



MINISTRE DES TRANSPORTS

**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE**

Abidjan, le 26 DEC 2023

Décision n° 011797 /ANAC/DTA/DSV portant adoption de
l'amendement n°03 du Guide de l'examineur de pilotes avion « GUID-PEL-2106 »

LE DIRECTEUR GENERAL,

- Vu** la constitution ;
- Vu** la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu** le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des États membres de l'UEMOA ;
- Vu** la loi n°2022-887 du 23 novembre 2022 portant code de l'aviation civile de Côte d'Ivoire ;
- Vu** le Décret n°2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu** le Décret n°2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu** le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu** le Décret n°2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** le Décret n° 2022-160 du 09 mars 2022 portant modification des articles 7, 9 et 10 du décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** l'arrêté n°0061/MT/CAB du 06 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du personnel aéronautique, dénommé RACI 2000 ;
- Sur** Proposition du Directeur de la Sécurité de Vols,

DECIDE :

Article 1 : Objet

La présente décision adopte l'amendement n°03, édition n°04 du Guide de l'examineur de pilotes avion, référencé « GUID-PEL-2106 ».

Article 2 : Portée de l'amendement

L'amendement n°03 du « GUID-PEL-2106 » porte essentiellement sur :

- la prise en compte des dispositions de la procédure de maîtrise des règlements aéronautiques et des documents associés de l'aviation civile référencée « PROC-ORG-1500 » ;
- l'actualisation des orientations relatives aux évaluations en vol des pilotes avion ;
- la suppression des évaluations en vol des pilotes hélicoptère.

Article 3 : Mise en œuvre

Le Sous-directeur des Licences du Personnel Aéronautique est chargé de la mise en œuvre de la présente procédure.

Article 4 : Entrée en vigueur

La présente décision abroge toutes les dispositions antérieures, notamment la décision n°009271/ANAC/DTA/DSV du 09 décembre 2022 portant adoption de l'amendement n°2, édition n°3 du Guide de l'examineur de pilotes « GUID-PEL-2106 ».

Elle entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.



The image shows a circular official stamp of ANAC (Autorité Nationale de l'Aviation Civile). The stamp contains the text "ANAC" at the top, "Autorité Nationale de l'Aviation Civile" around the perimeter, and "LE DIRECTEUR GENERAL" in the center. A handwritten signature in blue ink is written over the stamp, and the name "Sinaly SILUE" is printed in bold black text below the stamp.

PJ : Guide de l'examineur de pilotes avions « GUID-PEL-2106 »
Amendement n°03, édition n°04

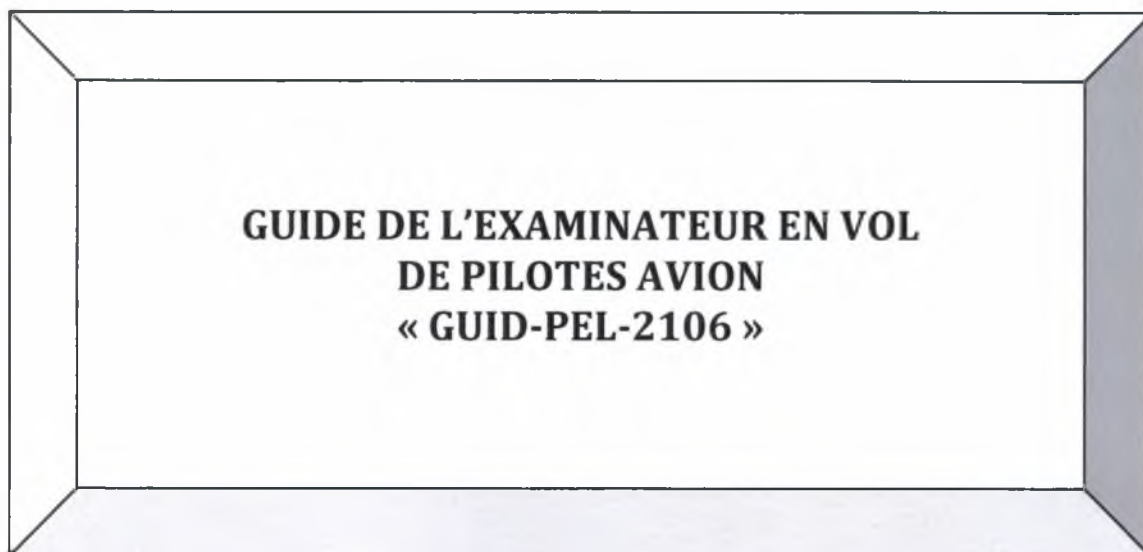
Copies :

- SDIDN (Q-Pulse)
- DSV



MINISTÈRE DU TRANSPORT
AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : GUID-PEL-2106



Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité

Quatrième édition – novembre 2023





PAGE DE VALIDATION

	NOM ET PRENOMS	FONCTION	VISA/DATE
REDACTION	AÏDARA-KONE Nafissatou Djahaté	Sous-Directrice Licences et Formation du Personnel Aéronautique	28-11-2023
	NOUFE Catherine Epse GBOTTA	Chef Service Règlementation, Examens et Formation du Personnel Aéronautique	28/11/2023 P.O.
	KRA Kouamé Patrice	Chef Service Administration et Délivrance des Licences	28/11/2023 KKF
	KONAN Kra Eugène	Inspecteur en Vol	28/11/2023
	COULIBALY Sibiri	Inspecteur en Vol	28/11/2023
VALIDATION	AZAGOH Kouassi Germain	Président du Comité de Travail relatif à la Règlementation de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile	21.12.23
APPROBATION	Sinaly SILUE	DIRECTEUR GENERAL	26.12.23



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Pages	Edition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
i	04	28/11/2023	03	28/11/2023
ii	04	28/11/2023	03	28/11/2023
iii	04	28/11/2023	03	28/11/2023
iv	04	28/11/2023	03	28/11/2023
v	04	28/11/2023	03	28/11/2023
vi	04	28/11/2023	03	28/11/2023
vii	03	28/11/2023	03	28/11/2023
viii	04	28/11/2023	03	28/11/2023
ix	04	28/11/2023	03	28/11/2023
x	03	28/11/2023	03	28/11/2023
Xi	04	28/11/2023	03	28/11/2023
xii	04	28/11/2023	03	28/11/2023
1-1	04	28/11/2023	03	28/11/2023
2-1	03	28/11/2023	02	28/11/2023
2-2	03	28/11/2023	02	28/11/2023
2-3	03	28/11/2023	02	28/11/2023
2-3	03	28/11/2023	02	28/11/2023
2-4	03	28/11/2023	02	28/11/2023
3-1	03	28/11/2023	02	28/11/2023
3-2	03	28/11/2023	02	28/11/2023
3-3	03	28/11/2023	02	28/11/2023
3-1	03	28/11/2023	02	28/11/2023
3-2	03	28/11/2023	02	28/11/2023
3-3	03	28/11/2023	02	28/11/2023
4-1	03	28/11/2023	02	28/11/2023
4-2	03	28/11/2023	02	28/11/2023
4-3	03	28/11/2023	02	28/11/2023
4-4	03	28/11/2023	02	28/11/2023
4-5	03	28/11/2023	02	28/11/2023
4-6	03	28/11/2023	02	28/11/2023
5-1	03	28/11/2023	02	28/11/2023
5-2	03	28/11/2023	02	28/11/2023
5-3	03	28/11/2023	02	28/11/2023
5-4	03	28/11/2023	02	28/11/2023
5-5	03	28/11/2023	02	28/11/2023
5-6	03	28/11/2023	02	28/11/2023





Pages	Edition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
5-7	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-1	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-2	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-3	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-4	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-5	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-6	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-7	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-8	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-9	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-10	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-11	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-12	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-13	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-14	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-15	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-16	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-17	03	28/11/2023	02	28/11/2023
6-18	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-0	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-1	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-2	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-3	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-4	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-5	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-6	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-7	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-8	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-9	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-10	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-11	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-12	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-13	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-14	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-15	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-16	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-17	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-18	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-19	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-20	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-21	03	28/11/2023	02	28/11/2023
APP-22	03	28/11/2023	02	28/11/2023





INSCRIPTIONS DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscris-le	par
0-3	Incorporé dans la présente édition		

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscris-le	par




 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

TABLEAU DES AMENDEMENTS

N°	Objet	Date : - Adoption / Approbation - Entrée en vigueur - Applicable le
00 (Edition 01)	Création du document	17/09/2013 30/09/2013 30/09/2013
01 (Edition 02)	Mise à jour des formulaires et documents de référence	30/08/2019 30/08/2019 02/09/2019
02 (Edition 03)	<ul style="list-style-type: none"> - Changement de la codification du RACI 2004 en GUID-PEL-2106 conformément à la procédure de gestion documentaire PROC-ORG-1500 ; - Prise en compte des exigences de la procédure de gestion documentaire PROC-ORG-1500. 	01/12/2022 09/12/2022 09/12/2022
03 (Edition 04)	<ul style="list-style-type: none"> - Actualisation des orientations relatives aux évaluations en vol des pilotes avion ; - Suppression des évaluations en vol des pilotes hélicoptère ; - Prise en compte des dispositions de la procédure de maîtrise des règlements aéronautiques et des documents associés de l'aviation civile référencée PROC-ORG-1500. 	26 DEC 2023 26 DEC 2023 26 DEC 2023



LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre du document	N° Amendement et date
RACI 2000	ANAC	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relative aux licences du personnel aéronautique	8 ^{ème} Edition Amendement 11 Septembre 2022
MAN-PEL-2025	ANAC	Manuel de procédures du personnel en charge des licences du personnel aéronautique	4 ^{ème} édition Novembre 2022



LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES

Les abréviations suivantes ont les significations ci-dessous :

AAC	:	Administration de l'Aviation Civile
ADF	:	Équipement de Radiogoniométrie Automatique.
ATO (OFA)	:	Organisme de Formation Agréé
HCA	:	Habilités, Connaissances et Attitudes
HF	:	Haute Fréquence
IFR	:	Règles de Vol aux Instruments
ISD	:	Ingénierie Pédagogique
LMS	:	Système de Gestion de l'Apprentissage
LRU	:	Élément Remplaçable en Ligne (Line Replaceable Unit)
MPL	:	Licence de Pilote en Équipage Multiple
PAQ	:	Programme Avancé de Qualification
RA	:	Évaluation des Risques
VFR	:	Règles de Vol à Vue
VHF	:	Très Haute Fréquence
SADL	:	Service Administration et Délivrance des Licences
SREF	:	Service Réglementation, Examen et Formation



LISTE DE DIFFUSION

Entités	Support de diffusion *	
	P	N
ANAC		
Direction Générale		✓
Direction de la Sécurité des Vols		✓
Sous-Direction des Licences du Personnel Aéronautique		✓
Sous-Direction de l'Informatique et de la Documentation Numérique		✓
Direction du Transport Aérien	✓	✓
Bureau de Formation et de Qualification du Personnel		✓
ENTITES EXTERNES		
Exploitants d'avions		✓

(*) P=Papier

N= Numérique





LISTE DES TERMES ET DEFINITIONS

Les termes et expressions ci-après ont les définitions suivantes :

Conformité : Fait de respecter les exigences imposées par la réglementation ou des critères, des normes, des spécifications ou des résultats escomptés établis.

Constatation. Conclusion formulée par le personnel d'audit d'un exploitant qui fait état d'une situation de non-conformité par rapport à une réglementation ou une norme bien donnée.

Contrôles : Vérification des compétences et performances associées aux licences et qualifications.

Critères de performances : Déclarations simples et évaluatives sur le résultat requis de l'élément de compétence et description des critères utilisés pour déterminer si le niveau requis de performance a été atteint.

Élément de compétence : Action qui constitue une tâche aux limites clairement définies par un événement déclencheur et un événement entraînant sa cessation et qui aboutit à un résultat observable.

Épreuves : Comparaison de la connaissance d'une tâche ou de l'habileté ou de l'aptitude à exécuter une tâche à un ensemble établi de critères afin de déterminer si la connaissance, l'habileté ou l'aptitude observée répond à ces critères, les dépasse ou n'y satisfait pas.

Évaluateur : Terme générique utilisé dans le contexte d'un ATO pour décrire une personne qualifiée, autorisée et désignée pour procéder à des évaluations spécifiques, des contrôles, des épreuves et/ou des tâches d'audit afin déterminer s'il a été satisfait à toutes les normes de performance requises.

