

LA RÉGLEMENTATION DU FE

SOUS-PARTIE K EXAMINATEURS

SECTION 1 Exigences communes

FCL.1000 Autorisations d'examineur

(a) Généralités. Les titulaires d'une autorisation d'examineur devront :

- (1) être titulaires d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celles pour lesquelles ils sont habilités à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et détenir les privilèges de dispenser une instruction pour celles-ci ;
- (2) être qualifiés pour agir en tant que PIC sur aéronefs pendant un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences accomplie sur l'aéronef.

(b) Conditions particulières

- (1) Dans le cas de l'introduction d'un nouvel aéronef dans un État membre ou dans la flotte d'un exploitant, lorsque la conformité avec les exigences établies dans la présente sous-partie n'est pas possible, l'autorité compétente peut délivrer une autorisation spécifique octroyant des privilèges pour faire passer des examens pratiques et des contrôles de compétences. Cette autorisation sera limitée aux examens pratiques et aux contrôles de compétences nécessaires pour l'introduction du nouveau type d'aéronef et sa durée de validité ne sera en aucun cas supérieure à un an.
- (2) Les titulaires d'une autorisation délivrée conformément au point b), 1er alinéa, qui souhaitent introduire une demande d'autorisation d'examineur, devront satisfaire aux prérequis et aux exigences de prorogation établis pour ladite catégorie d'examineur.

(c) Examen hors du territoire des États membres

- (1) Nonobstant les dispositions du point a), dans le cas d'examens pratiques et de contrôles de compétences effectués dans un ATO se trouvant hors du territoire des États membres, l'autorité compétente de l'État membre peut délivrer une qualification d'examineur à un candidat détenteur d'une licence de pilote octroyée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de l'OACI, pour autant que le candidat :
 - (i) soit au moins titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celle pour laquelle il est habilité à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et, en toute hypothèse, soit titulaire d'au moins une CPL ;
 - (ii) satisfasse aux exigences établies dans la présente sous-partie pour la délivrance de la qualification d'examineur pertinente ; et
 - (iii) démontre à l'autorité compétente un niveau adéquat de connaissances des règles de sécurité aérienne européennes pour pouvoir exercer des privilèges d'examineur conformément à la présente partie.
- (2) La qualification visée au point 1) sera limitée à effectuer des examens pratiques et des examens/contrôles de compétences :
 - (i) hors du territoire des États membres ; et
 - (ii) à des pilotes qui ont une connaissance suffisante de la langue dans laquelle l'examen/le contrôle est effectué.

GM1 FCL.1000 Autorisations d'examineur CONDITIONS PARTICULIÈRES

Lorsque de nouveaux aéronefs sont mis en service, les exigences pour les examinateurs telles que détenir une licence et une qualification équivalentes à celles pour lesquelles le contrôle d'aptitude est effectué, ou d'avoir l'expérience de vol appropriée, peuvent être impossibles à satisfaire. Dans ce cas, afin de permettre aux candidats d'acquérir les premières qualifications sur ces avions, les autorités compétentes nécessitent la possibilité de délivrer une autorisation spécifique qui ne soit pas conforme aux conditions établies dans cette sous-partie.

L'autorité compétente ne devrait délivrer ces autorisations qu'à des titulaires d'autres autorisations d'examineur. Autant que possible, la préférence devrait être donnée aux personnes ayant l'expérience des

types ou des classes d'aéronefs semblables, par exemple, des avions ayant le même type et le même nombre de moteurs ou de rotors, et du même ordre de masse ou niveau de technologie.

La validité de l'autorisation devrait idéalement être limitée au temps nécessaire pour qualifier les premiers examinateurs pour les nouveaux avions selon cette sous-partie, mais en tous cas elle ne devrait pas dépasser les 3 années établies par le règlement.

FCL.1005 Limitation des privilèges en cas d'intérêts directs

Les examinateurs ne pourront conduire :

(a) des épreuves pratiques ou des évaluations de compétences pour la délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation à des candidats

(1) auxquels ils ont dispensé plus de 25 % de l'instruction au vol requise pour la licence, la qualification ou l'autorisation pour laquelle les candidats passent l'examen pratique ou l'évaluation de compétences ; ou

(2) lorsqu'ils sont à l'origine d'une recommandation pour l'examen pratique d'un candidat, conformément au paragraphe FCL.030, point b) ;

(b) des épreuves pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences, lorsqu'ils sentent que leur objectivité peut être affectée.

GM1 FCL.1005 (b) limitation des privilèges en cas d'intérêts directs

A titre d'exemple, l'examineur doit se demander si son objectivité est affectée car le candidat est un parent ou un ami de l'examineur, ou parce qu'ils sont liés par des intérêts économiques ou des affiliations politiques, etc.

FCL.1010 Prérequis pour les examinateurs

Les candidats à une autorisation d'examineur devront faire la preuve :

(a) de connaissances et d'un cursus pertinent, ainsi que d'une expérience appropriée par rapport aux privilèges d'un examinateur ;

(b) qu'ils n'ont fait l'objet d'aucune sanction au cours des 3 dernières années, et notamment d'aucune suspension, limitation ou retrait d'aucune de leurs licences, qualifications ou autorisations délivrées conformément à la présente partie, pour défaut de conformité avec le règlement de base et de ses règles de mise en œuvre.

