pas sûr
Utilise et fait mettre en pratique les principes CRM et TEM	Néglige les procédures de l'exploitant et applique ses propres recettes
Utilise la phraséologie officielle	N'invite pas au dialogue et ne laisse pas le candidat s'exprimer
N'omet aucun fait important	
Est à l'écoute	

5.4.12.6. Rapport de synthèse

Un ajournement ou un Partial Pass doit faire l'objet d'un rapport de synthèse saisi dans le cadre 6 du TRF* ou dans le cadre adapté sur Sigebel.

En cas de Partial Pass, le rapport sera adressé au responsable pédagogique ATO ou au RDFE, à défaut à l'Autorité (responsabilité examinateur). En cas d'ajournement, l'Autorité en sera toujours destinataire (FCL. 1030 - responsabilité examinateur).

Une synthèse constructive devrait inclure les éléments suivants :

- 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.
- Propositions, en termes qualitatifs et quantitatifs, du complément de formation pour la remise à niveau du candidat.
- Remarques du candidat (particulièrement en cas de litige ou de contestation).
- Toute autre information pertinente.

**En cas de manque de place, utiliser un papier libre additionnel qui sera joint au TRF et sur lequel devra apparaître la date du contrôle, le nom et le numéro de licence du candidat et le nom de l'examineur.*

5.4.12.7. Envoi du rapport de synthèse à l'Autorité

En cas de saisie via SIGEBEL (ne concerne que les prorogations) : si le candidat est en échec ou Partial Pass, l'examineur remplira le champ dédié sur SIGEBEL (coche de la case correspondante). L'information sera automatiquement transmise aux services concernés. L'examineur n'a aucune contrainte additionnelle concernant l'adressage du rapport de synthèse à l'Autorité.

En cas de saisie sur TRF uniquement : si le candidat est en échec, l'examineur devra obligatoirement transmettre les pages 1 et 2 du TRF par email à examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr

5.4.13. Procédures administratives

La saisie du formulaire de contrôle engage directement la responsabilité juridique de l'examineur. Il est rappelé :



- L'importance d'une prise de notes organisée, précise et pertinente durant le contrôle.
- De s'aménager suffisamment de temps afin de permettre une saisie correcte des formulaires de contrôle et la préservation effective des archives (notamment en cas d'actes isolés hors structure organisée).
- Que les examinateurs ont l'obligation de conserver les documents relatifs à leurs actes durant une période de 5 ans, et de les soumettre sur demande à l'Autorité de surveillance ou juridique.
- Que tout commentaire ou contestation exprimé par un candidat concernant la conduite ou le résultat d'un contrôle doit être consigné par l'examineur dans le compte-rendu de contrôle.

Des informations complémentaires concernant les procédures Nationales Françaises de saisie et de traitement des formulaires de contrôle sont disponibles en ANNEXE 1 (saisie manuelle et électronique).

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.

5.4.14. Saisie d'une prorogation de TR via SIGEBEL

Lors de la saisie d'une prorogation de TR via SIGEBEL, l'examineur, en plus de réaliser et d'enregistrer le contrôle de compétence, proroge (acte administratif) la qualification sur la licence du candidat. Lorsqu'un TRF seul est utilisé, cet acte administratif est assuré par un bureau des licences.

En conséquence, l'examineur devra vérifier que le candidat remplit les conditions d'expérience requises et qu'il est titulaire d'un certificat d'aptitude médicale Classe 1 valide (FCL.015).

Lorsqu'un candidat ne peut présenter le certificat d'aptitude médicale correspondant, le contrôle de compétence peut être réalisé mais celui-ci devra obligatoirement être saisi sur TRF uniquement.

Une fois en possession de son certificat d'aptitude médicale, le candidat pourra se rendre au bureau des licences pour faire apposer son TR.

En cas d'échec à la prorogation, l'examineur veillera à signaler le « FAIL » sur Sigebel, en addition du TRF papier.

L'examineur s'assurera par ailleurs que chaque candidat aura tenu à jour ses coordonnées dans Sigebel (principalement son adresse mail).

Se reporter à l'[ANNEXE 1](#) du guide pour les détails pratiques.

ANNEXES

[ANNEXE 1](#) : Saisie des actes FCL

[ANNEXE 2](#) : Evidence Based Training (EBT)

[ANNEXE 3](#) : Rédaction du scénario FCL

[ANNEXE 4](#) : Check-list TRE

[ANNEXE 5](#) : Contacts et liens

ANNEXE 1 : SAISIE DES ACTES FCL

1. Introduction

Cette annexe regroupe les informations nécessaires pour la saisie des actes FCL sur formulaires papier et par internet via le système SIGEBEL.

1.1. Accès aux différents formulaires papier de saisie des actes FCL

Usage du formulaire	Nom du formulaire
TRF : saisie TR-MP/ATPL/MPL*	01FORMEXA
TRF : saisie TR HPAC*	25FORMEXA
Compte-rendu AoC TRI/SFI	95FORMEXA ou Portail PN
Compte-rendu AoC FI/CRI/TRI-SP/SFI-SP	22FORMEXA ou Portail PN
Compte-rendu AoC TRE/SFE	Formulaire Compte-Rendu AoC – FCL.1020

*Attention à ne pas confondre les TRF HPAC et MP.

Ces formulaires sont disponibles au téléchargement sur le site de la DGAC (se reporter à l'[ANNEXE 5](#) du présent guide).

1.2. Objectifs des différents formulaires

1.2.1. Training and Report Form (TRF) :

Le TRF permet la saisie des actes suivants :

- Skill-Test LST (Délivrance TR-MP, ATPL, MPL).
- License Proficiency Check LPC, pour la prorogation ou le renouvellement des TR-MP.
- LST dans le cadre de la levée de restriction du TR aux aéronefs immatriculés dans un pays tiers.

1.2.2. Compte-rendu AoC TRI/SFI :

Permet la saisie de l'évaluation de compétences pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement de la qualification TRI/SFI.

1.2.3. Compte-rendu AoC TRE/SFE :

Permet la saisie de l'évaluation de compétences pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement de l'autorisation TRE/SFE.

1.3. Saisie informatique : SIGEBEL.

Les prorogations de TR (et d'IR associé) sur des licences administrées par la France doivent être enregistrées par l'examineur via SIGEBEL (Système Informatique de Gestion des Brevets et Licences) chaque fois que ce système est disponible. Ceci permet aux TRE/SFE de signer la prorogation directement sur la licence du candidat et ainsi de simplifier les procédures administratives associées.

A chaque fois que Sigebel est disponible, il doit être utilisé. La saisie dans Sigebel ne dispense pas de la rédaction d'un TRF (Customisé, simplifié, standard) à des fins d'archivage des contrôles.

La remise du TRF à un candidat en vue de l'apposition d'un privilège par le bureau des licences, doit rester exceptionnelle et limitée aux cas de :

- Manque de place sur la licence du candidat.
- Non-présentation du certificat médical du candidat.
- Dysfonctionnement des outils informatiques.

- Impossibilité d'accès au système (TRE/SFE d'un autre Etat membre actant sur licence française ou codes d'accès en cours d'attribution).
- Echec.

1.4. Saisie d'un acte FCL effectué par un TRE français sur une licence étrangère.

Le TRE/SFE amené à réaliser un acte sur une licence d'un autre Etat membre, doit se conformer aux exigences et procédures Nationales édictées par cet Etat et utiliser les formulaires correspondants (se référer au sous-chapitre 5.3.3).

1.5. Saisie d'un acte FCL effectué par un TRE d'un Etat membre sur une licence Française.

Le TRE/SFE d'un Etat membre saisit l'acte de prorogation/renouvellement sur un TRF papier.

Dans le cas d'un LST, ce dernier doit impérativement être enregistré par le bureau des examinateurs avant la conduite de l'examen (vérification de sa licence et de son autorisation, self briefing de standardisation...).

Les procédures administratives relatives à ces contrôles sont disponibles dans le document EASA EDD (Examiner Differences Document).

2. TRF version standard

2.1. Présentation générale et objectifs.

Le TRF 01FORMEXA est publié par la DGAC en langue anglaise. La version standard permet la saisie de la formation et/ou du contrôle pratique relatifs au TR (délivrance, renouvellement et prorogation) ainsi que la saisie de l'examen pratique ATPL et MPL.

Il appartient à l'examineur de vérifier qu'il détient la dernière version en vigueur du TRF (il est préférable de systématiquement aller télécharger la version en vigueur sur le site de la DGAC).

Le TRF contient 3 parties distinctes :

- La partie formulaire du contrôle (pages 1 et 2) permet la saisie :
 - Des données relatives au candidat et au type de contrôle (cadres supérieurs du formulaire).
 - De la formation théorique et pratique du candidat et des coordonnées de l'ATO présentant le candidat (délivrance et renouvellement TR, délivrance MPL) (cadres 1 à 4 – ces parties ne sont pas remplies par le TRE/SFE).
 - Du résultat du contrôle, des coordonnées de l'examineur et du traitement de l'échec (cadres 5 et 6).
- La partie qui permet d'attester de la réalisation des rubriques FCL, conforme au tableau de *l'appendice 9.B.6*, couverte en formation et évaluée lors du contrôle pratique ou du contrôle de compétences.
- La dernière page reprend les critères relatifs à la formation et à l'évaluation des candidats.

La saisie via le système SIGEBEL d'une prorogation de TR ne dispense pas l'examineur de la saisie des rubriques du TRF ou de son équivalent.

La partie comportant les rubriques du TRF est le seul document attestant la conformité du contrôle. Par l'apposition de ses initiales en face des rubriques effectuées, le TRE/SFE atteste qu'il a vérifié l'aptitude du candidat sur les différentes rubriques validant le scénario du contrôle. Du point de vue administratif ou judiciaire, toute rubrique renseignée sera considérée comme effectuée et toute partie non renseignée est considérée non couverte et ceci engage la responsabilité de l'examineur.

Sauf pour l'ATPL, le TRF peut être remplacé par un document équivalent soumis par un organisme et accepté par l'Autorité (documentation customisée d'un ATO ou d'un Exploitant aérien).

2.2. Procédures administratives associées au TRF et à SIGEBEL.

Délivrance et renouvellement de TR – Candidat ADMIS en 1ère ou 2ème tentative
<ul style="list-style-type: none"> - Rédaction du TRF - Remise du TRF au candidat (pour apposition du privilège par le bureau des licences) - Copie du TRF archivée par l'ATO - Copie du TRF archivée par le TRE/SFE - Pas de saisie sur SIGEBEL
Délivrance, renouvellement, prorogation de TR – PARTIAL PASS
<ul style="list-style-type: none"> - Rédaction du TRF - Remise du TRF au candidat pour présentation lors de la séance additionnelle - Copie du TRF archivée par l'ATO (sauf dans le cas d'une prorogation) - Copie du TRF archivée par le TRE/SFE - Pas de saisie sur SIGEBEL (sauf si prorogation, remplir Sigebel et cocher la case "Réussite Partielle")
Délivrance et renouvellement de TR – Candidat ajourné en 1ère ou 2ème tentative
<ul style="list-style-type: none"> - Rédaction du TRF - Remise d'une copie du TRF est remis au candidat - Adresser les pages 1 et 2 du TRF à examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr (responsabilité TRE/SFE) - Copie du TRF archivée par l'ATO - Copie du TRF archivée par le TRE/SFE - Pas de saisie dans SIGEBEL
Délivrance ATPL – Candidat admis ou ajourné
<ul style="list-style-type: none"> - Rédaction du TRF - Le TRF original est expédié par le TRE à l'adresse suivante : <div style="text-align: center; margin-left: 100px;"> Gestionnaire des examens en vol DGAC/DSAC/Pôle examens 50, rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15 dsac-examen-pratique-atpla-h-bf@aviation-civile.gouv.fr </div> - Copie du TRF est donnée au candidat - Copie du TRF est archivée par le TRE/SFE - Pas de saisie dans SIGEBEL propre à l'ATPL (1)
Délivrance ATPL – PARTIAL PASS, interruption de séance
<ul style="list-style-type: none"> - Rédaction du TRF - Remise du TRF original au candidat pour présentation lors de la séance additionnelle - Copie du TRF archivée par le TRE/SFE - Pas de saisie dans SIGEBEL
Prorogation TR – Candidat ADMIS
<ul style="list-style-type: none"> - Rédaction du TRF - SIGEBEL disponible : <ul style="list-style-type: none"> o Saisie dans SIGEBEL o Renseignement et signature la licence du candidat par le TRE/SFE (2). - SIGEBEL non disponible : <ul style="list-style-type: none"> o Pas de saisie sur la licence du candidat o Remise du TRF au candidat (pour apposition du privilège par le bureau des licences)
Prorogation TR – ajournement
<ul style="list-style-type: none"> - Rédaction du TRF - SIGEBEL disponible : <ul style="list-style-type: none"> o Saisie de l'acte en cochant la case « Echec »

- Pas d'entrée dans la licence
- Adresser les pages 1 et 2 du TRF à examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr (responsabilité TRE/SFE)
- SIGEBEL non disponible :
 - Remise d'une copie du TRF est remis au candidat
 - Adresser les pages 1 et 2 du TRF à examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr (responsabilité TRE/SFE)
 - Remise du TRF à l'Exploitant si applicable
 - TRF archivé par le TRE/SFE

(1) si l'examen ATPL est conduit conjointement à une délivrance, un renouvellement ou une prorogation de TR, le même TRF sera utilisé pour les deux événements et transmis au Gestionnaire des examens en vol. En cas de prorogation, le contrôle TR sera saisi via SIGEBEL et la licence CPL renseignée par le TRE/SFE selon la procédure habituelle.

(2) en cas d'impossibilité d'effectuer la prorogation via SIGEBEL, la procédure de traitement du TRF sera identique à celle prévue pour un acte de délivrance et le candidat devra présenter l'original du TRF dans un bureau des licences pour saisie sur sa licence.

Dans le cadre des procédures approuvées, l'ATO ou l'Exploitant sont tenus de conserver une copie du TRF.

2.3. Procédures de saisie du TRF.

2.3.1. Cadre supérieur du formulaire :

TRAINING AND REPORT FORM ATPL, MPL, SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK MULTI-PILOT AEROPLANES (MPA)					
Applicant	Last name(s)*:		Type of licence held:		
	First name(s)*:		Licence number:		
	Date of birth:		State of licence issue:		
Skill test Proficiency check:	Licence Proficiency Check LPC:		Type Rating TR:	Instrument Rating IR:	
	TR Revalidation	<input type="checkbox"/>		IR Revalidation	<input type="checkbox"/>
	TR Renewal	<input type="checkbox"/>		IR Renewal	<input type="checkbox"/>
				Licence Skill Test LST:	
				Type Rating TR	<input type="checkbox"/>
				ATPL(A)	<input type="checkbox"/>
				MPL(A)	<input type="checkbox"/>

Cadre **Applicant**

Tous les items doivent être remplis sauf en cas de délivrance MPL pour laquelle les items « Licence number » et « State of licence issue » seront laissés vierges.

Cadre **Skill test - Proficiency check** :

La colonne Licence Proficiency Check LPC concernera les renouvellements et prorogations, tandis que la colonne License Skill Test LST sera utilisée pour les délivrances (TR/ATPL/MPL).

Type rating : entrer le type avion tel qu'il apparaît dans la colonne « licence endorsement » sur la liste EASA (lien disponible en [ANNEXE 5](#) de ce guide) (ex : A320 – ATR42/72 – F70/100).

2.3.2. Cadres **1** – **2** – **3** du formulaire :

1				Theoretical training for the issue of a type rating performed during period (if relevant)											
From:		To:		ATO:											
Mark obtained % (Pass mark 75%):				HT Type and number of licence:											
Signature of HT:				Name(s)*:											
2								FSTD training (if relevant)							
FSTD (aircraft type):				Three or more axes: No <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/>				Ready for service and used:							
FSTD manufacturer:				Motion or system:				Visual aid: Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>							
FSTD operator:						FSTD ID code:									
Total training time at the controls:						Instrument approaches at aerodromes to a decision altitude or height of:									
Location, date and time:						Type and number of licence:									
Type rating instructor <input type="checkbox"/>						Synthetic flight instructor <input type="checkbox"/>									
Name(s)*:						Signature of instructor:									
3								Flight training : in the aircraft <input type="checkbox"/>							
								in the FSTD (ZFTT) <input type="checkbox"/> restricted to CAT operator : <input type="text"/>							
Type of aircraft:				Registration:				Flight time at the controls:							
Take-offs:				Landings:				Training aerodromes or sites (take-offs, approaches and landings):							
Location:				Date:				Take-off time:				Landing time:			
Type rating instructor <input type="checkbox"/>				Type and number of licence held:											
Name(s)*:						Signature of instructor:									

Ces champs seront à renseigner par le Responsable Pédagogique ou son représentant, uniquement dans le cadre d'une formation. Seules les signatures des instructeurs qui ont été en charge des derniers actes d'instruction requis (FSTD/ZFTT/base training) seront apposées.

Cadres 1 – 2 : données relatives à la formation en ATO. Pour un Skill-Test de Type Rating, le TRE/SFE vérifiera que les cadres 1 et 2 sont correctement remplis.

Cadre 3 : cadre réservé à la formation pratique sur avion ou séance FFS spécifique ZFTT.

Ce cadre devra être renseigné avant présentation au bureau des licences quelle que soit le type de formation retenu (Base Training ou ZFTT).

Cette partie de la formation est postérieure au Skill-Test LST.

Dans le cadre d'un TR ZFTT, l'ATO renseignera le nom de la Compagnie contractée pour réaliser les étapes LIFUS associées.

En cas de renouvellement de TR, l'enregistrement des données relatives à la formation n'est pas obligatoire sur le TRF si l'ATO trace la formation par une méthode acceptée par l'Autorité. Le TRE/SFE reste responsable de la vérification de l'attestation de formation (cadre 4).

2.3.3. **Cadre 4** du formulaire : ATTESTATION DE FORMATION.

4	ATO informations	Only in case of initial rating or renewal of expired rating
<p>The ATO confirms that the candidate has been trained according to the approved syllabus and assures the level of proficiency required. If applicable, this form is also the certificate of completion of the type rating course for ZFTT.</p>		
ATO name:		Registration number:
Name of head of training*:		Licence number:
Location & date:		
Signature of head of training & ATO stamp:		

Pour une délivrance ou un renouvellement de TR, le TRE/SFE vérifiera que l'ensemble du cadre est correctement renseigné, avant la séance de contrôle.