Formation et évaluation fondées sur la compétence : Formation et évaluation qui se caractérisent par leur orientation sur la performance, par l'importance accordée aux normes de performance et à leur mesure et par la progression de la formation vers des normes de performance spécifiées.

Formation homologuée : Formation qui est assurée dans le cadre d'un programme spécial et sous supervision, approuvée par un État contractant, et qui, dans le cas de membre d'équipage de conduite, est donnée par un organisme de formation agréé.



Gestion de la qualité : approche de la gestion centrée sur les moyens d'atteindre les objectifs de qualité des produits ou services via l'utilisation de quatre composantes clés : la planification de la qualité, le contrôle de la qualité, l'assurance de la qualité et l'amélioration de la qualité.


Habilités, connaissances et attitudes (HCA) : Les trois domaines de performance sous-évaluation constante et formant la base des énoncés des critères de performance.





TABLE DES MATIERES

PAGE DE VALIDATION	I
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	II
INSCRIPTIONS DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	IV
TABLEAU DES AMENDEMENTS	V
TABLEAU DES RECTIFICATIFS	VI
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	VII
LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES	VIII
LISTE DE DIFFUSION	IX
LISTE DES TERMES ET DEFINITIONS	X
TABLE DES MATIERES	XII
CHAPITRE 1 : GENERALITES	1-1
1.1 OBJET	1-1
1.2 PRINCIPES GÉNÉRAUX	1-1
1.3 DOMAINE D'APPLICATION	1-1
1.4 AUTORITÉ DE TUTELLE DES EXAMINATEURS EN VOL DE PILOTES AVION	1-1
CHAPITRE 2 : AUTORISATION D'EXAMINATEURS	2-1
2.1 GÉNÉRALITÉS	2-1
2.2 PRIVILÈGES ET CONDITIONS D'EXERCICE	2-1
2.3 QUALIFICATION DES EXAMINATEURS DÉSIGNÉS	2-3
2.4 PROROGATION ET RENOUELEMENT D'UNE AUTORISATION D'EXAMINATEUR	2-4
CHAPITRE 3 – PRIVILÈGES ET CONDITIONS SPÉCIFIQUES	3-1
3.1 AUTORISATION FE	3-1
3.2 AUTORISATION CRE	3-1
3.4 AUTORISATION SFE	3-2
3.5 AUTORISATION FIE	3-2
CHAPITRE 4 – RESPONSABILITES DES EXAMINATEURS	4-1
4.1 RESPONSABILITÉS GÉNÉRALES DES EXAMINATEURS	4-1
4.4 ARCHIVAGE DES NOTES PAR L'EXAMINATEUR	4-2
4.5 PROTECTION DES DONNÉES PERSONNELLES	4-3
4.6 NOTIFICATION DE CHANGEMENT DE SITUATION	4-3
4.8 MESURES ADMINISTRATIVES ET DISCIPLINAIRES	4-5
CHAPITRE 5 – CONTENU DES EXAMENS ET CONTRÔLES	5-1
5.1 OBJECTIFS DES EXAMENS ET CONTRÔLES	5-1
5.2 CRM EN CONTRÔLE HORS LIGNE	5-2
5.3 CONTRÔLES COMBINÉS LICENCES ET OPS	5-2
5.4 PROCÉDURES LIÉES À L'IR/PBN	5-3
5.5 FACTEURS HUMAINS EN SITUATION D'EXAMEN	5-3
CHAPITRE 6 – ETAPES DE L'EXAMEN	6-1
6.1 GÉNÉRALITÉS	6-1
6.2 VÉRIFICATION DES EXIGENCES ET PRÉREQUIS DU CANDIDAT	6-1
6.3 CONFIRMATION DU CONTRÔLE ET DÉCLARATION	6-3
6.3 CONTACT LA VEILLE POUR CONFIRMATION	6-3
6.4 DÉROULEMENT DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCE	6-3
6.4.1 Introduction	6-3
6.4.2 Questionnaire oral	6-5
6.4.3 Briefing au postulant	6-6
6.4.4 Conduite du contrôle pratique sur avion/simulateur	6-8
6.4.5 Faites un bon débriefing	6-15
6.5 FICHE DE FEED BACK (CAS DE DÉLIVRANCE)	6-18
6.6 FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	6-18
APPENDICE	APP-0

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

CHAPITRE 1 : GENERALITES

1.1 Objet

Le présent guide a pour but de renseigner et d'orienter les examinateurs en vol de pilotes d'avion dans la mise en œuvre des dispositions du RACI 2000 (Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du Personnel Aéronautique) concernant leur formation et la gestion des activités liées à leur fonction.

Les recommandations et consignes présentes dans ce guide sont relatives à l'ensemble des examens réalisées par les examinateurs en vol de pilotes avion décrites dans le RACI 2000.

1.2 Principes généraux

L'ANAC habilite et désigne en qualité d'examineurs, des personnes intègres dûment qualifiées qui font passer en son nom des épreuves pratiques d'aptitude et des contrôles de compétence définis dans le Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du Personnel Aéronautique (RACI 2000).

Les postulants à l'obtention d'une autorisation d'examineur désigné de pilote d'avion devront faire parvenir leur dossier de demande physique à l'adresse suivante :

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

Boulevard de l'aéroport Port Bouet
07 BP 148 Abidjan 07

Téléphone fixe : +225 27 21 27 73 93/ 27 21 27 75 33 / 27 21 58 69 00/01

Fax : +225 27 21 27 63 46

Email : info@anac.ci

Des informations complémentaires peuvent être obtenues auprès de l'ANAC pour toute incompréhension relative à une demande de titre aéronautique.


1.3 Domaine d'application

Ce guide s'applique aux examinateurs en vol de pilotes avion désignés par l'ANAC pour la conduite des épreuves pratiques en vol définis dans la réglementation en vigueur.

1.4 Autorité de tutelle des examinateurs en vol de pilotes avion

L'ANAC est l'Autorité de tutelle des examinateurs en vol pilotes avion.

Elle est l'organisme 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, de la prorogation et du renouvellement des licences du personnel aéronautique.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	--

CHAPITRE 2 : AUTORISATION D'EXAMINATEURS

2.1 Généralités

L'ANAC délivre des autorisations d'examineurs aux pilotes d'avion qualifiés et remplissant les critères définis ci-dessous.

Un détenteur de licence ivoirienne peut postuler au titre d'examineur désigné par l'ANAC. Cette autorisation d'examineur a une validité de 36 mois calendaires.

Un détenteur d'une autorisation d'examineur délivrée par une autorité tiers peut demander une autorisation ponctuelle de l'ANAC afin d'exercer ces privilèges à des détenteurs de licences ivoiriennes.

Les différentes catégories d'autorisation d'examineurs désignés sur avions délivrées par l'ANAC sont :

1. Examineur de vol FE (Flight Examiner) (A)
2. Examineur de qualification de type TRE (Type Rating Examiner) (A)
3. Examineur de qualification de classe CRE (Class Rating Examiner) (A)
4. Examineur de qualification de vol aux instruments (IRE) (Instrument Rating Examiner) (A)
5. Examineur sur entraîneur synthétique de vol (SFE) (Synthetic Flight Examiner) (A)
6. Examineur d'instructeur de vol (FIE) (Flight Instructor Examiner) (A).

2.2 Privilèges et conditions d'exercice

2.2.1 Conditions générales et spécifiques


L'ANAC peut délivrer des autorisations à des pilotes afin d'exercer en son nom des privilèges d'examineurs désignés pour l'évaluation pratique et en vol des postulants à une licence de pilote avion.

Les conditions générales et spécifiques d'obtention de cette autorisation d'examineur sont définies au §2.8.5.1.1 du RACI 2000.

2.2.2 Conditions préalables

Conformément au § 2.8.5.1.3 du RACI 2000, tout postulant à une autorisation d'examineur doit :

- (a) démontrer des connaissances pertinentes, les antécédents et expériences appropriées correspondant aux privilèges d'un examineur ;
- (b) démontrer qu'il n'a pas été l'objet de sanctions, incluant la suspension, la limitation ou la révocation d'une de ses licences, qualifications ou autorisations délivrées

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

- conformément au présent règlement, pour non-conformité avec la réglementation de base et ses règles de mise en œuvre au cours des 3 dernières années ;
- (c) détenir ou avoir détenue une qualification d'instructeur.

2.2.3 Exercices des privilèges d'examineur

L'autorisation d'examineur délivrée par l'ANAC oblige l'examineur à se conformer aux dispositions nationales en vigueur, aux procédures d'exploitation de son employeur lors de l'exercice de ces privilèges.

Tout examineur détenteur d'une autorisation délivrée par l'ANAC Côte d'Ivoire doit obtenir une autorisation de l'autorité du pays tiers avant d'exercer ces privilèges sur un détenteur d'une licence étrangers.


Tout examineur détenteur d'une autorisation délivrée par l'autorité d'un pays tiers doit obtenir une autorisation de l'ANAC Côte d'Ivoire avant d'exercer ces privilèges sur un détenteur d'une licence ivoirienne.

2.2.4 Limitations de privilèges

Les limitations des privilèges d'un examineur désigné sont décrites au §2.8.5.1.2 du RACI 2000.

Un examineur ne doit pas diriger :

- (a) les examens pratiques d'aptitude ou évaluation de compétence des candidats pour la délivrance de la licence, qualification ou autorisation :
 - (1) lorsqu'il a dispensé plus de 25% de la formation requise pour la préparation à l'examen pratique (skill-test) ou à l'évaluation de compétences du candidat pour l'épreuve concernée ; ou
 - (2) lorsqu'il est à l'origine d'une recommandation pour l'examen pratique d'aptitude conformément au paragraphe 1.2.10.4 ; ou
 - (3) pour une 2ème présentation à l'examen pour lequel il a prononcé l'ajournement du candidat sauf avec l'accord de celui-ci.
- (b) les épreuves pratiques d'aptitude, les contrôles de compétence ou les évaluations de compétence, lorsqu'ils sentent que leur objectivité peut être affectée.
- (c) Les titulaires d'une autorisation d'examineur ne pourront faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur, sauf:
 - (1) s'ils ont informé l'autorité compétente du candidat de leur intention de conduire une épreuve pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences, ainsi que de l'étendue de leurs privilèges en tant qu'examineurs ;
 - (2) s'ils ont reçu des informations de la part de l'autorité compétente dont dépend le candidat.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

2.3 Qualification des examinateurs désignés

2.3.1 Cours de standardisation

(a) Les postulants à une autorisation d'examineur doivent suivre un cours de standardisation qui comprend :

- (i) une formation théorique dispensée par l'ANAC ;
- (ii) une formation pratique réalisée par un FE, CRE, SFE ou TRE désigné par l'ANAC et supervisé par un inspecteur en vol, le cas échéant.

(b) La formation théorique s'étale sur au moins une journée et le contenu global porte sur les procédures administratives nationales, les exigences en termes de protection des données personnelles, de responsabilité, d'assurances contre les accidents et de redevances.

Une évaluation écrite sanctionne la fin de la formation théorique.

(c) La formation pratique qui, dans le cas des aéronefs MP pour lesquels des FFS sont utilisés pour les formations/contrôles, comporte un minimum de 4 séances de simulateur (d'une durée minimale de 90 min) au cours desquelles le candidat est TRE/SFE stagiaire sous supervision d'un formateur (TRE/SFE) sur des épreuves pratiques fictives (« role-play ») :

Chacune des séances doit inclure :

- un exercice de briefing approprié ;
- la conduite de l'épreuve pratique ;
- l'évaluation de l'équipage fictif ;
- un exercice de débriefing approprié ;
- des exercices de saisie administrative des épreuves.


Les séances d'instructions sont enregistrées par le TRE/SFE qui soumettra un rapport d'instruction à l'ANAC au terme des séances de simulateur.

(d) La formation pratique dans le cas des aéronefs pour lesquels aucun FFS n'est utilisé pour les formations/contrôles, comporte un minimum de 4 séances sur avion (d'une durée minimale de 60 min) au cours desquelles le candidat est FE/CRE stagiaire sous supervision d'un formateur (FE/CRE) sur des épreuves Pratiques fictives (« role-play »). Chacune des séances doit inclure :

- un exercice de briefing approprié ;
- la conduite de l'épreuve pratique ;
- l'évaluation de l'équipage fictif ;
- un exercice de débriefing approprié ;
- des exercices de saisie administrative des épreuves.