AMC1 FCL.1010 Prérequis pour les examinateurs

Lors de l'évaluation des antécédents du candidat, l'autorité compétente devrait évaluer sa personnalité et son caractère, ainsi que sa façon de coopérer avec l'autorité.

L'autorité compétente peut également prendre en considération le fait que le candidat ait été coupable d'infractions pénales ou d'autres infractions pertinentes, en appliquant le droit national et les principes de non-discrimination.

FCL.1015 Standardisation des examinateurs

(a) Un candidat à un certificat d'examineur devra suivre un cours de standardisation dispensé par l'autorité compétente, ou dispensé par un ATO et agréé par l'autorité compétente. Un candidat à un certificat d'examineur pour planeurs ou ballons peut suivre un cours de standardisation dispensé par un DTO.

(b) Le cours de standardisation comportera une instruction théorique et pratique et devra au moins inclure :

(1) la conduite de deux examens pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences pour des licences, des qualifications ou des autorisations pour lesquelles le candidat souhaite obtenir le privilège de conduire des épreuves et des contrôles ;

(2) une instruction sur les exigences applicables de la présente partie, ainsi que les exigences applicables en termes d'exploitation aérienne, sur la conduite d'examens pratiques, de contrôles de compétences et d'évaluations de compétences et leur documentation, ainsi que sur la préparation de rapports ;

(3) une séance d'information portant sur les procédures administratives nationales, les exigences en termes de protection des données personnelles, de responsabilité, d'assurances contre les accidents et de redevances.

4) un briefing sur la nécessité de revoir et appliquer les éléments du point 3) lorsqu'on fait passer un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur ; et

- 5) une instruction sur la manière d'obtenir l'accès à ces procédures et exigences nationales d'autres autorités compétentes en tant que de besoin ;
- (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 s'ils ont revu les informations disponibles les plus récentes décrivant les procédures nationales pertinentes de l'autorité compétente dont dépend le candidat.

AMC1 FCL.1015 Standardisation des examinateurs

GÉNÉRALITÉS

- (a) L'autorité compétente ou ATO agréé peut délivrer le cours. Cet agrément devrait clairement signifier que l'ATO agit sous la responsabilité de l'autorité compétente.
- (b) Le cours devrait durer :
- (1) pour le FE et le FIE, au moins 1 journée, divisée en formation théorique et pratique ;
 - (2) pour les autres autorisations d'examineurs, au moins 3 journées, divisées en formation théorique (1 journée) et formation pratique sur FFS pendant laquelle le candidat s'exercera au rôle d'examineur au cours d'examens pratiques d'aptitude et de compétence (au moins 2 journées).
- (c) L'autorité compétente ou l'ATO devrait déterminer toute autre formation requise avant de présenter le candidat pour le contrôle de compétence en vue de la délivrance de l'autorisation.

CONTENU

- (d) La formation devrait comporter :
- (1) Formation théorique couvrant au moins :
 - (i) le contenu de l'AMC2 FCL.1015 et le manuel de l'examineur ;
 - (ii) la Partie-FCL, AMC et GM relatifs à leurs fonctions ;
 - (iii) les exigences opérationnelles et AMC et GM relatifs à leurs fonctions ;
 - (iv) exigences nationales relatives à leurs fonctions d'examineur ;
 - (v) principes des performances humaines et limitations relatives aux examens en vol ;
 - (vi) principes d'évaluation relatifs aux performances du candidat ;
 - (vii) système de gestion des ATO ;
 - (viii) MCC, performances humaines et limitations, le cas échéant.
 - (2) Les examinateurs devraient également être formés sur les conditions de protection des données personnelles, la responsabilité juridique, l'assurance-accident et les tarifs, comme applicable dans l'Etat membre concerné.
 - (3) Tous les items présentés ci-dessus sont les connaissances fondamentales exigées d'un examinateur et il est recommandé de les utiliser comme matières de base pour le cours. Ce cours fondamental de base peut être étudié avant que la formation d'examineur ne débute. Ce cours fondamental de base peut être présenté sous n'importe quel format de formation approprié.
 - (4) Formation pratique couvrant au moins :
 - (i) Connaissance et organisation de l'examen ou du contrôle pour lequel l'autorisation est demandée. Celles-ci sont décrites dans les modules appropriés du manuel de l'examineur ;
 - (ii) Connaissance des procédures administratives relatives à l'examen d'aptitude ou au contrôle.
 - (5) Pour une première autorisation d'examineur, la formation pratique devrait inclure l'examen du profil de l'examen pour lequel l'autorisation est demandée, comprenant la conduite d'au moins deux profils de contrôle d'aptitude ou de compétence dans le rôle d'examineur (deux profils de contrôle d'aptitude ou de compétence peuvent être réalisés lors d'une même session de simulateur), y compris le briefing, la conduite du contrôle d'aptitude ou de compétence, l'évaluation du candidat qui a subi le contrôle d'aptitude ou de compétence, le débriefing et le compte rendu ainsi que la gestion administrative des documents sous la supervision d'un examinateur de la catégorie appropriée sur le type applicable. Cette formation est conduite sur aéronef si l'autorisation de réaliser des contrôles d'aptitude ou de compétence requiert l'utilisation d'un aéronef. Si les privilèges d'examineur sur FSTD sont demandés, l'instruction pratique sur l'utilisation d'un FSTD pour réaliser des contrôles d'aptitude ou de compétence devrait également être accomplie.
 - (6) Si les privilèges d'examineur incluent la conduite de contrôles de compétence pour la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de vol aux instruments, l'instruction pratique devrait inclure la conduite d'au moins quatre profils de contrôle de vol aux instruments dans le rôle d'examineur, y compris le briefing, la conduite du contrôle d'aptitude ou de compétence, l'évaluation du candidat qui a subi le contrôle d'aptitude ou de compétence, le débriefing et le compte rendu ainsi que la gestion

