



MINISTRE DES TRANSPORTS

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

Abidjan, le 26 DEC 2023

Décision n° 011796 /ANAC/DTA/DSV portant adoption de  
l'édition n°01 du Guide de l'examineur de pilotes hélicoptère « GUID-PEL-2110 »

**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**

Est adopté l'édition n°01 du Guide de l'examineur de pilotes hélicoptère, référencé «GUID-PEL-2110».

### **Article 2 : Portée**

L'édition n°1 du « GUID-PEL-2110 » a pour but de donner des orientations relatives aux conditions d'obtention de l'autorisation d'examineur désigné de pilotes hélicoptère et d'exercice des privilèges afférents.

### **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 entre en vigueur et est applicable à compter de la date de signature.



**PJ :** Guide de l'examineur de pilotes hélicoptères «GUID-PEL-2110»  
Première édition – décembre 2023.

### **Copies :**

- SDIDN (Q-Pulse)
- DSV



**MINISTRE DES TRANSPORTS**

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

Réf : GUID-PEL-2110

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

**« GUID-PEL-2110 »**

**Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité**

**Première édition – décembre 2023**

**Administration de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire**



PAGE DE VALIDATION

	Noms et prénoms	Fonction	Visa et date
RÉDACTION	AÏDARA- KONE Nafissatou Djahaté	Sous-Directrice des Licences du Personnel Aéronautique	05/12/2023 
	NOUFE Catherine GBOTTA	Chef du Service Réglementation, Examen et Formation	05 12 2023 P.O. KTM
	KRA Kouamé Patrice	Chef du Service Administration et Délivrance des Licences	05 12 2023 KKP 
	MORLA Alain	Inspecteur en vol	05/12/2023 P.O.
VALIDATION	AZAGOH Kouassi Germain	Président du Comité de Travail relatif à la Réglementation de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile	21.12.23 
ADOPTION	Sinaly SILUE	DIRECTEUR GÉNÉRAL	26.12.23 



## LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Pages	Edition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
i	01	05/12/2023	00	05/12/2023
ii	01	05/12/2023	00	05/12/2023
iii	01	05/12/2023	00	05/12/2023
iv	01	05/12/2023	00	05/12/2023
v	01	05/12/2023	00	05/12/2023
vi	01	05/12/2023	00	05/12/2023
vii	01	05/12/2023	00	05/12/2023
viii	01	05/12/2023	00	05/12/2023
ix	01	05/12/2023	00	05/12/2023
x	01	05/12/2023	00	05/12/2023
xi	01	05/12/2023	00	05/12/2023
xii	01	05/12/2023	00	05/12/2023
xiii	01	05/12/2023	00	05/12/2023
1-1	01	05/12/2023	00	05/12/2023
2-1	01	05/12/2023	00	05/12/2023
2-2	01	05/12/2023	00	05/12/2023
2-3	01	05/12/2023	00	05/12/2023
2-3	01	05/12/2023	00	05/12/2023
2-4	01	05/12/2023	00	05/12/2023
3-1	01	05/12/2023	00	05/12/2023
3-2	01	05/12/2023	00	05/12/2023
3-3	01	05/12/2023	00	05/12/2023
4-1	01	05/12/2023	00	05/12/2023
4-2	01	05/12/2023	00	05/12/2023
4-3	01	05/12/2023	00	05/12/2023
4-4	01	05/12/2023	00	05/12/2023
4-5	01	05/12/2023	00	05/12/2023
4-6	01	05/12/2023	00	05/12/2023
4-7	01	05/12/2023	00	05/12/2023
5-1	01	05/12/2023	00	05/12/2023
5-2	01	05/12/2023	00	05/12/2023
5-3	01	05/12/2023	00	05/12/2023
5-4	01	05/12/2023	00	05/12/2023
5-5	01	05/12/2023	00	05/12/2023
5-6	01	05/12/2023	00	05/12/2023
5-7	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-1	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-2	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-3	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-4	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-5	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-6	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-7	01	05/12/2023	00	05/12/2023



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

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

« GUID-PEL-2110 »

Edition 01  
Date : 05/12/2023  
Amendement 00  
Date : 05/12/2023

Pages	Edition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
6-8	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-9	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-10	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-11	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-12	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-13	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-14	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-15	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-16	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-17	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-18	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-19	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-20	01	05/12/2023	00	05/12/2023
6-21	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-0	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-1	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-2	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-3	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-4	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-5	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-6	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-7	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-8	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-9	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-10	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-11	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-12	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-13	01	05/12/2023	00	05/12/2023
APP-14	01	05/12/2023	00	05/12/2023





## INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par



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

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

« GUID-PEL-2110 »