Les séances d'instructions sont enregistrées par le FE/CRE qui soumettra un rapport d'instruction à l'ANAC au terme des séances de simulateur.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

2.3.2 Évaluation des compétences des examinateurs

Les candidats à une autorisation d'examineur devront faire la preuve de leur compétence à un inspecteur de l'ANAC ou à un examinateur expérimenté ayant reçu de l'ANAC l'autorisation expresse de le faire, en faisant passer un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences dans le rôle d'examineur, pour lequel ils souhaitent obtenir des privilèges.

Cela inclura la séance d'information, la conduite de l'examen pratique, du contrôle de compétences ou de l'évaluation de compétences, ainsi que l'évaluation de la personne à laquelle ils font passer l'épreuve, le contrôle ou l'évaluation, le débriefing et l'enregistrement des données dans la documentation.

Une attestation de standardisation est délivrée au postulant au titre d'examineur au terme de l'évaluation de ces compétences par l'ANAC conformément aux dispositions du §2.8.1.5.1.5 du RACI 2000.

2.4 Prorogation et renouvellement d'une autorisation d'examineur


2.4.1 Prérequis

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

2.4.2 Règles de prorogation ou renouvellement d'une autorisation examinateur

Les conditions de prorogation ou de renouvellement d'une autorisation d'examineur sont définies au §2.8.5.1.6 du RACI 2000.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

CHAPITRE 3 – PRIVILÈGES ET CONDITIONS SPÉCIFIQUES

3.1 Autorisation FE

3.1.1 Un candidat à une autorisation FE devra être titulaire d'une qualification FI dans la catégorie appropriée d'aéronef.

3.1.2 Les privilèges d'un examinateur FE pour les avions permettent de conduire :

- (a) des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol ;
- (b) des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol ;
- (c) des examens pratiques pour la délivrance de la qualification de vol en montagne, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, incluant au moins 500 décollages et atterrissage en instruction au vol pour la qualification de vol en montagne.

3.2 Autorisation CRE

3.2.1 Les candidats à une autorisation CRE doivent :


- (a) être ou avoir été titulaires d'une CPL(A), MPL(A) ou ATPL(A) avec des privilèges monopilotes, ainsi que d'une PPL(A) ;
- (b) être titulaire d'une qualification CRI pour la classe ou le type applicable ;
- (c) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur avions désigné.

3.2.2 Les privilèges d'un CRE consistent à conduire, pour des avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes :

- (a) des examens pratiques pour la délivrance de qualifications de classe et de type ;
- (b) des contrôles de compétences pour :
 - (1) la prorogation ou le renouvellement de qualifications de classe et de type ;
 - (2) la prorogation et le renouvellement d'IR, pour autant que le CRE satisfasse aux exigences du paragraphe 2.8.4.5.2 (a).

3.3 Autorisation IRE

3.3.1 Les candidats à une autorisation IRE pour avions devront être titulaires d'une IRI(A) et avoir accompli :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	--

1. 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur avions et
2. 450 heures de vol en IFR dont 250 heures en tant qu'instructeurs.

3.3.2 Les privilèges du titulaire d'une autorisation IRE permettent de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments (IR) et des contrôles de compétence en vue de la prorogation ou du renouvellement de l'IR.

3.4 Autorisation SFE

3.4.1 Les candidats à une autorisation SFE pour avions devront :

- (a) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(A), d'une qualification de classe ou de type et d'une qualification SFI(A) pour le type applicable d'avion ;
- (b) avoir à leur actif au moins 1 500 heures de vol en tant que pilotes sur des avions multipilotes ;
- (c) pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que SFI(A) sur le type applicable.

3.4.2 Les privilèges d'un SFE pour avions ou aéronefs à sustentation motorisée consistent à conduire dans un FFS :


- (a) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type d'avions multipilotes ou d'aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas ;
- (b) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences du paragraphe 2.8.4.5.2 pour la catégorie applicable d'aéronef ;
- (c) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(A) ;
- (d) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.

3.5 Autorisation FIE

3.5.1 Les candidats à une autorisation FIE pour avions devront :

- (a) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas ;
- (b) avoir à leur actif 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur avions ou TMG et
- (c) avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des Candidats à une qualification d'instructeur.

3.5.2 Les privilèges d'un FIE sur avions consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de FI(A), CRI(A), IRI(A) et TRI(A) sur avions monopilotes, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

3.6 Autorisation TRE


3.6.1 Les candidats à une autorisation TRE pour avions et aéronefs à sustentation motorisée devront :

- (a) dans le cas d'avions multipilote ou d'aéronefs à sustentation motorisée, avoir accompli 1 500 heures de vol en tant que pilotes d'avions multipilotes ou d'aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas, dont au moins 500 heures en tant que PIC ;
- (b) dans le cas d'avions complexes hautes performances monopilotes, avoir accompli 500 heures de vol en tant que pilotes d'avions monopilotes, dont au moins 200 heures en tant que PIC ;
- (c) être titulaires d'une CPL ou ATPL et d'une qualification TRI pour le type applicable ;
- (d) pour la délivrance initiale d'une autorisation TRE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol en tant que TRI, FI ou SFI dans le type applicable ou dans un FSTD représentant ledit type.

3.6.2 Les privilèges d'un TRE pour avions ou aéronefs à sustentation motorisée permettent de conduire :

- (a) des examens pratiques pour la délivrance initiale de qualifications de type pour des avions ou des aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas;
- (b) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type et d'IR;
- (c) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(A);
- (d) des examens pratiques pour la délivrance d'une MPL, pour autant que l'examineur ait satisfait à l'exigence du paragraphe 2.8.3.1;
- (e) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification TRI ou SFI dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que TRE.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	--

CHAPITRE 4 – RESPONSABILITES DES EXAMINATEURS

4.1 Responsabilités générales des examinateurs

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

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

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


4.2 Limitations de la charge de travail examinateur – planification

Un examinateur doit planifier ou accepter, au titre de sa charge de travail quotidienne, un nombre restreint d'actes de contrôle relevant de ses privilèges.

De plus, l'examineur doit :

- (a) 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).
- (b) Donner au candidat suffisamment de temps pour se préparer au contrôle, normalement pas plus d'une heure
- (c) Planifier le contrôle de telle façon que le temps minimum de vol (réel [avion] ou simulé [FFS]) par candidat, ne soit pas inférieur à :
 - (i). 2 heures pour les contrôles liés au TR (avec ou sans délivrance ATPL/MPL).
 - (ii). 3 heures pour l' d'un SFI toujours en vigueur).
- (d) 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).



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

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

De plus, l'examineur doit :

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

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

4.3 Langage et communications et adéquation du matériel utilisé avec le type de rôle

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

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

4.4 Archivage des notes par l'examineur


4.4.1 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'ANAC conformément aux dispositions du §2.8.5.1.7 5 (c) et (d) du RACI 2000.

4.4.2 Du point de vue réglementaire, les examinateurs sont personnellement responsables de la production de leurs archives. Ils doivent donc prendre toutes précautions utiles lorsque de tels documents sont archivés.

En pratique, il est conseillé d'archiver les copies :

- (a) des comptes rendus d'épreuve (les checklists) ;
- (b) de la lettre de désignation si exigée (recommandé) ;
- (c) des notes personnelles éventuelles (recommandé).



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	--

4.5 Protection des données personnelles

4.5.1 **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.

4.5.2 Dans cette optique, un compte-rendu d'examen est un ensemble de données personnelles. La divulgation des données personnelles est punie par la loi même s'il a été commis par imprudence ou négligence.

4.5.3 La poursuite ne peut être exercée que sur plainte de la victime, de son représentant légal ou de ses ayants droit.

4.5.4 Les examinateurs désignés sont des destinataires explicitement désignés pour accéder aux données personnelles pour le traitement des éléments relatifs aux actes d'examens des pilotes. Ils peuvent donc obtenir régulièrement communication de ces données personnelles mais ne peuvent communiquer les informations à des personnes non-autorisées, sous peine de sanctions pénales.


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

- (a) le type et la quantité de données manipulées devraient strictement se limiter aux éléments nécessaires pour procéder aux actes d'examens concernés ;
- (b) les données ne doivent pas être diffusées et ne doivent être transmises qu'aux personnes pour lesquelles cette communication est pertinente 2^{eme} examinateur le cas échéant [partial pass, examen non terminé], ANAC). Lors de la transmission des données, une attention particulière doit permettre d'éviter toute dissémination d'information ;
- (c) les conditions de conservation des données par l'examinateur doit raisonnablement garantir qu'aucune donnée ne puisse être disséminée.

4.6 Notification de changement de situation

4.6.1 Il est de la responsabilité d'un examinateur dont l'autorisation est en cours de validité de notifier sans délai tout changement de situation pouvant impacter ses privilèges (cessation d'activité, suspension temporaire ou définitive d'aptitude médical de l'ANAC par courrier officiel.

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

4.7 Retour d'expérience

4.7.1 Rappels concernant le SGS

4.7.1.1 Conformément aux dispositions réglementaires en vigueur, l'ANAC exige des exploitants ainsi que les organismes de formation agréés, la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS ou SMS). Le SGS est la formalisation, au sein d'une structure, des obligations et pratiques visant à la gestion des risques et à leur atténuation.

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

4.7.1.3 Concernant les organismes de formation de pilotes et les exploitants d'aéronefs, l'objectif du SGS ne doit pas se limiter à la gestion des risques propres à leurs activités principales mais doit inclure l'amélioration globale de la formation des personnels navigants, contribuant ainsi à une gestion proactive du risque.

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

4.7.2 Responsabilités des Examineurs en matière de SGS et d'amélioration des formations

4.7.2.1 Les examinateurs doivent effectuer des retours d'expérience vers les organismes de formation et les exploitants d'aéronefs concernant les items les plus souvent en échec afin d'améliorer les processus de formation. Ce retour d'expérience doit se faire également à la fois vers le candidat et le cas échéant vers l'autorité.

4.7.2.2 Aujourd'hui chaque structure est en mesure de fournir à un examinateur une fiche lui permettant de formaliser ce retour d'expérience. La fiche sera traitée dans le cadre du système de gestion de la sécurité et de l'amélioration de la qualité des formations et évaluations dispensées.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

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

- (a) aux points forts, aux points faibles de la formation ;
- (b) aux points forts, aux points faibles du candidat et aux items en échec ;
- (c) À la proposition d'amélioration de la formation etc.

4.7.2.4 Le rôle des examinateurs est particulièrement important dans le cadre des SGS mis en place par les différentes structures au sein desquels ils interviennent. Ceci suppose :

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


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

- (a) 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 ;
- (b) développer leur capacité d'observation et d'analyse des pratiques sécuritaires ;
- (c) connaître et rester motivé à utiliser les procédures de retour d'expérience mis à leur disposition dans le cadre des SGS, et si nécessaire contribuer à en améliorer l'efficacité.

4.8 Mesures administratives et disciplinaires

4.8.1 La réglementation en vigueur relative aux licences du personnel aéronautique précise qu'une licence et/ou les autorisations détenues sur cette licence pourront être limités, suspendus ou annulés lorsque le pilote n'aura pas suivi les requis des différentes dispositions concernées.

4.8.2 Une autorisation d'examineur ne sera prorogée ou renouvelée que si le candidat satisfait à tout moment aux exigences en vigueur, et donc pas de sanction au cours des 3 dernières années.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	--	---


4.8.3 Les critères entraînant une limitation ou le retrait de la licence et des autorisations mentionnées sur cette licence (liste non exhaustive) :

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

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

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

4.8.9 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;">GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	--

CHAPITRE 5 – CONTENU DES EXAMENS ET CONTRÔLES

5.1 Objectifs des examens et contrôles

5.1.1 Objectifs généraux

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

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


5.1.2 Objectifs spécifiques

5.1.2.1 L'objectif d'une épreuve d'aptitude est de vérifier qu'un candidat a atteint ou maintenu les critères de connaissances et de savoir-faire tels qu'ils sont définis par le RACI 2000 en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence, la qualification ou l'autorisation souhaitée.

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

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

- (a) l'utilisation correcte et appropriée des automatismes ;
- (b) le respect des méthodes de travail, des procédures et la coordination équipage (répartition des tâches, annonces techniques, check-lists, etc.) ;
- (c) 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 ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;">GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

- (d) les connaissances et le savoir-faire liés aux autorisations spécifiques de l'exploitant (GNSS, JVN, LVO, etc.).

