



**Manuel d'Exploitation
Partie D : FORMATION**

FR.ATO.0137

**Section 1
Non Complexe**



**II MANUEL
D'EXPLOITATION
Partie D: Formation**

Manuel d'Exploitation
Partie D

Version 3.0 du 15/12/2021

Page 1 sur 9



**Manuel d'Exploitation
Partie D : FORMATION**

FR.ATO.0137

**Section 1
Non Complexe**



Page laissée intentionnellement vide



Manuel d'Exploitation Partie D : FORMATION

FR.ATO.0137
Section 1
Non Complexe

Table des matières

HISTORIQUE DES VERSIONS	3
1. EVALUATION ET SUIVI DES INSTRUCTEURS	4
2. FORMATION INITIALE DES FI (A)	4
3. ENTRAINEMENT PERIODIQUE DES FI POUR MAINTENIR LEURS COMPETENCES	4
4. SUPERVISION FI RESTREINT	5
5. STANDARDISATION DE LA FORMATION DES FI	5
6. MAINTIEN DES COMPETENCES DES PILOTES	5
7. CONTROLE DES COMPETENCES PILOTES.....	7
8. EVALUATION CONTINUE DU PERSONNEL DE L'ATO	8
9. LE MODELE TEM.....	8
10. PROCEDURES D'URGENCE ET SECOURS.....	8

HISTORIQUE DES VERSIONS

Version	Date	Commentaires
1.0	16/03/2014	Création du document
1.1	15/01/2018	Modification annexes
2.0	18/08/2018	Refonte du document
3.0	15/12/2021	Prise en compte HdV ULM FI restreint et intégration

Manuel d'Exploitation Partie D	Version 3.0 du 15/12/2021	Page 3 sur 9
-----------------------------------	---------------------------	--------------



Manuel d'Exploitation Partie D : FORMATION

FR.ATO.0137
Section 1
Non Complexe

1. EVALUATION ET SUIVI DES INSTRUCTEURS

Le Responsable Pédagogique est responsable de la sélection, de l'évaluation, de la supervision et de la standardisation des instructeurs. Un dossier spécifique est ouvert pour chaque l'instructeur. Il comprendra les licences et qualifications attestant que l'instructeur est apte à piloter les avions de l'ATO sur lequel il pourra dispenser la formation. Les qualifications FI/FE et copie du certificat médical seront joints au dossier. Ces dossiers seront tenus à jour.

Lors de l'entretien d'évaluation avec le RP, l'ouverture de ce dossier sera l'occasion de tracer :

- L'entretien d'évaluation
- Le vol effectué avec le RP et son bilan
- Les procédures et documentation propre à l'ATO
- La désignation éventuelle du FI superviseur

2. FORMATION INITIALE DES FI (A)

Tout FI avion intégrant l'ATO sera lâché par le RP sur l'appareil qu'il sera amené à utiliser en instruction. Il lui sera fourni la documentation ATO associée.

Ces vols de prise en mains seront l'occasion de préciser les spécificités liées à l'environnement (zones de travail, hauteurs de survol ...)

3. ENTRAÎNEMENT PERIODIQUE DES FI POUR MAINTENIR LEURS COMPETENCES

Le principe de l'entraînement périodique des FI est retenu. La demande peut être formulée par le FI au RP, ou être proposée par celui-ci en fonction de besoins identifiés, par exemple évolution des exercices liés à la délivrance des licences, variantes, changement d'un modèle avion.



Manuel d'Exploitation Partie D : FORMATION

FR.ATO.0137
Section 1
Non Complexe

4. SUPERVISION FI RESTREINT

Le superviseur fera un point régulièrement sur le suivi de la levée de restriction du FI restreint grâce au listing des vols Fly-manager et du carnet de vol. Ces entretiens seront l'occasion pour le FI restreint de redéfinir éventuellement ses objectifs.

Le listing des vols Fly-manager imprimé servira de support à l'entretien et son archivage sera effectué par l'instructeur superviseur. Le plan d'action sera utilisé à ces fins.

5. STANDARDISATION DE LA FORMATION DES FI

Au moins deux réunions de tous les instructeurs seront organisées chaque année. Elles seront animées par le RP, et le Responsable SGS.

6. MAINTIEN DES COMPETENCES DES PILOTES

Les conditions d'entraînement liées au maintien des compétences sont définies réglementairement au FCL.060 Expérience récente.

Avant tout vol en tant que CDB, le pilote doit pouvoir attester d'une expérience récente de vol sur l'avion, datant de moins de 90 jours. Sinon, un réentraînement avec instructeur sera réalisé. Cet instructeur validera par note sur le carnet de vol, et la fiche d'entraînement pilote la reconnaissance de cette évaluation.

Les vols réalisés avec instructeur conformément aux dispositions permettant le maintien des qualifications concourent aussi au maintien des compétences.

Des modules spécifiques peuvent être également conçus, à la demande du pilote, ou à l'initiative du RP pour répondre à des besoins spécifiques (suite à un long arrêt des vols par exemple).



Manuel d'Exploitation Partie D : FORMATION

FR.ATO.0137
Section 1
Non Complexe

ULM : La publication de l'AMC ED2020/005 et la mise à jour de la PART-FCL du 18/03/2020 permet la **prise en compte des heures de vol sur tous les appareils Annexe1.**

Pour être prise en compte, les heures de vol réalisées sur un ULM de la catégorie d'aéronef concernée (ULM classe 3, multiaxes) doivent apparaître dans le carnet de vol, en précisant sur la ligne « appareil annexe1/ULM classe3 »

Le vol de maintien des compétences est **non réalisable sur ULM**

Manuel de Sécurité SEP (FFA) :

Ce manuel, dénommé Manuel de sécurité SEP a pour but d'indiquer à l'examineur **FE PPL(A) FFA** les consignes de sécurité à appliquer pendant la conduite de l'épreuve ou du contrôle.

Il indique également à l'instructeur **FI(A)** les consignes de sécurité à appliquer pendant la formation en vol des élèves pilotes.

Les consignes de sécurité décrites dans le présent manuel doivent être appliquées par les examinateurs lors de tous les vols (Formation FE ou épreuves de test ou de contrôle) et par les instructeurs sur avion de classe monopilote SEP lors des vols de formation.

Le présent Manuel est disponible dans la documentation **dgBirds**.

	Manuel d'Exploitation Partie D : FORMATION	FR.ATO.0137 Section 1 Non Complexe
---	---	---

7. CONTROLE DES COMPETENCES PILOTES

Le maintien et contrôle des compétences pilotes se fera suivant la **FICHE VOL DE MAINTIEN DES COMPETENCES** prévu à cet effet.

Si le résultat du vol de maintien de compétence est satisfaisant, le FI ou le CRI qui a conduit le vol appose une mention sur le carnet de vol du pilote attestant de la réussite.

Vol de maintien de compétence le //

NOM/Prénom/ N° de FI /Date/Signature du FI

Si le résultat du vol de maintien de compétences n'est pas satisfaisant, le FI ou le CRI qui a conduit le vol n'appose aucune mention autre que son nom et son numéro d'instructeur sur le carnet de vol du pilote et le vol est considéré comme un vol en DC. Il rapporte au RP les raisons pour accompagnement.

- En cas de résultat non satisfaisant, la QC du pilote est toujours valide et il continue à en exercer les privilèges, mais il sera invité à combler les imperfections qui lui auront été signalées.
- Le FI qui a conduit le vol donnera au pilote un programme en DC de remise à niveau permettant de retrouver un niveau de compétences suffisant. Ce niveau de compétences sera évalué lors d'un vol de maintien de compétences ultérieur.

Remarque :

Le FI ayant conduit le vol prendra les dispositions nécessaires conformément au règlement intérieur 2.2, pour accompagner le pilote et lui permettre sa remise à niveau. Il est à noter qu'au regard de la réglementation le pilote n'est pas astreint à n'effectuer que des vols en DC.

Manuel d'Exploitation Partie D	Version 3.0 du 15/12/2021	Page 7 sur 9
-----------------------------------	---------------------------	--------------



Manuel d'Exploitation Partie D : FORMATION

FR.ATO.0137
Section 1
Non Complexe

8. EVALUATION CONTINUE DU PERSONNEL DE L'ATO

Pour les instructeurs en phase de supervision (FI restreints), le superviseur assistera à quelques formations théoriques de son choix, et pourra assister à quelques formations en vol.

Pour les instructeurs complets, la préparation des renouvellements de qualification pourra être l'occasion d'une évaluation par le RP.

Le suivi des résultats d'examens en vue de délivrance de licences sera également l'occasion d'une évaluation indirecte des instructeurs.

9. LE MODELE TEM

Le modèle TEM (Threat and Error Management) traduit en Traitement de l'Erreur et de la Menace, permet d'apprécier l'impact sur la sécurité des vols des actions des pilotes.

C'est un modèle conçu pour l'observation puis l'analyse des vols dans un contexte opérationnel. C'est ce modèle que les instructeurs utilisent pour observer et analyser la performance en vol, en tenant compte de l'environnement.

Il sera particulièrement utilisé lors des briefings et débriefings, intégré à chaque cours et le livret de progression sera renseigné en conséquence.

10. PROCEDURES D'URGENCE ET SECOURS

Les Procédures d'urgence et de secours sont celles définies dans les manuels de vols des avions

Les procédures pouvant être mis en œuvre au sol, dans les locaux de l'ATO ou sur les aires le manœuvre attenantes sont affichées dans la salle pilote et rappelés par les instructeurs lors de la formation.



**Manuel d'Exploitation
Partie D : FORMATION**

FR.ATO.0137

**Section 1
Non Complexe**



Page laissée intentionnellement vide