Edition 01  
Date : 05/12/2023  
Amendement 00  
Date : 05/12/2023

**TABLEAU DES AMENDEMENTS**

<b>Amendements</b>	<b>Objet</b>	<b>Dates</b> - <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i>
00 (Edition 1)	Création du document	26 DEC 2023 26 DEC 2023 26 DEC 2023





### TABLEAU DES RECTIFICATIFS

Rectificatif	Objet	Date de publication





## 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	8ème Edition Amendement 11 Septembre 2022
MAN-PEL-2025	ANAC	Manuel de procédures du personnel en charge des licences du personnel aéronautique	4ème édition Novembre 2022





## LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES

Les abréviations suivantes ont les significations ci-dessous :

AoC :	Assessment of Competence
AFM :	Aircraft Flight Manuel
ANAC :	Autorité Nationale de l'Aviation Civile
OFA :	Organisme de Formation Agrée
ATPL :	Airline Transport Pilot Licence
CDB :	Commandant de Bord
CHL :	Contrôle hors ligne
CRM :	Crew Ressources Management
ECP :	Entraînement et contrôle périodiques
EFB :	Electronic Flight Bag
FIE :	Flight Instructor Examiner
FFS :	Full Flight Simulator
FSTD :	Flight Simulator Training Device
FTD :	Flight Training Device
RP :	Responsable Pédagogique (ATO)
IR :	Instrument Rating
IRE :	Instrument Rating Examiner
Inspecteur en vol LFUS-LIFUS	Inspector Type Rating Examiner personnel ANAC Line Flying Under Supervision (adaptation en ligne)
IOE	Initial Operator Experience
LPC :	Licence Proficiency Check
LOFT :	Line Oriented Flight Training
LST :	Licence Skill Test
ME :	Multi-engine
MP :	Multi-pilot (certification Hélicoptère ou type d'opération)
MPL :	Multi-Pilot Licence
OACI :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OPC :	Operator Proficiency Check
OPS :	Flight Operation (regulation)
OTD :	Other Training Device
PEL :	Personnel Licensing
OPS :	Opérations aériennes
PIC :	Pilot in Command (Commandant de Bord)
PICH :	Programme d'Instruction et de Contrôle QT d'Hélicoptère
SADL	Service Administration et Délivrance des Licences
SREF	Service Réglementation, Examen et Formation
QT :	Qualification de Type





RDFE- TM :	Responsable Désigné de la formation des Equipages
SADE :	Stage d'Adaptation De l'Exploitant (conversion course)
SDLPA :	Sous-Direction des Licences du Personnel Aéronautique (SDLPA)
SDOA :	Sous-Direction des Opération Aérienne (SDOA)
SE :	Single-Engine
SFE :	Synthetic Flight Examiner
SFI :	Synthetic Flight Instructeur
SGS (SMS) :	Système de gestion de la sécurité (Safety Managements System)
SP :	Single-Pilot (certification Hélicoptère ou type d'opération)
S-TRE :	Senior Type Rating Examiner
TR :	Type Rating (équivalent anglais de QT)
TRE :	Type Rating Examiner
TRF :	Training and Report Form
TRI :	Type Rating Instructor



### LISTE DE DIFFUSION

Entités	Support de diffusion *	
	P	N
<b>ANAC</b>		
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		✓
<b>ENTITES EXTERNES</b>		
Exploitants d'hélicoptère		x