2.3.4. **Cadre 5** du formulaire : détails et résultats du contrôle

5 Skill test and proficiency check details:							
Revalidation of TR only: 10 route sectors <input type="checkbox"/>		Or 1 route sector with an examiner <input type="checkbox"/>		Or combined LPC/OPC acc. to FCL 740.A (a)(3) <input type="checkbox"/>			
Date of exam first attempt:				Date of exam second attempt:			
Aerodrome or site:				Aerodrome or site:			
SIM or aircraft registration:				SIM or aircraft registration:			
Take-off time:	Landing time:	Total flight time:		Take-off time:	Landing time:	Total flight time:	
TR <input type="checkbox"/> IR <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Partial Pass** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>	TR <input type="checkbox"/> IR <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Partial Pass** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>
ATPL(A) <input type="checkbox"/> MPL(A) <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Partial Pass** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>	ATPL(A) <input type="checkbox"/> MPL(A) <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Partial Pass** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>
IR qualification is endorsed with PBN privilege (see recto of applicant's licence) : YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>				IR qualification is endorsed with PBN privilege (see recto of applicant's licence) : YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>			
At least one RNP APCH has been performed : YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>				At least one RNP APCH has been performed : YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>			
Examiner's certificate number:				Examiner's certificate number:			
Type and licence number :				Type and licence number :			
<input checked="" type="checkbox"/> I have received information from the applicant regarding his/her experience and instruction and found that experience and instruction comply with the applicable requirements in Part FCL.				<input type="checkbox"/> I have received information from the applicant regarding his/her experience and instruction and found that experience and instruction comply with the applicable requirements in Part FCL.			
<input checked="" type="checkbox"/> I confirm that all the required manoeuvres and exercises have been completed as well as information on the verbal theoretical knowledge examination when applicable.				<input type="checkbox"/> I confirm that all the required manoeuvres and exercises have been completed as well as information on the verbal theoretical knowledge examination when applicable.			
Examiner's name(s)* and signature:				Examiner's name(s)* and signature:			
In case of Partial Pass or Fail				In case of Partial Pass or Fail			
<input type="checkbox"/> I confirm that I must not exercise the privileges of the rating until a full pass has been obtained.				<input type="checkbox"/> I confirm that I must not exercise the privileges of the rating until a full pass has been obtained.			
Applicant name(s)* and signature:				Applicant name(s)* and signature:			
<input type="checkbox"/> I hereby declare that I will hold an appropriate and valid medical certificate the day of my licence application.				<input type="checkbox"/> I hereby declare that I will hold an appropriate and valid medical certificate the day of my licence application.			
Applicant name(s)* and signature:				Applicant name(s)* and signature:			

La partie de gauche concerne la tentative 1 et la partie de droite la tentative 2 (procédure de Partial Pass). Se référer aux procédures de traitement de l'échec ([sous-chapitre 5.4.10](#) du guide).

- « **Revalidation of TR only** » :
 - o 10 route sectors : Cocher ici si expérience de vol entre les deux LPC (typiquement applicable à un pilote volant en compagnie).
 - o 1 route sector with an examiner : Candidat ne répondant pas à la condition précédente, dans ce cas, la partie LOFT du scénario LPC/LST effectuée en présence du TRE/SFE répond au requis.
 - o Or combined LPC/OPC : Applicable à un candidat au sein d'une compagnie n'ayant pas l'expérience de vol nécessaire.
- « **Aerodrome or site** » et « **registration** » :
 - o Contrôle sur FFS : Saisir le site et l'immatriculation du FSTD tel qu'indiqués sur le certificat d'approbation.

- Contrôle sur avion : Saisir l'identifiant OACI de l'aérodrome de départ et l'immatriculation de l'avion.
- « **Total flight time** » sera renseigné pour les contrôles sur FFS et sur avion.
- Les cases **TR** (Type Rating), **IR** (Instrument Rating), **ATPL(A)** et **MPL(A)** seront cochées selon la nature du contrôle ainsi que les cases correspondant au résultat de la tentative 1 et de la tentative 2 si applicable.
- L'examineur vérifiera la case XIII recto de la licence du candidat et indiquera :
 - **YES** si la mention PBN est présente.
 - **NO** en l'absence de la mention PBN. **Dans ce cas, le candidat devra être en possession d'une attestation de formation IR/PBN délivrée par un ATO.**

Il indiquera si une approche RNP a été effectuée. Si tel n'est pas le cas, seule la mention manuscrite IR (sans PBN) sera apposée sur le verso de la licence, et le candidat ne sera pas habilité à la conduite d'approche RNP.

En apposant sa signature, le TRE/SFE engage sa responsabilité quant à la vérification des prérequis et de la conformité du contrôle avec les exigences de la Part FCL, il s'engage sur l'expérience et les qualifications du candidat ainsi que de la bonne réalisation de l'ensemble des exercices requis.

Le candidat s'engage à détenir, le jour de la demande d'apposition du TR sur sa licence, un certificat médical valide correspondant aux privilèges associés. La signature du candidat est requise dans la dernière case.

En cas d'ajournement ou de Partial Pass, le TRE/SFE sera attentif à faire signer le TRF par le candidat à l'issue du contrôle. Cette signature atteste que le candidat est pleinement conscient des conséquences de l'ajournement (partiel ou non) en termes de privilèges. En aucun cas, cette signature (ou la non-signature) ne constitue une adhésion (ou non adhésion) avec le verdict rendu par l'examineur.

En cas de refus de signature par le candidat, l'examineur devra informer l'Autorité au plus tôt via la boîte fonctionnelle examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr.

La case suivante :

NON-FRENCH EXAMINER ONLY
<input type="checkbox"/> I hereby declare that I have reviewed and applied the relevant national procedures and requirements of the applicant's competent authority contained in the latest version of the Examiner Differences Document.

Est réservée aux examinateurs titulaires d'une autorisation TRE/SFE EASA non administrée par la France. Cochée, elle confirme que l'examineur a pris en compte les consignes Nationales françaises pour la conduite du contrôle.

2.3.5. **Cadre 6** du formulaire :

6	Remarks <i>**Give reasons and detail any further training:</i>

Permet la rédaction du rapport de synthèse (notamment en cas d'ajournement ou de Partial Pass). Il permet également d'enregistrer toutes remarques additionnelles de l'examineur et les remarques du candidat.

En cas de manque de place, l'examineur utilisera un papier libre additionnel qu'il joindra au TRF et sur lequel devront apparaître la date, le nom, numéro de licence du candidat et le nom de l'examineur.

2.3.6. **Rubriques FCL** :

Saisie de la formation et des rubriques du test (tentative 1 et, en cas de Partial Pass, tentative 2).

- Saisie de la formation : en apposant ses initiales (**FD** dans l'exemple ci-dessous), l'instructeur atteste que la rubrique correspondant au programme de formation a bien été couverte.

MULTI-PILOT AEROPLANES	PRACTICAL TRAINING			ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK				
	FSTD	A	Instructor initials when training completed	Checked in FSTD A/C	1 attempt		2 attempt	
Manoeuvres/Procedures					Pass	Fail	Pass	Fail
SECTION 1				<i>Insert examiner's initials only</i>				
3.7.2 The following upset exercises : - recovery from nose-high at various bank angles; - recovery from nose-low at various bank angles.	P <small>FFS qualified for the training task only</small>	X <small>An aeroplane shall not be used for this exercise</small>	FD	FFS only				

- En apposant ses initiales (**RM** dans l'exemple ci-dessous), l'examineur atteste la réussite durant le contrôle à la rubrique correspondante en tentative N°1.

3.8.1* Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P →	→	FD	M	RM			
---	-----	---	----	---	----	--	--	--

- En apposant ses initiales (**RM**), l'examineur atteste de l'échec durant le contrôle à la rubrique correspondante en tentative N°1.

3.8.1* Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P →	→	FD	M		RM		
---	-----	---	----	---	--	----	--	--

- Procédure partial pass : échec à la rubrique correspondante en tentative 1. Réussite en tentative N°2.

3.8.1* Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P →	→	FD	M		RM	RM	
---	-----	---	----	---	--	----	----	--

- Procédure partial pass : échec à la rubrique correspondante en tentative 1. Echec en tentative N°2 (durant le contrôle complémentaire, TRE/SFE différent).

3.8.1* Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P →	→	FD	M		RM		GM
---	-----	---	----	---	--	----	--	----

Se référer au [sous-chapitre 5.4.10](#) du guide pour le détail du traitement de l'échec.

Se référer au [sous-chapitre 5.4.11](#) du guide pour le détail du traitement de l'interruption du contrôle non liée à l'échec du candidat.

2.3.7. CADRE Skill Test :

SKILL TEST ONLY

(Type Rating, ATPL)

		PASS	FAIL
Management of crew cooperation	M	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maintaining a general survey of the aircraft	M	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Setting priorities and making decisions in accordance with safety aspects and relevant rules and regulations appropriate to the operational situation, including emergencies	M	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ces 3 rubriques (M) correspondent aux compétences managériales faisant partie de l'évaluation d'un candidat lors d'un Skill Test. Elles doivent être évaluées et saisies pour tout examen de délivrance de Type Rating, d'ATPL ou de MPL.

Ces trois rubriques doivent validées par un « PASS » dans le cadre d'un SKILL TEST. Aucun PARTIAL PASS ou lever de doute n'est acceptable pour ces rubriques. Si une des rubriques venait à ne pas être validée, le Skill Test doit être considéré comme fail dans sa totalité.

3. TRF simplifié/customisé

3.1. TRF simplifié.

Dans le seul cadre de prorogation de TR/IR ne comportant aucune spécificité (sans renouvellement d'IR, sans ATPL), le TRF standard peut être remplacé par un TRF simplifié (formulaire 01CFORMEXA). Celui-ci se compose :

- De la partie compte-rendu de contrôle, version simplifiée des pages 1 et 2 du TRF standard adaptée à la prorogation.
- Des rubriques FCL, identiques à celles du TRF standard, expurgées de la partie spécifique Skill Test.

L'utilisation du TRF simplifié est identique à celle du TRF standard. Les consignes concernant l'emploi de SIGEBEL demeurent identiques (formulaire téléchargeable sur le site DGAC – se reporter à l'[ANNEXE 1](#) de ce guide).

3.2. TRF Customisé.

Les Exploitants peuvent customiser un TRF (standard ou simplifié) dans les conditions suivantes :

- Les informations relatives à l'entreprise ne doivent apparaître que dans l'en-tête et/ou le pied de page.
- Les pages 1 et 2 du document original (TRF standard ou simplifié) doivent être intégralement reprises, seules peuvent être rajoutées :
 - Des traductions, sans remplacer les libellés originaux.
 - Des aides à la saisie, sous forme de champs grisés ou barrés lorsque certaines options ne sont pas utilisées.
- Les sections du TRF peuvent être adaptées pour faciliter la saisie soit :
 - En ne reprenant que les rubriques FCL pertinentes du scénario.
 - En grisant les rubriques non pertinentes.

Dans tous les cas, le document customisé devra préalablement être accepté par la DSAC/PN/EPN (attribution d'une référence GXP).

En cas de doute sur la validité d'un tel document, les examinateurs doivent utiliser un TRF standard ou un TRF simplifié pour les actes de prorogation.

Dans le cas où une ou plusieurs rubriques absentes du TRF customisé sont constatées en échec lors du contrôle, il conviendra de faire apparaître ces dernières dans la case 6 (remarks) du TRF.

4. Traitement de l'IR par le TRE/SFE

Dans le cadre d'une délivrance, prorogation ou renouvellement d'un Type Rating multipilote, le TRE/SFE a le privilège de renouveler ou de proroger l'IR associé au TR.

L'IR associé au TR sera matérialisé sur la licence par la mention « IR/PBN » (sauf cas particulier des contrôles pour lesquels une approche RNP n'a pu être réalisée).

L'ajournement à un contrôle TR/IR sur un type avion, n'entraîne pas la perte du privilège IR/PBN sur un autre TR détenu.

Une prorogation de TR/IR sur avion multipilote permet l'octroi de crédits IR pour les avions de type ou classe monomoteur ou multimoteurs non HPAC, (SE, ME non HPAC).

Les modalités d'application de ces crédits sont détaillées dans l'appendice 8 de la Part-FCL. En pratique, la vérification des conditions d'expérience récente exigée est réputée satisfaite sur simple déclaration du candidat.

Le tableau ci-après reprend les exigences de l'appendice 8 de la Part-FCL :

Type ou classe d'aéronef	Crédit accordé	Conditions
SE Class Rating	IR/PBN SE	3 départs et approches IFR incluant une approche RNP dans les douze derniers mois
SE Type Rating	IR/PBN SE	3 départs et approches IFR incluant une approche RNP dans les douze derniers mois
SP ME Class or Type non HPAC	IR/PBN ME	Les crédits ne seront octroyés que pour la section 3B du contrôle de compétences du point B.5 de l'appendice 9

5. Rappels concernant les saisies sur une licence

Le seul acte TRE/SFE pouvant être saisi de manière manuscrite par l'examineur sur une licence administrée par la France, est la prorogation du TR et de l'IR/PBN associé, via SIGEBEL. Cette saisie est subordonnée aux conditions suivantes :

- L'examineur est titulaire d'une autorisation TRE/SFE administrée par la France.
- La licence du candidat est administrée par la France.
- La saisie a lieu avant l'échéance calendaire du TR (23H59 heure de Paris).
- Il reste de la place pour la saisie de l'acte sur la licence du candidat.

Le numéro de transaction attribué par SIGEBEL pour l'acte, devra être reporté sur la licence dans la colonne « Signature de l'examineur ».

La saisie devra faire l'objet d'une rédaction soignée et ne comporter aucune rature. Pour ce faire, il suffit de répliquer les informations présentées par SIGEBEL lors de la génération du compte-rendu de contrôle.

Si toutefois une erreur est commise lors de la saisie, l'examineur devra rayer la ligne concernée. Les éléments rayés doivent rester lisibles.

MODELE DE LICENCE					
Qualifications (Ratings)	Pour les qualifications de type/classe, préciser si l'épreuve contient une partie IFR/IR	Date de l'épreuve (Date of test)	Valide jusqu'au (Valid until)	Autorisation d'examineur n° (Examiner autorisation n°)	Signature de l'examineur ou visa de l'Autorité (Examiner signature or seal of Authority)
A320	IR	30/09/2010	30/11/2011	F-TREA-MP00029983	AB0481 + SIGNATURE

Dans le cas d'une prorogation et lorsque le candidat ne peut fournir un certificat médical adéquat et valide, la saisie ne peut se faire sur SIGEBEL et nécessitera la rédaction d'un TRF. Aucune entrée sur la licence n'est dans ce cas permise.

6. Gestions particulières du TRF

6.1. Conduite à tenir en cas d'échec à un contrôle.

Renseigner la case « Echec » dans Sigebel en cas d'échec.

La rédaction d'un deuxième TRF est impérative. Le premier TRF est renseigné et trace l'échec.

Le TRE/SFE renseigne le cadre 6 (remarks) en mentionnant les raisons de l'échec et propose un programme de réentraînement qui devra être validé/amendé par le RP de l'ATO.

Le RP de l'ATO renseignera sur le second TRF :

- Le cadre 1 : En cas de besoin d'un nouveau contrôle de connaissances théoriques.
- Le cadre 2 : En cas de réentraînement au simulateur.
- Le cadre 4 : validation du réentraînement par le RP.
- Rubriques FCL : réentraînement tracé par le TRI/SFI en colonne « practical training ».

Ce 2ème TRF sera complété par le TRE/SFE conduisant le second contrôle.

Les deux TRF sont complémentaires et nécessaires pour l'apposition du TR par le bureau des licences.

Le TRE/SFE ayant prononcé l'échec doit impérativement adresser son rapport de synthèse à l'Autorité en adressant les pages 1 et 2 du TRF à examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr

6.2. Conduite à tenir en cas d'interruption de contrôle avec changement de TRE/SFE et/ou changement de simulateur.

Ce point est évoqué au [sous-chapitre 5.4.11](#) du présent guide.

7. Portail SIGEBEL

7.1. Obtenir un identifiant et un mot de passe.

Le TRE 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 email lors de l'activation du compte examinateur.

En cas d'oubli des mots de passe, il est possible de les obtenir à nouveau en fournissant une adresse email valide au système. En cas d'échec, contacter le bureau des examinateurs via la boîte fonctionnelle examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr

7.2. Connexion au portail 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.

Connexion à mon compte

Identifiant navigant ?

Nom ou adresse e-mail

Mot de passe ?

Attention, le fait d'introduire frauduleusement des données dans un système de traitement automatisé de données à caractère personnel mis en oeuvre par l'Etat, d'extraire, de détenir, de reproduire, de transmettre, de supprimer ou de modifier frauduleusement les données qu'il contient est puni de sept ans d'emprisonnement et de 300 000 euros d'amende. (Article 323-3 du code pénal modifié par l'article 4 de la loi n° 2015-912 du 24 juillet 2015)

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

Vous êtes dans le Système Informatique de GEstion des Brevets Et Licences (SIGEBEL)

Quelle(s) opération(s) puis-je faire ?

Cette action permet d'éditer une authentification de licence et d'en gérer les accès

Cette action permet d'imprimer mon extrait nominatif

Cette action permet de proroger une QT /QC avion ou une QT Hélicoptère

Cette action permet de consulter les contrôles que vous avez effectués

Cette action permet de modifier vos coordonnées personnelles, professionnelles et internet

Informations personnelles

N° dossier PN : 000001
 Nom : MARTIN
 Prénom : Jean

Seule la page « SAISIR UN ACTE DE PROROGATION » nécessite une identification en tant qu'examinateur.

IDENTIFICATION EXAMINATEUR

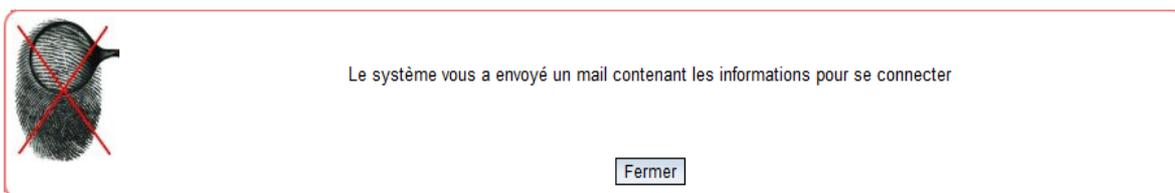


Saisissez le mot de passe examinateur

Mot de passe examinateur :

Envoie un courriel à l'adresse préalablement communiquée à la DGAC

Lors d'une première utilisation d'un compte examinateur, cliquer sur « Mot de passe perdu / Obtenir un mot de passe », SIGEBEL envoie alors un mot de passe provisoire :



Bonjour,

Vous avez effectué une demande de mot de passe afin d'accéder à votre compte SigebelExt.
 Si cette demande ne vient pas de vous, merci de contacter rapidement licences-navigants@aviation-civile.gouv.fr.