administrative des documents sous la supervision d'un examinateur de la catégorie appropriée sur le type applicable. Cette formation est conduite sur aéronef si l'autorisation de réaliser des contrôles d'aptitude ou de compétence requiert l'utilisation d'un aéronef. Si les privilèges d'examineur sur FSTD et sur aéronef sont demandés, au moins un des profils de contrôle sera effectué sur FSTD.

(7) Pour l'extension des privilèges d'examineur à d'autres types (comme prescrit pour le TRE), un complément de formation pratique sur le nouveau type peut être requis, comprenant la conduite d'au moins un profil de contrôle d'aptitude ou de compétence dans le rôle d'examineur sur le nouveau type, y compris le briefing, la conduite du contrôle d'aptitude ou de compétence, l'évaluation du candidat qui a subi le contrôle d'aptitude ou de compétence, le débriefing et le compte rendu ainsi que la gestion administrative des documents sous la supervision d'un examinateur de la catégorie appropriée sur le type applicable. Un contrôle supplémentaire sur le nouveau type peut être requis, qui peut être supervisé par un inspecteur de l'autorité compétente ou un examinateur expérimenté dûment autorisé.

AMC2 FCL.1015 Standardisation d'examineur

DISPOSITIONS DE STANDARDISATION POUR LES EXAMINATEURS

LIMITATIONS

(a) Un examinateur devrait accorder le temps approprié au candidat pour qu'il se prépare à un contrôle d'aptitude ou de compétence, qui ne devrait pas dépasser 1 heure.

(b) Un examinateur devrait organiser le contrôle d'aptitude ou de compétence de sorte que tous les exercices requis puissent être exécutés tout en accordant le temps nécessaire pour chacun des exercices, en prenant en compte les conditions atmosphériques, la situation de trafic, les conditions ATC et les procédures locales.

BUTS DU CONTRÔLE D'APTITUDE OU DE COMPÉTENCE

(c) Déterminer par la démonstration pratique pendant le contrôle d'aptitude ou de compétence que le candidat a acquis ou a maintenu le niveau requis de connaissances, d'habileté ou de compétence.

(d) Améliorer la formation et l'instruction en vol dans les ATO par le retour d'expérience des examinateurs sur les rubriques ou les sections des contrôles d'aptitude ou de compétence qui présentent le plus fort taux d'échec.

(e) Apporter leur concours dans le maintien et, dans la mesure du possible, de l'amélioration des normes de sécurité en vol en affichant le bon comportement du pilote et la discipline du vol pendant les contrôles d'aptitude ou de compétence.

CONDUITE DES CONTRÔLES D'APTITUDE OU DE COMPÉTENCE

(f) Un examinateur s'assurera que le candidat subit un contrôle d'aptitude ou de compétence selon les exigences de la Partie-FCL et est évalué selon les normes requises de contrôle d'aptitude ou de compétence.

(g) Chaque rubrique dans une section de contrôle d'aptitude ou de compétence devrait être accomplie et évaluée séparément. Le programme du contrôle d'aptitude ou de compétence prescrit ne devrait normalement pas être modifié par l'examineur. Une rubrique échouée ne conduit pas nécessairement à l'échec de la section, par exemple lors d'un contrôle d'aptitude pour la délivrance d'une qualification de type où l'échec d'une rubrique dans une section ne met pas en échec la section entière, et où seule la rubrique en échec devra être contrôlée une nouvelle fois.

(h) Les performances marginales ou douteuses démontrées sur une rubrique d'un contrôle d'aptitude ou de compétence ne devraient pas influencer l'évaluation d'un examinateur sur les rubriques suivantes.

(i) L'examineur devrait vérifier les exigences et les limitations relatives au contrôle d'aptitude ou de compétence avec le candidat pendant le briefing avant le vol.

(j) Quand un contrôle d'aptitude ou de compétence est terminé ou interrompu, l'examineur devrait en effectuer le compte rendu au candidat et donner les raisons pour lesquelles des rubriques ou des sections ont échoué. Dans le cas d'un contrôle d'aptitude ou de compétence échoué ou interrompu, l'examineur devrait fournir les conseils appropriés au candidat pour l'aider à se préparer au nouveau contrôle d'aptitude ou de compétence.