## LISTE DES TERMES ET DEFINITIONS

**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 correcte de chaque manœuvre par chacun des pilotes.

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

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



## TABLE DES MATIERES

LISTE DES PAGES EFFECTIVES .....	ii
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS.....	iv
TABLEAU DES AMENDEMENTS .....	v
TABLEAU DES RECTIFICATIFS.....	vi
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE .....	vii
LISTE DE DIFFUSION.....	x
LISTE DES TERMES ET DEFINITIONS .....	xi
TABLE DES MATIERES .....	xiii
<b>CHAPITRE 1 : GENERALITES.....</b>	<b>1-1</b>
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
<b>CHAPITRE 2 : EXIGENCES MINIMALES DE QUALIFICATION ET D'EXPERIENCE D'EXAMINATEUR.....</b>	<b>2-1</b>
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 renouvellement d'une autorisation d'examineur .....	2-4
<b>CHAPITRE 3 : PRIVILEGES ET CONDITIONS SPECIFIQUES .....</b>	<b>3-1</b>
3.1 Autorisation FE .....	3-1
3.2 Autorisation IRE .....	3-1
3.4 Autorisation SFE .....	3-1
3.5 Autorisation FIE .....	3-2
3.6 Autorisation TRE .....	3-2
<b>CHAPITRE 4 : RESPONSABILITES DES EXAMINATEURS.....</b>	<b>4-1</b>
4.1 Responsabilités générales des examinateurs .....	4-1
4.2 Limitations de la charge de travail examinateur – planification .....	4-1
4.3 Langage et communications et adéquation du matériel utilisé avec le type de rôle.....	4-2
4.4 Archivage des notes par l'examineur .....	4-2
4.5 Protection des données personnelles .....	4-3
4.6 Notification de changement de situation.....	4-4
4.7 Retour d'expérience .....	4-4
4.8 Mesures administratives et disciplinaires .....	4-6
<b>CHAPITRE 5 : CONTENU DES EXAMENS ET CONTRÔLES.....</b>	<b>5-1</b>
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
<b>CHAPITRE 6 : ETAPES DE L'EXAMEN .....</b>	<b>6-1</b>
6.1 Généralités .....	6-1
6.2 Vérification des exigences et prérequis du candidat.....	6-1
6.3 Confirmation du contrôle et déclaration.....	6-4
6.3 Contact la veille pour confirmation.....	6-4
6.4 Déroulement du contrôle de compétence .....	6-4
6.5 Fiche de Feed Back (cas de délivrance) .....	6-21
6.6 Formalités administratives .....	6-21
Appendice : Répertoire des checklists .....	APP-0







## **CHAPITRE 1 : GENERALITES**

### **1.1 Objet**

Le présent guide a pour but de renseigner et d'orienter les examinateurs en vol de pilotes d'hélicoptère 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'examinateurs, 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'hélicoptère 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](mailto: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 d'hélicoptère 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 d'hélicoptère. 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.





## CHAPITRE 2 : EXIGENCES MINIMALES DE QUALIFICATION ET D'EXPERIENCE D'EXAMINATEUR

### 2.1 Généralités

L'ANAC délivre des autorisations d'examineurs aux pilotes d'hélicoptère 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 calendaire.

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 hélicoptère délivrées par l'ANAC sont :

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

### 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 hélicoptère.

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 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 style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>« GUID-PEL-2110 »</b></p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</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, 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 hélicoptère (d'une durée minimale de 60 min) au cours desquelles le candidat est FE stagiaire sous supervision d'un formateur sur des épreuves Pratiques fictives (« role-play »). Chacune des séances doit inclure :

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

Les séances d'instructions sont enregistrées par le FE 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><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p>« GUID-PEL-2110 »</p>	<p><b>Edition 01</b> Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</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.



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

### 3.2 Autorisation IRE

3.2.1 Les candidats à une autorisation IRE pour hélicoptères devront être, titulaires d'une IRI(H) et avoir accompli :

- (1) 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères et
- (2) 300 heures de vol aux instruments sur hélicoptères dont 200 heures en tant qu'instructeurs.

3.2.2 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.

### 3.3 Autorisation SFE

3.3.1 SFE(H). Les candidats à une autorisation SFE pour hélicoptères devront :

- (a) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(H), d'une qualification de type et d'une qualification SFI(H) pour le type applicable d'hélicoptère ;
- (b) avoir à leur actif au moins 1 000 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilote ;





- (d) 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(H) sur le type applicable.

3.3.2 Les privilèges d'un SFE pour les hélicoptères 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 ; et  
(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 (b) ;  
(c) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(H) ;  
(d) des examens pratiques et des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI(H), pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.

### 3.4 Autorisation FIE

3.4.1 Les candidats à une autorisation FIE pour hélicoptères devront :

- (a) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas ;  
(b) avoir accompli 2 000 heures de vol sur hélicoptères en tant que pilotes ;  
(c) avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur.

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

### 3.5 Autorisation TRE

Les candidats à une autorisation TRE(H) pour hélicoptères devront :

- (a) être titulaires d'une qualification TRI(H), ou dans le cas des hélicoptères monopilotes monomoteurs, détenir une qualification FI(H) valide, pour le type applicable ;  
(b) pour la délivrance initiale d'une autorisation TRE, avoir à leur actif 50 heures d'instruction au vol en tant que TRI, FI, ou SFI dans le type applicable ou dans un FSTD représentant ledit type ;  
(c) dans le cas d'hélicoptères multipilote, être titulaires d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H) et avoir accompli 1 500 heures de vol en tant que pilotes d'hélicoptères multipilote, dont au moins 500 heures en tant que PIC ;  
(d) dans le cas d'hélicoptères monopilotes multimoteurs :  
(i) avoir accompli au moins 1 000 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères, dont au moins 500 heures en tant que PIC ;  
(ii) être titulaires d'une CPL(H) ou ATPL(H) et, le cas échéant, d'une IR(H) valide ;  
(e) dans le cas d'hélicoptères monopilotes monomoteurs :  
(i) avoir accompli 750 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères, dont au moins 500 heures en tant que PIC ;  
(ii) être titulaires d'une licence de pilote d'hélicoptère professionnel ;