Votre identifiant de connexion est : 000001.
 Votre mot de passe provisoire est : NsW4W05e (nouveau mot de passe généré)

Ce mot de passe a une durée de validité de 24 heures.
 Le système vous imposera de modifier ce mot de passe provisoire à la première utilisation.

Cordialement,
 DSAC/PN/LIC

Le système demande immédiatement le changement du mot de passe. Attention, le mot de passe examinateur doit être différent du mot de passe navigant :

Une fois cette étape franchie, il est possible d'accéder au menu « saisir un acte de prorogation ». L'écran suivant apparaît :

LISTE DES AUTORISATIONS DE MARTIN Jean

Sélectionnez une autorisation dans la liste pour pouvoir saisir un résultat d'examen en vol

F-TREA-MP00000001

Actes FCL sur licences EASA

Sélectionnez un acte pour un candidat avec une licence EASA non française

F-TREA-MP000000001

La deuxième partie du menu permet de saisir tout type d'acte (délivrance, prorogation, renouvellement de licence, Type Rating, qualification d'instructeur ou qualification IR) effectué sur une licence EASA non française, mais elle est optionnelle.

En effet, elle ne constitue en aucun cas une déclaration de l'acte auprès de l'Autorité de l'Aviation Civile gestionnaire de la licence du candidat, mais permet uniquement de comptabiliser cette activité en vue de remplir les conditions d'expérience nécessaires à la prorogation de l'autorisation TRE(A) MP de l'examineur français connecté.

7.3. Saisir un acte de prorogation sur une licence française.

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, et que sa qualification FCL.055 est valide le jour du test :

Avertissement

Veuillez vérifier qu'il reste suffisamment de place au dos de la licence imprimée pour les nouvelles données.
S'il n'y a plus de place, cliquez sur Non et utilisez la procédure classique.

Avertissement

Attention, la prorogation ou le renouvellement de la qualification IR n'est possible que si les compétences linguistiques en anglais sont valides.
Je confirme que j'ai vérifié sur la licence du candidat que sa compétence linguistique en anglais est valide le jour du test.

Commencer la saisie de la prorogation :



DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

FORMULAIRE D'ÉPREUVE

de PROROGATION

à la QUALIFICATION DE TYPE MULTIPILOTE AVION

AVEC

Prorogation IR

PBN

CANDIDAT

CHERCHER CANDIDAT

Saisir les chiffres du numéro de dossier du candidat sans les zéros devant puis valider

Nom du candidat : DUPONT
Prénom(s) : Marie
Date de naissance : 03/04/1977

Type de licence : ATPL(A)
N° Licence : FRA.FCLAA00123456
Etat de délivrance de la licence : France
Qualification de type : A330/350 Info
Valable jusqu'au : 30/06/2022

Le candidat a bien fait ses dix étapes Info

Le candidat a fait une étape avec un examinateur Info

INFORMATION SUR L'EXAMEN

Type d'avion : A330-200

Autre avion :

N° du scénario (simulateur) : GXP47750

	Ident. Immat	Lieu	Date	Qualif. simu (A,B,C,D)	ATT et DEC complets	Touch and Go	Temps de vol
Simulateur* Séance N°1	FR-114	CDG	07/06/2022	D			4 H 00
Simulateur* Séance N°2	<input style="width: 60px;" type="text"/>	<input style="width: 60px;" type="text"/>	<input style="width: 60px;" type="text"/>	B			0 H 0
Avion	<input style="width: 60px;" type="text"/>	<input style="width: 60px;" type="text"/>	<input style="width: 60px;" type="text"/>		<input style="width: 40px;" type="text"/>	<input style="width: 40px;" type="text"/>	0 H 0

INFORMATION SUR EXAMINATEUR

Nom : MARTIN
Prénom(s) : Jean
N° Autorisation : F-TREA-MP-00987654
Valable jusqu'au : 30/06/2024
123456
Qualification de type : A330/350
Valable jusqu'au : 30/11/2022

Je déclare avoir reçu les informations du candidat sur son expérience et son instruction pour se présenter à cette épreuve

Je déclare avoir effectué toutes les manœuvres et exercices obligatoires du programme d'examen pour cette épreuve ainsi qu'un examen oral de connaissances théoriques

ORGANISME OU S'EST DÉROULÉ LE TEST

ATQ FIC TIF

RESULTAT

Réussite Echec

 Réussite partielle

Répondre aux messages complémentaires sur l'IR :

Le candidat atteste-t-il d'une expérience de 3 départs et approches en IFR dans les 12 mois précédents sur avion SP en opérations SP ou pour les avions ME non HPA non complexe à condition que le candidat ait passé la section 6 du test SP Non HPA non complexe en utilisant seulement la référence aux instruments en opérations SP?

OUI : cette réponse donnera la possibilité au candidat de voler en IFR sur les qualifications monomoteurs qu'il détient en plus de celle sur laquelle il vient de passer le test

Qualifications (Ratings)	Pour les qualifications de type/classe, Préciser si l'épreuve contient une partie IFR(IR)	Date de l'épreuve (Date of test)	Valide jusqu'au (Valid until)	Autorisation d'examineur no (Examiner autorisation no)
A320	IR/PBN	22/10/2019	31/10/2020	F-TREA-MP00000001
IR/SE	-	22/10/2019	31/10/2020	F-TREA-MP00000001

NON : cette réponse ne confère au navigant que la possibilité de voler en IFR sur la qualification sur laquelle il vient de passer le test

Après avoir cliqué sur le bouton « Continuer », recopier les éléments du test tels qu'affichés à l'écran sur la licence du candidat sans oublier le numéro de transaction :

Modèle de licence

Qualifications (Ratings)	Pour les qualifications de type/classe, Préciser si l'épreuve contient une partie IFR(IR)	Date de l'épreuve (Date of test)	Valide jusqu'au (Valid until)	Autorisation d'examineur no (Examiner autorisation no)	Signature de l'examineur ou visa de l'Autorité (Examiner signature or seal of Authority)
A320	IR/PBN	22/10/2019	31/10/2020	F-TREA-MP00000001	AB1234 + SIGNATURE
IR/SE	-	22/10/2019	31/10/2020	F-TREA-MP00000001	AB1234 + SIGNATURE

Les informations que vous recopiez sur la licence du candidat ne seront valides que si le Numéro de validation donné par le système est apposé devant votre signature

Après avoir cliqué sur le bouton « Générer/Envoyer le compte rendu d'examen » saisir le ou les destinataires du compte rendu de la prorogation :

Il est utile qu'à ce moment, l'examineur vérifie l'exactitude des adresses email des candidats, et qu'il encourage les candidats à tenir à jour ces informations personnelles.

Envoi du compte rendu

Message

Veuillez sélectionner les adresses de messagerie vers lesquelles vous souhaitez envoyer le compte-rendu. Si vous ne souhaitez pas envoyer le compte-rendu, cliquez directement sur le bouton "Générer / Envoyer".

Examineur

Mail 1
Sélectionner

Mail 2
Sélectionner

Candidat

Mail 1
Sélectionner

Mail 2
Sélectionner

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

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE							
FORMULAIRE D'EPREUVE de PROROGATION à la QUALIFICATION DE TYPE MULTIPILOTE AVION AVEC PROROGATION IR PBN							
CANDIDAT							
Numéro de dossier	00123456	Type de licence	ATPL(A)				
Nom du candidat	MARTIN	N° Licence	FRA.FCL.AA00123456				
Prénom(s)	Jean	Etat de délivrance de la licence	France				
Date de naissance	08/04/1977	Qualification de type	A330/350				
		Valide jusqu'au	30/06/2022				
Le candidat a bien fait ses dix étapes							
INFORMATION SUR L'EXAMEN							
Type d'avion	A330-200			N° du scénario (simulateur)	GXP47750		
Autre avion							
	Ident.	Lieu	Date	Qualif SIMU	ATT et DEC complets	Touch and Go	Temps
Simulateur* Séance N°1	FR-114	CDG	07/06/2022	D			4 h 00
Simulateur* Séance N°1							
Avion							
<small>*Le simulateur utilisé pour l'examen doit être l'un de ceux approuvés pour la formation</small>							
INFORMATION SUR EXAMINATEUR							
Nom	DUPONT			<input checked="" type="checkbox"/> Je déclare avoir reçu les informations du candidat sur son expérience et son instruction pour se présenter à cette épreuve			
Prénom(s)	Marie			<input checked="" type="checkbox"/> Je déclare avoir effectué toutes les manoeuvres et exercices obligatoires du programme d'examen pour cette épreuve ainsi qu'un examen oral de connaissances théoriques			
N° Autorisation	F-TREA-MP-00987654						
Valide jusqu'au	30/06/2024						
Qualification de type	A330/350						
Valide jusqu'au	30/11/2022						
ORGANISME OU S'EST DEROULE LE TEST				RESULTAT			
ATO FIC TIF				REUSSITE			
MODELE DE LICENCE							
Qualifications (Rating)	Pour les qualifications de type/classe, préciser si l'épreuve contient une partie	Date de l'épreuve (Date of test)	Valide jusqu'au (Valid until)	Autorisation d'examineur n° (Examiner authorisation n°)	Signature de l'examineur ou visa de l'Autorité (Examiner signature or seal of Authority)		
A330/350	IR/PBN	07/06/2022	30/06/2023	F-TREA-MP00027446	AV9070 + SIGNATURE		
IR/SE	-	07/06/2022	30/06/2023	F-TREA-MP00027446	AV9070 + SIGNATURE		

7.4. Saisir une prorogation en « Partial Pass ».

Lorsque l'examineur coche la case « REUSSITE PARTIELLE » sur SIGEBEL, cela ouvre une fenêtre de saisie des éléments du Partial Pass :

Informations sur la 1ère TENTATIVE

Informations sur le candidat	
Nom :	MARTIN
Prénom :	Jean
Réussite partielle le :	2019-10-22

Informations sur l'examineur ayant effectué la 1ère tentative	
Nom :	DUPONT
Prénom :	Marie

Rapport de la 1ère tentative

Les examinateurs sont tenus de se conformer aux dispositions du point de règlement FCL 1030 relatif à la conduite des contrôles de compétences. Tout particulièrement : FCL 1030.a)3) : Les examinateurs doivent attirer l'attention des candidats sur les conséquences lorsqu'ils fournissent des informations incomplètes, imprécises ou fausses quant à leur formation et leur expérience de vol. FCL 1030.b)1) : Dans le cas d'une réussite partielle ou d'un échec, l'examineur devra informer le candidat qu'il ne peut exercer les privilèges de la qualification tant qu'il n'aura pas totalement réussi l'épreuve. L'examineur devra donner en détail les besoins additionnels en termes de formation et expliquer au candidat son droit de recours.

Rubriques en échec et détail du réentrainement :

La seconde tentative peut être activée immédiatement, ou le sera lorsqu'un examinateur effectuera la saisie d'un nouveau contrôle. La fenêtre suivante s'affiche :

Alerte sur un candidat en réussite partielle

ATTENTION, CE CANDIDAT A FAIT L'OBJET D'UNE RÉUSSITE PARTIELLE A SA 1ère TENTATIVE

Les informations que vous allez consulter sont confidentielles. Seul l'examineur concerné par la 2ème tentative d'examen pour le candidat est autorisé à consulter son dossier.

Confirmez vous être l'examineur devant effectuer la 2ème tentative ?

L'examineur est invité à prendre connaissance du compte-rendu de la première tentative (écran ci-dessus) puis accèdera au compte-rendu de la deuxième tentative qu'il saisira comme décrit au paragraphe précédent (les seules options de résultat de cette deuxième tentative sont REUSSITE ou ECHEC).

7.5. Saisir une prorogation en échec :

Lorsque l'examineur coche la case « ECHEC » sur SIGEBEL, une fenêtre de saisie des éléments de l'échec s'ouvre « donnez les raisons(s) de l'échec ou de réussite partielle ».

INFORMATION SUR EXAMINATEUR	
Nom :	MARTIN
Prénom(s):	Jean
N° Autorisation :	F-TREA-MP00000001
Valide jusqu'au :	30/09/2022
Qualification de type :	A320
Valide jusqu'au :	31/05/2020
<p>Je déclare avoir reçu les informations du candidat sur son expérience et son instruction pour se présenter à cette épreuve</p> <input checked="" type="checkbox"/>	
<p>Je déclare avoir effectué toutes les manoeuvres et exercices obligatoires du programme d'examen pour cette épreuve ainsi qu'un examen oral de connaissances théoriques</p> <input checked="" type="checkbox"/>	
ORGANISME OU S'EST DEROULE LE TEST	RESULTAT
<input type="text"/>	<input type="radio"/> Réussite <input checked="" type="radio"/> Echec <input type="radio"/> Réussite partielle
Donnez les raison(s) de l'échec ou de réussite partielle :	
<input type="text"/>	
1800 caractères restants.	

7.6. Consulter les contrôles réalisés par l'examinateur.

Vous êtes dans le Système Informatique de GEstion des Brevets Et Licences (SIGEBEL)

Quelle(s) opération(s) puis-je faire ?

AUTHENTIFICATION DE MES LICENCES
Cette action permet d'éditer une authentification de licence et d'en gérer les accès

CONSULTER MON DOSSIER DE NAVIGANT
Cette action permet d'imprimer mon extrait nominatif

SAISIR UN ACTE DE PROROGATION
Cette action permet de proroger une QT /QC avion ou une QT Hélicoptère

Cliquer → **CONSULTER MES CONTROLES**
Cette action permet de consulter les contrôles que vous avez effectués

MODIFIER MES COORDONNEES
Cette action permet de modifier vos coordonnées personnelles, professionnelles et internet

Déconnexion

Informations personnelles

N° dossier PN : 000001
Nom : MARTIN
Prénom : Jean

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

Autorisation :

Année : (AAAA)

Cliquer sur l'icône bleue en bout de ligne pour faire apparaître le compte rendu d'examen correspondant (seuls les examens renseignés sur Sigebel pourront être générés) :

Recherche des contrôles

Autorisation :

Année : (AAAA)

Liste des contrôles effectués

Année	Action	Titre	Pays du titre	Date examen	N° feuillet	Réussite	N° dossier	Nom Prénom	Date naissance	
2022	Prorogation	A320	FRANCE	18/03/2022		Réussite	30976	CMIOV Jacques-Olivier	10/03/1962	
	Prorogation	A320	FRANCE	18/03/2022		Réussite partielle		WLE Benjamin Vincent Nicolas	28/07/1984	
	Prorogation	A320	FRANCE	11/03/2022		Echec		KWHHNSGND Guillaume	11/05/1965	
	Prorogation	A320	FRANCE	11/03/2022		Réussite	268441	STUUJO Morgan Raoul Edwardo	18/09/1984	
	Prorogation	A320	FRANCE	07/03/2022		Réussite	31661	IBOBYX Christophe	25/12/1967	
	Prorogation	A320	FRANCE	07/03/2022		Réussite	247242	BNANXSN Julien Rémi	25/11/1982	
	Délivrance	A320	FRANCE	17/02/2022		Réussite	144737	BEEWDWS David Rémy Gabriel	03/09/1971	
	Prorogation	A320	FRANCE	04/02/2022		Réussite	24999	DBTRRBF Philippe Michel Bernard	24/07/1957	
	Prorogation	A320	FRANCE	04/02/2022		Réussite	197018	TKRMOSRGS Guillaume Antoine	20/08/1978	

7.7. Modifier les coordonnées personnelles dans SIGEBEL.

7.7.1. - Modifier les coordonnées Examineur autorisées à la diffusion sur Internet :

Les examinateurs doivent s'assurer que les adresses mail renseignées dans leur profil sont à jour. En effet, le moyen primaire de communication de l'Autorité » vers les TRE/SFE (Notes aux examinateurs, contact direct...) est issu de la base de données de Sigebel.

Par ailleurs, un examinateur cessant son activité préviendra le coordonnateur des TRE via la boîte fonctionnelle afin que ce dernier puisse mettre à jour les listes de diffusion.

Coordonnées personnelles **Coordonnées sur internet** Coordonnées employeur

Diffusion de mes coordonnées sur internet

Coordonnées personnelles

Pays: FRANCE

Adresse: 49 bis rue Henri Farman

CP / Ville: 75015 PARIS

N° personnel: 0605040302

N° mobile: 0102030405

Courriel n°1: anne.onyme@messagerie.fr

Courriel n°2:

N° fax:

Coordonnées diffusables

Pays:

Adresse:

CP / Ville:

N° personnel: 0102030405

N° mobile:

N° professionnel: 0102030405

Courriel n°1: anne.onyme@messagerie.fr

Courriel n°2:

N° fax:

Commentaires:

7.7.2. 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
 Cliquer sur 'Affecter un employeur' pour ajouter un nouvel employeur

Liste des employeurs

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

Choix de l'employeur

A/C DES TROIS VALLEES

Employeur non trouvé : envoyer un mail à la DGAC

Coordonnées directes chez l'employeur

Date d'entrée:

Date de départ:

Téléphone N°1:

Téléphone N°2:

Téléphone Portable:

Fax:

Courriel professionnel:

Commentaires:

ANNEXE 2 : EVIDENCE BASED TRAINING, EBT

Préambule :

Cet appendice n'est applicable qu'aux TRE/TRI et SFE/SFI qui agissent pour le compte d'un Exploitant EBT.

Le concept d'un programme EBT chez un Exploitant est développé de façon complète dans le chapitre 3 du [GFE-A](#) de la DSAC.

1. Rappel des principes généraux.

Un programme EBT chez un Exploitant a pour vocation de renforcer les capacités des équipages à faire face aux situations dégradées, aux différentes menaces et aux imprévus avec pour objectif d'améliorer la sécurité des vols.

L'EBT est un concept global de formation où les contrôles normés de *l'appendice 9* (LPC) et de *l'ORO.FC.230* (OPC) font place à un système d'évaluation et d'entraînement basé sur des modules comprenant chacun 2 séances de simulateur : une séance d'évaluation des compétences du pilote suivie d'une séance d'entraînement adapté, ciblé sur les compétences identifiées comme perfectibles lors de l'évaluation d'un pilote.