(k) Tout commentaire ou désaccord exprimé par le candidat lors du débriefing sur l'évaluation ou la décision de l'examineur à l'issue du contrôle d'aptitude ou de compétence sera noté par l'examineur sur le compte rendu de contrôle d'aptitude ou de compétence, signé par l'examineur et contresigné par le candidat.

PRÉPARATION DU CONTRÔLE PAR L'EXAMINATEUR

(l) Un examinateur devrait superviser tous les aspects de la préparation du vol de contrôle d'aptitude ou de compétence, y compris, le cas échéant, l'obtention et le respect d'un créneau ATC.

(m) Un examinateur organisera un contrôle d'aptitude ou de compétence selon les exigences de la Partie-FCL. Seules les manœuvres et les procédures prescrites sur le formulaire approprié de contrôle d'aptitude ou de compétence seront effectuées. Le même examinateur ne devrait pas réexaminer un candidat en échec sans avoir obtenu son accord.

ATTITUDE DE L'EXAMINATEUR

(n) Un examinateur devrait favoriser le développement d'une atmosphère amicale et décontractée aussi bien avant que pendant un vol de contrôle d'aptitude ou de compétence. Une attitude négative ou hostile devrait être proscrite. Pendant le vol de contrôle d'aptitude ou de compétence, l'examineur devrait éviter les commentaires négatifs ou les critiques et toutes les observations devraient être réservées pour le débriefing.

SYSTÈME D'ÉVALUATION

(o) Bien que des tolérances soient spécifiées pour les contrôles d'aptitude ou de compétence, un candidat ne devrait pas tenter de respecter ces dernières aux dépens de la souplesse ou de la stabilité. Un examinateur devrait accorder des marges pour les écarts inévitables dus à la turbulence, aux instructions ATC, etc. Un examinateur ne devrait mettre fin à un contrôle d'aptitude ou de compétence que lorsqu'il est certain que le candidat n'a pas été capable de démontrer le niveau requis de connaissances, d'habileté ou de compétence et qu'un nouveau contrôle portant sur l'ensemble des sections sera nécessaire, ou pour des raisons de sécurité. Un examinateur emploiera un des termes suivants pour l'évaluation :

- (1) "réussite", à condition que le candidat ait démontré le niveau requis de connaissances, d'habileté ou de compétence et, le cas échéant, qu'il ait respecté les tolérances spécifiées relatives au contrôle d'aptitude ou de compétence pour la licence ou qualification ;
- (2) "échec" à condition l'une quelconque de ses conditions soit vérifiée :
 - (i) les tolérances relatives au contrôle d'aptitude ou de compétence n'ont pas été respectées bien que l'examineur ait tenu compte des écarts dus à la turbulence ou aux instructions ATC ;
 - (ii) le but du contrôle d'aptitude ou de compétence n'est pas atteint ;
 - (iii) le but de l'exercice est atteint mais aux dépens de la sécurité, du respect des règles ou d'un règlement, du bon comportement du pilote ou de la souplesse de pilotage ;
 - (iv) un niveau acceptable de connaissances n'est pas démontré ;
 - (v) une qualité acceptable de gestion du vol n'est pas démontrée ;
 - (vi) l'intervention de l'examineur ou du pilote de sécurité est requise pour le respect de la sécurité.
- (3) "réussite partielle" selon les critères explicités dans l'annexe appropriée relative aux contrôles d'aptitude ou de compétence de la Partie-FCL.

MÉTHODE ET CONTENU DU CONTRÔLE D'APTITUDE OU DE COMPÉTENCE

(p) Avant d'entreprendre un contrôle d'aptitude ou de compétence l'examineur vérifiera que l'avion ou le FSTD prévu pour le contrôle est approprié et convenablement équipé pour le contrôle d'aptitude ou de compétence.

(q) Un vol de contrôle d'aptitude ou de compétence sera conduit selon l'AFM et, si c'est approprié de l'AOM.

(r) Un contrôle d'aptitude ou de compétence sera conduit dans le respect des limitations contenues dans le manuel d'exploitations de l'ATO.

(s) Contenu :

- (1) un contrôle d'aptitude ou de compétence comporte :
 - (i) examen oral au sol (le cas échéant) ;
 - (ii) briefing avant le vol ;
 - (iii) exercices en vol ;
 - (iv) débriefing.
- (2) l'examen oral au sol devrait inclure :
 - (i) connaissances générales et performances des aéronefs ;
 - (ii) planification du vol et procédures opérationnelles ;
 - (iii) autres rubriques ou sections appropriées du contrôle d'aptitude ou de compétence.
- (3) le briefing avant le vol devrait inclure :
 - (i) scénario du contrôle d'aptitude ou de compétence ;
 - (ii) puissances, vitesses et minimums d'approche, si c'est approprié ;
 - (iii) considérations de sécurité.
- (4) les exercices en vol incluront chaque rubrique ou section appropriée du contrôle d'aptitude ou de compétence ;
- (5) le débriefing devrait inclure :
 - (i) résultat du contrôle ou évaluation du candidat ;
 - (ii) renseignement des documents relatifs au contrôle d'aptitude ou de compétence en présence du FI du candidat, si possible.