- (f) avant que des privilèges monopilote multimoteurs d'un TRE(H) soient étendus à des privilèges multipilotes multimoteurs sur le même type d'hélicoptères, le titulaire devra avoir à son actif au moins 100 heures en exploitations multipilotes sur ledit type ;
- (g) dans le cas de candidats à une première autorisation TRE multipilote multimoteur, l'exigence de 1 500 heures de vol d'expérience sur des hélicoptères multipilotes, requise du point (b) (3), peut être réputée satisfaite s'ils ont accompli les 500 heures de vol en tant que PIC sur un hélicoptère multipilote du même type.







## 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 hélicoptère, 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 un SFI ;





- (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) ;
- (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 Hélicoptère) ;
- (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).

#### 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<sup>ème</sup> 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.

## 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 les 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.

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 gradation 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.

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 inadaptés, 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 à et/ou divulguer des informations à caractère professionnel concernant un individu au-delà d'une structure hiérarchique normale, ou pour divulguer des informations personnelles concernant un individu et n'ayant pas de rapport avec ses performances professionnelles et/ou la sécurité des vols.

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.





## 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 ;







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

5.1.2.2.2 C'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 ambiants, 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 réglementaires 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.





## 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.

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 « manoeuvrier », un « piètre commandant de bord ») ;
- (vi). Pressions diverses (économiques, hiérarchiques, syndicales).



**(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.


<b>QUALITE D'UN EXAMINATEUR (NON EXHAUSTIVE)</b>	
<b>POSITIVES</b>	<b>NEGATIVES</b>
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 ambients, s'efforce de simuler un contexte réel	Adapte le scénario, les ambients 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;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</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 ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	---	---

(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 ;

(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 exiguë ;
- (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 :**



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	---	---

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 ;
- (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 ?

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	---	---

### 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.

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p>« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	---	---

- (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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>« GUID-PEL-2110 »</b></p>	<p><b>Edition 01</b> Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	--	--

- (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 ;
  - (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).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>« GUID-PEL-2110 »</b></p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	--	---

#### 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.
- (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'écart 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 ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p>« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	---	---

- (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.

#### 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.) ;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p>« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	---	---

(c) Donnez-lui les hypothèses du vol :

- (i). Les conditions météo simulées ;
- (ii). Règles d'un Dummies (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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	---	---

#### 6.4.3.7 Favorisez la communication (bis).

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

#### 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 ;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>« GUID-PEL-2110 »</b></p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	--	---

(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.

(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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	---	---


- (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.

#### 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 :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	---	---

- (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.


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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p>« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	---	---

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 différencier d'une seconde tentative ;
- 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 :



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>« GUID-PEL-2110 »</b></p>	<p><b>Edition 01</b> Date : 05/12/2023 <b>Amendement 00</b> Date : 05/12/2023</p>
---	--	---

- (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.

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.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>« GUID-PEL-2110 »</b></p>	<p><b>Edition 01</b> Date : 05/12/2023 <b>Amendement 00</b> Date : 05/12/2023</p>
---	--	---

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 ;

#### **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 ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;">« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	---	---

- (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 examineur 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 examineur, 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.

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>« GUID-PEL-2110 »</b></p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	--	---

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.

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 ;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p>« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</p>
---	---	---

- 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 style="text-align: center;"><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>« GUID-PEL-2110 »</b></p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</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'examinateur, 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><b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTES HELICOPTERE</b></p> <p>« GUID-PEL-2110 »</p>	<p>Edition 01 Date : 05/12/2023 Amendement 00 Date : 05/12/2023</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 isolés 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 ;

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 HELICOPTERE**

**« GUID-PEL-2110 »**

**Edition 01  
Date : 05/12/2023  
Amendement 00  
Date : 05/12/2023**



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

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

« GUID-PEL-2110 »

Edition 01  
Date : 05/12/2023  
Amendement 00  
Date : 05/12/2023

# APPENDICES





### Appendice : Répertoire des checklists

<b>Numéro</b>	<b>Libellé</b>
<b>CKL-PEL-2435</b>	Checklist d'épreuves pratiques de qualification de type – hélicoptère
<b>CKL-PEL-2438</b>	Checklist d'évaluation pratique d'un instructeur en vol TRI SFI
<b>CKL-PEL-2437</b>	Checklist d'évaluation pratique d'un instructeur en vol FI CRI IRI TRI-SPA