2. L'évaluation par compétences.

A la notation classique par exercice se substitue l'évaluation de 9 compétences fondamentales :

- **KNO** : Application of Knowledge
- **PRO** : Application of Procedures and compliance with regulations
- **COM** : Communication
- **FPA** : Aeroplane Flight Path Management – Automation
- **FPM** : Aeroplane Flight Path Management – Manual Control
- **LTW** : Leadership & Teamwork
- **PSD** : Problem-solving – Decision-making
- **SAW** : Situation awareness and Management of information
- **WLM** : Workload management

L'évaluation de ces compétences fait appel à l'utilisation d'indicateurs comportementaux (OB's, Observable Behaviours) et de performances.

3. La formation du personnel.

Le personnel impliqué, notamment les instructeurs-évaluateurs, doit être formé :

- aux concepts de l'EBT.
- à l'évaluation des compétences.
- au système de notation.
- aux méthodes de retour d'expérience (SMS/SGS).

Une attention particulière de l'Exploitant portera sur la concordance de la notation entre les instructeurs.

4. Collecte et analyse des données.

Les données sont d'origine :

- Internes à l'Exploitant (événements issus du SGS, ASR, REX, OSV, retours d'expérience des formations [données qualitatives et quantitatives], Line Evaluation of Competence, etc.).
- Externes (événements ou recommandations en provenance des constructeurs, du BEA, NTSB, EASA, IATA, ICAO).
- Toutes les données disponibles adaptées à l'Exploitant sont collectées puis analysées afin d'être introduites de façon pertinente et réaliste dans les scénarios des modules EBT.

5. Optimisation des scénarios de formation/contrôle.

Les scénarios sont élaborés dans un esprit « évaluation et entraînement » plutôt que contrôle, et doivent intégrer les aspects ci-après :

- Les évolutions techniques (3 générations de Jet et 2 générations de turbopropulseurs ont été définis).

- S'articuler autour des phases « Evaluation », « Manœuvres Training » et « Scenario Based Training » en utilisant une classification et un regroupement de pannes en fonction des similarités de traitement et non plus par circuit « Equivalency of Malfunctions ».
- Se prêter au développement des aptitudes au TEM et à l'UPRT, soumettre le pilote à l'imprévu (effets de surprise) et le confronter à des mises en situation réalistes.
- La prise en compte des données collectées et analysées qu'elles soit internes ou externes à l'Exploitant.

6. Implémentation de l'EBT.

L'évolution vers un système de formation EBT reste le choix de chaque Exploitant. Pour l'instant seuls les programmes RTC sont concernés, les OCC, Type Ratings et Command Course restent hors du champ de l'EBT.

De façon à permettre un accès progressif à l'EBT, une phase transitoire d'une durée de 3 ans identifiée comme « Mixed implementation EBT » permet à l'Exploitant de développer son système EBT (mise en place de la notation par compétences, développement des scénarios LOE à choix multiples, classification des pannes, des approches, formation des formateurs, etc.). Durant cette période, les règles classiques de l'*appendice 9* de la Part-FCL et de l'*ORO.FC.230* continuent de s'appliquer.

7. Les TRE/SFE dans le système EBT.

Pour les raisons exposées ci-dessus, une fois le programme EBT mis en place, la prorogation du Type Rating n'est plus liée à un contrôle annuel (LPC) au titre du FCL, et le contrôle semestriel (OPC) au titre de l'OPS n'est plus nécessaire.

Il n'y a donc plus d'intervention des TRE/SFE à travers leur mandat d'examineur.

En revanche les TRE/SFE pourront, en s'appuyant sur leurs qualifications de TRI/SFI, être formés aux évaluations de compétences et à la notation associée par leur Exploitant.

Il sera important d'aborder les séances EVAL du module EBT sous un angle différent puisque l'objectif n'est pas le même (contrôle unique conforme à l'*appendice 9* en comparaison d'un contrôle continu répondant à l'*appendice 10*).

Dans ce cadre lors de leurs interventions dans la conduite des Évaluations comme Instructeur sur un module EBT, ils devront appliquer les concepts fixés par leur Exploitant, établis conformément à l'*ORO.FC.146*, l'*ORO.FC.231* et leurs AMC.

Les grands principes fixés par le guide TRE/SFE ne sont pas ou peu applicables, et en particulier :

- À l'issue de la séance EVAL il n'y pas lieu d'annoncer un verdict (pas de PASS, FAIL, Partial PASS) puisque le TR est prorogé à l'issue de la réalisation du cycle annuel du programme EBT de l'Exploitant.
- Afin de mieux cerner les compétences en jeu lors des exercices de la séance, la technique de la facilitation sera employée lors du débriefing. Ainsi, le jugement de l'instructeur/évaluateur pourra évoluer lors du débriefing contrairement à ce qui est demandé lors de la conduite d'un contrôle.
- La partie administrative applicable sera mise en place par l'Exploitant à l'issue d'une séance, d'un module.
- L'utilisation de SIGEBEL à l'issue d'une séance n'est plus requise.

Dans l'optique de la prorogation du mandat TRE/SFE, la réalisation d'une séance comportant une EVAL peut être comptabilisé au titre du FCL.1025 (6 actes réalisés durant le mandat).

8. ATPL dans le système EBT.

Le skill test effectué en vue de la délivrance de la Licence ATPL peut être combiné à un module EBT, sous réserve du respect des rubriques de l'*appendice 9*.

9. Aptitude médicale dans le système l'EBT :

Conformément au FCL.015, la prorogation ou le renouvellement du TR d'un candidat dans le système EBT doit en addition de la Part-FCL, satisfaire aux exigences de la Part-MED. En d'autres termes, l'EBT Manager devra s'assurer que chaque candidat détient un certificat médical valide lorsqu'il procède à la validation administrative du TR.

ANNEXE 3 : REDACTION DU SCENARIO FCL

1. Conventions de rédaction

Dans l'ensemble de cette annexe :

- Les termes examinateur, TRE/SE/SFE, candidat, concepteur de scénarios, RP, RDFE, sont grammaticalement employés au masculin.
- Certaines appellations/abréviations anglaises sont conservées lorsqu'elles sont issues des Règlements.
- Les termes examinateurs, TRE et/ou SFE sont indifféremment employés pour désigner un examinateur de Type Rating avion MP.
- L'abréviation PM est systématiquement utilisée pour désigner le pilote non titulaire de la fonction pilotage au sein de l'équipage.
- Par souci de brièveté dans le texte, les termes « contrôle » ou « contrôle FCL » sont utilisés pour désigner de manière générale les actes suivants définis au sous-chapitre définitions :
 - Un examen pratique de délivrance de TR ou de licence (LST),
 - Un contrôle de compétences (LPC),
 - Une évaluation de compétences (AoC).
- Les termes examen pratique LST, LPC et AoC seront utilisés lorsque le propos concerne spécifiquement ce type de contrôle.

2. Généralités

Cette annexe concerne la rédaction de scénarios FCL avions MP et HPAC en vue de leur approbation ou acceptation.

Il est attendu des rédacteurs de scénarios avions HPA, ou Complex qu'ils s'appuient sur le guide TRE en général, et sur cette annexe en particulier.

Par ailleurs, nombre de recommandations présentes dans cette annexe sont pertinentes pour tout type d'exploitation MPO, quelle que soit le type de certification avion.

Cette annexe traite de la conception des scénarios et non de la conduite des contrôles, qui est abordée au [chapitre 5](#) du présent guide.

Tout examinateur, qu'il soit dans une structure ATO ou chez un Exploitant, doit être apte à rédiger un scénario de contrôle FCL. Il est à ce titre, concerné par cette annexe.

3. Objectifs

- Rappeler les exigences Réglementaires, dont dépend la validation d'un contrôle FCL.
- Préciser les attentes de la DSAC en matière d'organisation générale, d'enchaînement et d'articulation des différents exercices en adéquation avec *l'appendice 9* du Règlement Aircrew.
- Préciser les exigences et consignes de la DSAC en matière de présentation et de rédaction des dossiers-scénarios.
- Préciser les procédures administratives pour l'approbation ou l'acceptation d'un scénario par l'Autorité.

4. Domaine d'application

Tout type de scénario FCL, qu'il soit conduit par un Exploitant, un ATO doit faire l'objet d'une approbation, un contrôle conduit par un examinateur isolé fait l'objet quant à lui d'une acceptation par l'autorité.

L'élaboration de scénarios courts, afin de réaliser une deuxième tentative suite à un Partial Pass est traitée au sous-chapitre [5.4.10.5](#) du présent guide.

Pour les scénarios traitant également de l'OPS, les rédacteurs devront par ailleurs se référer aux dispositions du [Guide DSAC GFE-A](#).

5. Configuration équipage pour un contrôle FCL

5.1. Contrôle uniquement FCL

Un contrôle FCL n'impose pas une composition équipage de type « constitué ». Celle-ci reste cependant souhaitable chaque fois que possible.

Le scénario devra donc prendre en compte la typologie de l'équipage évalué (un CPT et un F/O, deux F/O, deux Capt).

5.2. Contrôle FCL combiné OPS

Dans ce cas, l'appariement équipage devra répondre à l'exigence la plus restrictive, soit la composition normale de l'équipage en Exploitation (ORO.FC.230(b)(1)).

Dans le cas particulier où un seul candidat est contrôlé, le pilote support sera dûment qualifié sur le type et à jour de ses contrôles Exploitant.

6. Distribution des fonctions PF et PM

Part-FCL Appendix 9.A.14 : le candidat devra agir en tant que pilote aux commandes (PF) pendant toutes les sections du contrôle, à l'exception des procédures anormales et d'urgence, qui peuvent être conduites en tant que PF ou PM, en accord avec le concept MCC.

Lors d'un Skill-Test LST pour un candidat unique, ce dernier devra démontrer son aptitude à agir en tant que PM (sur au moins un exercice représentatif, permettant d'évaluer le candidat dans cette fonction).

7. Rubriques FCL

Les définitions détaillées des rubriques FCL sont décrites dans le tableau de l'*appendice 9.B.6* du Règlement Aircrew.

7.1. Rubriques obligatoires quel que soit le type de contrôle FCL

Chaque scénario de contrôle FCL devra voir figurer au minimum les références suivantes :

Désignation	Remarques
FCL 1.4 (M)	Doit être présent pour chacun des candidats
FCL 1.6 (M)	Doit être présent pour chacun des candidats
FCL 2.5.2 (M)*	Doit être présent pour chacun des candidats
FCL 2.6 (M)	Selon la répartition des tâches si documentée. Sinon un exercice par candidat.
FCL 3.4.X (M)	Trois rubriques différentes minimum sur la séance
FCL 3.6.X (M)	Trois rubriques différentes minimum sur la séance
FCL 3.8.1 (M)*	Doit être présent pour chacun des candidats
FCL 3.8.3.4 (M)*	Doit être présent pour chacun des candidats
FCL 3.8.4 (M)*	Doit être présent pour chacun des candidats
FCL 4.4 (M)*	Doit être présent pour chacun des candidats
FCL 5.5 (M)	Doit être présent pour chacun des candidats

Également, au titre des points A.7 et A.11 de l'*appendice 9*, l'évaluation des connaissances théoriques ainsi que la capacité de chaque candidat à déterminer les performances avion, doivent être vérifiées par l'examineur lors du contrôle.

7.2. Rubriques obligatoires additionnelles pour un Skill-Test LST

Désignation	Remarques
FCL 3.8.3.1 (M)*	N moteurs Raw Data
FCL 5.6 (M)	Sur avion tri/quadrимoteurs

Un contrôle de renouvellement de TR n'est pas un Skill-Test LST au sens réglementaire mais bien un contrôle de compétences LPC. Par conséquent, les exercices ci-dessus ne sont pas exigés.

7.3. Sections et rubriques détaillées FCL :

Sont regroupées dans ce sous-chapitre les consignes additionnelles spécifiques concernant l'insertion et la réalisation de certaines rubriques de *l'appendice 9.B.6* dans les scénarios.

Ce sous-chapitre ne couvre que les rubriques qu'il a paru nécessaire de commenter compte-tenu soit d'ambiguïtés ou d'imprécisions dans les textes réglementaires, soit du fait des nombreuses questions posées par les concepteurs de scénarios.

Les éléments ci-dessous synthétisent les attentes de la DSAC en termes de conception des scénarios de contrôles FCL. Les consignes relatives à la conduite du contrôle sont décrites au [sous-chapitre 5.4.3](#) du présent guide.

Le concepteur de scénarios utilisera ces informations pour articuler, construire son programme et documenter les consignes examinateurs associées à ce dernier.

Les rubriques identifiées comme obligatoires (comportant dans *l'appendice 9* le sigle « M » pour mandatory) devront apparaître dans le scénario pour chacun des candidats.

Lorsque des exercices doivent être réalisés par la seule référence aux instruments, il convient de faire apparaître en relation de chaque exercice où cette exigence est présente une consigne à l'attention des examinateurs (il peut être utilisé par exemple le symbole « * », présent dans *l'appendice 9*).

Sauf quelques cas particuliers d'exercices repris dans certaines section ci-après, chaque rubrique doit donner lieu à une notation FCL unique (éventuellement couplé à une notation OPS pour les scénarios combinés FCL/OPS).

Chaque exercice d'un scénario déposé doit faire l'objet d'un référencement FCL (et/ou OPS), et donc d'une notation, qu'il soit obligatoire (M) ou non.

Section 1

La section 1 correspond à la préparation du vol de la phase exploitation du dossier de vol en salle de briefing jusqu'au décollage. Elle est exigée pour tout acte relatif au TR ou à l'ATPL.

Pour un contrôle portant sur 2 candidats et comportant un seul voyage, la préparation du vol doit être réalisée en équipage (carburant, performances, limitations, chargement et centrage...).

La répartition des tâches doit correspondre à celle prévue par le manuel d'exploitation utilisé.

Pour un contrôle avec deux candidats et comportant deux voyages, chaque candidat doit préparer le voyage pour lequel il sera PF. Les voyages et exercices associés doivent être différents pour chaque candidat.

Les rubriques FCL 1.4(M) et FCL 1.6(M) doivent être évaluées en fonction PF.

Dans le cas d'un scénario ATPL, le thème du voyage et les conditions opérationnelles doivent être choisis de façon à donner suffisamment de matière pour juger de la capacité d'analyse et de décision du candidat (et doit donc obligatoirement mener au maniement effectif de la documentation avion, à la confrontation à une ou plusieurs limitations et conduire à des prises de décisions opérationnelles représentatives des responsabilités d'un CPT en la matière).

FCL 1.1 :

Cette rubrique consiste à vérifier la bonne mise en pratique des connaissances et compétences nécessaires au calcul des performances. Elle est généralement évaluée en 2 phases :

- Lors de la préparation du vol en salle de briefing, en tenant compte des conditions opérationnelles imposées y compris des réserves techniques MEL/CDL :
 - Le calcul des limitations.
 - L'emport carburant.
 - Le chargement et centrage.
 - Les autres paramètres de vol
- Lors de la préparation du vol au simulateur, au cours de laquelle le calcul est validé ou actualisé. Les paramètres sont insérés conformément aux procédures applicables.
- Cette phase, réalisée en salle de briefing, ne doit pas entrer dans le décompte du temps total de la séance FFS.

FCL 1.3 :

Une préparation poste de type transit est toujours acceptable à condition que le simulateur soit préparé à cet effet. Dans ce cas, le concepteur du scénario devrait faire figurer cet élément dans les consignes à l'examineur.

Pour la deuxième partie d'un scénario avec deux candidats :

- L'équipage effectuera une préparation de type transit, ou
- L'examineur procédera à une remise en condition « avant mise en route » de l'avion, sans intervention de l'équipage.

FCL 1.4 (M) :

Cette rubrique couvre la réalisation du briefing départ, l'affichage des moyens de navigation, le renseignement du FMS et les check-lists associées à cette phase de vol.

Dans le cas d'un scénario deux candidats ne comportant qu'un seul voyage, le deuxième candidat en fonction PF, devra être également évalué sur cette rubrique au cours des exercices complémentaires.

Au moins une séquence de démarrage complète doit être réalisée par l'équipage. Les suivantes pourront faire l'objet d'une mise en route en « Quick start » depuis le poste instructeur. Dans ce dernier cas, aucune anomalie ne sera programmée pendant ou à l'issue d'un tel démarrage.

Si deux LOFT sont prévus dans le scénario, la prise en compte tous moteurs tournants lors du second LOFT, n'est acceptable que pour un contrôle de prorogation de TR dans le cadre d'un RTC compagnie.

FCL 1.5 :

Pour tout type de contrôle, une phase de roulage, même réduite doit être prévue.

Pour un LOFT, en fonction de la configuration équipage et de la répartition des tâches applicable, une phase de roulage suffisamment longue et représentative devrait permettre l'évaluation de chacun des candidats (précision, qualité du roulage, respect des consignes et instructions, rôle du PM).

Dans le cas d'un scénario comportant deux voyages, la phase roulage du second LOFT peut débuter au point d'arrêt.

FCL 1.6 (M) :

Au-delà de la simple réalisation d'une check-list, cette rubrique englobe la bonne gestion par l'équipage de l'ensemble des éléments et contraintes opérationnels de façon à garantir un haut niveau de sécurité dans cette phase de vol délicate (recommandations liées à la lutte contre les incursions de piste, amendement de clearance, actualisation des paramètres, etc...).

Dans le cas d'un scénario deux candidats ne comportant qu'un seul voyage, le deuxième candidat en fonction PF, devra être également évalué sur cette rubrique au cours des exercices complémentaires, comportant au minimum la procédure d'alignement sur la piste et les check-lists associées.

Section 2

La section 2 correspond aux décollages.

Seules les rubriques FCL 2.5.2 (M)* et FCL 2.6 (M) sont obligatoires. Elles apparaîtront dans le scénario pour chacun des candidats en fonction PF.

La rubrique FCL 2.5.1* ne peut se substituer à la rubrique FCL 2.5.2 (M)* (à l'exception des simulateurs dont l'emploi est approuvé qui ne sont pas FFS, cf. GFE-A appendice 5).

FCL 2.2* :

La rubrique 2.2* suppose la simulation de paramètres environnementaux menant à la perte de toute référence visuelle juste après la rotation.

FCL 2.5.1* :

L'insertion de cette rubrique dans un scénario ne dispense pas de la rubrique 2.5.2(M)*. La panne doit obligatoirement générer une dissymétrie franche dès son initialisation (voir la rubrique FCL 2.5.2).

FCL 2.5.2 (M)* :

La panne doit obligatoirement générer une dissymétrie franche dès son initialisation. En conséquence un feu réacteur entre V1 et V2 n'est pas acceptable s'il n'y a pas de perte de puissance conséquente et immédiate. Il est par contre possible de faire apparaître le feu moteur simultanément ou ultérieurement. Dans ce cas, la rubrique 3.6.1 figurera après la rubrique 2.5.2(M)*.