(t) Un contrôle d'aptitude ou de compétence doit normalement simuler un vol en exploitation normale. Ainsi, l'examineur peut prévoir des scénarios réalistes tout en s'assurant que ces scénarios ne créent pas de confusion chez le candidat et que la sécurité aérienne ne soit pas compromise.

(u) Quand des manœuvres doivent être effectuées en se référant uniquement aux instruments, l'examineur devrait s'assurer qu'une méthode appropriée d'occultation du pare-brise soit utilisée pour simuler les conditions IMC.

(v) L'examineur devrait renseigner un journal de bord et une grille d'évaluation pendant le contrôle d'aptitude ou de compétence pour servir de référence lors du débriefing.

(w) L'examineur devrait être flexible pour s'adapter aux modifications du scénario présenté au briefing dues aux instructions ATC, ou à d'autres circonstances affectant le contrôle d'aptitude ou de compétence.

(x) Lorsque des changements au scénario de contrôle interviennent l'examineur devrait s'assurer que le candidat ait bien compris et accepté ces changements. Dans le cas contraire, l'examineur devrait mettre fin au contrôle d'aptitude ou de compétence.

(y) Si le candidat choisit d'interrompre un contrôle d'aptitude ou de compétence pour des raisons que l'examineur considère insuffisantes, les rubriques ou sections non contrôlées seront considérées en échec. S'il est mis fin au contrôle d'aptitude ou de compétence pour des raisons considérées appropriées par l'examineur, seules les rubriques ou sections non accomplies seront contrôlées lors d'un contrôle d'aptitude ou de compétence ultérieur.

(z) l'examineur peut mettre fin à un contrôle d'aptitude ou de compétence à n'importe quel moment du contrôle, s'il considère que la compétence du candidat rend nécessaire un nouveau contrôle CPL d'aptitude ou de compétence.

GM1 FCL.1015 Standardisation d'examineur

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

- (1) trois contrôles d'aptitude ou de compétence pour le PPL, le CPL, l'IR ou les qualifications de classe ;
- (2) quatre contrôles d'aptitude ou de compétence pour la LAPL, la SPL ou les BPL ;
- (3) deux contrôles d'aptitude ou de compétence pour le CPL, l'IR ou l'ATPL ;
- (4) deux évaluations de compétence pour les qualifications d'instructeur ;
- (5) quatre contrôles d'aptitude ou de compétence pour les qualifications de type SP.

(b) Un examineur devrait prévoir au moins 2 heures pour la LAPL, le SPL ou le BPL, 3 heures pour un contrôle d'aptitude ou de compétence pour le PPL CPL, l'IR ou une qualification de classe, et au moins 4 heures pour un contrôle d'aptitude ou de compétence FI, CPL, IR, MPL, ATPL ou de qualification de type MP, incluant le briefing et la préparation avant le vol, la conduite du contrôle d'aptitude ou de compétence, l'évaluation de l'aptitude ou de la compétence, le débriefing, la décision d'aptitude ou l'évaluation du candidat et le renseignement des documents relatifs au contrôle.

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

- (1) 45 minutes pour la LAPL (B) le BPL ou les qualifications de classe SP restreintes au VFR ;
- (2) 90 minutes pour la LAPL (A) ou (h), le PPL et le CPL, section navigation incluse ;
- (3) 60 minutes pour l'IR, le FI et ou les qualifications de type ou de classe SP ;
- (4) 120 minutes pour le CPL, la MPL, l'ATPL et une qualification de type MP.

(d) Pour le vol de contrôle d'aptitude ou de compétence LAPL(S) ou SPL le temps de vol doit être suffisant pour que toutes les rubriques de chaque section du contrôle d'aptitude ou de compétence soient entièrement accomplies. Si toutes les rubriques ne peuvent être accomplies en un seul vol, des vols supplémentaires doivent être effectués.

FCL.1020 Évaluation des compétences des examinateurs

Les candidats à une autorisation d'examineur devront faire la preuve de leur compétence à un inspecteur de l'autorité compétente ou à un examineur expérimenté ayant reçu de l'autorité compétente responsable de l'autorisation d'examineur 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.

AMC1 FCL.1020 Évaluation des compétences d'examineur

GÉNÉRALITÉS

(a) L'autorité compétente peut nommer un de ses inspecteurs ou un examinateur expérimenté pour évaluer la compétence des candidats à une autorisation d'examineur.

DÉFINITIONS

(b) Définitions :

- (1) « Inspecteur » : l'inspecteur de l'autorité compétente conduisant l'évaluation de compétence d'examineur ;
- (2) « Candidat examinateur » : la personne candidate à une autorisation d'examineur ;
- (3) « Candidat » : la personne à qui le candidat d'examineur fait passer le contrôle d'aptitude ou de compétence. Cette personne peut être un pilote pour qui le contrôle d'aptitude ou de compétence est requis, ou l'inspecteur de l'autorité compétente qui effectue le contrôle en vue de la délivrance de l'autorisation d'examineur.