Autorité Nationale l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

## CHECKLIST D'EPREUVES PRATIQUES DE QUALIFICATION DE TYPE - HELICOPTERE

Edition : 03  
Date : 30/10/2023  
Amendement : 03  
Date : 30/10/2023

### CKL-PEL-2435

#### APPLICANT

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

Type Rating: _____	Registration _____	Operations	IR	LICENCE SKILL TEST
Skill test : <input type="checkbox"/>	SE-SP(H) <input type="checkbox"/>		Revalidation <input type="checkbox"/>	ATPL(H) <input type="checkbox"/>
Revalidation <input type="checkbox"/>	ME-SP(H) <input type="checkbox"/>	SP <input type="checkbox"/>	Renewal <input type="checkbox"/>	
Renewal <input type="checkbox"/>	ME-MP(H) <input type="checkbox"/>	MP <input type="checkbox"/>	Extension IR-ME <input type="checkbox"/>	

#### TRAINING DESIGNATION:

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

From:	To:
Mark obtained % (Pass mark 75%):	
Signature of Head of Training:	Name(s)*:

##### 2. FSTD training (if relevant)

FSTD (aircraft type):	
FSTD manufacturer:	
FSTD operator	FSTD ID code :
Total training time at the controls	
Location, date and time:	

Instructor: FI <input type="checkbox"/> TRI <input type="checkbox"/> SFI <input type="checkbox"/> STI <input type="checkbox"/> Other: _____	Signature of instructor :
Name(s)* :	

##### 3. FLIGHT TRAINING :

Type of helicopter :	Variant :	Flight time at the controls :
Training aerodromes or sites (take offs, approaches and landings):		
Instructor: FI <input type="checkbox"/> TRI <input type="checkbox"/> Other: _____	Signature of instructor:	
Name(s)*:		

##### 4. ATO INFORMATIONS

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*:	
Location & date:	
Signature of head of training:	

GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE HELICOPTERE « GUID-PEL-2110 » - CKL-PEL-2435

1/6

\* In capital letters

### 5. SKILL TEST PROFICIENCY CHECK DETAILS

Revalidation of type rating : 02 hours on relevant helicopter type, check included

Date of exam first attempt :				Date of exam second attempt:			
Aerodrome or site:				Aerodrome or site:			
SIM or aircraft registration:				SIM or aircraft registration:			
Take-off Time:		Landing Time:		Total flight Time:		Total flight time:	
TR <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Partial Pass** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>	TR <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>
IR <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Partial Pass** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>	IR <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>
ATPL(H) <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>		ATPL(H) <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>
EU IR/PBN <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>		ATPL(H) <input type="checkbox"/>	Pass <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>	Fail** <input type="checkbox"/>

Examiner's certificate number :	Examiner's certificate number:
Type and licence number :	Type and licence number:
<input type="checkbox"/> I have received information from the applicant regarding his/her experience and instruction and found that experience and instruction complying with the applicable requirements in RACI 2000.	<input type="checkbox"/> I have received information from the applicant regarding his/her experience and instruction and found that experience and instruction complying with the applicable requirements in RACI 2000.
<input type="checkbox"/> I confirm that all the required manoeuvres and exercises have been completed as well as information on the verbal theoretical knowledge examination when applicable.	<input type="checkbox"/> I confirm that all the required manoeuvres and exercises have been completed as well as information on the verbal theoretical knowledge examination when applicable.
<b>Validation of IR/PBN</b> <input type="checkbox"/> I confirm that all requirements for validation of IR/PBN have been checked and completed according to the instructions given on pages 3 or 4 of this form.	<b>Validation of IR/PBN</b> <input type="checkbox"/> I confirm that all requirements for validation of IR/PBN have been checked and completed according to the instructions given on pages 3 or 4 of this form.
Examiner's name(s)* and signature:	Examiner's name(s)* and signature:
<b>In case of Partial Pass or Fail</b> <input type="checkbox"/> I confirm that in the event of a partial pass or fail I must not exercise the privileges of the rating until a full pass has been obtained.	
Applicant name(s)* and signature:	

\*In capital letters

**6. REMARKS \*\* GIVE REASON AND DETAIL ANY FURTHER TRAINING**





## 7. INSTRUCTIONS TO EXAMINERS

- In case of skill test or proficiency check for type ratings and the ATPL the applicant shall pass sections 1 to 4 and 6 (as applicable) of the skill test or proficiency check. Failure in more than five items will require the applicant to take the entire test or check again. An applicant failing not more than five items shall take the failed items again. Failure in any item of the re-test or re-check or failure in any other items already passed will require the applicant to take the entire test or check again. All sections of the skill test or proficiency check shall be completed within 6 months.
- In case of proficiency check for an IR the applicant shall pass section 5 of the proficiency check. Failure in more than three items will require the applicant to take the entire section 5 again. An applicant failing not more than three items shall take the failed items again. Failure in any item of the re-check or failure in any other items of section 5 already passed will require the applicant to take the entire check again.