L'exercice doit permettre de raisonnablement juger la capacité du candidat à maîtriser la trajectoire par la seule référence aux instruments. En conséquence, le passage en IMC doit être prévu sans délais (exemple : RVR/plafond proches des conditions CAT I).

L'exercice doit donner lieu au suivi du profil et de la trajectoire N-1 applicables, jusqu'au passage en régime moteur MCT. Un rallumage automatique du moteur intervenant avant ce stade n'est pas acceptable.

Le traitement de la panne moteur (application d'une procédure, sécurisation du moteur) peut donner lieu à la validation d'une rubrique 3.6.3, qu'il y ait ou non rallumage. Ces rubriques seront placées après la rubrique 2.5.2(M)*.

FCL 2.6 (M)* :

Un seul exercice de décollage interrompu est requis pour valider la rubrique à condition que la répartition des tâches utilisée prévoit des actions spécifiquement liées à la fonction CPT/FO (répartition des tâches CPT/FO) et que l'équipage soit constitué.

Dans le cas contraire, le scénario doit inclure deux rubriques FCL 2.6 de façon à permettre l'évaluation de chacun des candidats en PF.

Bien que non obligatoire, il peut être souhaitable que l'évènement déclencheur génère une dissymétrie, afin de permettre l'évaluation du contrôle de la trajectoire latérale.

L'exercice devrait être poursuivi jusqu'au stade bilan et de la décision (communication ATC, retour au parking, gestion des températures freins, inspection de maintenance, carburant, etc.). Cette particularité devrait figurer dans les consignes à destination de l'examineur.

Selon le contexte ayant déclenché l'arrêt décollage, le concepteur pourra valider une rubrique FCL 3.4.X ou FCL 3.6.X conjuguée à la rubrique FCL 2.6 sous réserve que cet évènement donne lieu à la réalisation d'une checklist ou d'une action de mémoire clairement identifiés dans la documentation d'exploitation (une situation feu/fumée, la sécurisation d'un moteur, une évacuation d'urgence, etc.).

Section 3

La section 3 traite des manœuvres et procédures, de l'IR, de l'utilisation des systèmes avions en situation anormales, et de l'application des procédures anormales et d'urgence.

Rubriques FCL 3.4.X (0 à 14) et FCL 3.6.X (1 à 9) :

Tout scénario inclura au minimum :

- 3 rubriques différentes de la section FCL 3.4
- 3 rubriques différentes de la section FCL 3.6.

Chaque rubrique sera comptabilisée pour chacun des candidats qu'il agisse en tant que PF ou PM.

La répartition des rubriques FCL 3.4.X et FCL 3.6.X dans la fonction PF devrait être équilibrée entre les deux candidats.

De même, le rédacteur devrait s'efforcer de choisir et de répartir les rubriques FCL 3.4.X et FCL 3.6.X de manière à ce que l'examineur puisse trouver suffisamment de matière pour évaluer les compétences de chaque candidat dans la fonction PM et dans la fonction PF en situation dégradée.

Dans le cas d'un LST, lorsqu'un seul candidat est contrôlé, le scénario doit obligatoirement prévoir au minimum le traitement d'une panne significative alors que le candidat est en fonction PM.

Dans le cadre FCL, il n'y a aucune exigence particulière concernant l'alternance des rubriques FCL 3.4.X et FCL 3.6.X auxquelles est soumis un pilote lors de contrôles successifs. D'un point de vue strictement réglementaire et bien qu'une telle pratique ne soit pas souhaitable, un pilote pourrait proroger son TR sur le même scénario durant plusieurs années.

Exigences relatives au choix des évènements pour les rubriques FCL 3.4.X et FCL 3.6.X :

Les tolérances techniques et les consignes opérationnelles associées, connues au stade de la préparation du vol, ne peuvent être comptabilisées pour valider une rubrique FCL 3.4.X.

Suite à une panne ou un défaut généré après le début de la séance simulateur, l'application d'une tolérance technique impliquant la réalisation d'une procédure opérationnelle significative peut être prise en compte.

Pour valider une rubrique FCL 3.4.X, l'évènement doit être suffisamment significatif et impliquer au minimum :

- L'application effective d'une C/L incluant des actions sur les systèmes avion, ou
- L'application d'une procédure opérationnelle consistant en des manipulations sur un ou plusieurs circuits avions et/ou le calcul de paramètres opérationnels à partir de la documentation de bord.

Concernant les rubriques FCL 3.6.X, l'évènement doit impliquer l'application effective d'une C/L ou d'une procédure d'urgence avec ou sans action de mémoire.

Chaque fois que l'évènement s'y prête, le traitement de la situation doit être poursuivi jusqu'au stade du bilan technique, opérationnel et de la prise de décision.

L'application par l'équipage d'une procédure appropriée valide la rubrique et non la survenance de l'évènement. En particulier, en cas de programmation d'une rubrique FCL 3.4.X suivie d'une rubrique FCL 3.6.X simulant une dégradation subite de la situation, il convient de prévoir et de dimensionner l'exercice de façon à ce que chacune des rubriques soit validée par l'application effective d'une procédure ou d'une partie de procédure (C/L, ECAM, EICAS...). Exemples :

- Le dysfonctionnement du système de pressurisation suivi d'une descente d'urgence.
- La vibration moteur suivie d'un feu ou d'une extinction moteur.
- La panne moteur suivie d'un rallumage.

Un évènement n'impliquant aucune action concrète autre qu'une prise en compte d'information ne peut valider une rubrique FCL 3.4.X ou FCL 3.6.X (exemple : un ECAM se résumant à un message « CREW AWARENESS »).

Les rubriques FCL 3.4.X et FCL 3.6.X ne sont pas interchangeables du simple fait qu'elles concernent un même circuit :

- La rubrique FCL 3.4.X correspond au traitement d'une anomalie classée non vitale par le constructeur.
- La rubrique FCL 3.6.X est clairement du ressort d'actions immédiates ou d'une situation menaçant l'intégrité de l'avion et/ou de ses occupants.
- Une panne de pressurisation au FL100 valide la rubrique FCL 3.4.1 et ne devrait pas être proposé pour la validation d'une rubrique FCL 3.6.6.
- Une altitude cabine supérieure à 15000ft et incontrôlable au FL300 valide une rubrique FCL 3.6.6 et ne devrait pas être proposé pour la validation de la rubrique FCL 3.4.1.

Les rubriques FCL 3.4.0 à FCL 3.4.14 ne correspondent pas toujours à la classification par ATA.

Les consignes suivantes s'appliquent :

- La GEN APU est du domaine FCL 3.4.4 et non FCL 3.4.14.
- Une même panne ne peut donner lieu à la validation d'une rubrique FCL 3.4.8 et d'une rubrique FCL 3.4.11.
- Surfaces mobiles, commandes et calculateurs associés sont tous du domaine FCL 3.4.6 sauf les SLATS/FLAPS qui sont du domaine FCL 3.4.13.
- La simple panne ou le retrait par l'examineur du pilote automatique ne peut valider la rubrique FCL 3.4.8, sauf à ce que cet évènement soit abordé de manière exhaustive (traitement de la panne, reset, analyse, décision...).

- GPWS, radar, radioaltimètre, transpondeur sont du domaine FCL 3.4.10 et non FCL 3.4.11, tout autre équipement radio est du domaine FCL 3.4.11.
- Concernant la rubrique 3.4.10, il convient de s'assurer que l'équipement disponible sur le FFS est suffisamment représentatif pour valider la rubrique.
- Les pannes des détecteurs de feu/fumées sont du domaine du circuit qu'ils protègent.

Rubriques FCL 3.6.1 à FCL 3.6.9 :

- La rubrique FCL 3.6.1 inclut l'évacuation d'urgence qui, si effectuée, ne peut valider une rubrique FCL 3.6.8.
- La rubrique FCL 3.6.3 correspond à la sécurisation du vol suite à un ou plusieurs moteurs défaillants et du traitement de la situation en aval avec ou sans redémarrage. Il peut compléter la rubrique FCL 2.5.2(M)* et la section 5 qui sont destinés à évaluer la gestion de la trajectoire.
- La rubrique FCL 3.6.7 ne peut être comptabilisée pour le candidat en situation d'incapacité.
- La rubrique FCL 3.6.8 ne peut être utilisé pour un évènement couvert par une autre rubrique FCL 3.6.X (par exemple, un TCAS RA ne peut valider une rubrique FCL 3.6.8).
- Concernant la rubrique 3.6.9, il convient de s'assurer que l'équipement disponible sur le FFS est suffisamment représentatif pour valider la rubrique.

FCL 3.7 :

Les rubriques FCL UPRT de la sous-section 3.7 n'ont pas vocation à être présentes sur un scénario de contrôle.

FCL 3.8 :

Procédures de vol aux instruments.

Une approche suivie d'une manœuvre à vue ne peut valider une rubrique FCL 3.8.3.X ou FCL 3.8.4.

FCL 3.8.1 (M)* :

L'exercice doit être réalisé en conditions IMC.

Pour les scénarios LST, cette rubrique devrait correspondre au suivi d'un SID et/ou d'une STAR publié.

Pour tous les autres scénarios, il est acceptable de couvrir cette rubrique par une suite de clearances ATC (vecteurs radar, direct...), permettant ainsi de juger de l'aptitude du candidat à se conformer à des instructions ATC comprenant plusieurs changements de trajectoires et d'altitudes.

Dispositions communes aux rubriques FCL 3.8.3.X* et FCL 3.8.4*

L'appendice 9.B.6 (j) stipule que pour établir ou maintenir des privilèges PBN, l'une des approches devra être une RNP APCH.

Avec la remarque suivante : « Conformément à l'AFM, les procédures RNP APCH peuvent exiger l'utilisation du pilote automatique ou du directeur de vol. La procédure à exécuter manuellement est sélectionnée en tenant compte des limitations de l'AFM (par exemple, sélectionner un ILS pour 3.8.3.1 en cas de limitation de l'AFM)»

Dans tous les cas, le scénario devra clairement indiquer à la fois le type d'approche et le type d'opération d'approche. Exemples de rédaction :

- RAW DATA ILS 30R – 3D – AP/FD OFF
- RNP 17R – 2D – AP/FD ON
- OEI RNP 35L – 3D – AP OFF/FD ON

FCL 3.8.3.1* :

Cette rubrique n'est obligatoire que pour un LST, elle consiste en une approche 3D, conduite manuellement, sans directeur de vol.

La déconnexion du pilote automatique et du directeur de vol doit intervenir avant le début d'interception de l'axe d'approche de façon à permettre de juger de la capacité du candidat à s'établir sur la trajectoire (plan horizontal et vertical) sans automatisme.

L'exercice doit être conduit en IMC jusqu'à la DH. Il se conclut soit par un atterrissage, soit par une remise des gaz.

L'exercice est effectué tous moteurs en fonctionnement et sans panne affectant significativement la manœuvrabilité de l'avion.

FCL 3.8.3.2* :

Cette rubrique est une approche conduite en 3D.

L'exercice doit être conduit en IMC jusqu'à la DH. Il se conclut soit par un atterrissage, soit par une remise des gaz.

FCL 3.8.3.3* :

Cette rubrique est une approche conduite en 3D.

L'exercice doit être conduit en IMC jusqu'à la DH. Il se conclut soit par un atterrissage, soit par une remise des gaz.

FCL 3.8.3.4 (M)*:

Cette rubrique est une approche conduite en 3D, jusqu'à la DH, avec un moteur en panne.

Cette rubrique couvre 2 exercices différents en fonction du point de perte du moteur :

- Approche N-1 avec perte du moteur avant le passage des 1000 pieds AAL.
- Approche finale N-1 avec perte du moteur après le passage des 1000 pieds AAL.

Une seule des deux options est exigée dans un scénario de contrôle.

Dans le premier cas, la perte du moteur doit intervenir suffisamment tôt pour juger de la capacité du candidat à stabiliser la trajectoire sans référence visuelle extérieure et en pilotage manuel jusqu'à l'atterrissage ou une remise de gaz à la DH. Il est acceptable que la panne moteur intervienne bien en amont de l'approche (par exemple une panne moteur au décollage précédant l'approche).

Dans le deuxième cas, l'objectif est de confronter le pilote à une panne moteur subite en approche finale, en pilotage manuel et en IMC. L'exercice permet de juger du pilotage mais surtout de la gestion de la situation et de la capacité de l'équipage à sécuriser le vol, y compris par une décision de remise de gaz. Attention, si cette option est retenue, la rubrique FCL 4.4 (M)* ne peut être validée si la remise de gaz n'a pas lieu à la DH.

Dans tous les cas, le pilote automatique doit donc être rendu indisponible avant la panne du moteur, le directeur de vol restant quant à lui disponible.

Cet exercice ne doit pas être effectué en conjonction avec toute autre approche et doit être réalisé sans panne additionnelle affectant significativement la manœuvrabilité de l'avion.

FCL 3.8.4 (M)* :

L'exercice peut être réalisé en N-1. Il doit être conduit en IMC, selon la méthode 2D jusqu'à la MDH. Il peut être conclu soit par un atterrissage, soit par une remise de gaz.

Il n'y a pas d'exigence particulière concernant l'indisponibilité des automatismes qui doivent être utilisés conformément aux procédures applicables.

L'exercice est effectué sans panne additionnelle affectant significativement la manœuvrabilité de l'avion.

Section 4

La section 4 traite des approches interrompues. Seule la rubrique FCL 4.4 (M)* est obligatoire.

FCL 4.4 (M)* :

L'exercice doit être conduit en IMC et initialisé à une hauteur proche de la DH/MDH ou du MAPt.

La panne du moteur critique doit intervenir au plus tard au moment de la décision d'interrompre l'approche mais peut être prévue en amont (approche N-1).

Section 5

La section 5 correspond aux atterrissages. Seules les rubriques FCL 5.5 (M) et FCL 5.6 (M) sont obligatoires.

FCL 5.5 (M) :

Cette rubrique est obligatoirement précédée d'une approche N-1 (à vue ou aux instruments).

FCL 5.6 (M) :

Cette rubrique est obligatoire lors d'un LST sur avion Tri ou Quadrimoteur.

Elle est obligatoirement précédée d'une approche N-2, à vue ou aux instruments. La panne du deuxième moteur interviendra suffisamment en amont de la phase d'atterrissage.

Les moteurs en panne sont :

- Le central et un extérieur pour les trimoteurs.
- Deux moteurs d'un même côté pour les quadrimoteurs.

8. Consignes liées à Utilisation des automatismes :

Les exigences réglementaires FCL imposent que certains exercices soient exécutés en pilotage manuel avec ou sans directeur de vol. Le tableau suivant résume les requis correspondants (seules les rubriques (M) sont concernées) :

Rubrique	Automatismes	Information complémentaire
3.8.3.1*	AP Off FD Off	L'AP et le FD restent indisponibles jusqu'à l'atterrissage ou le début de la remise de gaz
3.8.3.4*	AP Off	L'AP reste indisponible jusqu'à l'atterrissage ou la fin de l'approche interrompue.
4.4*	AP Off	L'AP reste indisponible au moins jusqu'au passage en régime MCT ou la fin de la rentrée des systèmes becs/volets (en fonction de la configuration finale choisie).

Il est important que l'examineur rappelle clairement et systématiquement lors du briefing qu'il est nécessaire de neutraliser certains automatismes pour la réalisation de ces exercices, pour respecter les exigences réglementaires. Cette mention devra apparaître dans la documentation examinateur.

Ceci permet de lever toute ambiguïté entre une exigence réglementaire (exercice de style) et une mauvaise pratique qui consiste à volontairement choisir d'abaisser le niveau d'automatisme en situation dégradée. Il est attendu dans ce dernier cas que les pilotes sachent utiliser l'ensemble des ressources à leur disposition afin d'abaisser au maximum la charge de travail et ainsi permettre un suivi efficace de l'approche en situation dégradée.

Durant un LOFT, sauf en cas d'impossibilité liée aux limitations simulateur, la neutralisation d'un automatisme doit être initiée par l'examineur (depuis l'IOS) au moment opportun. L'équipage prendra en compte ce dysfonctionnement comme une panne du système.

Dans une phase d'exercices complémentaires, il est toléré que la déconnexion d'un automatisme soit initiée par l'équipage sur demande de l'examineur (ce qui est généralement perçu comme moins agressif par les candidats).

L'expérience montre que l'oubli de neutraliser un automatisme est relativement fréquent et résulte plus de la pression temporelle et de la charge de travail des examinateurs que de la méconnaissance des conditions requises.

L'abaissement volontaire du niveau d'automatisme par l'équipage à des fins d'entraînement dans une situation dégradée non prévue dans le scénario, doit être appréciée comme une faiblesse dans les compétences SAW et FPA ou WLM. L'utilisation d'un niveau approprié d'automatisme en toute phase de vol devrait être la règle.

Ceci est préjudiciable à la validité de contrôle. Il est donc impératif que ces exigences soient clairement et visiblement rappelées à chaque point clef de la documentation examinateur. Le concepteur du scénario ne doit pas se contenter d'un rappel générique dans l'introduction de la documentation.

9. Exigences en matière de conditions météorologiques simulées

Pour proroger ou renouveler la qualification IR associée au Type Rating lors LST ou du LPC, au minimum les rubriques suivantes, marquées d'un astérisque (*) dans le tableau de l'appendice 9.B.6, doivent être réalisées par la seule référence aux instruments :

Désignation	Remarques
2.5.2 (M)*	
3.8.1 (M)*	
3.8.3.1 (M)*	Lorsqu'elle est obligatoire (LST/ATPL)
3.8.3.4 (M)*	
3.8.4 (M)*	
4.4 (M)*	

Il est fréquemment constaté que des exercices, voire des pans entiers de scénarios sont réalisés dans des conditions environnementales préjudiciables à la validité du contrôle (VMC ou horizon visible). Il est donc impératif que ces exigences soient clairement et visiblement rappelées à chaque point clef de la documentation examinateur. Le concepteur du scénario ne doit pas se contenter d'un rappel générique dans l'introduction de la documentation).

10. Architecture générale d'un scénario FCL

10.1. Structure générale d'un scénario

Un scénario de contrôle FCL (TR, ATPL) doit inclure les parties suivantes :

- Un ou plusieurs thèmes (voyage projetés).
- Un ou plusieurs voyages (voyages réalisés).
- Une ou plusieurs séries d'exercices complémentaires.