CONDUITE DE L'ÉVALUATION

(c) Un inspecteur de l'autorité compétente ou un examinateur expérimenté supervisera chaque candidat à une autorisation d'examineur lors du contrôle d'un "candidat" sur l'aéronef pour lequel l'autorisation d'examineur est souhaitée. Les rubriques du programme relatif au cours de formation ou du contrôle d'aptitude ou de compétence seront prédéterminées par l'inspecteur pour l'examen du "candidat" par le candidat examinateur. Après s'être mis d'accord avec l'inspecteur sur le contenu du contrôle d'aptitude ou de compétence, le candidat examinateur devra gérer la totalité du contrôle. Ceci inclura le briefing, la conduite du vol, l'évaluation et le débriefing du "candidat". L'inspecteur s'entretiendra avec le candidat examinateur de l'évaluation du candidat avant que celui-ci ne reçoive le débriefing du vol et soit informé du résultat.

LE BRIEFING DU "CANDIDAT"

(d) Le "candidat" devrait disposer du temps et des équipements nécessaires à la préparer du vol de contrôle. Le briefing devrait couvrir les éléments suivants :

- (1) le but du vol ;
- (2) vérification des documents, selon les besoins ;
- (3) liberté pour le "candidat" de poser des questions ;
- (4) procédures opérationnelles (par exemple manuel d'exploitation) ;
- (5) évaluation des conditions météorologiques ;
- (6) capacité de manœuvre du "candidat" et de l'examineur ;
- (7) objectifs à identifier par le "candidat" ;
- (8) hypothèses de simulation des conditions météorologiques (par exemple givrage et base des nuages) ;
- (9) utilisation des dispositifs d'occultation du pare-brise (si nécessaire) ;
- (10) contenu de l'exercice à exécuter ;
- (11) paramètres convenus de vitesse et de pilotage (par exemple vitesses de décision, inclinaison, minimums d'approche) ;
- (12) utilisation de la radiotéléphonie ;
- (13) rôles respectifs du "candidat" et de l'examineur (par exemple en cas d'urgence réelle) ;
- (14) procédures administratives (par exemple dépôt d'un plan de vol).

(e) Le candidat examinateur devrait maintenir le niveau nécessaire de communication avec le "candidat".

Les détails suivants du contrôle devraient être suivis du candidat d'examineur :

- (1) participation de l'examineur dans un environnement multipilote ;
- (2) nécessité de donner des instructions précises au "candidat" ;
- (3) responsabilité de la conduite sûre du vol ;
- (4) intervention de l'examineur, si nécessaire ;
- (5) utilisation des dispositifs d'occultation du pare-brise ;
- (6) liaison avec l'ATC et le besoin d'intentions concises et facilement compréhensibles ;
- (7) incitation du "candidat" à poursuivre la séquence d'actions requise (par exemple à la suite d'une remise de gaz) ;
- (8) prise des notes brèves, factuelles et discrètes.

ÉVALUATION

(f) Le candidat examinateur devrait tenir compte des tolérances spécifiées pour le contrôle effectué.

L'attention devrait être portée sur les points suivants :

- (1) questions du "candidat" ;
- (2) donner les résultats du contrôle et de toutes les sections échouées ;
- (3) donner les raisons de l'échec.

DÉBRIEFING

(g) Le candidat examinateur devrait démontrer à l'inspecteur la capacité à conduire un débriefing du "candidat" qui soit juste et impartial, basé sur les éléments factuels et identifiables. L'équilibre entre l'empathie et la fermeté devrait être évident. Les points suivants devraient être discutés avec le "candidat", à la discrétion du "candidat" :

- (1) conseiller le "candidat" sur la façon d'éviter ou de corriger les erreurs ;
- (2) mentionner tous les autres points de critique remarquables ;
- (3) donner tout conseil considéré utile.

ENREGISTREMENT OU DOCUMENTATION

(h) Le candidat examinateur devrait démontrer à l'inspecteur la capacité de renseigner correctement les documents appropriés. Ces documents peuvent être :

- (1) le formulaire approprié de contrôle d'aptitude ou de compétence ;
- (2) Inscriptions sur la licence ;
- (3) Compte rendu d'échec ;
- (4) formulaires appropriés de la compagnie pour laquelle l'examineur détient les privilèges de conduire des contrôles de compétence d'exploitant.

DÉMONSTRATION DES CONNAISSANCES THÉORIQUES

(i) Le candidat examinateur devrait démontrer à l'inspecteur qu'il possède une connaissance satisfaisante des conditions réglementaires associées à la fonction d'examineur.

AMC1 FCL.1020 ; FCL.1025

QUALIFICATION D'EXAMINATEUR EXPÉRIMENTÉ

(a) Un examinateur expérimenté spécifiquement chargé par l'autorité compétente pour superviser des examens pratiques ou des contrôles de compétence en vue de la prorogation des autorisations d'examineur devrait :

- (1) détenir une autorisation d'examineur valide appropriée aux privilèges à proroger ;
- (2) avoir le niveau d'expérience en tant qu'examineur acceptable pour l'autorité compétente ;
- (3) avoir conduit un certain nombre d'examens pratiques ou de contrôles de compétence en tant qu'examineur pour la Partie FCL.

(b) L'autorité compétente peut conduire une pré-évaluation du candidat ou du demandeur lors d'un examen pratique et d'un contrôle de compétence sous la supervision d'un inspecteur de l'autorité compétente.

(c) Les demandeurs devraient suivre un briefing, un cours ou un séminaire spécifique aux examinateurs expérimentés organisés par l'autorité compétente. L'autorité compétente déterminera la durée et le contenu, incluant :

- (1) préparation personnelle préalable au cours ;
- (2) législation ;
- (3) le rôle de l'examineur expérimenté ;
- (4) l'évaluation de l'examineur ;
- (5) exigences administratives nationales.

(d) La validité de l'autorisation ne devrait pas dépasser la validité de l'autorisation d'examineur, et en tous cas ne devrait pas dépasser 3 ans. L'autorisation peut être prorogée conformément aux procédures établies par l'autorité compétente.

FCL.1025 Validité, prorogation et renouvellement des autorisations d'examineur

(a) *Validité.* Une autorisation d'examineur sera valide pendant 3 ans.

(b) *Prorogation.* Une autorisation d'examineur sera prorogée lorsque le titulaire aura, pendant la période de validité de l'autorisation :

- (1) conduit au moins 2 épreuves pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences chaque année ;
- (2) participé, pendant la dernière année de la période de validité, à un cours de remise à niveau d'examineur dispensé par l'autorité compétente, ou dispensé par un ATO et agréé par l'autorité compétente. Un examinateur titulaire d'un certificat pour planeurs ou ballons peut avoir participé, pendant la dernière année de la période de validité, à un cours de remise à niveau d'examineur dispensé par un DTO.

- (3) complété l'une des épreuves pratiques ou l'un des contrôles de compétences au cours de la dernière année de validité, conformément au point 1, devra avoir été évaluée par un inspecteur de l'autorité compétente ou par un examinateur expérimenté ayant reçu l'autorisation expresse de le faire de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examineur ;
 - (4) lorsque le candidat à la prorogation est détenteur de privilèges pour plus d'une catégorie d'examineur, une prorogation combinée de tous les privilèges d'examineur peut être obtenue lorsque le candidat satisfait aux exigences des points 1) et 2) et du paragraphe FCL.1020 pour l'une des catégories d'autorisation d'examineur qu'il détient, en accord avec l'autorité compétente.
- (c) *Renouvellement.* Si l'autorisation est arrivée à expiration, les candidats devront satisfaire aux exigences du point b), 2^{ème} alinéa et au paragraphe FCL.1020 avant de pouvoir reprendre l'exercice desdits privilèges.
- (d) Une autorisation d'examineur ne sera prorogée ou renouvelée que si le candidat démontre une conformité constante avec les exigences des paragraphes FCL.1010 et FCL.1030.

AMC1 FCL.1025 Validité, prorogation et renouvellement des certificats d'examineur
SÉMINAIRE DE RAFFRAÎCHISSEMENT D'EXAMINATEUR

Le séminaire de rafraîchissement d'examineur devrait suivre le contenu du cours de standardisation d'examineur, inclus dans l'AMC1 FCL.1015, et prend en considération le contenu spécifique approprié à la catégorie d'examineur concernée.

FCL.1030 Conduite des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences

(a) Lorsqu'ils conduisent des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences, les examinateurs doivent :

- (1) s'assurer que la communication avec le candidat peut être établie sans qu'il y ait de barrières linguistiques ;
- (2) vérifier que le candidat satisfait à toutes les exigences en termes de qualification, formation et expérience figurant dans la présente partie pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence, de la qualification ou de l'autorisation pour laquelle l'épreuve pratique, le contrôle de compétences ou l'évaluation de compétences sont accomplis ;
- (3) faire prendre conscience aux candidats des conséquences lorsqu'ils fournissent des informations incomplètes, imprécises ou fausses quant à leur formation et à leur expérience de vol.

(b) À l'issue de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, l'examineur devra :

- (1) informer le candidat du résultat de l'épreuve. Dans le cas d'une réussite partielle ou d'un échec, l'examineur devra informer le candidat qu'il ne peut exercer les privilèges de la qualification tant qu'il n'aura pas totalement réussi l'épreuve. L'examineur devra donner en détail les besoins additionnels en termes de formation et expliquer au candidat son droit de faire appel ;
- (2) dans le cas de la réussite d'un contrôle de compétences ou d'une évaluation de compétences pour la prorogation ou le renouvellement, valider la licence ou l'autorisation du candidat en y indiquant la nouvelle date d'expiration de la qualification ou de l'autorisation, s'il a reçu de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat l'autorisation expresse de le faire ;
- (3) fournir au candidat un rapport signé de l'examen écrit ou du contrôle de compétences et remettre sans délai des copies dudit rapport à l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, ainsi qu'à l'autorité compétente qui avait délivré l'autorisation d'examineur. Ce rapport devra inclure :
 - (i) une déclaration attestant que l'examineur a reçu du candidat des informations concernant son expérience et l'instruction suivie, et qu'il a constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences applicables de la présente partie ;
 - (ii) une confirmation que toutes les manœuvres et tous les exercices requis ont été effectués, ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques, si applicable ; En cas d'échec à l'une des rubriques, l'examineur indiquera les raisons de cette appréciation ;
 - (iii) le résultat de l'examen, du contrôle et de l'évaluation de compétences.
 - iv) une déclaration selon laquelle l'examineur a revu et appliqué les procédures et exigences nationales de l'autorité compétente dont relève le candidat si l'autorité compétente responsable de la licence du candidat n'est pas la même que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur ;
 - v) une copie de l'autorisation de l'examineur indiquant l'étendue de ses privilèges d'examineur

dans le cadre d'examens pratiques, de contrôles de compétences ou d'évaluations de compétences concernant un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur.

(c) Les examinateurs devront conserver pendant 5 ans des dossiers reprenant le détail de tous les examens pratiques, contrôles de compétences et évaluations de compétences effectuées, ainsi que leurs résultats.

(d) Sur demande de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examineur, ou de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, les examinateurs devront soumettre tous leurs dossiers et rapports, ainsi que toute autre information, si requis dans le cadre d'éventuelles activités de surveillance.

AMC1 FCL.1030 (b) (3) conduite des examens pratiques, contrôles de compétence et évaluations de compétence

OBLIGATIONS DES EXAMINATEURS FORMULAIRES DE DEMANDE ET DE COMPTE-RENDU

Des formulaires de demande et de compte rendu communs peuvent être trouvés :

(a) Pour les examens pratiques ou les contrôles de compétence pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la LAPL, des BPL, de la SPL, du PPL, du CPL et de l'IR dans l'AMC1 à l'annexe 7 ;

(b) Pour la formation, les examens pratiques ou les contrôles de compétence pour l'ATPL, la MPL ou les qualifications de classe et de type, dans l'AMC1 à l'annexe 9 ;

(c) Pour les évaluations de compétence des instructeurs, dans l'AMC5 FCL.935.

SECTION 2

Exigences particulières pour les examinateurs de vol – FE

FCL.1005.FE FE — Privilèges et conditions

(a) *FE(A)*. Les privilèges d'un FE pour avions consistent à conduire :

- (1) des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol ;
- (2) des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol ;
- (3) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la LAPL(A), pour autant que l'examineur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 100 heures d'instruction au vol ;
- (4) des examens pratiques pour la délivrance de la qualification de vol en montagne, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, incluant au moins 500 décollages et atterrissages en instruction au vol pour la qualification de vol en montagne.
- 5) des contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des EIR, pour autant que le FE ait effectué au moins 1 500 heures en tant que pilote à bord d'avions et satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a) 2).

FCL.1010.FE FE – Prérequis

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



SECTION 4

Exigences particulières pour l'examineur de qualification de classe – CRE

FCL.1005.CRE CRE – Privilèges

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

- (a) des examens pratiques pour la délivrance de qualifications de classe et de type ;

(b) des contrôles de compétences pour :

- (1) la prorogation ou le renouvellement de qualifications de classe et de type ;
- (2) la prorogation et le renouvellement d'IR, pour autant que le CRE satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a).
- 3) la prorogation et le renouvellement des EIR, pour autant que le CRE ait effectué au moins 1 500 heures en tant que pilote à bord d'avions et satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a) 2).

(c) des examens pratiques pour l'extension de privilèges LAPL(A) à une autre classe ou variante d'avion.

FCL.1010.CRE CRE – Prérequis

Les candidats à une autorisation CRE devront :

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



SECTION 5

Exigences particulières pour l'examineur de qualification de vol aux instruments – IRE

FCL.1005.IRE IRE – Privilèges

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

FCL.1010.IRE IRE – Prérequis

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

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



Extraits de l'Appendice 9 du Part-FCL relatifs aux examinateurs

1. *Un candidat à un examen pratique devra avoir suivi une instruction sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.*
2. *À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle sera requise.*
3. *Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.*
6. *L'examineur peut choisir entre différents scénarios d'examen pratique ou de contrôle de compétences, qui contiennent des opérations pertinentes simulées qui ont été élaborées et agréées par l'autorité compétente.*
7. *Au cours du contrôle de compétences, l'examineur devra vérifier que le titulaire de la qualification de classe ou de type conserve un niveau de connaissance théorique adéquat.*
8. *Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examineur, le candidat devrait représenter la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examineur, seules les sections inachevées devront être testées au cours d'un vol ultérieur.*
9. *Il incombe à l'examineur de décider si une manœuvre ou une procédure peut être recommencée une fois par le candidat. L'examineur peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.*
11. *Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat devra déterminer les réglages de régime et les vitesses. Le candidat devra indiquer à l'examineur les vérifications et les tâches effectuées, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications seront exécutées conformément à la liste de vérification de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage devront être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.*