### FLIGHT TEST TOLERANCE

- The applicant shall demonstrate the ability to:
  - operate the helicopter within its limitations;
  - complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
  - exercise good judgement and airmanship;
  - apply aeronautical knowledge;
  - maintain control of the helicopter at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never in doubt;
  - understand and apply crew coordination and incapacitation procedures, if applicable; and
  - communicate effectively with the other crew members, if applicable.
- The following limits shall apply, corrected to make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the helicopter used.

#### (a) IFR flight limits

Height:	Generally	± 100 feet
	Starting a go-around at decision height/altitude	± 50 feet/- 0 feet
	Minimum descent height/altitude	± 50 feet/- 0 feet
Tracking:	On radio aids	± 5°
	3D «angular» deviations	half scale deflection, azimuth and glide path (e.g. LPV, ILS, MLS, GLS).
	2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) «linear» deviation:	cross track error/deviation shall normally be limited to ± 1/2 the RNP Value associated with the procedure. Brief deviations from this standard up to a maximum of 1 times the RNP value are allowable.
	3D linear vertical deviations (e.g. RNP APCH (LNAV/VNAV) More using BaroVNAV):	not more than 75 feet below the vertical profile at any time, and not than + 75 feet above the vertical profile at or below 1 000 feet above aerodrome level.
Heading:	Normal operations	± 5°
	Abnormal operations/emergencies	± 10°
Speed	Generally	± 10 knots
	With simulated engine failure	+ 10 knots/- 5 knots

#### (b) VFR flight limits

Height:	Generally	± 100 feet
Heading:	Normal operations	± 5°
	Abnormal operations/emergencies	± 10°
Speed	Generally	± 10 knots
	With simulated engine failure	+ 10 knots/- 5 knots
Ground drift:	T.O. hover I.G.E.	± 3 feet
	Landing	± 2 feet (with 0 feet rearward or lateral flight)

### CONTENT OF THE TRAINING/SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK GENERAL

- The following symbols mean:
  - P = Trained as PIC for the issue of a type rating for SPH or trained as PIC or Co-pilot and as PF and PNF for the issue of a type rating for MPH.
- 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:
  - FFS = Full Flight Simulator
  - FTD = Flight Training Device
  - H = Helicopter
- The starred items (\*) shall be flown in actual or simulated IMC, only by applicants wishing to renew or revalidate an IR(H), or extend the privileges of that rating to another type.
- Instrument flight procedures (section 5) shall be performed only by applicants wishing to renew or revalidate an IR (H) or extend the privileges of that rating to another type. An FFS or FTD 2/3 may be used for this purpose.
- Where the letter 'M' appears in the skill test or proficiency check column this will indicate the mandatory exercise.
- An FSTD shall be used for practical training and testing if the FSTD forms part of a type rating course. The following considerations will apply to the course:
  - the qualification of the FSTD as set out in ICAO Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices Volume II — Helicopters;
  - the qualifications of the instructor and examiner;
  - the amount of FSTD training provided on the course;
  - the qualifications and previous experience in similar types of the pilot under training; and
  - the amount of supervised flying experience provided after the issue of the new type rating.

### MULTI-PILOT HELICOPTERS

- Applicants for the skill test for the issue of the multi-pilot helicopter type rating and ATPL (H) shall take only sections 1 to 4 and, if applicable, section 6.
- Applicants for the revalidation or renewal of the multi-pilot helicopter type rating proficiency check shall take only sections 1 to 4 and, if applicable, section 6.