10.2. Remarque concernant le voyage

La réalisation d'un voyage dans un contrôle FCL n'est pas un requis clairement formulé dans la réglementation. L'interprétation et les consignes de la DSAC pour répondre aux exigences de l'appendice 9.A13 et A16 sont les suivantes :

- Tout scénario relatif au TR comprendra :
 - Un voyage pour un scénario un candidat, celui-ci actant en fonction PF ou PM.
 - Un voyage (un candidat PF, l'autre PM) ou deux voyages différenciés (chacun des candidats alternativement PF) pour un scénario deux candidats.
- Un candidat n'ayant pas acté en fonction PF durant la partie voyage d'un scénario deux candidats devra être évalué également sur les rubriques 1.4(M), 1.6(M) et 3.8.1(M)* (exigibles en fonction PF) lors d'une phase d'exercices complémentaires qui devra par conséquent être correctement dimensionnée et adaptée à cette évaluation.

- Pour les scénarios incluant le passage de l'ATPL, les candidats concernés par cet examen effectueront systématiquement un voyage en fonction PF.

10.3. Le Thème

Quel que soit le type de contrôle (TR, ATPL), Le dossier-scénario comprendra un ou deux thèmes.

Un thème correspond à une mission de vol commercial représentatif d'opérations courantes en rapport avec le type d'avion concerné.

Il sert essentiellement à couvrir l'évaluation du ou des candidats sur leur aptitude à préparer le vol.

Un contrôle pour deux candidats peut comporter un seul thème, si un seul voyage est prévu. Chacun des candidats effectuera :

- Soit une préparation séparée.
- Soit une préparation commune selon la répartition des tâches définie au manuel d'exploitation utilisé (PF/PM).

L'équipage devra disposer d'un dossier de vol complet couvrant le thème du voyage prévu.

Si deux voyages sont prévus, chaque candidat disposera d'un dossier de vol. Le scénario comportera donc deux thèmes distincts.

Bien que la réglementation n'impose aucune durée minimale du vol et aucune exploitation spécifique (vol long-courrier, ETOPS, etc.), le thème du contrôle doit permettre :

- Dans le cas d'un contrôle pratique ATPL (conformément à l'*appendice 9.A.15*), de générer la matière nécessaire pour juger de l'aptitude du candidat à prendre des décisions représentatives des responsabilités d'un CPT. Ceci sous-entend une complexité de la mission telle que le candidat soit confronté à une ou plusieurs limitations l'obligeant à une analyse et des choix opérationnels avec le maniement effectif de la documentation de bord (choix des aérodromes et de la route, données opérationnelles, météorologie, chargement proposé, MEL/CDL, NOTAM, etc).
- Dans tous les autres cas, de permettre à l'examineur de vérifier au travers de la préparation du vol et par un questionnement que le candidat a acquis ou maintenu les connaissances suffisantes pour permettre une mise en œuvre satisfaisante de l'avion et une réalisation de la mission dans des conditions opérationnelles standards.

Durant la préparation du vol, les calculs des performances, limitations et paramètres de décollage seront systématiquement effectués par le candidat.

10.4. Le voyage

Le voyage sera de préférence placé préalablement à la partie exercices complémentaires et sera initialisé conformément au thème du contrôle, préparé et briefé par le candidat.

Les remarques et consignes suivantes s'appliquent :

- Bien que la notion de LOFT soit réservée aux sessions de formation et d'entraînement, les mêmes principes s'appliquent dans la partie voyage d'un contrôle FCL. En particulier:
 - Le principe de non-intervention directe de l'examineur.
 - Le souci de simulation de la réalité de l'environnement opérationnel.
 - Le contrôle du déroulement du scénario par les données transmises à l'équipage et au travers des différents acteurs simulés par l'examineur (ATC, PNC, CCO, etc.).

La conception du scénario et la documentation instructeur doit tenir compte de ces principes et fournir à l'examineur toutes les données nécessaires.

- Le voyage réalisé peut dévier du thème dès lors que le contrôle a débuté par l'insertion d'évènements opérationnels menant à modifier le vol planifié (changement de piste, de route, retour sur l'aérodrome de départ ou déroutement). C'est typiquement par ce biais que le concepteur pourra satisfaire l'exigence d'un thème du contrôle riche en décisionnel (en particulier pour l'ATPL) et abrégé le voyage réalisé pour satisfaire aux impératifs horaires de la séance pratique.
- Sauf dans le cas mentionné au paragraphe suivant, le voyage réalisé doit inclure au minimum les phases de mise en œuvre avion, un décollage, une montée, un minimum de 15 minutes de vol en croisière, une descente et l'arrivée jusqu'à l'atterrissage complet (*FCL.740.A (a)(2)(ii)*). Il peut comporter tout évènement prévu ou non au stade de la préparation du vol (thème du contrôle). Il n'y a aucune autre contrainte quant

au déroulement et à la durée du voyage. En fonction des évènements simulés, il peut ou non se terminer à la destination prévue.

- Dans le cas de la prorogation de TR d'un candidat justifiant de 10 étapes comme pilote sur le type dans la période de validité de son TR ou titulaire d'un OPC valide sur le type (typiquement un contrôle FCL dans le cadre d'un RTC compagnie), la partie voyage peut prendre fin après la montée (typiquement au passage du FL100) et se poursuivre directement par les exercices complémentaires. Par conséquent, il n'y a plus d'exigence de garder un environnement de type LOFT.

La partie voyage LST pour un TR devrait être suffisamment peu complexe pour permettre l'évaluation aisée de l'aptitude du candidat à conduire un profil de vol standard.

Ceci constitue également un élément important de mise en confiance du candidat à l'issue de sa formation. Pour les mêmes raisons, un scénario LST pour deux candidats devrait inclure un thème, et donc un voyage par candidat.

10.5. Les exercices complémentaires

Cette partie du contrôle permet l'évaluation des rubriques FCL obligatoires non couvertes (ou non réalisées en fonction PF), dont l'insertion dans la partie voyage rendrait le scénario lourd, difficilement réalisable et ou irréaliste.

Pour les scénarios de contrôle pratique d'aptitude TR ou ATPL pour un candidat, l'exigence d'évaluation dans la fonction PM peut faire l'objet d'une deuxième partie d'exercices complémentaires réalisés par le candidat en fonction PM.

Les consignes suivantes s'appliquent :

- Dans le cas de scénario deux candidats, ne comportant qu'un seul voyage, la partie exercices complémentaires du candidat PM durant le voyage, contiendra obligatoirement les rubriques 1.4(M), 1.6(M) et 3.8.1(M)* exigibles en fonction PF.
- Les exercices correspondants sont souvent des exercices de style. Ils nécessitent des conditions d'initialisation et de réalisation déterminées par les requis réglementaires, et sont variables d'un exercice à l'autre (repositionnement, reconfiguration du simulateur, insertion des pannes, paramètres météorologiques, neutralisation d'automatismes, etc.). Par conséquent, et pour assurer la validité réglementaire du contrôle, le concepteur de scénario s'efforcera de définir l'ensemble des paramètres requis exercice par exercice et de les faire clairement apparaître à chaque point clef de la documentation examinateur.
- De même, bien qu'il n'y ait aucune contrainte dans l'enchaînement des exercices de la phase d'exercices complémentaires, le rédacteur doit s'efforcer d'organiser le scénario de façon à limiter au maximum les manipulations à l'IOS. Il doit notamment limiter les repositionnements. Ceci optimise le travail de l'examineur et réduit les confusions et la possible désorientation chez les candidats.
- Les exercices complémentaires, lorsque deux pilotes sont contrôlés, devraient être distincts pour chaque pilote (origine de la panne, ambiants, enchaînement des exercices...).

10.6. Scénarios à options multiples ou à « tiroirs »

L'utilisation de scénarios incluant des options multiples est fortement encouragée.

Cela concerne essentiellement la partie voyage d'un scénario.

Bien que plus complexe à concevoir, à documenter et à mettre en œuvre, cette méthode permet de pérenniser dans le temps la pertinence d'un scénario et de le rendre plus réaliste, car plus adapté aux variables décisionnelles de l'équipage.

Il y a principalement deux types d'outils à disposition du concepteur pour développer des possibilités multiples de déroulement d'un scénario :

- Multiplier les choix de pannes système :
 - MEL en préparation du vol.
 - Rubriques 3.4.X.
 - Evènements nécessitant l'application d'une procédure d'urgence (rubriques 3.6.X).
- Multiplier les possibilités d'enchaînements pour favoriser la prise en compte des décisions de l'équipage :
 - Trajectoires et types d'approches.
 - Options après remise des gaz...

10.7. Consignes et recommandations pour l'élaboration des scénarios à options :

La documentation examinateur devra être particulièrement synthétique et pratique d'utilisation de façon à facilement identifier :

- Les points où l'on ouvre différentes options à l'équipage (divergences).
- Les points où l'on retrouve à nouveau une trame unique (convergence).
- Les éléments nécessaires à la conduite du scénario après une divergence pour chaque option envisagée et jusqu'au prochain point de convergence (le point de convergence est fréquemment la fin de la partie voyage du scénario).

En cas de choix multiple de pannes, les circuits concernés et toutes les pannes envisagées devront être clairement mentionnés (ex : ELEC IDG L/R FAULT, ELEC APU GEN FAULT, AIR PACK 1/2 FAULT).

Lors de la conception et pour chacune des pannes proposées, la compatibilité des conséquences de ces événements avec la bonne continuité du scénario devra être soigneusement vérifiée.

S'assurer dans tous les cas, trois rubriques 3.4.X et trois rubriques 3.6.X toutes différentes seront couvertes au cours du contrôle :

- En cas de choix multiples en matière de trajectoire, types d'approches et aérodromes de décollage/déroutement, les options retenues devront être clairement mentionnées dans le scénario.
- S'assurer de la disponibilité d'ambiants couvrant l'ensemble des choix possibles (à la fois dans le dossier utilisé pour la préparation du vol et en données utilisables par l'examineur pour informer l'équipage en cours de contrôle).
- S'assurer également de la compatibilité des choix possibles avec la bonne continuité du scénario et les bases de données des FFS utilisés.

10.8. Préservation de marges de manœuvre examinateur

Un scénario perd de sa pertinence dès lors que son utilisation pour juger impartialement des aptitudes d'un candidat est discutable, en particulier compte-tenu de l'inévitable perte de confidentialité de son contenu (cas typique des ATO traitant un grand nombre de stagiaires issus d'un même Exploitant).

Cette perte de confidentialité amène des candidats à être mécanisés pour le contrôle au point d'être complètement déstabilisés en cas de changements mineurs dans la trame du scénario.

Certaines exigences FCL, comme la réalisation systématique de certains exercices avec panne du moteur critique, peuvent avoir des effets délétères sur les véritables objectifs de la formation et du contrôle.

Les programmes de contrôle comportent des contraintes, en termes de normalité des exercices et de densité, pour lesquelles il est difficile d'apporter une réponse efficace à cette problématique.

Hormis l'utilisation de scénarios à options multiples, les concepteurs de scénarios sont encouragés à mettre en œuvre les solutions partielles suivantes :

- Analyser les exercices ou conditions de réalisation d'exercices pouvant libérer une marge de manœuvre examinateur (typiquement les parties de scénario pour lesquelles un choix laissé à l'examineur n'a pas d'impact sur l'enchaînement de la suite du contrôle et sur sa validité réglementaire).
- Rédiger les consignes examinateur et le scénario détaillé de façon ce que ces marges de manœuvre apparaissent clairement (par omission de conditions détaillées de réalisation ou, si nécessaire, en fixant le périmètre et les choix possibles).
- Mentionner la démarche lors de la demande d'approbation du scénario.

Quelques exemples de marges de manœuvre examinateur :

- Choix du côté de la panne d'un système symétrique (moteur, GEN, calculateur, instrument de bord, commande de vol, etc.).
- Choix entre différentes pannes de complexité équivalente sur un même circuit (voire des circuits différents si correctement documenté).
- Choix sur le positionnement d'un événement dans le scénario (TCAS en montée, en croisière, en descente...)
- Choix sur les conditions d'initialisation d'un événement (TCAS, procédure d'approche, raison d'un arrêt-décollage, etc.).

Il est essentiel que le concepteur vérifie soigneusement que tous les choix potentiels laissés à l'initiative de l'examineur sont compatibles avec le déroulement ultérieur du scénario et la validité du contrôle.

10.9. Tableaux récapitulatif – architecture des scenarios

Scénario 1 candidat, LST TR candidat A, pilote B en support					
Option 1		LOFT	Exercices complémentaires	Exercices complémentaires	
	PF	A	A	B	
	PM	B	B	A	
Option 2		LOFT	Exercices complémentaires		
	PF	B	A		
	PM	A	B		

Scénario 1 candidat, LST ATPL candidat A, pilote B en support				
	LOFT	Exercices complémentaires	Exercices complémentaires	
PF	A	A	B	
PM	B	B	A	

Scénario 1 candidat, LPC candidat A, pilote B en support					
Option 1		LOFT	Exercices complémentaires		
	PF	A	A		
	PM	B	B		
Option 2		LOFT	Exercices complémentaires		
	PF	B	A		
	PM	A	B		

Scénario 2 candidats LST ou LPC					
Option 1		LOFT 1	Exercices complémentaires 1	LOFT 2	Exercices complémentaires 2
	PF	A	A	B	B
	PM	B	B	A	A
Option 2		LOFT	Exercices complémentaires 1	Exercices complémentaires 2	
	PF	A	A	B	
	PM	B	B	A	

Scénario 2 candidats, 1 LST ATPL candidat A, 2 TR candidats A et B					
Option 1		LOFT	Exercices complémentaires 1	Exercices complémentaires 2	
	PF	A	A	B	
	PM	B	B	A	
Option 2		LOFT 1	Exercices complémentaires 1	LOFT 2	Exercices complémentaires 2
	PF	A	A	B	B
	PM	B	B	A	A

	LOFT 1	Exercices complémentaires 1	LOFT 2	Exercices complémentaires 2
PF	A	A	B	B
PM	B	B	A	A

Gestion du temps – marqueurs de temps

Il n'y a aucune exigence réglementaire précise concernant la durée d'un contrôle d'aptitude ou d'un contrôle de compétence FCL (GM1 FCL.1015 mentionne 120 minutes par candidat pour un acte de TR ou un ATPL). L'expérience montre qu'un créneau simulateur de 4 heures permet d'accommoder deux actes de TR pour un équipage hétérogène tandis qu'un test pour un seul candidat nécessite un créneau d'au moins 2H30, généralement programmé sur trois heures.

Les consignes suivantes s'appliquent en matière de gestion du temps :

- La durée totale du contrôle ne devrait pas dépasser 04H00, en raison de l'abaissement naturel de la performance des candidats au fil du temps.
- Le dossier-scénario devra indiquer la durée du créneau simulateur et la durée prévisionnelle des différentes parties (LOFT, exercices complémentaires).
- Les scénarios proposés devraient présenter une marge de 15 minutes par rapport à la durée du créneau simulateur réservée.
- Une pause d'environ 10 minutes, située généralement à la mi-séance devra être prévue pour tout scénario d'une durée supérieure à 3 heures.
- Le scénario, ou la documentation examinateur devra être doté de marqueurs de temps prévisionnels suffisamment nombreux permettant à l'examineur d'aisément repérer une avance ou un retard au cours du contrôle par rapport à la chronologie.
- La mention des temps partiels/cumulés à chaque rubrique n'est pas formellement requise, mais reste néanmoins un excellent outil pour la conception et la réalisation d'un scénario.

Il est important, pour garantir la validité d'un contrôle mais aussi pour en assurer la qualité, qu'un scénario puisse confortablement épouser le créneau simulateur imparti.

Une proposition irréaliste sera systématiquement rejetée au stade de la demande d'approbation.

L'approbation est toujours délivrée sous réserve de la vérification, par l'organisme responsable, de la faisabilité du scénario dans le temps total imparti à la réalisation du contrôle (cette vérification devrait avoir lieu avant de soumettre le dossier-scénario).

En cas de constat par l'organisme responsable d'un problème lié à la faisabilité du scénario dans le volume horaire prévu, le scénario devra être amendé sans délai (et soumis en vue d'une nouvelle approbation si celle-ci est déjà effective).

Suite à un acte de surveillance DSAC, l'approbation d'un scénario peut être immédiatement suspendue (et les contrôles des candidats concernés invalidés) dès lors qu'il est constaté la non-faisabilité du scénario dans la durée planifiée et indiquée dans le dossier-scénario.

11. Dossier-Scénario

11.1. Définition et contenu

Le terme dossier-scénario désigne l'ensemble des documents nécessaires à l'organisation et à la conduite d'un contrôle FCL hormis la documentation de bord.

Il contient au minimum les éléments suivants :

Désignation	Remarques
Les pages de garde	Doit apparaître : <ul style="list-style-type: none"> - Le terme « scénario » suivi de l'objet du scénario (ex : scénario de prorogation et renouvellement de TR A320) - La dénomination de la partie concernée (ex : dossier examinateur, dossier candidat) - Le N° GXP et la date d'approbation ou d'acceptation du scénario - La désignation de l'organisme (ou de l'examineur isolé) utilisateur du scénario
Les consignes examinateur incluant le tableau des rubriques	
Les ambiants	
Le scénario détaillé	

Le TRF	Uniquement en cas d'utilisation d'un TRF customisé pour le contrôle
--------	---

Lors de la procédure d'approbation, le dossier-scénario devra être présenté sous forme de fichiers PDF (hormis le scénario détaillé qui pourra être présenté sous une forme plus appropriée si nécessaire).

La partie « ambiants » doit être clairement identifiée comme un ensemble indépendant.

Il est souhaitable que le reste du dossier soit rassemblé en un seul fichier. La première page de chaque fichier doit être la page de garde correspondante.

Le dossier-scénario doit être solidement structuré et intelligible.

Il sera rédigé en français ou en anglais et ne comportera pas de partie laissée blanche à des fins d'insertions ultérieure (hormis le N° GXP).

11.2. Documentation de bord

L'ATO, l'Exploitant ou le TRE indépendant est responsable de la mise à disposition de l'équipage d'une documentation de bord récente en salle de briefing puis dans le simulateur.

Cette documentation se présentera sous la forme la plus proche possible de celle communément utilisée par les candidats en exploitation ou en formation.

Une documentation de type EFB n'est utilisable que dans le cadre d'une approbation à condition que les deux membres d'équipage soient suffisamment familiarisés à son usage.

Dans ce contexte, le terme documentation récente désigne une cartographie et des données de performances en adéquation avec la database du simulateur utilisé, une documentation avion ne comportant pas de différence majeure avec la dernière version du constructeur, notamment en termes de procédures normales/anormales/d'urgences et un référentiel réglementaire à jour.