5.1.2.2.2C'est l'exploitant, en accord avec la réglementation OPS (RACI 3000), qui définit (dans la partie D de son manuel d'exploitation) à la fois les programmes et les critères d'évaluation applicables au CHL. L'approche de l'examineur, lorsqu'il acte comme contrôleur OPS, doit tenir compte des particularités suivantes :

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

5.2 CRM en Contrôle Hors Ligne


La gestion efficace des situations anormales et d'urgences est optimisée par la mise en pratique des principes synergiques du CRM. Même si l'exigence réglementaire d'évaluation CRM n'existe dans l'OPS que pour les CEL, il est indispensable que les examinateurs apprécient le CRM à l'occasion des CHL et de systématiquement en utiliser les concepts lors des débriefings. Pour ce faire, il est indispensable que les éléments d'appréciation et notamment la terminologie utilisée soient identiques à ce qui est défini par l'opérateur dans la méthodologie pour l'évaluation CRM en CEL. L'appréciation CRM en CHL peut ne pas faire l'objet d'un compte-rendu mais doit toujours être utilisée pendant le débriefing.

5.3 Contrôles combinés licences et OPS

Les examinateurs actant dans le cadre d'une entreprise de transport aérien sont amenés à superviser des épreuves combinées OPS + LICENCE.

La conduite de ces contrôles et l'évaluation des compétences des candidats sont particulièrement délicates et l'examineur doit veiller à :

- (a) initialiser et mener les différents exercices requis conformément aux exigences réglementaires ;
- (b) clairement distinguer, parfois dans le même exercice, les critères de jugement qui satisfont les standards requis des compétences additionnelles qui valideront l'aptitude du pilote à exercer ses fonctions dans le cadre opérationnel de l'entreprise.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

5.4 Procédures liées à l'IR/PBN

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

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.

Cas N°1 :

Le pilote est détenteur de la mention PBN sur sa licence.

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.

Cas N°2 :

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

- Le candidat devra suivre la formation initiale IR/PBN conformément au RACI 2000. L'examineur devra s'assurer le jour du contrôle que le pilote remplit les dispositions du RACI 2000 avant l'évaluation.
- Si le candidat n'est pas en mesure de présenter les justificatifs nécessaires, le privilège PBN associé au TR ne pourra être évalué par l'examineur et le contrôle sera restreint à l'IR.

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 :
- la case « PBN » ne devra pas être cochée et la mention IR seule (sans /PBN) sera alors inscrite par le TRE.

5.5 Facteurs humains en situation d'examen

5.5.1 Introduction

Le métier d'examineur, c'est :

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

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

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

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

5.5.2 Facteurs influençant la qualité d'un examen

5.5.2.1 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 :

(a) Éléments liés à la personnalité :

- (i). Sens du contact : capacité à communiquer, à fixer un cadre et des objectifs, diplomatie, facilité d'expression orale dans la langue utilisée ;
- (ii). Esprit d'analyse : sens de l'observation, curiosité, ouverture d'esprit, perspicacité, ténacité ;
- (iii). Esprit critique : faculté d'adaptation, à se remettre en question, à rester neutre, à lever les doutes ;
- (iv). Qualités de jugement : soucis de probité et d'équité, capacité à décider, autonomie et honnêteté intellectuelles.


(b) État psychologique et physiologique :

État dépressif, humeur, fatigue, santé, capacité de concentration...

(c) Contexte humain, social et socioprofessionnel :

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



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

(d) Le manque ou l'essoufflement des connaissances :

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

(e) La pression temporelle :

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

5.5.2.2 Le stress du candidat

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

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

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

5.5.2.3 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 :

- (i). favoriser une ambiance conviviale avant et pendant l'épreuve et s'efforcer d'éviter tout comportement autocratique, hostile ou oppressif. Ne pas faire référence aux difficultés



- passées que le candidat a pu rencontrer au cours d'épreuves précédentes, ne pas laisser de conflit se développer, éviter au maximum de manifester des signes d'impatience ;
- (ii). 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 ;
 - (iii). s'efforcer de maintenir un niveau de communication adéquat avec les candidats, en particulier en leur donnant des instructions claires et précises et en les informant de l'enchaînement des différentes parties de l'épreuve ;
 - (iv). s'abstenir de tous commentaires ainsi que de tout jugement anticipé et ne montrera pas de signe d'impatience ou de désapprobation (haussements d'épaules, réflexions diverses etc.) ;
 - (v). respecter l'équipage et, autant que possible, ses choix, et intervenir qu'en cas de réelle nécessité ;
 - (vi). gérer la séance sans précipiter l'enchaînement des différentes parties et exercices ;
 - (vii). 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 ;
 - (viii). respecter les choix opérationnels du candidat et ne pas les invalider sans raison claire ;
 - (ix). au simulateur, conduire l'examen en préservant le plus possible le réalisme du contexte opérationnel : ceci atténue considérablement le sentiment d'être observé (immersion dans l'ambiance professionnelle d'une véritable mission, mise en place des routines) ;
 - (x). utiliser le simulateur de façon optimale de façon à atteindre les objectifs de l'épreuve dans le temps imparti sans soumettre les candidats à une pression anormale pour le type d'épreuve ;
 - (xi). prendre ses notes de façon discrète mais aussi précise que possible de façon à étayer son jugement et son débriefing par des faits enregistrés et quantifiés.


QUALITE D'UN EXAMINATEUR (NON EXHAUSTIVE)	
POSITIVES	NEGATIVES
Prépare le contrôle et les outils	Improvisé et compte sur l'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 dires et ses actes
Est méthodique et professionnel dans la conduite de l'examen	Conduit l'examen de façon décousue ou précipité
Respecte le scénario et les ambiants, s'efforce de simuler un contexte réel	Adapte le scénario, les ambiants et le contexte opérationnel
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, se confond en excuses
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



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;">GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

CHAPITRE 6 – ETAPES DE L'EXAMEN

6.1 Généralités

Cette partie présente les étapes d'un contrôle pratique. Elle se veut la plus exhaustive possible et devrait permettre aux examinateurs de mieux préparer leurs activités. Un contrôle pratique comprend les parties suivantes :

- (a) Le briefing ;
- (b) L'examen oral ;
- (c) La phase pratique sur simulateur/avion ;
- (d) Le débriefing ;
- (e) Les procédures administratives (formulaire(s) de contrôle).


Avant de conduire un contrôle pratique, l'examineur doit s'assurer que le candidat remplit toutes les exigences en matière de qualification, formation et expérience requises pour entreprendre le contrôle pratique.

6.2 Vérification des exigences et prérequis du candidat


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

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

- (a) **le type d'examen demandé** supervision, contrôle de compétence, pour une QT, une qualification d'instructeur, etc ; pour la QT vérifiez s'il s'agit d'une délivrance, prorogation, d'un renouvellement, mono-pilote, multipilote avec ou sans IR, PBN ; le candidat a-t-il choisi la bonne option ?
- (b) **le profil du candidat** :
 - (i). Son expérience totale, son expérience sur le type ainsi que son expérience récente sur le type ;
 - (ii). Les instructeurs ayant assuré la formation doivent apposer leurs initiales dans la colonne correspondante pour toutes les rubriques ;
 - (iii). la date du dernier vol sur l'aéronef considéré ;
 - (iv). la dernière date de validité de la qualification demandée ;
 - (v). la date de validité de son certificat médical ;
 - (vi). Compétence linguistique : Anglais valide le jour du contrôle ;
 - (vii). Certificat médical valide.
- (c) **l'appareil et les moyens utilisés** :
 - (i). Le type et la variante de l'aéronef utilisé ;
 - (ii). La prise en compte par l'assurance de l'aéronef de votre personne et pour ce type de vol ;
 - (iii). Les optionnels avionnés sur l'aéronef prévu pour le contrôle ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;">GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

- (iv). Toute la documentation disponible (manuels, formulaires, guide, etc.)
Un contrôle doit être réalisé sur un FFS représentatif du type et de la configuration de l'avion considéré, le cas échéant ou sur avion.
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).
La disponibilité d'un FSTD est définie et considère les points suivants :
- (i). Certifié et approuvé par l'autorité compétente ;
 - (ii). Représentatif du type et de la configuration avion ;
 - (iii). En état de fonctionnement. ;
- En cas de contrôle combiné OPS/PEL, les dispositions décrites ci-dessus s'appliquent pleinement.
- (d) **l'ensemble des moyens disponibles** pour la réalisation des exercices ;
- (i). Doubles commandes disponibles, Casques audio compatibles, etc.
 - (ii). Kit d'entraînement à la panne moteur ;
 - (iii). Présence de lunette pour le vol sans visibilité ;
- (e) **le lieu pour préparer le vol** :
- (i). Accès internet pour météo, plan de vol, etc. ;
 - (ii). Salle pour réaliser un briefing ;
- (f) **la disponibilité des sites** :
- (i). D'une piste (à défaut d'une zone dégagée permettant de réaliser toutes les pannes) ;
 - (ii). D'une zone de travail pour les autorotations ;
 - (iii). D'une zone de travail exigüe ;
 - (iv). D'une zone de travail pour les posées en dévers ;
 - (v). De l'aérodrome envisagé pour la partie IR (qui impose la vérification des moyens existants sur cet aérodrome).
- (g) **les dates souhaitées pour le contrôle** :
- Évitez de fixer la date du contrôle lors de cette prise de contact, donnez-vous le temps de la réflexion.
- (h) Interrogez-vous sur la **validité du scénario envisagé** (nécessité d'une approbation ou non, moyen pour tous réalisé etc....) ;
- (i) **mon autorisation** pour délivrer ce test :
- (i). Validités des qualifications, autorisations, expériences récentes etc.
 - (ii). Si applicable, lettre de désignation par l'Autorité. En cas d'acte sur licence étrangère, être en conformité avec les procédures nationales applicables
 - (iii). Validité de votre assurance personnelle.
- (j) Avez-vous **une expérience récente/suffisante** sur la variante ?
- (k) Est-il nécessaire de vous **replonger dans le manuel de vol**. Dans ce dernier cas, quelles doivent être les dispositions à prendre que vous puissiez étudier le MV (copie du manuel, arrivée anticipée etc).
- (l) connaissez-vous les **optionnels de l'appareil** ;
- (m) **l'activité aéronautique du site** envisagé n'est-elle pas trop intense ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

- (n) des **équipements de radionavigation indispensables** (VOR, ILS, etc) sont-ils disponibles à proximité ?
- (o) comment va s'organiser le cockpit :
 - (i). Interrogez-vous sur votre place dans l'aéronef.
 - (ii). En place arrière la visibilité sur le cockpit est-elle suffisante ?
 - (iii). L'utilisation d'un pilote de sécurité est-elle nécessaire ? Ou encore mon expérience récente me permet-elle assurer la sécurité du vol ?
 - (iv). L'utilisation d'un co-pilote. Qui est-il ? Est-il qualifié ? Etc...Si la qualification envisagée est multipilote, il est préférable que le postulant effectue le contrôle avec un co-pilote de sa compagnie, afin que l'intéressé conserve les procédures d'exploitation auxquelles il est habitué et que vous puissiez ainsi évaluer justement ses capacités à voler en équipage.
- (p) Quel temps doit être consacré à l'ensemble de la prestation ?

6.3 Confirmation du contrôle et déclaration

Quand vous aurez répondu à toutes les questions précédentes, Recontactez-le candidat pour lui préciser :

- (a) la date ;
- (b) les modalités du contrôle :
 - (i). votre heure d'arrivée et de départ ;
 - (ii). la composition de l'équipage, co-pilote ou pilote de sécurité ;
 - (iii). le ou les aérodrome(s) utilisé(s) ;
 - (iv). le temps de vol approximatif.
- (c) convenez avec votre candidat, du cout ou de la répartition des frais engagés pour son contrôle de compétence, (Frais de transport, nuit d'hôtel, repas).

Faite la déclaration aux services de l'ANAC lorsque cela est nécessaire.

6.3 Contact la veille pour confirmation


Vérifiez avec votre candidat,

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

6.4 Déroulement du contrôle de compétence

6.4.1 Introduction

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

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

6.4.1.1 Vérification de l'identité du candidat

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

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

6.4.1.2 Vérification des éléments la formation suivie


- (a) Est la bonne variante de la machine ;
- (b) Présence de l'attestation de formation signée par le responsable pédagogique (le cas échéant) ;
- (c) Nb d'heures effectuées sur le carnet de vol du candidat ou du compte rendu (le cas échéant) ;
- (d) Expérience récente du candidat.

6.4.1.3 Vérification de la possibilité d'utiliser la machine

- (a) Présence des double-commande,
- (b) Papiers de la machine, ;
- (c) Restrictions de vol, LME ;
- (d) Assurance qui prenne en compte les contrôles en vol et vous-même.

6.4.1.4 Préparation du vol

- (a) Donnez du temps au candidat ;
- (b) Confirmez votre place dans l'appareil ;
 - (i). Vérifiez la visibilité du tableau de bord et du candidat ;
 - (ii). Vérifiez la possibilité d'avoir l'audio (TB et Fréquence air);
- (c) Organisez le vol pour garder les objectifs
- (d) Impliquez-vous fortement dans cette préparation
 - (i). Informez-vous sur les usages locaux, sur les spécificités l'environnement (Zones pouvant présenter des dangers) ;
 - (ii). Des zones de travail (sol, dévers, Travail en campagne, etc.) ;
 - (iii). Déposez le plan de vol avec le candidat si nécessaire ;
 - (iv). Récupérez et analysez le dossier météo avec le candidat ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

- (v). Prenez en compte des règles de veille de sécurité dans l'organisme impliquant le cas échéant le dépôt d'un plan de vol (service d'alerte).
- (e) Prise en compte des règles d'exploitation, de la politique de sécurité de l'exploitant (aéroclub, exploitants) ;
- (f) Relecture pour réactivation de la mémoire, des parties pertinentes du guide de l'examineur.

6.4.2 Questionnaire oral

6.4.2.1 Objectif du questionnaire oral

C'est une étape obligatoire. L'évaluation orale lors des délivrances initiales doit être particulièrement soignée. Un contrôle pratique inclut l'évaluation de l'ensemble des compétences exigées pour exercer les privilèges postulés et doit inclure un sondage des connaissances du candidat. Si nécessaire, un levé de doute sur les connaissances du candidat peut être effectué, avant le débriefing.

Concernant les contrôles de QT purement réglementaires, 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 :

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


6.4.2.2 Particularités du contrôle OPS/PEL

Lors d'un contrôle OPS ou PEL, 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 visant à « quoi faire pour réussir le test » mais devrait être suffisamment structuré pour permettre aux candidats de différencier les sujets qui relèvent de la formation des éléments d'évaluation.

- (a) Types des questions :
 - (i). Des questions précises sur les connaissances déclaratives et procédurales ;
 - (ii). Des questions d'ordre de grandeurs ;
 - (iii). Des questions de principes.
- (b) Thèmes des questions :
 - (i). L'avion : systèmes, Masse et centrage, performances, systèmes etc.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	--

- (ii). Des questions sur les règles de vol, la réglementation, etc.

6.4.3 Briefing au postulant

Après les questions orales et après quelques minutes de détente, le briefing doit d'une manière ou d'un autre aborder les points suivants :


6.4.3.1 Rappel des objectifs et du contexte de l'épreuve

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

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

6.4.3.2 Rappel des règles de sécurité

- (a) « On part pour un vol de contrôle en vue d'évaluer vos compétences, nous avons un impératif, « voler en sécurité » ;
- (b) Établissez rapidement :
 - (i). Qui est le CdB ;
 - (ii). La conduite à tenir en cas de panne réelle ou situation d'urgence (qui garde les commandes et jusqu'à quel moment) ;
 - (iii). Les règles de « transfert des commandes » ;
- (c) Comment sont annoncées et réalisées les pannes simulées ;
- (d) Rappelez-lui qu'il peut interrompre un exercice s'il estime qu'il n'est pas en mesure de le réaliser ;
- (e) Définissez qui fait quoi tant pour les procédures normales (radio en particulier) que pour les procédures anormales (ex: qui réduit la poignée des gaz, etc.) ;
- (f) Rappelez que la vigie "Air" doit être assuré par toutes les personnes présentes à bord.
- (g) Informez-le sur le Déroulement du vol ;
- (h) Piste utilisée, Points de sortie, point d'entrée, Altitudes de transit ;
- (i) Donnez l'enchaînement des exercices ;
- (j) Rappelez les lieux et zones de travail ;
- (k) Faites les rappels utiles sur l'appareil, sa charge ;
- (l) Rappelez le temps de vol total prévu.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;">GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

6.4.3.3 Rappel des normes du contrôle de compétence

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

6.4.3.4 Favorisez la communication

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

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

6.4.3.5 Rappel des règles du contrôle de compétence


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

6.4.3.6 Analysez avec lui les risques CRM – Facteurs humains

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

6.4.3.7 Favorisez la communication (bis).

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;">GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

6.4.4 Conduite du contrôle pratique sur avion/simulateur

6.4.4.1 Orientations

- (1) Pendant le contrôle pratique, l'examineur :
 - (a) 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.
 - (b) 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.
 - (c) Au simulateur, conduira l'examen en préservant le plus possible le réalisme de la séance.
 - (d) Prendra ses notes de façon discrète mais aussi précises que possible en vue d'étayer son jugement lors du débriefing par des faits enregistrés et quantifiés.
 - (e) Gèrera la séance sans précipiter l'enchaînement des différentes parties et exercices.
 - (f) A la capacité d'interrompre ou de reporter le contrôle à tout moment

- (2) Les examinateurs trouveront dans les dispositions réglementaires (RACI 2000 et RACI 3000), l'interprétation de l'Autorité concernant :
 - (a) Les modalités de réalisation de l'exercice.
 - (b) Les critères d'évaluation (performances acceptables).


6.4.4.2 Le vol

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


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

- (i). le respect des exigences réglementaires ;
 - (ii). de satisfaire aux objectifs de vérification des compétences ;
 - (iii). de satisfaire dans une certaine mesure à des objectifs pédagogiques ;
 - (iv). de prendre en compte la performance humaine du candidat et de l'examineur ;
 - (v). d'obéir aux contraintes de maîtrise des coûts.
- (2) Attendez du candidat qu'il réalise :
- (i). La visite prévol (qui doit être faite avec la check-list) ;
 - (ii). Le briefing aux passagers ;
 - (iii). Les briefings au décollage, à l'arrivée. (Après décollage virage G ou D, en montée vers... en descente vers, prise de contact, en cas de panne moteur... etc...);
 - (iv). Une bonne utilisation des check-lists.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;">GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	--	---

- (3) Déroulez le vol comme vous l'aviez envisagé
Impliquez-vous dans l'environnement et la sécurité du vol.
- (4) Favorisez une évaluation des compétences non technique.
- La mise en situation de scénarii.
 - Pour chaque panne, obtenez systématiquement une « Analyse - Bilan – décision ».
 - « Laissez dérouler » l'action le plus loin possible sans engager la sécurité.
- (5) Prenez des notes :
- Très utile en cas d'enquête accident de votre candidat dans les mois qui suivent pour comprendre les tenants et aboutissants ;
 - Qui pourraient être demandées par les différentes Autorités ;
 - La prise de note est obligatoire, (a minima les infos du TRF).
- (6) 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 PEL et/ou OPS.
- (7) Seules seront exécutées les manœuvres et procédures 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, la méthode utilisée devra être adaptée afin de préserver le niveau de sécurité.
- (8) Si une partie entraînement est prévue sur le vol de contrôle :
- (i). 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.
 - (ii). Le candidat devra obtenir l'ensemble des documents et informations nécessaires au vol. Il préparera le vol, conformément au manuel d'exploitation.
 - (iii). Durant le contrôle, l'ensemble de la documentation de bord dans sa forme standard et approuvée, doit être disponible et utilisé par l'équipage.
 - (iv). L'examineur veillera à ce que le vol soit exécuté strictement en conformité avec l'AFM et le manuel d'exploitation de l'opérateur.
 - (v). 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.
 - (vi). 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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

6.4.4.3 Documentation de bord

(a) La manipulation et l'utilisation correcte de la documentation de bord (selon les principes de base du CRM fait partie intégrante des compétences du pilote. Toute la documentation pertinente dans une forme équivalente à celle disponible en exploitation (éventuellement sous forme de copies) doit être à disposition et effectivement utilisée par l'équipage. De plus, aucun document comportant des annotations personnelles ou du surlignage ne devrait être utilisé.

(b) Dans le cas où l'opérateur est approuvé pour l'utilisation exclusive d'EFB en opérations, l'équipage doit utiliser la documentation correspondante sous sa forme électronique et l'outil utilisé dans le simulateur doit être aussi proche que possible de la version disponible à bord. Les applications doivent être à jour.

6.4.4.4 Annulation ou interruption de l'épreuve

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


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

6.4.4.5 Système d'évaluation

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

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

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

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION « GUID-PEL-2106 »	Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023
--	--	---

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

- (i) **Réussite (PASS)** : sous réserve que le candidat ait démontré le niveau requis de connaissances, d'aptitude et de compétences et ait démontré une précision de pilotage conforme, en termes d'écarts, aux valeurs définies ; ou
- (ii) **Echec (FAIL)** : si le niveau de compétences observé est insuffisant par rapport aux standards définis.

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

6.4.4.6 Règles de traitement de l'échec

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

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

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


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

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

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

Ce second essai :

- a. est à différentier d'une seconde tentative ;

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION « GUID-PEL-2106 »	Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023
--	--	---

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

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

6.4.4.8 Échecs liés à une rubrique

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


- (a) n'est pas lié à des conditions externes à la bonne réalisation de l'exercice (Les conditions météo et environnementales sont satisfaisantes) ;
- (b) est le résultat d'un manque de savoir-faire, d'une compétence non durablement acquise (l'examineur juge qu'un acte d'instruction (ou de révision) s'avère nécessaire pour une acquisition durable).
- (c) ne fait pas partie des cas impliquant l'ajournement immédiat (voir plus loin) Suivant l'examen en cours, cet échec va entraîner des conséquences différentes :
 - (i) Dans le cas d'un examen concernant la délivrance d'une PPL(A), TRI le candidat sera ajourné ;
 - (ii) Dans les autres cas, et pour un certain nombre de rubriques en échec, le candidat sera en situation d'ajournement ;
 - (iii) Dans les autres cas et pour un nombre limité de rubrique en échec, le candidat pourra être en situation de "Partial Pass".

Pour de plus amples informations, il est nécessaire de consulter les dispositions en vigueur relatives à chaque épreuve.

6.4.4.9 Procédure "PARTIAL PASS"

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	--	---

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

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

Dans tous les cas, l'épreuve complémentaire doit être précédée d'un acte d'instruction.

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

6.4.4.10 Aspects psychologiques de l'erreur

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


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

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

Dans le même temps l'examineur doit :

- a. Se préparer à décider : il y aura obligatoirement des conséquences décisionnelles en fin d'épreuve (répétition si adapté et temps disponible, partial-pass ou ajournement si la répétition n'est pas possible ou n'est pas souhaitable) ;
- b. Se préparer à argumenter : les raisons de l'échec doivent être précisément notées.

En cas d'ajournement, l'examineur devra justifier sa décision et sera le premier acteur du processus de remise à niveau du candidat ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

6.4.4.11 Ajournement

(1) L'ajournement doit être prononcé quand :

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

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

(3) Exigences en cas d'ajournement


En cas d'ajournement :

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

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

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

- (a) manque de temps non imputable au(x) candidat(s) (problèmes logistiques, maladresse examinateur, etc.) ;
- (b) panne du matériel utilisé (simulateur, avion) ;
- (c) dégradation non prévisible des conditions d'examen ne permettant pas d'atteindre les objectifs de l'épreuve (notamment en cas d'épreuve sur avion) ;
- (d) interruption d'épreuve à la demande du candidat. Dans ce cas, deux hypothèses possibles :
 - (i). la raison invoquée par le candidat est jugée recevable par l'examineur. auquel cas, l'épreuve est interrompue/suspendu.
 - (ii). la raison invoquée par le candidat est jugée non recevable par l'examineur. Auquel cas, le candidat est ajourné.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

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

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

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

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

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

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

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

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


6.4.5 Faites un bon débriefing

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

L'examineur ne doit pas débiter le débriefing avant :

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



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;">GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

Au cas où le recours à un questionnement complémentaire s'avère nécessaire pour compléter l'évaluation du candidat, cette partie doit être préalable et clairement différenciée du débriefing. Typiquement, le débriefing doit inclure les 3 parties et la chronologie suivantes :

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

6.4.5.1 Annonce du résultat et des éventuelles limitations de privilèges

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

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

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

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

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.

6.4.5.2 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 note précise durant la totalité de la session).



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	--	---

En cas d'échec (partiel ou complet) :

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

En cas de succès : Là aussi le débriefing doit être factuel (notes).

6.4.5.3 Écoute et réponse aux questions, définition des objectifs

En cas d'échec (partiel ou complet) :


Laisser le candidat s'exprimer et comprendre l'irréversibilité de la décision. Si nécessaire le rassurer, souligner que cet échec est le résultat de l'observation d'une séance ponctuelle (la photo de sa prestation à un instant donné) et non un jugement et une remise en question de ses capacités et de sa compétence professionnelle globale. Éviter d'énoncer des verdicts dramatiques, généraux et inconsidérés ;

En fonction de l'attention disponible du candidat, profiter du temps restant pour développer le ou les sujets principaux à l'origine de l'échec. L'approche doit rester positive : il ne s'agit plus de justifier la décision de l'examineur, mais de guider le candidat à comprendre l'origine et l'enchaînement des événements, à identifier la/les causes de ses erreurs et à dégager des solutions possibles (les noter au tableau en face des causes de l'échec). Chaque fois et autant que possible, accompagner le candidat vers une nouvelle motivation de réussite en définissant les domaines à améliorer et en suggérant les moyens à mettre en œuvre (préparation personnelle, nécessité d'un complément de formation). Insister sur la nécessité du respect des procédures et l'importance des bonnes pratiques du CRM.

Terminer en rappelant brièvement les points positifs observés durant l'examen et les atouts identifiés chez le candidat ;

En cas de succès :

Conforter le candidat dans ses domaines d'excellence, analyser les zones de moindre performance, dégager les axes de progrès possibles. Profiter de l'opportunité pour promouvoir les bonnes pratiques.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

6.4.5.4 Qualité du débriefing

QUALITES D'UN EXAMINATEUR ' NON EXHAUSTIVE)	
POSITIVES	NEGATIVES
Reste factuel et précis	Demande au candidat de s'auto-juger
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	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	

6.5 Fiche de Feed Back (cas de délivrance)

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

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

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

6.6 Formalités administratives

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

- (a) l'importance d'une prise de notes organisée, précise et efficace durant l'épreuve ;
- (b) de prendre garde à s'organiser et à s'aménager suffisamment de temps afin de permettre la saisie effective et correcte des formulaires d'épreuve et la préservation effective des archives (notamment en cas d'actes isolées hors d'une structure organisée) ;
- (c) que les examinateurs doivent conserver les documents relatifs à leurs actes durant une période minimale de 5 ans et les soumettre sur demande à l'ANAC ;
- (d) que tout commentaire ou contestation exprimé par un candidat concernant la conduite ou le résultat d'une épreuve doit être consigné par l'examineur dans le compte-rendu d'épreuve.



Autorité Nationale de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire


**GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL
DE PILOTES AVION**

« GUID-PEL-2106 »

Edition 04
Date : 28/11/2023
Amendement 03
Date : 28/11/2023

APPENDICES



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES AVION</p> <p>« GUID-PEL-2106 »</p>	<p>Edition 04 Date : 28/11/2023 Amendement 03 Date : 28/11/2023</p>
---	---	---

Répertoire des checklists

Numéro	Libellé
CKL-PEL-2434	Checklist d'épreuves pratiques de qualification de classe ou de type (except for high performance complex)
CKL-PEL-2438	Checklist d'évaluation pratique d'un instructeur en vol TRI SFI
CKL-PEL-2437	Checklist d'évaluation pratique d'un instructeur en vol FI CRI IRI TRI-SPA
CKL-PEL-2436	Checklist d'épreuves pratiques de qualification de type-AVION



Autorité Nationale l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**CHECKLIST D'EPREUVES PRATIQUES DE QUALIFICATION
DE CLASSE
(HIGH PERFORMANCE COMPLEX)
CKL-PEL-2433**

Edition : 04
Date : 28/11/2023
Amendement : 04
Date : 28/11/2023

APPLICANT			
Last name(s)		Type of licence held	
First name(s)		Licence number	
Date of birth		State of licence issue	
TEST PROFICIENCY CHECK DETAILS			
<input type="checkbox"/> INITIAL		<input type="checkbox"/> RECURRENT	
Date of exam		Aerodrome or site	
SIM or aircraft registration		Registration	
Take off time		Landing time	
Number of take off		Total flight time	
TASKS			Insert examiner's Initials Only
General			PASS
Use of checklists and operational procedures			FAIL
Decision making and judgment			
Cockpit resource Management			
Visual/Normal Procedures			
Take off: Normal			
Take off: crosswind (FSTD ONLY)			M
Take off: maximum performance			
Climb procedures			
Configuration changes (slow flight)			
Steep Turns			M
Standar Rate Turns			
Engine fail after take-off			M
Stabilized slow Flight			
Stick shaker and stick pusher			
*Unusual attitude recovery			
Landing: Normal			
Landing; Shrt Field			
Go around from minimum height			
Trim runaway			
Balked landing			
Landing Engine Inoperate			M
Landing flapless			
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2433			1/3



Instrument Procedures		
	PASS	FAIL
IFR Clearance/NAV/COM (FSTD ONLY)		
Take off; Instrument		
* Departure, Enroute, and Arrival Procedures		
*Precision Approach		
*Non-Precision Approach		
*Circling Approach		
*Partial Panel Approach		
*Missed Approach Procedures	M	
Use of autopilot		
Powerplant		
Engine Starting ; Battery		
Engine Starting : External Power		
Engine Start Malfunctions	M	
Engine clearing		
Powerplant System Checks		
Powerplant Malfunctions		
MOR Operation		
Air Start		
Engine fire	M	
Fuel System		
Fuel Management		
Fuel System Malfunctions (FSTD ONLY)		
Flight Controls		
Flight Control Checks		
Flight Control Malfunctions (FSTD ONLY)		
Flight Instrument/Autopilot		
Flight Instrument Operation		
Autopilot Malfunction	M	
Flight Instrument Failure		
Pilot/Static System Malfunction (FSTD ONLY)		
Performance		
Limitations	M	
Landing Gear		
Manual landing Gear Extension (FSTD ONLY)	M	
Landing Gear Malfunctions (FSTD ONLY)	M	
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2433		2/3



Environmental System		
Environmental System Checks		
Environmental System Failure (FSTD ONLY)		
Smoke or Fume Elimination (FSTD ONLY)		
Environmental System Checks		
Emergency Procedures descent (FSTD ONLY)	M	
Ice Protection System(s)		
Ice Protection System Checks		
Ice protection System Malfunctions (FSTD ONLY)		
RESULT :	PASS <input type="checkbox"/>	PARTIAL PASS <input type="checkbox"/> FAIL <input type="checkbox"/>
REMARK		
Examiner's certificate number :		Type and licence number :
Examiner's name(s)* and signature:		
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2433		3/3

* : Under IFR goggles

M : Mandatory



Autorité Nationale l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**CHECKLIST D'EPREUVES PRATIQUES DE QUALIFICATION
DE CLASSE ET DE TYPE**
(EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX)

CKL-PEL-2434

Edition : 04
Date : 28/11/2023
Amendement : 04
Date : 28/11/2023

APPLICANT

Last name(s)	Type of licence held
First name (s)	Licence number
Date of birth	State of licence issue

SKILL TEST PROFICIENCY CHECK

TR/CR :	Type of A/C :	IR	STI(A)
Skill test : <input type="checkbox"/>	Operations : <input type="checkbox"/>		STI(A) prof check acc RACI 2000 § 2.8.3.9
Revalidation <input type="checkbox"/>	SE-SP(A) <input type="checkbox"/>	SP <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Renewal <input type="checkbox"/>	ME-SP(A) <input type="checkbox"/>	MP <input type="checkbox"/>	

1. THEORETICAL TRAINING FOR THE ISSUE OF A TYPE OR CLASS RATING PERFORMED DURING PERIOD (IF RELEVANT)

From:	To:	ATO:
Mark obtained % (Pass mark 75%):	HT Type and number of licence:	
Name(s)*:	Signature of HT:	

2. FSTD training (if relevant)

FSTD (aircraft type):	Three or more axes: No <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/>	Ready for service and issue
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"/>	Type rating instructor <input type="checkbox"/>	Synthetic flight instructor <input type="checkbox"/>
Signature of instructor :	Name(s)* :	

3. FLIGHT TRAINING : IN THE AIRCRAFT N THE FSTD (if relevant)

type of aircraft :	Registration :	Flight time at the controls :
Take-off time :	Landing time:	
Location and date :		
Instruction rating :	Type and number of licence held:	
Signature of instructor:	Name(s)*:	

4. ATO INFORMATION only in case of initial rating or renewal of expired rating:

The ATO confirms that the candidate has been trained according to the approved syllabus and assures the level of proficiency required

ATO name	Registration number:
Name of head of training*:	Licence number:
Location & date:	
Signature of head of training:	

GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2434

1/4

* In capital letters

App-5

Applicant's name or licence number:										
SINGLE-PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANE			PRACTICAL TRAINING				CLASS OR TYPE RATING SKILL TEST/PROF. CHECK			
Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	A	Instructor initials when training completed	Checked in	1 attempt		2 attempt		
					FFS A	Pass	Fail	Pass	Fail	
SECTION 1 <i>Insert examiner's initials only</i>										
1. Departure										
1.1 Pre-flight including: Documentation Mass and Balance Weather briefing NOTAM										
1.2 Pre-start checks										
1.2.1 External	P #		P							
1.3 Engine starting : Normal Malfunctions	P →	→	→	M						
1.4 Taxiing		P →	→							
1.5 Pre-departure checks : Engine run-up (if applicable)		P →	→	M						
1.6 Take-off procedure: normal with Flight Manual flap settings Crosswind (if conditions available)		P →	→							
1.7 Climbing: Vx/Vy Truns onto headings Level off		P →	→	M						
1.8 ATC liaison-Compliance, R/T procedure										
1 attempt : <input type="checkbox"/> Passed <input type="checkbox"/> Failed					2 attempt : Passed <input type="checkbox"/> Failed <input type="checkbox"/>					
SECTION 2										
2. Airwork 5vmc°										
2.1 Straight and level flight at various airspeeds including flight at critically low airspeed with and without flaps (including approach to VMC when applicable)		P →	→							
2.2* Steep truns (360°left and right at 45° bank)		P →	→		M					
2.3 Stalls and recovery: (i) Clean stall (ii) Approach to stall in descending turn with bank with approach configuration and power (iii) Approahch to stall in landing configuration and power (iv) Approach to stall, climbing turn with take-off flap and climb power (single engine aeroplane only)		P →	→		M					
2.4 Handling using autopilot and flight director (may be conducted in section 3) if applicable		P →	→		M					
2.5 ATC LIAISON-Compliance? R/T procedure		P								
1 attempt : <input type="checkbox"/> Passed <input type="checkbox"/> Failed					2 attempt : Passed <input type="checkbox"/> Failed <input type="checkbox"/>					
SECTION 3A <i>Insert examiner's initials only</i>										
3A En-route procedues VFR (see B.5(c) and (d))										
3A.1 Flight plan, dead reckoning and map reading										
3A.2 Maintenance of altitude ; heading and speed										
3A.3 Orinettion, timing and revision of ETAs										
3A.4 use of radio navigation aids (if applicable)										
3A.5 Flight management (flight log, routine checks including fueel, systems and icing)										
3A.6 ATC liaison-Compliance, R/T Procedure										
3A.1 Flight plan, dead reckoning and map reading										
1 attempt : <input type="checkbox"/> Passed <input type="checkbox"/> Failed					2 attempt : Passed <input type="checkbox"/> Failed <input type="checkbox"/>					



Applicant's name or licence number:										
SINGLE-PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANE	PRACTICAL TRAINING				CLASS OR TYPE RATING SKILL TEST/PROF. CHECK					
	Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	A	Instructor initials when training completed	Checked in	1 attempt		2 attempt	
						FFS A	Pass	Fail	Pass	Fail
SECTION 3A <i>Insert examiner's initials only</i>										
3A. Instrument flight 3B1* Departure IFR)			P →	→		M				
3B.2* En-route IFR			P →	→		M				
3B.3* Holding procedures			P →	→		M				
23B.4* ILS to DH/A of 200' (60 m) or to procedure minima (autopilot may be used to glideslope intercept			P →	→		M				
3B.5* Non-precision approach to MDH/A and MAP			P →	→		M				
3B.6* Flight exercises including simulated failure of the compass and attitude indicator: rate 1 turns, recovers from unusual attitudes	P →		→	→		M				
3B.7* failure of localiser or glideslope	P →		→	→		M				
3B.8* ATC liaison-Compliance, R/T procedure						M				
1 attempt :		<input type="checkbox"/> Passed	<input type="checkbox"/> Failed	2 attempt :		Passed	<input type="checkbox"/> Failed	<input type="checkbox"/>		
SECTION 4 <i>Insert examiner's initials only</i>										
4. Arrival and landings 4.1 Aerodrome arrival procedure			P →	→		M				
4.2 Normal landing			P →	→		M				
4.3 Flapless landing			P →	→		M				
4.4 Crosswind landing (if suitable Conditions)			P →	→						
SECTION 4 (suite)1 <i>Insert examiner's initials only</i>										
4.5 Approach and landing with idle power from up to 2 000' above the runway (single-engine aeroplane only)			P →	→						
4.6 Go-around from minimum height			P							
4.7 Night go-around and landing (if applicable)	P		→	→						
4.8 ATC liaison-Compliance, R/T procedure										
1 attempt :		<input type="checkbox"/> Passed	<input type="checkbox"/> Failed	2 attempt :		Passed	<input type="checkbox"/> Failed	<input type="checkbox"/>		
SECTION 5 <i>Insert examiner's initials only</i>										
5. Abnormal and emergency procedures (this section may be combined with sections 1 through 4)			P →	→		M				
5.1 Rejected take-off at a reasonable speed				P		M				
5.2 Simulated engine failure after take-off (single-engine aeroplane only)				p		M				
5.3 Simulated forced landing without power (single-engine aeroplane only)	P →		→	→						
5.4 Simulated emergencies : (i) fire or smoke in flight (ii) systems' malfunctions as appropriate	P →		→	→						
5.5 Engine shutdown and restart (ME skill test only AND RE	P →		→	→						
1 attempt :		<input type="checkbox"/> Passed	<input type="checkbox"/> Failed	2 attempt :		Passed	<input type="checkbox"/> Failed	<input type="checkbox"/>		
SECTION 6 <i>Insert examiner's initials only</i>										
6 Simulated asymmetric flight 6.1* (This section may be combined with sections 1 through 5) Simulated engine failure during take-off (at a safe altitude unless carried out in FFS or FNPT I I)	P →		→	X		M				
6.2* Asymmetric approach and goaround	P →		→	→		M				
6.3* Asymmetric approach and full stop landing	P →		→	→		M				
6.4 ATC liaison — Compliance, R/T procedure										
1 attempt :		<input type="checkbox"/> Passed	<input type="checkbox"/> Failed	2 attempt :		Passed	<input type="checkbox"/> Failed	<input type="checkbox"/>		
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2434									4/4	





Autorité Nationale l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

CHECKLIST D'EPREUVES PRATIQUES DE QUALIFICATION DE TYPE - AVION

Edition : 04
Date : 28/11/2023
Amendement :04
Date : 28/11/2023

CKL-PEL-2436

APPLICANT	Last name(s)*:		Type of licence held:	
	First name(s)*:		Licence number:	
	Date of birth:		State of licence issue	

skill test Proficiency check:	Type of test:	Type Rating :	IR	Licence Skill test
	Skill test: <input type="checkbox"/>		Revalidation <input type="checkbox"/>	ATPL(A) <input type="checkbox"/>
	Revalidation <input type="checkbox"/>		Renewal <input type="checkbox"/>	MPL(A) <input type="checkbox"/>
	Renewal <input type="checkbox"/>		CAT-II/III <input type="checkbox"/>	

1	Theoretical training for the issue of a type rating performed during period (if relevant)			
Fro m:	To:	ATO :		
Mark obtained % (Pass mark 75%):		HT Type and number of licence:		
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 (for ZFTT) (if relevant) <input type="checkbox"/>	
Type of aircraft:		Registration:	Flight time at the controls:	
Take-off time:		Landing time:	Training aerodromes or sites (take-offs, approaches and landings):	
Total flight time:				
Location and date:				
Type rating instructor <input type="checkbox"/>		Type and number of licence held:		
Name(s)*:		Signature of instructor:		
4	ATO informations Only in case of initial rating or renewal of expired rating:			
The ATO confirms that the candidate has been trained according to the approved syllabus and assures the level of proficiency required				
ATO name:		Registration number		
Name of head of training*:		Licence number:		
Location & date :				
Signature of head of training & ATO stamp:				
<i>*In capital letters</i>				
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2436				1/7

Applicant's name or licence number:

Multi-pilot aeroplanes and single-pilot high performance complex aeroplanes:

- (a) The following symbols mean:
- P = Trained as PIC or Co-pilot and as PF and PNF for the issue of a type rating as applicable.
 - X = Simulators shall be used for this exercise, if available; otherwise, an aircraft shall be used if appropriate for the manoeuvre or procedure.
 - P# = the training shall be complemented by supervised aeroplane inspection.
- (b) The practical training shall be conducted at least at the training equipment level shown as (P) or may be conducted up to any higher equipment level shown by the arrow (—>).
- The following abbreviations are used to indicate the training equipment used:
- A = Aeroplane
 - FFS = Full Flight Simulator
 - FTD = Flight Training Device
 - OTD = Other Training Devices
- (c) The starred items (*) shall be _own solely by reference to instruments. If this condition is not met during the skill test or proficiency check, the type rating will be restricted to VFR only.
- (d) Where the letter 'M' appears in the skill test or proficiency check column this will indicate the mandatory exercise.
- (e) An FFS shall be used for practical training and testing if the FFS forms part of an approved type rating course. The following considerations will apply to the approval of the course:
- (i) the qualification of the FFS or FNPT II;
 - (ii) the qualifications of the instructors;
 - (iii) the amount of FFS or FNPT II training provided on the course; and
 - (iv) the qualifications and previous experience on similar types of the pilot under training.
- (f) Manoeuvres and procedures shall include MCC for multi-pilot aeroplane (...)
- (g) Not applicable
- (h) Not applicable
- (i) In case of a restricted type rating issued in accordance with RACI 2000, the applicants shall full the same requirements as other applicants for the type rating except for the practical exercises relating to the take-off and landing phases.
- (j) To establish or maintain PBN privileges one approach shall be an RNP APCH. Where an RNP APCH is not practicable, it shall be performed in an appropriately equipped FSTD.



Applicant's name or licence number:											
Manoeuvres/Procedures Note : Training shall include MCC for each item, if MPO	PRACTICAL TRAINING						ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK				
	OTD	FTD	FTD 2 + FNPT2	FFS	A	Instructor initials when training completed	Checked in FSTD A/C	1 attempt		2 attempt	
								Pass	Fail	Pass	Fail
SECTION 1							<i>Insert examiner's initials only</i>				
1. Flight preparation											
1.1 Performance calculation	P										
1.2 Aeroplane external visual inspection; location of each item and purpose of inspection	P#				P						
1.3 Cockpit inspection		P →	→	→	→						
1.4 Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	P →	→	→	→	→		M				
1.5 Taxiing in compliance with air traffic control or instructions of instructor				P →	→						
1.6 Pre-flight checks		P →	→	→	→		M				
SECTION 2											
2. Take-offs											
2.1 Normal take-offs with different flap settings, included expedited take-offs				P →	→						
2.2* Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne				P →	→						
2.3 Crosswind take-off				P →	→						
2.4 Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated Maximum take-off mass)				P →	→						
2.5 Take-offs with simulated engine failure 2.5.1 Shortly after reaching V2				P →	→						
(In aeroplanes which are not certificated as transport category or commuter category aeroplanes, the engine failure shall not be simulated until reaching a minimum height of 500 ft above runway end. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure shortly after reaching V2).											
OR 2.5.2* Between V1 and V2				P	X		M FFS only				
2.6 Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1			P →	→	→ X		M				
SECTION 3											
3. Flight manoeuvres and procedures											
3.1 Turns with and without spoilers			P →	→	→						
3.2 Tuck under and Mach buffets after reaching the critical Mach number, and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)				P →	an aircraft may not be used						
3.3 Normal operation of systems and controls engineer's panel	P →	→	→	→	→						
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2436										4/7	



Applicant's name or licence number:											
Manoeuvres/Procedures Note : Training shall include MCC for each item	PRACTICAL TRAINING						ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK				
	OTD	FTD	FTD 2 + FNPT2	FFS	A	Instructor initials when training completed	Checked in FSTD A/C	1 attempt		2 attempt	
								Pass	Fail	Pass	Fail
3.4 Normal and abnormal operations of following systems							M	A mandatory minimum of 3 abnormal items shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive			
3.4.0 Engine (if necessary propeller)	P →	→	→	→	→						
3.4.1 Pressurisation and air-conditioning	P										
3.4.2 Pilot/static system	P#				P						
3.4.3 Fuel system		P →	→	→	→						
3.4.4 Electrical system	P →	→	→	→	→						
3.4.5 Hydraulic system	P →	→	→	→	→						
3.4.6 Flight control and Trim-system	P →	→	→	→	→						
3.4.7 Anti-icing/de-icing system, Glare shield heating	P →	→	→	→	→						
3.4.8 Autopilot/Flight director	P →	→	→	→	→						
3.4.9 Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices	P →	→	→	→	→						
3.4.10 Ground proximity warning system, weather radar, radio altimeter, transponder		P →	→	→	→						
3.4.11 Radios, navigation equipment, instruments, flight management system	P →	→	→	→	→						
3.4.12 Landing gear and brake	P →	→	→	→	→						
3.4.13 Slat and flap system	P →	→	→	→	→						
3.4.14 Auxiliary power unit	P →	→	→	→	→						
3.6 Abnormal and emergency procedures							M	A mandatory minimum of 3 abnormal items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive			
3.6.1 Fire drills e.g. engine, APU, cabin, cargo compartment, flight, deck, wing and electrical fires including evacuation		P →	→	→	→						
3.6.2 Smoke control and removal		P →	→	→	→						
3.6.3 Engine failures, shut-down and restart at a safe height		P →	→	→	→						
3.6.4 Fuel dumping (simulated)		P →	→	→	→						
3.6.5 Windshear at take-off/landing					P	X	FFS only				
3.6.6 Simulated cabin pressure failure/emergency descent					P →	→					
3.6.7 Incapacitation of flight crew member (MPO only)		P →	→	→	→						
3.6.8 Other emergency procedures as outlined in the Aeroplane Flight Manual		P →	→	→	→						
3.6.9 TCAS event	P →	→	→	→		An aircraft may not be used	FFS only				
3.7 Steep turns with 45° bank, 180° to 360° left and right		P →	→	→	→						
3.8 Early recognition and counter measures on approaching stall (up to activation of stall warning device) in take-off configuration (flaps in take-off position). In cruising flight configuration and in landing configuration (flaps in landing position, gear extended)					P →	→					
3.8.1 Recovery from full stall or after activation of stall warning device in climb, cruise and approach configuration					P →	X					
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2436										5/7	

Applicant's name or licence number:										
Manoeuvres/Procedures Note : Training shall include MCC for each item	PRACTICAL TRAINING					Instructor initials when training completed	ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK			
	OTD	FTD	FTD 2 + FNPT2	FFS	A		Checked in FSTD A/C	1 attempt		2 attempt
							Pass	Fail	Pass	Fail
3.9 Instrument flight procedures										
3.9.1* Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions		P →	→	→	→		M			
3.9.2* Holding procedures		P →	→	→	→					
3.9.3* 3D operations to DH/A of 200 feet (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure										
Note: According to the AFM, RNP APCH procedures may require the use of autopilot or Flight director. The procedure to be _own manually shall be chosen taking into account such limitations (for example, choose an ILS for 3.9.3.1 in case of such AFM limitation).										
3.9.3.1* Manually, without Flight director				P →	→		M skill test only			
3.9.3.2* Manually, with flight director				P →	→					
3.9.3.3* With autopilot				P →	→					
3.9.3.4* Manually, with one engine simulated inoperative; engine failure has to be simulated during final approach before passing 1 000 feet above aerodrome level until touchdown or through the complete missed approach procedure.				P →	→		M			
In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the approach with simulated engine failure and the ensuing go-around shall be initiated in conjunction with the non-precision approach as described in 3.9.4. The go-around shall be initiated when reaching the published obstacle clearance height (OCH/A), however not later than reaching a minimum descent height/altitude (MDH/A) of 500 feet above runway threshold elevation. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure in accordance with 3.9.3.4.										
3.9.4* 2D operations down to the MDH/A				P* →	→		M			
3.9.5 Circling approach under the following conditions (a)* approach to specified minimum circling altitude/height in simulated IMC Followed by : (b) circling approach to another runway at least 90% off centerline from final approach used in item (a) Remark : if (a) and (b) are not possible due ATC, simulated low visibility pattern may be performed				P* →	→					
SECTION 4										
4. Missed Approach Procedures										
4.1 Go-around with all engines operating* during a 3D operation on reaching decision height				P* →	→					
4.2 Other missed approach				P* →	→					
4.3* Manually go-around with critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH, or MAPt				P* →	→		M			
4.4 Rejected landing at 15m (50 ft) above runway threshold and go-around				P* →	→					
SECTION 5										
5. Landings										
5.1 Normal landings* with visual reference established when reaching DA/H following an instrument approach operation				P						
5.2 Landing with simulated jammed horizontal stabiliser in any out-of-trim position				P	An aircraft may not be used					
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2436										6/7



Applicant's name or licence number:											
Manoeuvres/Procedures Note : Training shall include MCC for each item	PRACTICAL TRAINING						ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK				
	OTD	FTD	FTD 2 + FNPT2	FFS	A	Instructor initials when training completed	Checked in FSTD A/C	1 attempt		2 attempt	
								Pass	Fail	Pass	Fail
5.3 Cross wind landings				P* → →							
5.4 Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats				P* → →							
5.5 Landing with critical engine simulated inoperative				P* → →			M				
5.6 Landing with two engines simulated inoperative				P	X		M skill test only FFS				
(aeroplanes with 3 engines: the centre engine and the outboard engine as far as practicable according to data of the AFM. Aeroplanes with 4 engines : two engines at one side)											
General remark : Special requirements for extension of a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 60m (200 ft) i.e. Cat II/III operations											
SECTION 6 FFS ONLY											
6. Type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 60m (200 ft) (CAT II/III) The following manoeuvres and procedures are the minimum training requirements to permit instrument approaches down to a DH of less than 60m (200 ft). During the following instrument approaches and missed approach procedures all aeroplane equipment required for type certification of instrument approaches down to a DH of less than 60m (200 ft) shall be used.											
6.1* Rejected take-off at a minimum authorised RVR							M*				
6.2* CAT II/III approaches. In simulated IMC down to DH, using flight guidance system. Standard procedures shall be observed				P →			M				
6.3* Go-around from DH				P →			M*				
(the training also shall include a go-around due to (simulated) insufficient RVR, wind shear, aeroplane deviation in excess of approach limits for a successful approach, and ground/airborne equipment failure prior to reaching DH and, go-around with simulated airborne equipment failure.											
6.4* Landings with visual reference established at DH (auto-land if fitted)											

Note: CAT II/III operations shall be accomplished in accordance with the applicable air operations requirements.

ATPL ONLY

ADDITIONAL ITEMS TO BE ASSESSED FOR ATPL EXAM

		ATPL SKILL TEST ONLY	
		PASS	PASS
Management of crew cooperation	M		
Maintaining a general survey of the aircraft	M		
Setting priorities and making decisions in accordance with safety aspects and relevant rules and regulations appropriate to the operational situation, including emergencies	M		
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2436			7/7





Autorité Nationale l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**CHECKLIST D'EVALUATION PRATIQUE DE
COMPETENCE D'INSTRUCTEUR
FI-IRI-CRI-TRI/SP AVION**

CKL-PEL-2437

Edition : 04
Date : 28/11/2023
Amendement : 04
Date : 28/11/2023

I. IDENTIFICATION DU POSTULANT

Nom		Prénoms	
Date et lieu de naissance		Nationalité	
Adresse		Téléphone	e-mail
Employé comme pilote par			
Date du dernier maintien de compétence			

II. DEMANDE DE QUALIFICATION INSTRUCTEUR

<input type="checkbox"/> Initial	<input type="checkbox"/> FI(A)	<input type="checkbox"/> TRI/SP(A)	<input type="checkbox"/> FI(A) Instructeur
<input type="checkbox"/> Prorogation	<input type="checkbox"/> IRI(A)	<input type="checkbox"/> TRI/SP(A) exclusion de restriction	<input type="checkbox"/> IRI(A) Instructeur
<input type="checkbox"/> Renouvellement	<input type="checkbox"/> CRI(A)		<input type="checkbox"/> CRI(A) Instructeur

Renseigner uniquement dans le cas d'une évaluation après une formation dans un organisme de formation agréé

Instructeur : Nom _____ Prénoms : _____

Numéro de licence : _____ Signature de l'instructeur en vol : _____

L'organisme de formation confirme que le candidat a bien été formé selon le programme approuvé et garantit le niveau de compétence exigé.

Nom organisme de formation : _____ Numéro d'immatriculation : _____

Nom responsable de formation : _____ Numéro de licence : _____

Lieu et date : _____ Signature responsable formation : _____

DETAILS DU VOL AVION SIM (TRI/SP (A) Certificat restreint au SIMU)

Date : _____ Type d'aéronef : _____ Immatriculation : _____ CR : _____ TR : _____

Départ/Destination : _____

Block off : _____ Block on : _____ Block time : _____ Décollage : _____

RESULTAT DE L'EVALUATION (Première tentative)
Date : _____ Réussite : Echec : Réussite partielle (Echec section 1)
Signature du candidat _____

RESULTAT DE L'EVALUATION (Deuxième tentative)
Date : _____ Réussite : Echec : Réussite partielle Signature du candidat _____

Examineur : Nom : _____ Prénoms : _____
Numéro autorisation examinateur : _____ Validité : _____ Signature _____

Je certifie que, dans le cas de l'évaluation de compétence d'un TRI/SP (A) j'ai appliqué les privilèges d'instruction mentionnés sur ma licence.

GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2437

1/4



Section 1a		Briefing					
Sujet		1 ^{ere} tentative		2 ^{eme} tentative		Insérer les initiales de l'examineur	
		Réussite	Échec	Réussite	Échec		
a	Construction et structure de leçon						
b	Méthodes et techniques d'instruction						
c	Connaissance des techniques						
d	Utilisation des modèles et outils						
e	Clarté des explications et discours						
f	Participation du stagiaire						
		1 ^{ère} Tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec		
		2 ^{ème} Tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec		

Section 1b		1 ^{ere} tentative		2 ^{eme} tentative		Insérer les initiales de l'examineur	
		Réussite	Échec	Réussite	Échec		
a	Réglementation						
b	Connaissance général de l'aéronef						
c	Préparation et performance de vol						
d	Performance humaines et ses limites						
e	Météorologie						
f	Navigation						
g	Procédures opérationnelles						
h	Principes de vol						
i	Formation administrée						
		1 ^{ère} Tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec		
		2 ^{ème} Tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec		

Section 2		Réussite	Échec	
Sujet				
a	Contenu et présentation visuelle			
b	Précision technique			
c	Clarté des explications			
d	Clarté des discours			
e	Technique d'instruction incluant CRM			
f	Utilisation des modèles et moyens			
g	Participation du stagiaire			
		RESULTAT	<input type="checkbox"/> REUSSITE	<input type="checkbox"/> ECHEC



Section 3		Réussite	Échec	
a	Arrangement de démo			
b	Synchronisation du discours avec la démo			
c	Correction des fautes			
d	Assistance de l'aéronef			
e	Technique d'instruction			
f	Sécurité de l'espace aérien			
g	Position dans l'espace			
h	Evaluation des risques incluant le CRM			
RESULTAT		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
Section 4 (Si applicable)		Réussite	Échec	
Sujet				
a				
b				
c				
d				
e				
f				
g				
Section 5 (Si applicable)		Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	<input type="checkbox"/>
Les Items d à g doivent être définis par l'examineur				
a	Actions suivant une panne moteur après décollage			
b	Une approche monomoteur et remise de gaz			
c	Approche monomoteur et atterrissage			
d				
e				
f				
g				
RESULTAT		<input type="checkbox"/> REUSSITE	<input type="checkbox"/> ECHEC	
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2437				3/4

Section 6 (Si applicable)		Réussite	Échec
Tous les items sont définis par l'examineur			
a			
b			
c			
d			
e			
f			
g			
		RESULTAT	<input type="checkbox"/> REUSSITE <input type="checkbox"/> ECHEC

REMARQUES



Autorité Nationale l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

CHECKLIST D'EVALUATION PRATIQUE D'UN INSTRUCTEUR EN VOL TRI/SFI

CKL-PEL-2438

Edition : 04
Date : 28/11/2023
Amendement : 04
Date : 28/11/2023

III. Applicants personal particulars

Applicant's last name(s):		First name(s):	
Date of birth:		Nationality	
Address		Téléphone	e-mail

IV. Licence details

Licence type:		Number:		Exp. date	
Type ratings included in the licence:				Exp. date	

V. Instructor certificate application

<input type="checkbox"/> FI	<input type="checkbox"/> SFI	<input type="checkbox"/> TRI	
-----------------------------	------------------------------	------------------------------	--

Training session support of the assessment of competence:

Duration:

Simulator type and registration:

Aircraft type and registration:

Demonstration of competencies during: preflight, post flight and theoretical knowledge

Performance standards

Competence	Performance	Performance		Knowledge	Knowledge	
		P	F		P	F
Prepare resources	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ensure adequate facilities ▪ Prepares briefing material ▪ Manage available tools 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Understand objectives ▪ Available tools ▪ Competency based training methods 		
Create a climate conducive to learning	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Establishes credentials, role, models appropriate behaviour ▪ Clarifies roles ▪ States objectives ▪ Ascertains and supports trainees needs 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Barriers to learning ▪ Learning styles 		
Present knowledge	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Communicates clearly ▪ Creates and sustains realism ▪ Looks for training opportunities 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teaching methods 		
Relate Human Factors knowledge to address to	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uses human factors technical training 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Human performance limitations, including the principle of threat and error management and CRM. 		

P : Pass ; F : Fail



Applicant's name or licence number:						
Competence	Performance	P	F	Knowledge	P	F
technical training issues						
Manage Time to achieve training objectives	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Allocate time appropriate to achieving competency objective 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Syllabus time allocation 		
Facilitate learning	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Encourage trainee participation ▪ Motivating, patient, confident, assertive manner ▪ Conducts one-to-one coaching ▪ Encourages mutual support 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Facilitation ▪ How to give constructive feedback ▪ How to encourage trainees to ask questions and seek advice 		
Assesses trainee performance	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assess and encourage trainee self assessment of performance against competency standards • Makes assessment decision and provide clear feedback ▪ Observes CRM behaviour 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Observation techniques ▪ Methods for recording observations 		
Monitor and review progress	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Compare individual outcomes to defined objectives ▪ Identify individual differences in learning rates ▪ Apply appropriate corrective action 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Learning styles ▪ Strategies for training adaptation to meet individual needs 		
Evaluate training sessions	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elicits feedback from trainees ▪ Tracks training session processes against competence criteria ▪ Keeps appropriate records 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Competency unit and associated elements ▪ Performance criteria 		
Report outcome	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Report accurately using only observed actions and events 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Phase training objectives ▪ Individual versus systemic weaknesses 		
oral theoretical examinations on the ground, pre-flight and post-flight briefings and inflight demonstrations in the appropriate aircraft class, type or FSTD:						
additional demonstration exercises adequate to evaluate the instructor's competencies:						
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2438					2/3	

Applicant's name or licence number :	
Flight Instructor Examiner's Assessment	
SKILL TEST	
Passed	Failed
If failed :	
<input type="checkbox"/>	recommend further training before re-test
<input type="checkbox"/>	do not consider further training necessary before re-test <i>(tick as applicable)</i>
FLIGHT INSTRUCTOR EXAMINER'S DETAILS :	
<input type="checkbox"/>	Name(s) of the examiner (capital letters) :
Licence number :	
Examiner certificate included in the licence :	
Expiry date :	
Date :	Signature :
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2438	
3/3	