Applicant's name or licence number:									
Manoeuvres/Procedures Note : Training shall include MCC for each item, if MPO	PRACTICAL TRAINING				ATPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK				
	FTD	FFS	H	Instructor initials when training completed	Checked in FFSH	1 attempt		2 attempt	
						Pass	Fail	Pass	Fail
<b>SECTION 1</b>					<i>Insert examiner's initials only</i>				
<b>Pre-flight preparations and checks</b>									
1.1 Helicopter exterior visual inspection; location of each item and purpose of inspection		P			M (if performed in the helicopter)				
1.2 Cockpit inspection		P	→		M				
1.3 Starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	P		→		M				
1.4 Taxiing/air taxiing in compliance with air traffic control or with instructions of instructor		P	→		M				
1.5 Pre-take-off procedures and checks	P		→		M				
<b>SECTION 2</b>									
<b>Flight manoeuvres and procedures</b>									
2.1 Take-offs (various profiles)		P	→		M				
2.2 Sloping ground or crosswind take-offs & landings		P							
2.3 Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off)	P	→	→						
2.4 Take-off with simulated engine failure shortly before reaching TDP or DPATO		P	→		M				
2.4.1 Take-off with simulated engine failure shortly after reaching DP or DPATO		P	→		M				
2.5 Climbing and descending turns to specified headings	P	→	→		M				
2.5.1 Turns with 30° bank, 180° to 360° left and right, by sole reference to instruments	P	→	→		M				
2.6 Autorotative descent	P	→	→		M				
2.6.1 Autorotative landing (SEH only) or power recovery		P	→		M				
2.7 Landings, various profiles		P	→		M				
2.7.1 Go-around or landing following simulated engine failure before LDP or DPBL		P	→		M				
2.7.2 Landing following simulated engine failure after LDP or DPBL		P	→		M				
<b>SECTION 3</b>									
<b>Normal and abnormal operations of the following systems and procedures</b>					<b>A mandatory minimum of 3 items shall be selected from this section</b>				
3.1 Engine	P	→	→						
3.2 Air conditioning (heating, ventilation)	P	→	→						
3.3 Pitot/static system	P	→	→						
3.4 Fuel system	P	→	→						
3.5 Electrical system	P	→	→						
3.6 Hydraulic system	P	→	→						
3.7 Flight control and trim system	P	→	→						
<b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE HELICOPTERE « GUID-PEL-2110 » - CKL-PEL-2435</b>									<b>4/6</b>

Applicant's name or licence number:									
Manoeuvres/Procedures Note : Training shall include MCC for each item, if MPO	PRACTICAL TRAINING				ATPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK				
	FTD	FFS	H	Instructor initials when training completed	Checked in FFSH	1 attempt		2 attempt	
						Pass	Fail	Pass	Fail
3.8 Anti-icing and de-icing system	P	→	→						
3.9 Autopilot/flight director	P	→	→						
3.10 Stability augmentation devices	P	→	→						
3.11 Weather radar, radio altimeter, transponder	P	→	→						
3.12 Area navigation system	P	→	→						
3.13 Landing gear system	P	→	→						
3.14 Auxiliary power unit	P	→	→						
3.15 Radio, navigation equipment, instruments flight management system	P	→	→						
<b>SECTION 4</b>									
<b>Abnormal and emergency procedures</b>					<b>A mandatory minimum of 3 items shall be selected from this section</b>				
4.1 Fire drills (including evacuation, if applicable)	p	→							
4.2 Smoke control and removal	P	→							
4.3 Engine failures, shutdown and restart at a safe height	P	→							
4.4 Fuel dumping (simulated)	P	→	→						
4.5 Tail rotor control (if applicable)	P	→	→						
4.5.1 Tail control loss (if applicable)	P	→		IT MAY NOT BE USED FOR THIS EXERCISE					
4.6 Incapacitation of crew member -MPH only	P	→	→						
4.7 Transmission malfunctions	P	→	→						
4.8 Other emergency procedures as outlined in the appropriate Flight Manual	p	P →							
<b>SECTION 5</b>									
<b>Instrument flight procedures</b>					<b>(*) actual or simulated IMC</b>				
5.1 Instrument take-off; transition to instrument flight is required as soon as possible after becoming airborne	p*	* →	* →						
5.1.1 Simulated engine failure during departure	p*	*	*		M*				
5.2 Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	p*	*	*		M*				
5.3 Holding procedures	p*	* →	* →						
5.4 3D operations to DH/A of 200 feet (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure	p*	*	* →						
5.4.1 Manually, without flight director	p*	* →	* →		M*				
5.4.2 Manually, with flight director	p*	* →	* →		M*				
5.4.3 Manually, with coupled autopilot	p*	* →	* →		M*				
5.4.4 Manually, with one engine simulated inoperative; engine failure as to be simulated during final approach before passing 1000 ft above aerodrome level until touch down or until completion of the missing approach procedure	p*	* →	* →		M*				
5.4.5 2D Operations down to the minimum descent altitude MDA/H	p*	* →	* →		M*				
For section 4 partial pass = 1 up to 3 failed items									
<b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE HELICOPTERE « GUID-PEL-2110 » - CKL-PEL-2435</b>									<b>5/6</b>



Applicant's name or licence number:									
Manoeuvres/Procedures Note : Training shall include MCC for each item, if MPO	PRACTICAL TRAINING				ATPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK				
	FTD	FFS	H	Instructor initials and date training completed	Checked in FFSH	1 attempt		2 attempt	
						Pass	Fail	Pass	Fail
5.6 Go-around with all engines operating on reaching DA/DH or MDA/MDH	P*	* →	* →						
5.6.1 Other missed approach procedures	P*	* →	* →						
5.6.2 Go-around with one engine simulated inoperative on reaching DA/DH or MDA/MDH	P*	* →	* →		M*				
5.7 IMC autorotation with power recovery	P*	* →	* →		M*				
5.8 Recovery from unusual attitudes	P*	* →	* →		M*				
<b>SECTION 6</b>									
Use of optional equipment									
6 Use of optional equipment	P*	* →	* →						

For section 1 to 4 and section 6, partial pass = 1 up to 5 failed items

## ATPL ONLY

		ATPL SKILL TEST ONLY	
		PASS	PASS
Management of crew cooperation	M		
Maintaining a general survey of the aircraft by appropriate supervision	M		
Setting priorities and making decisions in accordance with safety aspects and relevant rules and regulations appropriate to the operational situation, including emergencies	M		

## ADDITIONAL ITEMS TO BE ASSESSED FOR ATPL EXAM

Crew coordination and task-sharing must be assessed during each exercise		ATPL SKILL TEST ONLY	
		PASS	PASS
Standard airport circuit (no engine failure)	M		
Low high airport circuit (no engine failure)	M		
Simulated engine failure on take-off	M		
Standard airport circuit with simulated engine failure	M		
Go-around with simulated engine failure	M		
Landing with simulated engine failure	M		

ADDITIONAL ITEMS TO BE ASSESSED IN CASE OF SPECIAL AGREEMENT FOR ATPL EXAM TO BE CONDUCTED IN BOTH SIMULATOR AND AIRCRAFT

GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE HELICOPTERE « GUID-PEL-2110 » - CKL-PEL-2435	6/6
--	-----



Autorité Nationale l'Aviation  
Civile de Côte d'Ivoire

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

Édition : 04  
Date : 05/12/2023  
Amendement : 04  
Date : 05/12/2023

**CKL-PEL-2437**

**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 garanti 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** (1<sup>ère</sup> tentative)  Réussite :  Echec :  Réussite partielle (Ectpec 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 <sup>ère</sup> tentative		2 <sup>ème</sup> tentative		Insérer les initiales de l'examineur			
		Réussite	Echec	Réussite	Echec				
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 <sup>ère</sup> Tentative		<input type="checkbox"/> Réussite		<input type="checkbox"/> Echec			
		2 <sup>ème</sup> Tentative		<input type="checkbox"/> Réussite		<input type="checkbox"/> Echec			

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

Section 2		Réussite	Echec	
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			
		<b>RESULTAT</b>	<input type="checkbox"/> <b>REUSSITE</b>	<input type="checkbox"/> <b>ECHEC</b>
GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2437				2/4

Section 3		Réussite	Echec
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"/> Echec
Section 4 (Si applicable)		Réussite	Echec
Sujet			
a			
b			
c			
d			
e			
f			
Section 5 (Si applicable)		Réussite	Echec
Les Items d à g doivent être définis par l'examineur			<input type="checkbox"/>
a	Actions suivant une panne motrice 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	Echec
Tous les items sont définis par l'examineur			
a			
b			
c			
d			
e			
f			
g			
		<b>RESULTAT</b>	<input type="checkbox"/> <b>REUSSITE</b> <input type="checkbox"/> <b>ECHEC</b>

**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 : 05/12/2023  
Amendement : 04  
Date : 05/12/2023

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

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"> <li>▪ Allocate time appropriate to</li> <li>▪ achieving competency objective</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Syllabus time allocation</li> </ul>		
Facilitate learning	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Encourage trainee participation</li> <li>▪ Motivating, patient, confident, assertive manner</li> <li>▪ Conducts one-to-one coaching</li> <li>▪ Encourages mutual support</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Facilitation</li> <li>▪ How to give constructive feedback</li> <li>▪ How to encourage trainees to ask questions and seek advice</li> </ul>		
Assesses trainee performance	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Assess and encourage trainee self assessment of performance against competency standards</li> <li>• Makes assessment decision and provide clear feedback</li> <li>▪ Observes CRM behaviour</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Observation techniques</li> <li>▪ Methods for recording observations</li> </ul>		
Monitor and review progress	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Compare individual outcomes to defined objectives</li> <li>▪ Identify individual differences in learning rates</li> <li>▪ Apply appropriate corrective action</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Learning styles</li> <li>▪ Strategies for training adaptation to meet individual needs</li> </ul>		
Evaluate training sessions	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elicits feedback from trainees</li> <li>▪ Tracks training session processes against competence criteria</li> <li>▪ Keeps appropriate records</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Competency unit and associated elements</li> <li>▪ Performance criteria</li> </ul>		
Report outcome	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Report accurately using only observed actions and events</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Phase training objectives</li> <li>▪ Individual versus systemic weaknesses</li> </ul>		
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 :						
<b>GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL DE PILOTE AVION « GUID-PEL-2106 » - CKL-PEL-2438</b>					<b>2/3</b>	

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