Dans le cas d'un LPC sur un ou des candidats libres en vue de la prorogation du TR, la documentation du Constructeur peut se substituer aux parties correspondantes d'une documentation Exploitant/ATO (en particulier le manuel d'exploitation partie B).

La documentation de bord constitue le complément documentaire indispensable au dossier-scénario et contiendra au minimum les éléments suivants :

Désignation	Remarques
Cartographie	<ul style="list-style-type: none"> - 2 jeux complets de cartes d'aérodromes couvrant tous les aérodromes susceptibles d'être utilisés pour la préparation du ou des vols et durant la séance simulateur. - 1 jeu de cartes « en route » couvrant toute les routes, détournements et dégagements prévus au stade de la préparation du ou des vols. - Ou une solution EFB par stagiaire
Check-list et QRH	<ul style="list-style-type: none"> - Dotation standard à celle disponible à bord (papier ou électronique).
Manuel d'exploitation (parties A, B et C et documents associés)	<ul style="list-style-type: none"> - Il devra être conforme et se présenter de façon identique à celui utilisé en exploitation ou en formation par l'équipage. - Dans le cas de candidats libres se présentant à un contrôle de compétences pour proroger le TR, il est admis que le manuel d'exploitation soit remplacé par la documentation du constructeur (récente) à condition que celle-ci couvre tous les aspects nécessaires à l'exploitation du vol, y compris la MMEL.
Données de calcul des paramètres décollage	<ul style="list-style-type: none"> - En l'absence de manuel d'exploitation ou d'EFB approuvé, les données disponibles doivent couvrir tous les QFU utilisables de tous les A/D concernés.
Réglementation, tables et codes	<ul style="list-style-type: none"> - En absence de manuel d'exploitation, une documentation type Airways Manual peut être utilisée.

11.3. Consignes examinateur

Les consignes examinateur constituent le préambule au scénario et un guide de travail pour l'examinateur. Les concepteurs de scénarios ont toute latitude pour présenter cette partie du dossier-scénario.

Le document devra atteindre tous les objectifs suivants :

- Définir sans ambiguïté le cadre d'application du scénario (type de contrôles couverts, configuration équipage possible, parties optionnelles en fonctions du type de contrôle et de la configuration équipage).
- Fournir une aide à la vérification par l'examinateur de la présence de toute la documentation nécessaire préalablement au contrôle (notamment la documentation de bord et le dossier de vol).
- Rappeler les points essentiels de conduite du briefing (on pourra utilement utiliser la check-list du TRE disponible en ANNEXE 4).
- Rappeler les responsabilités de l'examinateur en matière de vérification des prérequis des candidats (vérifications réglementaires conformément au guide TRE/SFE et, le cas échéant, vérifications additionnelles internes à l'ATO).
- Rappeler de façon succincte les critères réglementaires de réalisation de certains exercices (notamment les rubriques (M), (*), restriction d'utilisation des automatismes).
- Donner à l'examinateur toute information additionnelle lui permettant de dérouler aisément le scénario (conventions d'écriture, utilisation de symboles, raccourcis, précisions sur la chronologie du scénario, etc.).
- Mettre à disposition de l'examinateur un tableau des rubriques listant l'ensemble des rubriques FCL incluses dans le scénario. Ce tableau facilitera, en fin de contrôle, la saisie du compte-rendu de contrôle (TRF). Il devra avoir une structure proche de celle décrite dans cette annexe.
- Rappeler les points essentiels relatifs aux procédures administratives de saisie du contrôle (TRF, SIGEBEL, saisie sur la licence du candidat, systèmes de saisie interne à l'ATO).
- Facultatif : mettre à disposition de l'examinateur un mémo du traitement de l'échec.

Si la partie « consignes examinateur » du dossier-scénario doit inclure l'ensemble des points ci-dessus, il est cependant souhaitable de rester le plus concis et pratique possible, motivant ainsi l'usage effectif de cette aide par l'examinateur.

Le but n'est pas de présenter un document exhaustif pour favoriser la procédure d'approbation mais clairement d'aider l'examinateur à optimiser le temps tout en évitant les erreurs et oublis préjudiciables à la validité des contrôles.

11.4. Les ambients

11.4.1. Dossier de vol (partie LOFT) :

Les dossiers de vol seront remis aux candidats préalablement au contrôle (typiquement 24 heures avant la séance).

Il devra contenir toutes des données volatiles non déjà incluses dans la documentation de bord nécessaires à la préparation complète du vol en conformité avec les Règlements en vigueur.

Les documents fournis doivent être semblables à ceux communément utilisés en exploitation. Ils ne devraient pas contenir de doublons ou d'extraits de données normalement accessibles au travers de la documentation de bord.

Une attention particulière sera portée à l'élaboration du dossier de vol de manière à ce que toutes les informations présentées soient cohérentes entre elles et en rapport avec les paramètres environnementaux et opérationnels qui seront simulés lors du LOFT de la séance pratique.

Il contiendra au minimum les éléments suivants pour chacun des thèmes du contrôle :

Désignation	Remarques
La description de la mission et les données horaires	<ul style="list-style-type: none"> - Ex : vol commercial LFPO-EGGW, bloc départ 06:00 UTC. - Composition équipage.
Les données opérationnelles normalement disponibles à la préparation du vol	<ul style="list-style-type: none"> - Type, variante avion, indicatif du vol. - Etat de l'avion (MEL/CDL, tout autre information). - Etat de charge prévisionnel. - NOTAM (ensemble de la route et des A/D susceptibles d'être utilisés). - Toute autre consigne ou information concernant l'aspect opérationnel de la mission.
Dossier météo	<ul style="list-style-type: none"> - Situation générale (au minimum carte TEMSI et carte des vents au FL prévu). - TAF/METAR/SIGMET/SNOWTAM pour l'ensemble des A/D susceptibles d'être utilisés.
Plan de vol technique (OFP)	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de vol d'exploitation conforme à ceux communément utilisés. Il devra être cohérent avec les éléments du thème du contrôle. L'emport carburant doit être déterminé par l'équipage au stade de la préparation du vol.
Document masse/centrage	<ul style="list-style-type: none"> - Peut être pré-rempli.
Autre documents volatils	<ul style="list-style-type: none"> - Ex : cartons décollage/atterrissage lorsque utilisé.

11.4.2. Fiches paramètres exercices complémentaires :

Sans que cela soit une exigence stricte, il est recommandé de prévoir une fiche de paramètres pour chacune des parties « exercices complémentaires ».

Elles seront distribuées aux candidats à la discrétion de l'examinateur.

Cette pratique permet de limiter les erreurs d'insertion et libère de la disponibilité examinateur.

Elle contiendra les insertions nécessaires à l'initialisation de ces phases (masse/centrage/carburant, paramètres décollage, etc.) et les paramètres environnementaux nécessaires (ATIS/METAR, si besoin NOTAMS significatif).

La présentation de telles fiches paramètres est laissée à l'initiative du concepteur de scénario.

11.5. Présentation du scénario détaillé

Il n'appartient pas à la DSAC d'imposer un format précis et unique de présentation d'un scénario.

Néanmoins, toutes les informations et recommandations contenues dans la proposition de présentation suivante devraient être couvertes.

En particulier, le développement des outils informatiques et des supports électroniques accroît considérablement les possibilités de présentation de l'information à l'examineur (formats HTML ou graphique, sous-menus, liens hypertextes, etc.).

11.6. Présentation du scénario détaillé à l'Autorité lors de la demande d'approbation / d'acceptation :

L'ensemble des informations mises à disposition de l'examineur devra être présenté sous forme détaillée.

En cas d'utilisation de liens hypertextes ou de sous-menus (support dynamique), les fenêtres ou pages correspondantes devront être disponibles pour l'expertise soit sous forme dynamique soit sous forme d'annexes (dans ce dernier cas, prévoir une notice listant et expliquant les interactions dynamiques).

Informations obligatoires devant apparaître dans tout scénario détaillé :

- Chaque exercice (préparation du poste, mise en route, décollage, panne moteur...) doit être référencé afin de faciliter son identification.
Cette numérotation en nombres entiers, décomptée chronologiquement du début à la fin du contrôle, est dénommée communément « rang ».
- Rappels à chaque point clé (notamment les rubriques (M)) des conditions réglementaires de réalisation de certains exercices (en matière d'environnement météorologique et de disponibilité des automatismes...).
Ces rappels doivent apparaître sous forme de consignes examinateur de programmation du simulateur. Pour certains exercices et lorsque le contexte n'est pas évident, il est également souhaitable de préciser le stade auquel l'exercice est arrêté (la rubrique 3.6.1 par exemple englobe l'évacuation mais ne va pas forcément orienter le scénario vers une évacuation à l'issue de chaque événement incendie).

L'utilisation des fonctions de mémorisation du simulateur (lesson-plan) ne dispense pas de documenter le scénario-détaillé comme indiqué ci-dessus.

- Marqueur de temps, sous forme d'une indication du temps prévisionnel apparaissant à intervalles réguliers dans la trame du scénario.
- Consignes détaillées pour la gestion du déroulement d'un scénario à options multiples.

Exemple de présentation classique, cette proposition reflète un cas général, chaque Exploitant ou examinateur est invité à s'approprier la construction du scénario détaillé selon ses propres besoins et la complexité de l'avion ou de l'exploitation. Les valeurs présentées ci-dessous ne sont que des exemples.

Rang	Temps cumulé	F C L	O P S	Events	Ambiants	Consignes instructeur
1	5'	1.3		Prise en compte avion	FFS8 Gate A9 FFS5 Gate C65	Power off, GPU disponible
2	10'			Préparation avion	ATIS A 132.475	Informez l'équipage SLOT H+20'
3	20'	1.4 (M)		Mise en route	Contact GND 121.7	
4	25'	1.5		Taxi	Taxi via H, N, Hold short of RWY 20 Vis 550m, Taxi edge lights On	
5	30'	1.6 (M)		Before take off checks		
6	30'	2.1		Normal Take off RWY20	Vis 550m, Wind 220/12kt	
7	35'	2.6 (M)	A	Rejected Take off		Annoncer croisée de piste à 50Kt
8	40'	1.5		Taxi to Holding point 20 RWY20		FORDEC équipage, décision de poursuite du vol
9	45'	2.1		Normal Take off RWY 20	Vis 550m, Wind 220/12kt	SID EGAP 1T
10	50'	2.5.2* (M)	B	Engine failure between V1 and V2	Set OVC 400'	Engine Fail at V1, no damage. AP On, FD ON
11	50'	3.8.1* (M)		EOSID		EOSID 1800' dans l'axe virage droite VOR SBT Hold 180 Right. AP On, FD OFF
12	55'	3.6.3 (M)		Engine restart		Engine restart at a safe Height. AP ON, FD ON.
13	65	3.8.3.4 *(M)	C	OEI RNP RWY20 3D		Shutdown engine after restart, before Loc interception. AP ON, FD OFF
14

Colonne 1 : Rangs. Il est important de pouvoir localiser chaque exercices ou évènement par une nomenclature permettant à l'examineur, à l'organisme et à l'Autorité de retrouver aisément et d'identifier un point du scénario, pour vérification de conformité, renseignement de la feuille de notation, suivi du scénario lors du contrôle...

Colonne 2 : Timings. Les marqueurs de temps permettent à l'organisme de vérifier la faisabilité du scénario en regard du créneau simulateur imparti, mais aussi à l'examineur de suivre l'évolution du contrôle par rapport à la contrainte temporelle.
Les marqueurs de temps peuvent aussi intégrer un temps partiel (temps pour chaque exercice).

Colonne 3 : Références *FCL appendice 9.B.6.*

Colonne 4 : Références OPS, AMC1 ORO.FC.230 (b)(1)(i). Dans le cadre d'un contrôle combiné OPS/FCL, il convient de faire apparaître les références de (A) à (G).

Colonnes 5 et 6 : Niveaux d'automatisme.

Colonne 7 : Description de l'évènement. Il est judicieux de respecter ici, dans la mesure du possible, la même nomenclature que celle présentée dans l'appendice 9.B.6. Concernant les approches 2D et 3D, respecter la nomenclature proposée dans ce guide.

Colonne 8 : Ambiants.

Colonne 9 : Consignes examinateur. L'examineur ou l'Organisme veillera à faire figurer ici toute information utile à la réalisation du contrôle, aussi bien d'un point de vue conformité, que pédagogique. Dans le cas d'un Lesson Plan, la référence de la panne ou de la phase à programmer pourra figurer ici. Les consignes examinateur ne doivent pas être développées dans un document séparé, elles figureront donc dans le scénario. Elles permettront de faciliter le travail de l'examineur et de s'assurer que le contrôle sera effectué selon les exigences du Règlement et de l'Organisme.

11.7. Structure générale du tableau des rubriques

Le tableau des rubriques constitue la nomenclature de l'ensemble des rubriques du scénario classées dans l'ordre de l'appendice 9.B.6.

La présentation de ce tableau est laissée à l'initiative du concepteur qui pourra le compléter en fonction des besoins et des méthodes de travail au sein de l'organisme.

Dans tous les cas, ce tableau doit répondre de façon claire et pratique à deux objectifs :

- Le contrôle rapide de la conformité d'un scénario un ou deux candidats du point de vue de la présence des rubriques FCL requises.
- Assister l'examineur lors de la saisie du compte-rendu de contrôle (TRF) par l'identification de l'ensemble des rubriques couvertes durant le contrôle.

11.8. Principe de présentation de tableaux des rubriques

Exemple :

Rubriques FCL/ Rang (Rg)	1.1	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.3	2.5.2	2.6	3.4.0	3.4.5	3.4.10	...
Candidat A	Rg1	Rg3	Rg4	Rg5	Rg6	Rg7	Rg16	Rg8	Rg19	Rg9	Rg18	Rg19	
Candidat B	Rg1	/	Rg22	Rg23	Rg24	Rg25	Rg33	Rg26	Rg19	Rg9	Rg18	Rg31	

En fonction du scénario et des objectifs du contrôle, certaines rubriques peuvent ne concerner qu'un seul candidat, voire aucun candidat, dans les exemples ci-dessus :

- Les rubriques 1.4(M), 2.5.2(M)* sont effectuées par chacun des candidats.
- L'évènement panne hydraulique, rubrique 3.4.5 présente dans le scénario sera comptabilisé pour les 2 candidats, bien qu'apparaissant en PF (en gras) pour le candidat A seulement.

12. Support de notation, aide au debriefing

Le résultat d'un contrôle FCL reste essentiellement basé sur la notation binaire PASS/FAIL de chacune des rubriques FCL (après un éventuel lever de doute sur un ou plusieurs exercices).

Le concepteur du scénario peut opter pour l'intégration à la documentation examinateur d'un support permettant de valider les exercices un à un en cours de contrôle (sous forme de cases à cocher directement dans le support scénario ou sur un document séparé).

L'apport d'un tel outil est cependant très limité, voire contraignant pour l'examineur (aucun avantage significatif par rapport à une prise de note classique ou une saisie directe sur un TRF).

En contrepartie, il peut être intéressant de prévoir un système de notation par compétences pour les principaux exercices constitutifs du contrôle (selon les normes de l'EBT).

Le but n'est pas de substituer cet outil à la notation binaire qui reste applicable mais de collecter en cours de contrôle les données qui permettront d'étayer un débriefing plus complet et plus pertinent.

Ceci suppose néanmoins que les examinateurs concernés soient initiés à l'évaluation par compétences et que l'organisme ait défini son système d'évaluation (échelle de notation, indicateurs, présentation et utilisation pratique).

Pour le concepteur du scénario, il faudra dans un premier temps définir les éléments du scénario sur lesquels on appliquera une analyse par compétences (ils ne se confondent pas forcément avec une rubrique FCL et devraient rester en nombre limité). Puis, pour chacun de ces éléments, lister les compétences à évaluer pour le PF et le PM (un maximum de 3 compétences par pilote et par exercice est conseillé).

13. Approbation/acceptation des scénarios

Les procédures ci-dessous ne concernent pas l'approbation des scénarios élaborés dans le cadre des sous-parties *ORO.FC* et *SPA* de la réglementation AROPS (entraînements et contrôles sous la responsabilité d'un Exploitant titulaire d'un AOC (Air Operator Certificate)). Ceux-ci seront soumis à l'Autorité pour approbation.

L'approbation et l'acceptation traitées dans ce sous-chapitre sont relatives aux contrôles FCL conduites sur FFS pour les avions MP, élaborées par les ATO, ou par des examinateurs isolés.

Dans le cas d'un ATO, la conformité du scénario à la réglementation AIRCREW donnera lieu à une approbation.

Dans le cas d'une demande émanant d'un examinateur isolé, l'Autorité avalisera l'utilisation d'un scénario sous la forme d'une lettre d'acceptation.

L'approbation des scénarios FCL est une tâche secondaire de DSAC/PN/EPN et représente néanmoins une charge de travail importante.

En conséquence, afin d'optimiser la procédure de validation des scénarios et pour réduire au maximum les délais d'approbation/d'acceptation, les consignes détaillées ci-dessous doivent être scrupuleusement appliquées.

Tout dossier incomplet ou révélant un manque d'expertise inacceptable de la part du concepteur sera rejeté.

Chaque scénario devra faire l'objet d'une demande séparée, une demande ne devra concerner qu'un seul scénario.

Un scénario à options multiples est considéré comme un seul scénario.

Il est également recommandé que les ATO disposent de plusieurs scénarios de Skill Test ou de scénarios à choix multiples afin de pouvoir offrir aux candidats une diversité de contrôles et ainsi d'éviter que le même scénario soit utilisé en cas de « FAIL ».

13.1. Procédure pour un organisme (ATO)

L'ATO adressera une demande sous forme d'un email avec pièces jointes (ensemble des éléments du dossier-scénario), adressée directement à la boîte fonctionnelle de la DSAC/PN/EPN en utilisant le formatage indiquée ci-dessous :

- L'expertise du dossier sera attribuée à l'un des FOI (Pilote Contrôleur) de DSAC/PN/EPN sous la responsabilité du Chef de Pôle EPN.
- Le FOI en charge gèrera l'expertise du dossier jusqu'à sa conclusion finale. A cette fin et selon les besoins:
 - Il se mettra en relation directe avec le Responsable Pédagogique de l'ATO ou la personne désignée.
 - Demandra toute modification qu'il jugera utile (scénarios, ambiants, etc.).
 - Si nécessaire, demandera à l'ATO tout document complémentaire (documentation de bord utilisée par exemple).
 - Il pourra également demander de procéder à un contrôle du scénario ou partie de scénario en situation réelle (donc au simulateur).
- Le retour vers l'ATO se fera par email. Une copie de la lettre est transmise à DSAC/PN/EPN.

Adresse	demandes.expertises.pepn-bf@aviation-civile.gouv.fr
Sujet	SCENARIO XXXXXXXX – ATO XXXXXXXX
Texte	<p>Veillez trouver ci-joint le scénario XXXXXX pour expertise.</p> <p>La personne à contacter concernant cette demande est :</p>

	N° Téléphone (et) adresse email
Pièces jointes	Ensemble des éléments du dossier-scénario

13.2. Procédure d'acceptation hors ATO (examineur isolé)

- L'examineur fera sa demande par email. L'expertise et le suivi du dossier jusqu'à sa conclusion finale sont identiques au cas de l'ATO.
- Le retour vers l'examineur se fera par email (responsabilité FOI en charge).

Adresse	demandes.expertises.pepn-bf@aviation-civile.gouv.fr
Sujet	SCENARIO XXXXXXXX – SCENARIO INDIVIDUEL
Texte	<p>Veillez trouver ci-joint le scénario XXXXXX pour expertise.</p> <p>Ce scénario vous est transmis pour mon usage individuel</p> <p>NOM/PRENOM - N° EXAMINATEUR (TRE demandeur)</p> <p>N° Téléphone (et) adresse email (TRE demandeur)</p>
Pièces jointes	Ensemble des éléments du dossier-scénario

Complément d'informations pratiques :

- En cas de pièces jointes de poids incompatible avec la capacité de traitement de la messagerie (>4.5Mo), celles-ci devront impérativement être adressées sous forme digitales (utilisation d'une plateforme d'échange de fichiers volumineux).
- Seule la demande d'expertise initiale doit être adressée via la boîte fonctionnelle. Les échanges ultérieurs concernant un dossier déjà adressé se feront directement via la messagerie du FOI en charge.

Conventions de décryptage du formatage de l'email (cadres ci-dessus) :

- En gras les entrées variables. Entre parenthèses les notes explicatives (à ne pas transmettre).
- Dans l'email, la référence au scénario devra être sans ambiguïté (ex : TR/ATPL A400M juillet 2023).
- La personne à contacter est celle chargée d'être l'interlocuteur direct du FOI, ayant l'autorité et les compétences pour fournir des informations techniques complémentaires et, le cas échéant, apporter les corrections nécessaires au scénario (concepteur du scénario).

14. Validation, validité et gestion des scénarios

14.1. Exigences en matière de nombre de scénarios

Un scénario approuvé pour un ATO ne devrait être utilisé que par cet organisme. Avec accord du RP, il peut ponctuellement être utilisé par un examineur actant à titre individuel hors de cet ATO.

Pour chaque type de contrôle FCL qu'il est amené à programmer (type de test et/ou type d'avion), l'ATO doit élaborer, faire approuver et mettre à disposition de l'examineur plusieurs scénarios.

Le TRE/SFE choisit l'un d'eux pour un contrôle donné (*appendice 9.A.6*).

Le nombre de scénarios devant être élaborés pour chaque type de contrôle n'est pas précisé dans la réglementation, la DSAC considère que deux scénarios comportant des différences significatives constituent un minimum.

14.2. Validité d'un scénario

La date de début de validité du scénario est la date de la lettre (ou du message) d'approbation (ou d'acceptation).

Hormis en cas de modification des exigences réglementaires FCL, un scénario approuvé ou accepté au titre du FCL n'a pas d'échéance dans le temps.

Il est de la responsabilité déontologique de l'ATO et de l'examineur de juger si un scénario reste pertinent dans le temps et/ou pour un candidat donné (cas de contrôles consécutifs conduites sur un même candidat).

Un scénario n'est plus pertinent dès lors que son utilisation pour juger impartialement des aptitudes d'un candidat est discutable en particulier compte-tenu de l'inévitable perte de confidentialité de son contenu.

Les examinateurs ne devraient communiquer aux candidats que les éléments du dossier-scénario nécessaires à la préparation du contrôle (ambiants) et devraient s'efforcer de préserver la nécessaire confidentialité de la trame du scénario.

14.3. Validation d'un scénario

Pour chaque scénario, la lettre (ou le message) d'approbation ou d'acceptation comportera :

- Un N° GXP à 5 ou 6 chiffres. Après validation, ce numéro interne DSAC sera inséré dans l'entête du scénario (responsabilité ATO/TRE). Toute référence ou correspondance ultérieure concernant ce scénario se fera au travers de ce numéro.
- D'éventuelles restrictions, limitations et/ou mises en garde relatives à la validité et/ou l'utilisation du scénario.

Si elles ne sont pas déjà stipulées dans le dossier-scénario, ces réserves y seront formellement insérées de telle manière qu'elles soient clairement observées et appliquées par les utilisateurs.

L'ensemble des scénarios approuvés pour un ATO doit être archivé par le RP et les scénarios adéquats au contrôle programmé mis à disposition du TRE à l'occasion des actes organisés par cet ATO.

Un scénario soumis par un TRE à titre individuel et accepté ne doit être utilisé que par cet examinateur.

Tout contrôle FCL conduit en ou hors ATO doit donner lieu à l'archivage du scénario utilisé (ou de son N° GXP de validation) par l'examineur conduisant le contrôle (en plus du TRF). Cet archivage doit avoir une durée de 5 ans.

En cas de renoncement définitif à utiliser un scénario, avertir la DSAC/PN/EPN par email (adressé à demandes.expertises.pepn-bf@aviation-civile.gouv.fr) en rappelant le N° GXP d'approbation / d'acceptation et la date de fin d'utilisation.

ANNEXE 4 : CHECK-LIST TRE/SFE

Par convention, le terme « candidat » désigne le ou les candidats du contrôle.

Préparatifs du contrôle par l'examineur
Documents examinateur <ul style="list-style-type: none"> - Autorisation d'examineur à jour - Licence de l'examineur à jour (TRI, Type Rating à jour) - Lettre de désignation par l'Autorité (si applicable) - Assurance personnelle (si applicable)
Planification du contrôle <ul style="list-style-type: none"> - Date, heure et lieu - Scénario compatible avec le type de contrôle (FCL-OPS-ATPL) - Composition équipage
Premier contact avec le candidat <ul style="list-style-type: none"> - Echange des coordonnées - Organisation logistique
Documentation <ul style="list-style-type: none"> - Dossier de vol - Scénario - Documentation opérationnelle - Formulaire de saisie (à jour) - Support divers (guide TRE/SFE...) - En cas d'acte sur licence étrangère : connaissance et conformité avec les procédures Nationales applicables (EDD)
Préparation de la séance par l'examineur <ul style="list-style-type: none"> - Questionnement - Briefing - Déroulement.
Avant le début du contrôle
Prévenir le candidat dans le cas d'un éventuel retard
Etat technique et disponibilité du matériel requis (avion, simulateur, documentation)
Rencontre avec le candidat <ul style="list-style-type: none"> - Instaurer un climat de confiance - Présentation mutuelle - Evaluation de l'état d'esprit et du niveau de stress du candidat. - Préciser le rôle du TRE/SFE durant le contrôle. - Eviter tout jugement de valeur sur le candidat ou sur le contrôle.
Briefing
Briefing sécurité des locaux (si FSTD)
Droit permanent du candidat à poser des questions
Etat civil du candidat vérifié (déclaratif)
Vérification documentaire du candidat (licence, médical), présentation de l'autorisation TRE
Cadre "Applicant" du TRF renseigné
Si applicable, attestation de formation (TRF cadre 4)
Présence et adéquation de la documentation utilisée
Rappels sur le déroulement contrôle et des performances attendues
Temps de préparation du vol et de séance définis, informer d'un créneau si nécessaire
Briefing différences ou particularités simulateur avec avion de référence.
Présentation succincte de la séance, rappel des différents rôles joués par l'examineur
Examen oral du candidat.

Après la préparation du vol
<ul style="list-style-type: none"> - Briefing sécurité effectué (avion ou FSTD) - Particularités avion : - Répartition des tâches (Candidat, TRE, TRI) - Cadre de réalisation des pannes simulées (manuel de sécurité) - Cas de la panne réelle abordée - Interruption du contrôle pour raison de sécurité
En vol ou au simulateur
<ul style="list-style-type: none"> - Documents avion ou FSTD vérifiés - Briefing sécurité contextuel avant chaque exercice sur avion (manuel de sécurité avion) - Briefing UPRT au FSTD (motion Off, On)
Débriefing
Résultat du contrôle communiqué sans délai au candidat (Pass, Partial Pass, Fail)
Débriefing organisé, conduit avec notes factuelles, en évitant le débriefing chronologique
Conseils et recommandations au candidat pour améliorer son niveau.
<u>En cas de Pass</u>
<ul style="list-style-type: none"> - TRF renseigné (TRF DGAC ou customisé si applicable) - Saisie SIGEBEL si applicable (prorogation de TR) - Signature du TRF par le candidat - Conservation du TRF par le candidat
<u>En cas de Partial Pass (échec ≤ 5 rubriques)</u>
<ul style="list-style-type: none"> - Candidat informé des conséquences sur ses privilèges - Débriefing portant sur les raisons du Partial Pass, sans omettre l'évocation des points positifs - Sigebel ou TRF renseigné puis signé par candidat - Rédaction du rapport de synthèse (TRF cadre 6) - Coche de la case « Réussite partielle » dans Sigebel. - Documents Exploitant renseignés si applicable - Modalités d'organisation du contrôle complémentaire discutées (nécessité de réentraînement, à coordonner ultérieurement)
<u>En cas de Fail</u>
<ul style="list-style-type: none"> - Candidat informé des conséquences sur ses privilèges - Débriefing portant sur les raisons du Fail, sans omettre l'évocation des points positifs - TRF renseigné (noter les remarques/contestations éventuelles du candidat) puis signé par le candidat - Coche de la case « Echec » dans Sigebel. - Documents Exploitant renseignés si applicable - Rédiger le rapport de synthèse incluant les propositions de réentraînement (TRF cadre 6)
Après le contrôle
<ul style="list-style-type: none"> - Transmission des documents - Archivage des documents par le TRE/SFE (TRF, lettre désignation...) - REX vers RP/RDFE, DSAC/PN/EPN si nécessaire

ANNEXE 5 : CONTACTS ET LIENS

1. Adresse postale DGAC/DSAC :

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

2. Contacts DSAC/PN :

Nom / Prénom	Fonction	Poste
ROUZET Didier	Directeur DSAC/PN	Secrétariat PN
ALIROT Maxime	Chef du Pôle FOR mation	Secrétariat PN
MALJOURNAL Eric	Adjoint au Chef de Pôle FOR mation	Secrétariat PN
SÉRÉ Anne	Chef du Pôle EXA mens	Secrétariat PN
LAPENE Jean Marc	Chef du Pôle LIC ences	Secrétariat PN
MEBARKI Fatiha	Gestion administrative des TRE (DSAC/PN/EXA)	+33 158094482
REIGNOUX Arielle	Secrétariat DSAC/PN	+33 158094585

3. Liste des contacts DSAC/PN/EPN :

Nom / Prénom	Fonction particulière liée aux examinateurs	Poste
BRODBECK Eric	I-TRE - Chef de Pôle EPN	Secrétariat PN
COUGNAUD François	I-TRE - Adjoint au Chef de Pôle EPN	Secrétariat PN
ROUVET Pascal	I-TRE	Secrétariat PN
CARVAILLO Nicolas	Adjoint au coordonnateur TRE/SFE(A)-MP	+33 158094317
AUGST Pascal	I-TRE	Secrétariat PN
DUMAT Eric	I-TRE	Secrétariat PN
FONCELLE Pascal	I-TRE - Correspondant AIROPS	Secrétariat PN
FOUREL Eric	I-TRE - Correspondant AIRCREW	Secrétariat PN
HOURY Christophe	I-TRE	Secrétariat PN
MIALON Johan	I-TRE	Secrétariat PN
PINAUD Jean-Philippe	I-TRE - Coordonnateur TRE/SFE (A)-MP	Secrétariat PN
TERRIEN Eric	I-TRE - Coordonnateur ATPL	Secrétariat PN
WILK Christophe	I-TRE	Secrétariat PN

4. Boîte fonctionnelle Examineurs :

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 s'effectuer via la boîte fonctionnelle : examineurs.pro@aviation-civile.gouv.fr

Cette boîte fonctionnelle est consultée par le personnel en charge de la gestion des autorisations d'examineurs.

Les demandes et dossiers sont traités par date de réception. 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 doivent être jointes à la demande.

5. Autres communications avec l'Autorité :

Toutes communications relatives à la gestion de difficultés dans l'exercice du mandat de TRE/SFE, retours d'expérience, seront directement adressées à l'un des I-TRE figurant dans le tableau ci-dessus. Privilégier en priorité la communication par email (prenom.nom@aviation-civile.gouv.fr).

5.1. Accès aux pages examinateurs TRE/SFE/SE sur le site DGAC :

Pilotes avions – Examineurs :

<https://www.ecologie.gouv.fr/pilotes-avions-examineurs>

L'ensemble des liens vers les différents formulaires, guides, notes et consignes à l'usage des TRE/SFE/SE avions MP sont regroupés sur ces pages (à l'exception du formulaire « TRI(A)/SFI(A) ASSESSMENT OF COMPETENCE »).

Accès au formulaire Compte-Rendu d'évaluation de compétences TRI/MP(A)-SFI(MPA) 95FormExa sur le site DGAC.

Portail PN :

<https://demarches-portailpn.aviation-civile.gouv.fr>

Sont présentes sur ce portail les différentes démarches afférentes à la gestion des licences et autorisations des pilotes, instructeurs et examinateurs.

A la date de parution de cette révision du guide, la gestion des actes suivants est possible :

- Le compte rendu d'AoC TRI/SFI
- La demande de délivrance/prorogation/renouvellement d'une qualification TRI/SFI
- Délivrance et renouvellement de TR

Il convient de régulièrement vérifier les mises à jour du Portail PN dans le cadre de la dématérialisation des démarches PN.

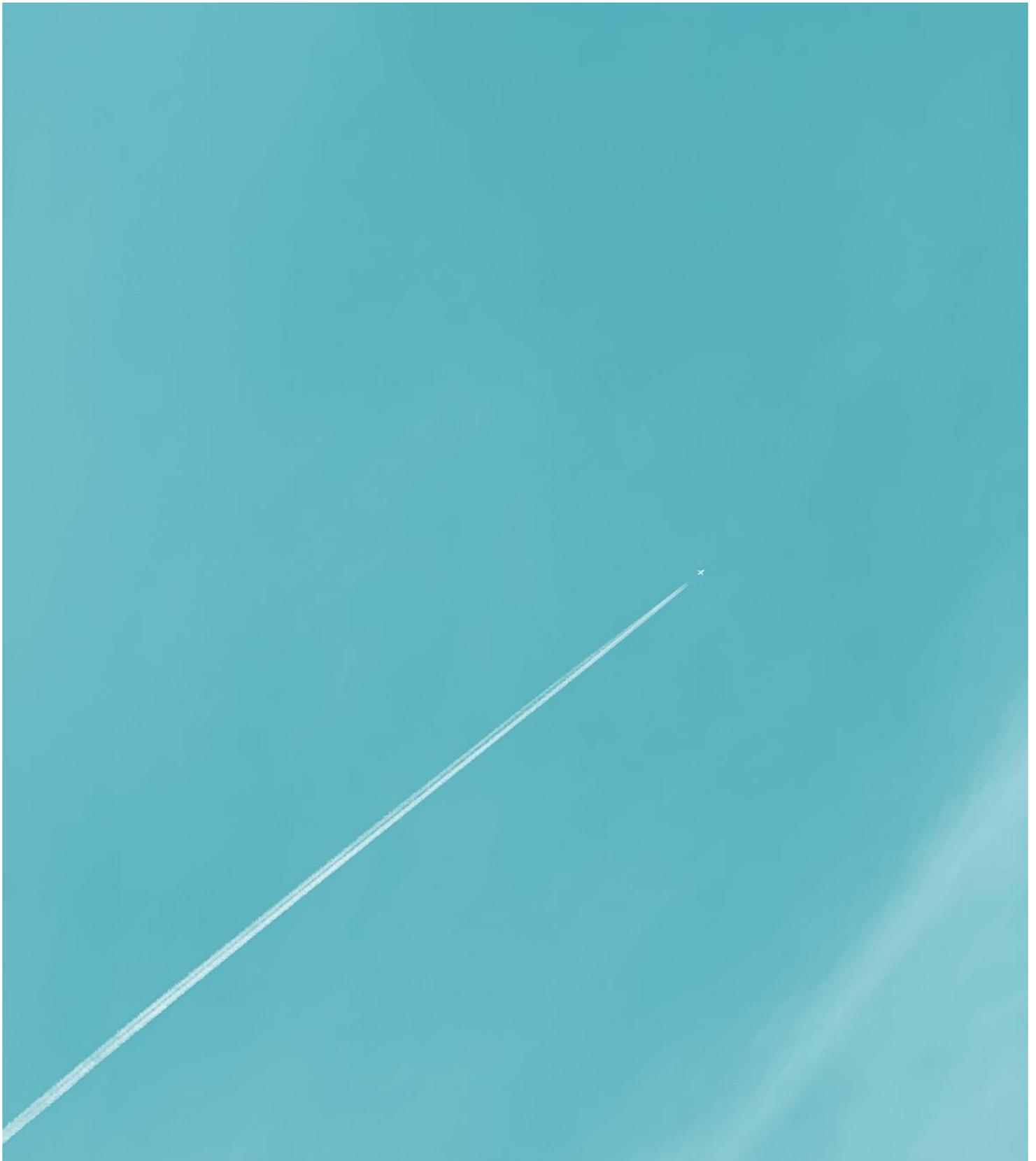
A la date de parution de cette révision, les examinateurs conservent la possibilité de remplir les formulaires soit sur papier, soit sur le portail PN. Il est vivement recommandé de créer son espace examinateur sur le Portail PN et d'utiliser ce dernier pour la saisie des actes disponibles. Les procédures réalisées sur Sigebel à ce jour restent sur Sigebel, les actes disponibles en ligne sur le Portail PN donnent la possibilité de remplacer la saisie sur PDF ou papier.

EASA Type Ratings and License Endorsement List:

L'accès à la liste EASA des classes et types d'avions tels qu'ils apparaissent dans la colonne « licence endorsement » (à reporter dans le champ « Type Rating » du TRF) s'effectue sur le site de l'EASA via le lien suivant :

<https://www.easa.europa.eu/document-library/product-certification/typeratings-and-license-endorsement-lists>

La liste est régulièrement mise à jour.



Direction générale de l'Aviation Civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr