



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CONFÉRENCE ATO 2023



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



INTRODUCTION PAR MME KARINE GAY

Cheffe du pôle DSAC/PN/FOR

slido



Join at [slido.com](https://www.slido.com)
#ATO

① Start presenting to display the joining instructions on this slide.



Comment assistez-vous à cette conférence ?

① Start presenting to display the poll results on this slide.



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



OUVERTURE PAR M. DIDIER ROUZET

Directeur Personnels Navigants

ORDRE DU JOUR

Horaires	Sujets	Intervenants
9h	Ouverture de la conférence	Didier ROUZET (directeur Personnels Navigants) Karine GAY (cheffe du pôle FOR)
9h30	Evolutions réglementaires	Frantz CHOUT (chef du pôle ERS/PAC)
10h00	Enquêtes de sécurité ECCAIRS 2	Thierry HESPEL (enquêteur sécurité au BEA) Thierry LOO (enquêteur sécurité au BEA) Yoni MALKA (chef de la division MEAS/ERAS)
11h	PAUSE	
11h20	Rule Making Task Instructeur (RMT 194)	Bertrand HURON (chargé de la modernisation PN) Eric MALJOURNAL (adjoint à la cheffe du pôle FOR) Denis SAINT PICQ (pilote inspecteur)
12h30	Questions / réponses SLIDO	Intervenants de la matinée
13h15	REPAS	

ORDRE DU JOUR

Horaires	Sujets	Intervenants
14h30	Modernisation des démarches PN	Bertrand HURON (chargé de la modernisation PN) Jean TEILLET (chargé de mission PN) Yohann GILLET (chargé de mission PN)
15h15	Mise en place du Risk Based Oversight (RBO)	Eric MALJOURNAL (adjoint à la cheffe du pôle FOR)
15h30	Quelques rappels / points de doctrines	Victor NAUDIN (inspecteur de surveillance ATO) Karine GAY (cheffe du pôle FOR)
15h50	PAUSE	
16h10	Réglementation cybersécurité	Victor NAUDIN (inspecteur de surveillance ATO) Anne FRISCH (directrice du programme cybersécurité)
16h30	Questions / réponses SLIDO	Intervenants de l'après-midi
17h15	Clôture de la conférence	Karine GAY (cheffe du pôle FOR)



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



EVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES 2023

SOMMAIRE

I - Actualité réglementaire nationale

II - Point d'information relatif au programme réglementaire
AESA

III – Sujets d'actualités

Actualité réglementaire nationale

Principaux travaux en cours au niveau national

Personnels de l'aviation civile

Codification de la partie réglementaire du code des transports

Principaux travaux en cours au niveau national

Personnels de l'aviation civile

- Conditions d'accès aux aéroports

↳ *Réponse reco BEA - Objectif mi 2023*

Décret n° 2022-978 du 2 juillet 2022 relatif aux contrôles de l'alcoolémie et de l'usage de stupéfiants dans le domaine de l'aviation civile

Arrêté du 13 octobre 2022 fixant le calendrier des examens théoriques des personnels navigants professionnels pour l'année 2023

Actualité réglementaire EASA

“Omnibus Opinion” relative aux RMT.0190, RMT.0587, RMT.0678

RMT.0190 - Pilotes de relève

Révision des exigences afin de s'assurer que les pilotes de relève de croisière sont suffisamment formés et qualifiés pour exploiter un avion en toute sécurité pendant le segment de croisière d'un vol

RMT.0587 - Mise à jour régulière du règlement (UE) n°1178/2011

- Remplacement de la MPL par une CPL
- Nouvel AMC relative au syllabus de formation PBN (dans le cadre d'un cours IR)
- Clarification et amélioration relative à la formation sur hélicoptères (vortex, atterrissage en autorotation, briefing de sensibilisation à la sécurité)
- Exploitation multipilote dans les classes d'avions
- Clarifications relatives les dispositions TRI

RMT.0678 - Exigences FCL « simpler, lighter, better for general aviation »

- Redéfinition de la classe des avions SEP pour englober également les avions monomoteurs à propulsion électrique ;
- crédits lors du changement de la formation LAPL en formation PPL,
- revalidation de la qualification de type d'hélicoptère SE par un vol de recyclage

RMT.0287 - Mise à jour régulière des exigences MED (Part-MED, Part-ARA, Part-ORA)

Extension de la limite d'âge des pilotes pour l'exploitation des HEMS par un seul pilote jusqu'à 65 ans (pour répondre aux besoins opérationnels à long terme des HEMS)

o Mise à jour générale de la Partie-ORA et de la Partie-ARA, en ce qui concerne les sujets aéromédicaux résultant de la consultation de la NPA 2017-22

Opinion: retardée à 2023/Q3 (prévue d'être combiné avec l'Opinion pour les RMTs.0190/0587/0678)

RMT.0194 – Instructeurs

Travail en cours

RMT.0196 - Exigences relatives aux dispositifs d'entraînement de simulation de vol

 **EASA**
European Union Aviation Safety Agency

Flight Simulation Training devices Requirements RMT.0196

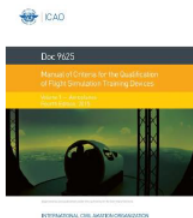
Information Session – 30th May 2023
General Information



Consultation ciblée en cours du 12 au 15 juin 2023

RMT.0196 - Exigences relatives aux dispositifs d'entraînement de simulation de vol

→ “Incorporate in the European Union (EU) regulatory framework elements from the International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9625 regarding the use of flight simulation training devices (FSTDs) in flight training.”



RMT.0196 - Exigences relatives aux dispositifs d'entraînement de simulation de vol

→ Enable more flexibility in the use of tools for type rating training and recurrent



RMT.0196 - Exigences relatives aux dispositifs d'entraînement de simulation de vol

→ Allow wider variety of FSTDs to be part of the type rating training, using the FSTD Capability Signature (FCS) concept



RMT.0196 - Exigences relatives aux dispositifs d'entraînement de simulation de vol

ICAO 9625 - Training Task Derived Flight Simulation Requirements

→ FSTD Capability Signature (FCS)

→ Link between training tasks and FSTD

Features	Fidelity Levels
<ol style="list-style-type: none"> 1. Flight deck layout and structure 2. Flight model (aerodynamics and engine) 3. Ground handling 4. Aeroplane systems 5. Flight controls and forces 6. Sound cues 7. Visual cues 8. Motion cues 9. Environment — ATC 10. Environment — Navigation 11. Environment — Atmosphere and weather 12. Environment — Aerodromes and terrain 	Specific (S) Representative (R) Generic (G) None (N)



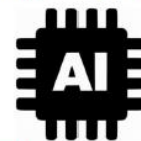
RMT.0196 - Exigences relatives aux dispositifs d'entraînement de simulation de vol

“FCS” concept is adaptable to new technologies.

Feature	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Fidelity	S	S	S	S	S	R	S	R	S	S	R	R



- Recognition of training capability and training credits for these new technologies or devices



RMT.0196 - Exigences relatives aux dispositifs d'entraînement de simulation de vol

RMT.0196 Training Group Considerations

- Adopt 9625 FCS training matrix philosophy...
- Type rating and recurrent training focus
- Rotary wing (H) as well as fixed wing (A) aircraft types
- Training to meet compliance vs training to proficiency
- SPA vs MPA complex aircraft training differences identified
- Updated list of simulation features (*now 14 instead of 12 as in 9625*)



TR training matrices
for Airplanes
completed Q1/23
subject to review



TR training matrices
for Helicopters well
advanced

RMT.0196 - Exigences relatives aux dispositifs d'entraînement de simulation de vol

Problem Statement for SP HPA

❑ Operators using SP HPA complex aeroplanes **have constantly expressed difficulties to have access to a FFS:**

- Rare resource
- Cost issue (*BEA report mentioned that for Cessna 525 the cost of a FFS is approximately two times the cost of the real aeroplane*)

Aéronef	Avion Cessna Citation 525B immatriculé F-HCIC
Date et heure	22 Juillet 2013 à partir de 05 h 48 ⁰¹

Contrairement à ce qui est observé pour les avions lourds (par exemple Airbus, Boeing), les simulateurs de niveau FFS pour Cessna Citation coûtent au minimum deux fois plus chers que le prix de l'avion. Un simulateur de type FTD niveau 2 + FNPT II MCC coûte le tiers du prix de l'avion environ. Pour ces raisons économiques, les centres de formation ne se sont pas tournés vers l'acquisition d'un FFS mais vers celle de FSTD. En conséquence, il y a très peu de FFS représentatifs d'avions HPAC dans le monde et pratiquement pas en Europe.

[Recommandation FRAN-2017-001]

❑ The result is that for SP HPA complex aeroplane **training and checks are conducted in the real aircraft:**

- Increased risk for the conduct of some items of appendix 9: engine failure, ...
- Crews cannot be properly trained as some items cannot be conducted in the aeroplane in particular: emergency exercises, system failures, TCAS, TAWS/GPWS, windshear...

❑ Before the development of the new concept within RMT.0196, DGAC FR sought solutions to avoid such situation

RMT.0196 - Exigences relatives aux dispositifs d'entraînement de simulation de vol

Proposal for HPAC

- DGAC FR promotes the use of a simulator with a signature close to a FTD 2 / FNPT II MCC. Those devices are still considered as suitable for the training. It was confirmed by the BEA. In this regard we fully support the transitional measures for existing FSTD as proposed by the new draft developed by RMT.0196

- For the future FSRD to be used within the new concept, DGAC FR has proposed to develop a training matrix dedicated to HPAC (in addition to a training matrix dedicated to MPA):
 - To take into account the specific context of HPAC
 - To fit in with the new concept introduced by RMT.0196
 - Only one type of simulator for training and for the test and check (signature of the matrix is the same for training and test & check)

RMT.0196 - Exigences relatives aux dispositifs d'entraînement de simulation de vol

Target signature for SP HPA complex training

- ☐ DGAC FR proposes a typical “target” signature for FSTD to be used in SP HPA Complex type rating training
- ☐ We used the following four levels of feature (N, G, R, S)
- ☐ We have proposed some adaptations compare to the MPA training matrix :
 - ☐ an alternative approach where there is no validated data to reach the level ‘S’ for each individual features
 - ☐ a level S with limitation
 - ☐ proposal of not having a motion but equipping these simulators with a vibration system (cost)

RMT.0599 - Mise à jour de la Partie-ORO Sous-partie-FC / Formation basée sur les preuves (EBT) / Opération tous temps

Extension de l'EBT à d'autres formations de l'opérateur (par exemple, cours de conversion, qualification de type), permettant une philosophie unique de la formation de l'opérateur ;

- NPA : 2025
- Opinion : 2026
- AMC & GM : 2027

RMT.0230 - cadre réglementaire pour l'exploitation de systèmes d'aéronefs sans pilote

Licence de pilote d'aéronef à capacité VTOL et licence de télépilote

- NPA #1 publiée le 30 juin 2022 (NPA 2022-06) : modification du règlement (UE) n° 1178/2011 pour permettre aux titulaires de CPL(A) et de CPL(H) d'obtenir des qualifications de type supplémentaires pour les aéronefs e-VTOL.

Opinion : 2023/Q1

- NPA #2 prévu pour 2024 . Cette NPA visera l'introduction :

- d'un cadre complet de licences ab-initio pour les pilotes d'aéronef e-VTOL – VPL
- Licence de pilote à distance (RPL)

Opinion : 2025

RMT.0731 - Nouvelle licence relative aux pilotes privés de gyroplanes

- NPA 2021-12 publié le 15 novembre 2021, consultation du 15 novembre 2021 au 28 janvier 2022, 151 commentaires reçus, actuellement en cours de révision
- Proposition d'introduction d'une licence de pilote privé pour gyroplane (PPL(G)) pour l'exploitation VFR non commerciale des gyroplanes dans le cadre du règlement (UE) 2018/1139
- Opinion : 2023/Q3

Sujets d'actualité

Développements relatifs à l'ECQB :

- ☐ - Alignement sur les mises à jour des règlements de l'UE et des SARP de l'OACI
- ☐ Atelier dédié à la mise en œuvre du 100 KSA avec l'industrie en septembre 2023
- ☐ Digitalisation des examens

Sujets d'actualité

PTLP Annexe 1 Licences des personnels

Réunion du groupe de travail plénier du PTLP à Atlanta (États-Unis) du 1^{er} au 5 mai 2023

Discussions pour mettre en œuvre la formation et l'évaluation basées sur les compétences (CTBA)

Merci pour votre attention



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ENQUÊTES DE SÉCURITÉ



BEA

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Enquêtes de sécurité

Thierry Loo
Thierry Hespel

www.bea.aero

[@BEA_Aero](https://twitter.com/BEA_Aero)



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
égalité
fraternité*



Le BEA

- En charge des **enquêtes de sécurité** pour les événements survenus **en France**
- Participation à des enquêtes à l'Etranger
- Objectif : dégager des enseignements de sécurité susceptibles de **prévenir de futurs accidents**



Bases légales



Convention de Chicago du 7 décembre 1944 (article 26) **Annexe 13** :
Normes et pratiques recommandées relatives aux enquêtes de sécurité.



Règlement européen n° 996/2010 du 20 oct. 2010 :
Principes fondamentaux régissant les enquêtes de sécurité sur les
accidents et incidents aériens.



Code des Transports

Le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses



Le BEA relève du ministère en charge
de l'aviation civile.

Fonctionnellement indépendant
de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Service à compétence nationale.

1 siège & 4 antennes régionales



Ouverture d'une enquête

- Obligations réglementaires :

Tout accident ou incident grave d'un aéronef certifié

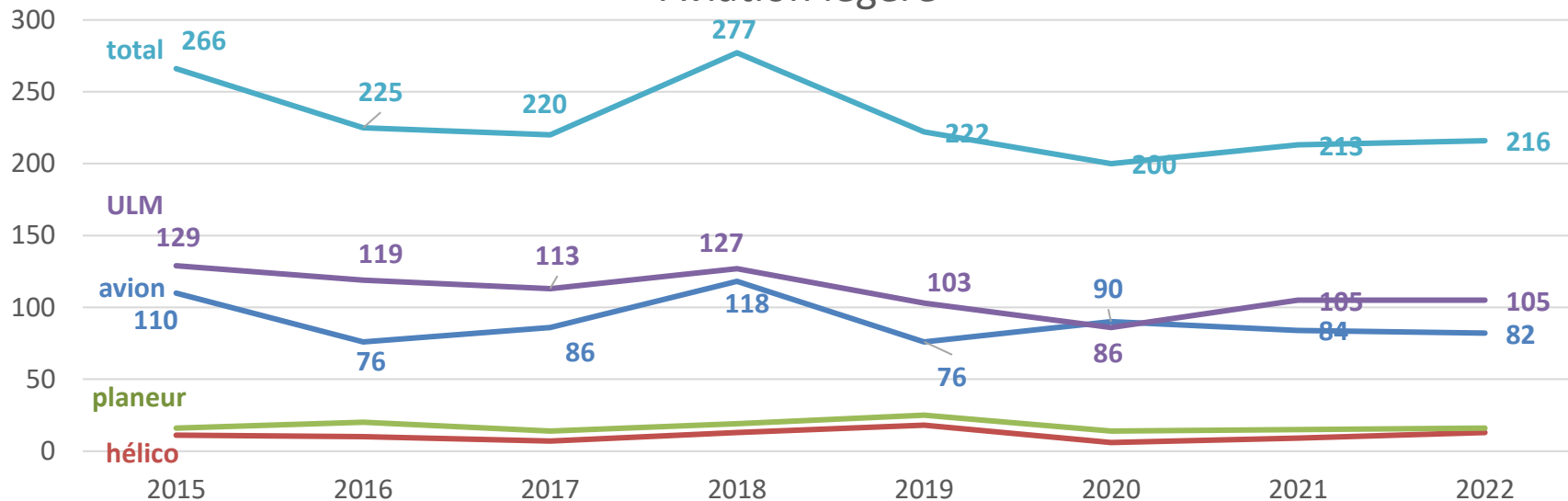
- Politique d'enquête en AL :

Ouverture d'une enquête pour tout accident mortel quel que soit le type d'aéronef

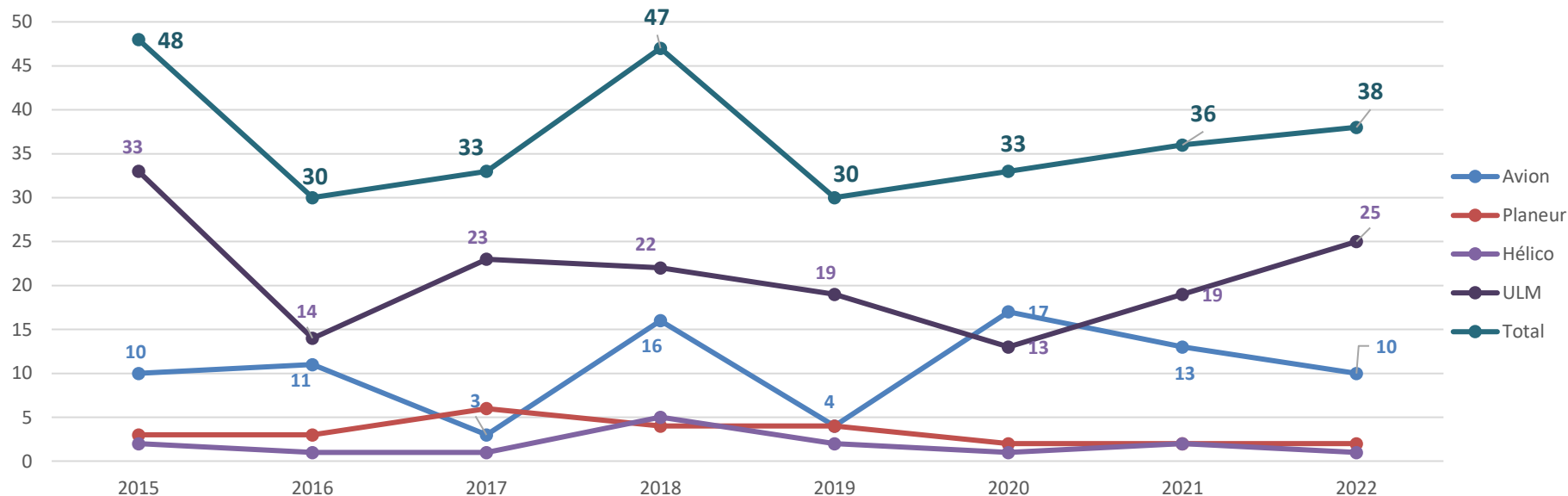
Enquête par correspondance : accidents qui ont rarement des conséquences corporelles

Accidents survenus en France

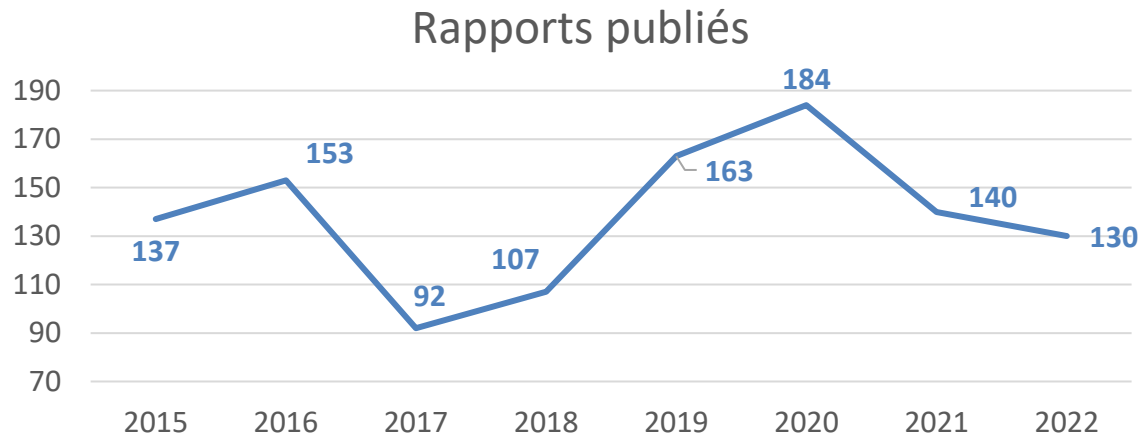
Aviation légère



Accidents mortels survenus en France



2022 : 38 accidents mortels causant 57 décès

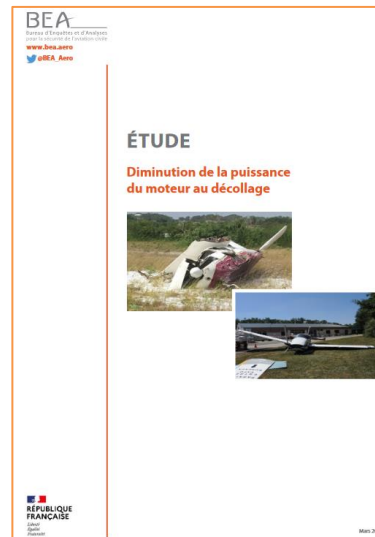


www.bea.aero

Aviation légère : 117 rapports en 2022

- 2 rapports avec recommandations de sécurité
- 43 enquêtes par correspondance

- Rapports d'enquête publics
- Études de sécurité
- Recommandations de sécurité
- Bilans annuels en aviation légère
- Concertation au sein de la communauté aéronautique
- Coopération internationale





ACCIDENTOLOGIE 2022

ENSEIGNEMENTS DE SECURITE

Le BEA réalise tous les ans un bilan des rapports sur les accidents ou incidents sur des *aéronefs légers* qu'il a publié au cours de l'année précédente.

Il s'agit d'un bilan thématique consacré aux:

- hélicoptères,
- avions légers,
- ballons,
- planeurs
- ulm.

www.bea.aero

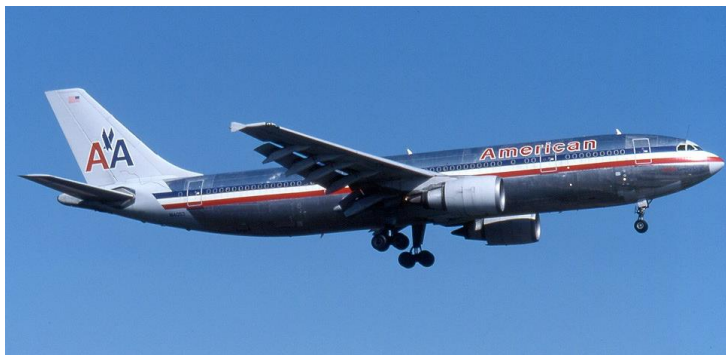


Les enquêtes et la formation

- Accidents en instruction
- Difficulté de remonter aux lacunes/erreurs de formation lors de l'enquête
 - Negative training
 - Compétences/connaissances effectivement acquises
- Les productions BEA

- Menaces associées aux recommandations
- Menaces associées aux formations

AAL 587

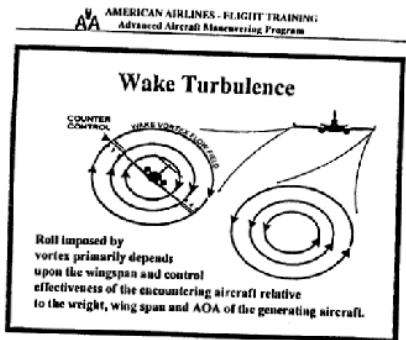


- ✓ Belle Harbor, NY
- ✓ Novembre 12 2001, 0916 EST
- ✓ American Airlines Airbus A300-600R
- ✓ 260 occupants
- ✓ 5 dead on ground
- ✓ JFK – Santo Domingo (Dominican Rep)



■ Advanced Aircraft Manoeuvring Program (AAMP)

« B737 in Pittsburgh and Colorado Spring, ATR 72 in Roselawn, the NTSB had recommended operators to develop training programs for escape of unusual attitudes »



Cours théorique
Conférence
Livret

Séance de simulateur avec
départ en roulis derrière un
747

Supports pédagogiques, Scénarios

- AAMP ground school training **encouraged pilots to use rudder to assist with roll control during recovery from upset**, including wake
- The AAL **excessive bank angle simulator exercise** could have caused the FO to have **unrealistic view on the effects of wake**

Negative training

Utilisation outils avions/simu

- Sim session develop **control strategies that produce much different and confusing responses if performed during flight.**

Negative training

- Supports pédagogiques,
- Scénarios,
- Utilisation outils avions/simu

Connaissances/compétences effectivement acquises

- PC12, NCO, Courchevel
- Avion fortement endommagé
- 7+2 indemnes
- Collision talus en entrée de piste
- Absence de stabilisation en finale
- Durée de la formation à l'autorisation plus courte que ce que prévoyait le programme de formation



Connaissances/compétences effectivement acquises

- 3 Novembre 2016, 3 pilotes ont suivi la formation avec un instructeur et un avion
 - Pilote de l'accident du 25 février 2017
 - Pilote ayant eu un atterrissage dur à Courchevel le 23 février 2017
- Carnet de vol pilote du vol de l'accident 2 vols
 - 48 minutes, 3 atterrissages
 - 1 h 24, Annemasse – Courchevel, 6 atterrissages

Connaissances/compétences effectivement acquises

- sur le carnet de route
 - 1 h 12 pour le premier pilote
 - 1 h pour le second pilote

« Ces durées de vol ne sont pas cohérentes avec celles inscrites dans les carnets de vol »

■ Combien de temps pour acquérir ?

Pilotage dans le relief sans horizon

Trajectoires en montagne

Vol dans les vallées

Aérologie

Reconnaissance

Choix et tenue des paramètres d'atterrissage

1h, 2h ...

Connaissances/compétences effectivement acquises

- ... erreur d'appréciation de la position de l'avion...
- Durée de formation ... **insuffisante pour acquérir les compétences nécessaires**
- Faible expérience récente



Connaissances/compétences effectivement acquises

- Difficile à mettre en évidence

Durée de formation

Programmes

Standard VS réalisé

Enseignements de sécurité concernant les rapports d'accident

- « Hey my friend your reports are too big »
- « When I train my crew, I only have them one day to deal with

Safety

Security

Fire training

SOPs... »



Les productions du BEA

- Fournir aux ATO / exploitants des documents faciles à lire

- **Déroulement du vol**

Faits

- **Scénario**

- **Contributifs**

- **Enseignements et reco**





**Experience is something you don't get
until just after you need it**

- Gestion de l'énergie
- Stabilisation de l'approche

F-GUGM, F-GUGD...



- L'approche interrompue
- L'utilisation des automatismes

F-HREV

The screenshot shows the BEA website interface. At the top, there is a navigation bar with tabs: 'Le BEA', 'Déroulement d'une enquête', 'Accidentologie', and 'Enquêtes de sécurité'. A blue circle highlights the 'Enquêtes de sécurité' tab, which has a dropdown menu open. The menu options are: 'Moteur de recherche', 'Rapports BEA Transport Commercial', and 'Rapports BEA Transport Commercial'. Below the navigation bar, there is a section titled 'Accident de l'Embraer EMB550 immatriculé 9H-FAM exploité par Luxwing survenu le 08/02/2021 à Paris-Le Bourget (93)'. The summary text reads: 'Perte de contrôle en courte finale, rupture des trains principaux et du train avant, incendie, sortie latérale de piste'. Below this, there is a table with four columns: 'INFORMATIONS SUR LE VOL', 'TYPE D'EXPLOITATION', 'AUTORITÉ D'ENQUÊTE EN CHARGE', and 'EXPLOITANT'. The table contains the following data:

INFORMATIONS SUR LE VOL	TYPE D'EXPLOITATION	AUTORITÉ D'ENQUÊTE EN CHARGE	EXPLOITANT
Aéronef à voilure fixe - Avion - Petit Avion - Petit Avion	Transport aérien commercial - Passagers - Taxi aérien	France - BEA	Malte - Luxwing

Below the table, there is another section titled 'Accident de l'Airbus A350 immatriculé F-HNET exploité par Air Caraïbes survenu le 05/12/2021 en approche vers l'aérodrome Cayenne-Félix Éboué (973)'. The summary text reads: 'Turbulences en descente, blessure grave d'un PNC'.

Les productions du BEA

- Aborder les conditions givrantes
- Pressions sur les équipages





- Le travail sur des CR d'incidents / accidents permet à moindre frais d'augmenter les expériences
- **Identification** plus aisée sur des incidents ou incidents graves



- Essentielle sécurité de l'aviation
- Difficile a mettre en évidence en cours d'enquête

Contraintes de formation (volumes, couts)

VS

Compétences et connaissances **effectivement** acquises

Nécessaires/indispensables



BEA

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Merci de votre attention

www.bea.aero

 [@BEA_Aero](https://twitter.com/BEA_Aero)




**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ECCAIRS 2

*Yoni MALKA
DSAC/MEAS*

Lancement ECCAIRS 2



A partir du **30 Juin**, la transmission des notifications se fera sur E2

=> **Fin des envois par mail** des formulaires CRES

E2 est un portail en ligne qui vous permet de transmettre vos comptes-rendus à la DSAC et y accéder après envoi

3 modes de notifications sont possibles :

- Formulaires *en ligne* directement sur E2
- Chargement de *fichiers E5X* (identiques à ceux déjà utilisés aujourd'hui)
- Chargement de *formulaires PDF* E2.

[Guide organisation E2](#) disponible

Création de comptes

Afin de pouvoir envoyer ses comptes-rendus d'événements, **une organisation doit avoir mis en place un compte administrateur E2.**

Une organisation qui possède **plusieurs certificats** (ATO/SPO/CAO par exemple) utilisera le **même compte** administrateur pour tous.

Vous pourrez créer d'autres comptes utilisateurs par la suite.

Remplir ce [formulaire](#) de création de compte administrateur, si ce n'est pas déjà fait.



E2 - Création du compte administrateur pour une organisation



Afin de pouvoir envoyer ses comptes-rendus d'événement, une organisation doit avoir mis en place un compte administrateur E2.

Une organisation qui possède plusieurs certificats (CAT/ATO/CAMO ou AFIS/AER par exemple) utilisera le même compte administrateur pour tous. Merci de remplir ce formulaire une seule fois pour l'ensemble des activités suivies par la DSAC/OSAC.

Ce compte administrateur permettra par la suite de créer des comptes si d'autres membres de l'organisation ont besoin d'accéder à E2 (cf. guide E2 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_E2_Organisations.pdf).

Démo envoi notification

Report an Occurrence

TAXONOMY BROWSER

1 Reporting Information

2 Reporting Form

3 Attach Documents

Organisation
TEST ATO



Authority
France (DGAC)

✓ You are reporting on behalf of your organisation

🔍 Select the form you want to use to report

You can either use a fill-in Form from the below list or directly submit an already prepared structured File



Notification Aviation Générale

Notification Aviation Générale



DOWNLOAD PDF



ONLINE



Notification Maintenance/Gestion de Navigabilité

Notification Maintenance/Gestion de Navigabilité



DOWNLOAD PDF



ONLINE



UPLOAD E5X Files

Validate E5X File

Upload E5X Files to
submit a report



UPLOAD PDF

Upload PDF to submit a report

Démo envoi notification

Read Mode

Occurrence

Description

Aéronef;--;

Analyse

Informations additionnelles

OCCURRENCE

BIENVENUE !

Ce formulaire a été élaboré dans le cadre du [règlement \(UE\) 376/2014](#) du parlement européen du 3 avril 2014 et du [règlement d'exécution \(UE\) 2015/1018](#).

Le [Guide sur la notification d'événements](#) de sécurité publié par la DSAC fournit de nombreux détails qui faciliteront le remplissage de ce formulaire.

REPLISSAGE DU FORMULAIRE

Le remplissage du formulaire s'effectue en naviguant dans les sections de l'arborescence à gauche de la page :

1. La section **Description** permet de renseigner les informations de base sur l'événement.
 2. La section **Aéronef** permet de créer autant d'aéronefs que nécessaire, si aucun aéronef n'est impliqué vous pouvez passer cette section
 3. La section **Analyse** permet de remplir l'analyse, les actions correctives et la classification du risque de l'événement
 4. La section **Informations additionnelles** contient des champs à remplir par exemple en cas de collision aviaire ou d'accident.
- Les champs obligatoires sont indiqués avec un *. Leur remplissage est obligatoire selon l'[annexe I du RUE 376/2014](#) et pour le fonctionnement du système ECCAIRS (*Type d'activité* par exemple).

TRANSFERTS DU COMPTE-RENDU VERS D'AUTRES ENTITÉS

En cas d'accident ou d'incident grave (voir les [annexes 1 et 2 de l'arrêté du 4 avril 2003](#)), envoyer également une copie de ce compte rendu sans délai au [BEA](#)

Si l'événement implique la gestion du trafic aérien, envoyez également une copie de ce compte-rendu à la [DSNA](#).

Si l'événement implique l'exploitant d'aérodrome, l'assistance en escale, et/ou l'exploitant de l'aéronef, envoyez également une copie de ce compte-rendu à ce(s) dernier(s).

En cas d'événement animalier, remplissez les champs correspondants dans *Informations additionnel*. Vous n'avez plus besoin de transférer une copie au STAC.

Démo envoi notification

Read Mode

Occurrence

Description

Aéronef;--;

Analyse

Informations additionnelles

DESCRIPTION

Description ×

↑ GÉNÉRAL

Type d'activité:*

ATO

N° de référence de l'évènement:*

2023-999

Titre:*

Seminaire ATO 2023

Classe de l'évènement :*

Incident

La classe de l'évènement est définie dans le [règlement \(UE\) no 996/2010, article 2](#)

Statut de l'évènement:*

Ouvert

Entités Informées:

DSNA ou AFIS ×

Démo envoi notification

Read Mode

Occurrence

- Description
- Aéronef:--:-
- Analyse
- Informations additionnelles

INFORMATIONS ADDITIONNELLES

Informations additio... ✕

⌵ PÉRIL ANIMALIER

Type d'événement animalier:	Collision avérée	▼
Espèce animale:	AIGLE ✕	▼
Nombre d'animaux aperçus:	1	▼
Conditions de l'évènement		
Condition de luminosité:	Jour	▼
Conditions de vol:	VMC	▼
Nombre d'animaux touchés:		▼
Visibilité:	10000	m
Cloud amount:	CAVOK	▼
Précipitation:		▼

Confidentialité des données

Vous pouvez consulter tous vos comptes-rendus envoyés à la DSAC avec E2 (uniquement). Les autres organisations n'ont pas accès à vos données.

Cependant le système ne permet pas de restreindre aux comptes-rendus envoyés par un seul notifiant de première ligne (pilote par ex).

Il ne faut donc pas créer de comptes pour les membres de votre organisation qui ne sont pas responsables du traitement des événements.

Il est recommandé pour l'instant de garder votre fonctionnement avec des formulaires PDF E2.

L'EASA doit livrer ce rôle « *notifiant de première ligne* » à l'automne 2023.

Cas des CRES ouverts dans E1

CRES PDF

- Re-saisie nécessaire pour clore dans E2 et utilisant le même numéro de référence de l'événement
- Recommandation de clôture des CRES dans E1 dans la mesure du possible

E5X

- Pas d'action supplémentaire nécessaire : la mise à jour se fera automatiquement



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CONFERENCE ATO 2023

PAUSE



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



INSTRUCTEURS ET FORMATION/EVALUATION PAR LES COMPETENCES (CBTA)

Agenda

❑ Dispositions pour les instructeurs CBTA dans le référentiel OACI

- Projet de modification de l'Annexe 1
- Projet de modification du PANS-TRG (doc 9868)

❑ Refonte du dispositif instructeur (*AESA- RMT.0194*)

- Mandat de la RMT
- Présentation de la refonte du système instructeur (qualification et formation)
- Présentation générale du tronc commun (core course)
- Présentation détaillée d'un module
- Présentation des formations complémentaires (FI, CRI(r) ...)
- Formation additionnelle (vol acrobatique, montagne ...)

- Début 2021 **réactivation du panel (PTLP)** en charge de proposer des évolutions de l'Annexe 1 et docs associés
- Le **programme de travail du PTLP** inclus notamment:

PTLP.001.02		CBTA implementation and new technologies in Pilot Licensing SARPs	
✓	1021 0	Annex 1	Amendments of licensing requirements for the flight crew instructor training to ensure that the amendments to Annex 1 are considered in instructor training.

WPE 10210

- Révision pour inclure les **exigences nécessaires pour autoriser un instructeur à exercer les privilèges de sa qualification dans un environnement CBTA**

PTLP.001.02

CBTA implementation and new technologies in Pilot Licensing SARPs

✓	1021 0	Annex 1	Amendments of licensing requirements for the flight crew instructor training to ensure that the amendments to Annex 1 are considered in instructor training.
---	-----------	---------	--

2.4 This task was allocated to Working Group 2, Pilot Subgroup, Pilot Subgroup Team 2 for action. PST2 analysed the assigned WPE and agreed that the goal is to introduce a method for the instructor aiming to act in a CBTA training environment. This CBTA method remains optional as implementing CBTA may be challenging for some organisations. Therefore, the intention is not to amend the traditional instructor route available in ICAO Annex 1. ICAO Annexes, national regulations and available guidance material associated to the WPE were identified, collected and reviewed.

Status	Expected dates:		
	Delivery	Effective	Applicability
Re-scheduled	Q4 2022	Jul 2024	Dec 2024
Re-scheduled	Q4 2023	01/07/2026 6	01/11/2026

OACI – Projet amendement Annexe 1

2.8.2 Privileges of the holder of the rating and the conditions to be observed in exercising such privileges

2.8.2.2 The applicant, in order to carry out instruction for the multi-crew pilot licence, during an approved Competency-Based Training and Assessment program shall have also met all the instructor qualification requirements.

Note. — Specific provisions for flight instructors carrying out instruction for the multi-crew pilot licence during an approved Competency-Based Training and Assessment program are found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868).

Rationale:

The privileges of the flight instructors to carry out instruction for Competency-Based Training and Assessment (CBTA) programs are currently limited to the multi crew pilot license training. The amendment permits to extend the privileges of the instructor to carry out to other approved licensing training applying CBTA principles. Previous mention of multi-crew pilot license is removed as it is inclusive of CBTA programs.



*Proposer une accroche dans
l'Annexe 1 pour renvoyer
vers les dispositions du
PANS-TRG*

Chapter 3. Course developers and qualifications of instructors

- 3.1 Course developers.....
- 3.2 Instructor qualifications

3.2.2 Competency-based training and assessment (CBTA) programmes are highly dependent upon instructors' abilities and commitment to develop and assess trainees' competence and confidence. Therefore, it is important that only those individuals who have the potential to support the trainees' professional and personal development are considered for instructor positions. Hence prospective instructors should be selected, trained and qualified in accordance with the provisions in chapter 3.2 of this section to ensure safe operations and training effectiveness.

3.2.4 Prior to an organization authorizing the provision of instruction, instructors should receive initial theoretical and practical training to develop the required instructor competencies to the final competency standard defined by the organization's adapted competency model, as approved by the appropriate authority.



*Ajout de dispositions générales
dans le **chapitre 3.2**
Qualification d'instructeur*

Rationale:

This new paragraph is based on best practices implemented by regulators and industry recommending an initial theoretical and practical training for the CBTA instructors preliminary to the instructor competency assessment.
The paragraph specifies that the competency standard to be achieved at the end of initial training is approved by the appropriate authority.

Chapter 7

COMPETENCY-BASED TRAINING AND ASSESSMENT FOR

PILOT INSTRUCTOR and EVALUATOR

X.1 INTRODUCTION

X.1.1 This chapter outlines the principles and procedures that are applicable to the development and implementation of a pilot instructor evaluator competency-based training and assessment programme and that should be followed using the methodology outlined in Part I, Chapter 2.

X.1.2 The Licensing Authorities, Approved Training Organizations (ATO) and where applicable, holders of Air Operator Certificates (AOC) conducting approved pilot instructor and evaluator training should comply with the procedures in this chapter.

X.1.3 The ICAO Pilot Instructor and Evaluator Competency framework described in Part II, Chapter 7 should be used as the basis for the development and approval of competency-based training and assessment programmes.



*Ajout d'un **nouveau chapitre**
du **PANS-TRG** dédié aux
instructeurs CBTA*

Rationale:

This new paragraph provides the reference to the principles and the procedures to be applied by Licensing Authorities, Approved Training Organizations (ATO) and where applicable, holders of Air Operator Certificates (AOC) to design the initial and recurrent CBTA instructor standardization. Specifically, the general principles for the CBTA instructional system design and the pilot and instructor competency frameworks are presented in the introduction as essential components.

X.2 Selection

X.2 The selection process should place emphasis on:

- the level of performance as a pilot
- the potential to support the trainee's learning and personal development
- the potential to become a role model
- the potential to successfully complete the instructor and evaluator training

Rationale:

This new paragraph provides specific criteria for the selection of the CBTA instructors. The aim of the selection is to predict future performance on the job of the CBTA instructor applicant.

The selection of CBTA instructor is a recommended industry best practice that has been endorsed by several regulators and that should ensure the applicant demonstrates some specific "social/interactive" and "cognitive" requirements necessary for the CBTA instructor role.

X.3 Initial training

X.3.1 The competency-based training and assessment programme for pilot instructor and evaluators should consist of an integrated programme of theoretical and practical instruction.

X.3.2 At the completion of the initial training, the pilot instructor and evaluator applicants should:

- demonstrate knowledge of CBTA, with special emphasis on the following:
 - threat and error management,
 - learning from positive performance,
 - building resilience, and
 - data-driven (e.g. data from training, manufacturer, operator, accident or incidents)
- demonstrate knowledge of Instructional System Design principles (e.g. ADDIE methodology)
- demonstrate knowledge of the principles of adult learning and how they relate to CBTA
- apply appropriate instructional method to accommodate trainee learning needs
- facilitate trainee learning, focusing on specific competency-based training needs
- conduct objective observations and evaluation based on a competency framework
- document evidence of observed performance
- conduct a debrief using facilitation techniques analyzing trainee performance to determine competency-based training needs and recognize strengths

Critères et objectifs à démontrer par l'instructeur CBTA à l'issue de sa formation



Rationale:

This new paragraph provides the specific training objectives of the CBTA instructor initial training. Those training objectives are sustaining the ICAO PANS TRG CBTA general provisions and are reflecting the latest regulatory requirements and industry best practices for CBTA implementation. The level of performance to be achieved by the applicant at the end of the initial training is determined in the next paragraph X.4 Initial Assessment

X.4 Initial Assessment

X.4.1 The assessment process, which includes the assessment (evidence) guide, conditions and competency standards required for assessing applicants, should be approved by the Licensing Authority.

X.4.2 The pilot instructor and evaluators applicants should successfully complete the approved competency-based training and assessment programme.

X.4.3 Prior to delivering CBTA, the pilot instructor and evaluators applicants should undergo an assessment of competence, conducted during a practical CBTA session by a person nominated by the ATO or AOC and acceptable to the Licensing Authority.

Rationale:

This new paragraph describes the conditions that applies to the initial assessment. Specifically, it is reminded that the competency standard to be achieved during the initial assessment should be approved by the licensing Authority. Secondly, the initial assessment of competency during a practical CBTA session is a prerequisite before the CBTA instructor carries out any CBTA instruction. Moreover, the fact that the competency assessment is performed by a person nominated by the ATO or AOC and acceptable to the Licensing Authority reinforces the formality of the initial assessment.

Evaluations initiale et périodique des instructeurs CBTA



X.5 Refresher training and recurrent assessment

X.5.1 The pilot instructor and evaluators, should complete annual (or at a specific interval approved by the authority) refresher training to continuously enhance the IE's competence to conduct CBTA and to promote inter-rater-reliability.

X.5.2 At regular intervals, not to exceed three years, the IE should undergo a CBTA assessment of competence, conducted during the delivery of a practical CBTA session.

Rationale:

This new paragraph describes the content of the refresher training and the recurrent assessment applicable to the CBTA instructors. As the effectiveness and the efficiency of CBTA programs relies heavily on the accuracy and the quality of the training data collected essentially by the CBTA instructor, it is of utmost importance to maintain the competence of CBTA instructors. Specifically, the challenges of the inter-rater reliability are addressed during the refresher training and monitored during the recurrent assessment. The content of this new paragraph reflects latest CBTA regulatory requirements and industry best practices.

EASA – Mandat de la RMT.0194

Subtask 1:

The objectives of Subtask 1 are to improve the regulatory framework for instructors (Part-FCL Subpart J) as well as the supply of competent flight instructors, mainly in the General Aviation domain, by performing the following activities:

- review and revision of the CPL learning objectives (to make the CPL theory, a prerequisite for PPL flight instructors, more proportionate);
- comprehensive revision of Part-FCL Subpart J, including the introduction of CBTA methodologies in instructor training.

PLANNING MILESTONES					
SubT	Initiation	Consultation	Opinion	Commission IR	Decision
1	ToR RMT.0194 28/02/2020	NPA 2023-Q4	2024	2025	2025

EASA – Mandat de la RMT.0194

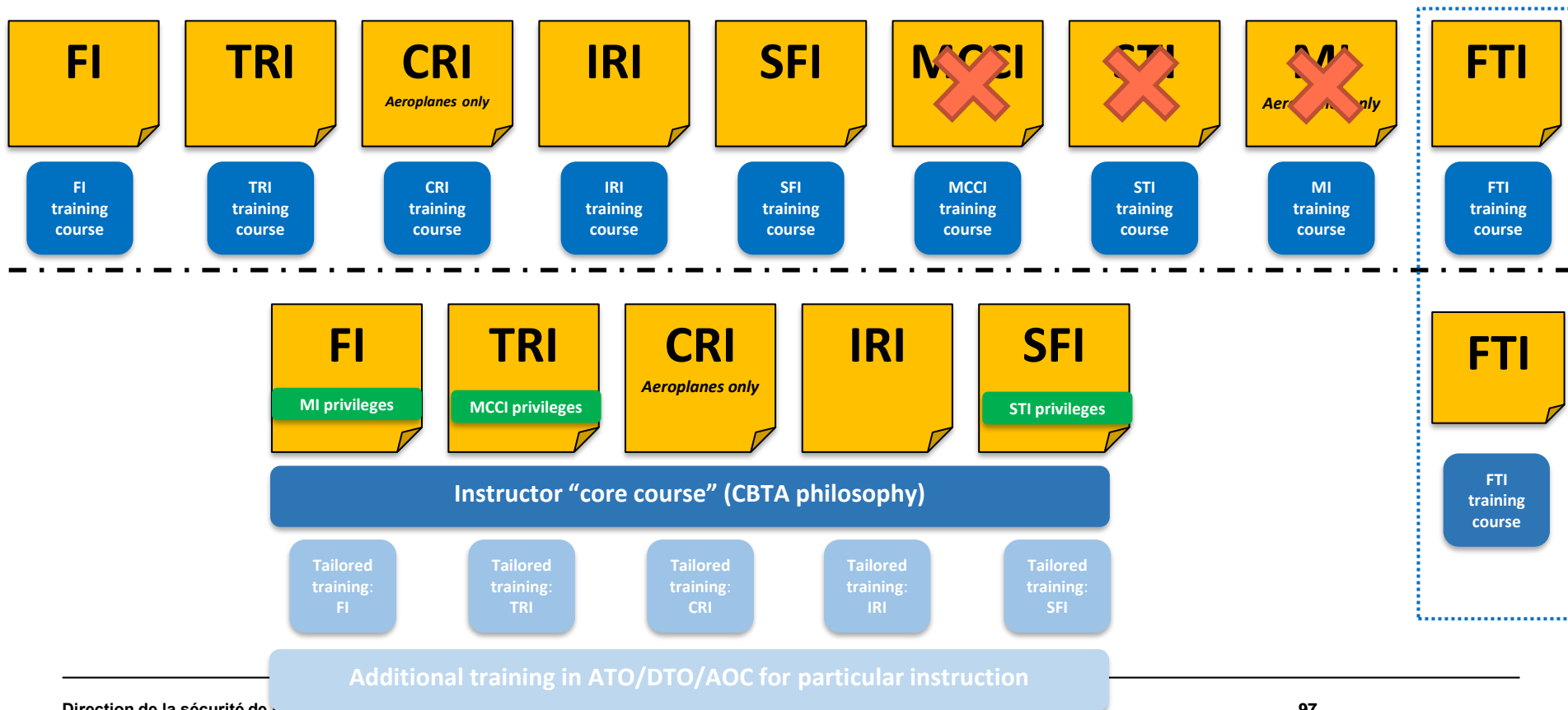
Subtask 2:

The objectives for Subtask 2 are to modernise and simplify the pilot licensing and training system by:

- considering the recommendations from the ex-post evaluation under EVT.0006 and the associated BIS;
- introducing/incorporating the latest ICAO Annex 1 and associated ICAO documents on the CBTA concept for the appropriate licences and ratings.

PLANNING MILESTONES					
SubT	Initiation	Consultation	Opinion	Commission IR	Decision
2		NPA 2024	2025	2026	2026

Certificats instructeurs et privilèges (Subtask 1 - RMT.0194)



Parcours de formation instructeur (Subtask 1 - RMT.0194)

PRE-ASSESSMENT

Core course

Theory

- Teaching and learning
- Technical training

Practical

- Core exercises (5 modules)

Tailored training

FI

Assessment
of
competence

FI

Tailored training

TRI

Assessment
of
competence

TRI

Tailored training
CRI(r)

Tailored training
CRI

Assessment of
competence

Assessment of
competence

R

CRI

EXPERIENCE (where necessary)

Additional training for the particular privilege, e.g.:

- CPL
- Aerobatic
- Towing
- IR
- FI

Additional training for the particular privilege, e.g.:

- SP HP Complex A
- MPA / MPH
- MCC

Additional training for the particular privilege, e.g.:

- Aerobatic
- Towing

Parcours de formation instructeur (Subtask 1 - RMT.0194)

PRE-ASSESSMENT

Core course

Theory

- Teaching and learning
- Technical training

Practical

- Core exercises (5 modules)

Tailored
training

IRI

Assessment
of
competence

IRI

Tailored
training

SFI

Assessment
of
competence

SFI

EXPERIENCE (where necessary)

Additional training for the particular
privilege, e.g.:

- SP HP Complex A
- MPA / MPH
- MCC

Principes généraux de la refonte

Core course

Theory

- Teaching and learning
- Technical training

Practical

- Core exercises (5 modules)

- une formation tronc commun (core course) au départ obligatoire pour tous les futurs instructeurs afin de donner des bases solides en matière de techniques et méthodologies d'instruction (boîte à outils pour les instructeurs)
- une formation tronc commun tournée vers les compétences (préparer les instructeurs à l'arrivée du CBTA dans les formations)
- le tronc commun afin de limiter les redondances lors de la recherche d'acquisition de nouveaux privilèges instructeurs et afin de faciliter leur acquisition
- le tronc commun est suivi d'une formation additionnelle de spécialisation en fonction du certificat instructeur
- une évaluation de compétences instructeurs à l'issue pour la délivrance du certificat
- ouvrir la possibilité d'acquérir des privilèges additionnels au sein des organismes où les instructeurs exercent (conditions à définir: expérience et formation)

Composition du tronc commun (core course)

➤ Un volet théorique

Teaching and learning

CBTA

TEM

Theoretical refresher
training

Révision et approfondissement **des notions théoriques essentielles** sur les principes du vol



➤ un volet pratique

Technical briefing

5 modules incluant chacun:

Séance formation vol

Mettre en pratique la théorie et apprendre à développer et structurer une leçon



Volet théorique du tronc commun – *Teaching and learning*

➤ **TEACHING AND LEARNING (contenu actuel)**

- ✓ The learning process
- ✓ The teaching process
- ✓ Training philosophies
- ✓ Techniques of applied instruction
- ✓ Student evaluation and testing
- ✓ Training programme development
- ✓ Human performance and limitations relevant to flight instruction
- ✓ Specific hazards involved in simulating systems failures and malfunctions in the aircraft during flight
- ✓ Training administration

➤ **TEACHING AND LEARNING (ajout dans la proposition de refonte)**

- ✓ Briefing/ Debriefing
- ✓ Training program development (CBTA)
- ✓ Threat and error management

➤ THEORETICAL KNOWLEDGE REFRESHER

- ✓ En plus des sujets, l'élève instructeur recevra un rappel des connaissances théoriques
- ✓ L'objectif est de rappeler les notions théoriques essentielles sur le principe du vol
- ✓ Ce cours est basé sur l'analyse des tâches par phases de vol et les principes du KSA
- ✓ L'objectif est de s'assurer que l'élève-instructeur sera en mesure d'enseigner clairement les connaissances théoriques à ses futurs élèves-pilotes

Volet pratique du tronc commun

➤ 5 modules

- ✓ **CORE-1:** Relation pitch/trajectory
- ✓ **CORE-2:** Visualization of trajectory
- ✓ **CORE-3:** Engine effects
- ✓ **CORE-4:** Slow flight
- ✓ **CORE-5:** Stall/UPRT

➤ Un module comprend les éléments suivants :

- ✓ **Formation au sol**
Briefing technique (« long ») par l'élève instructeur (45 min – 1h) avec des sujets en rapport avec la formation en vol
 - ✓ **Formation en vol**
Module spécifique
-

Volet pratique du tronc commun – *Compétences instructeur*

➤ **Compétences instructeur dans le règlement « Aircrew » actuel**

➤ **FCL.920 Compétences d'instructeur et évaluation**

- Préparer les moyens
- Créer un climat propice à l'apprentissage
- Transmettre les connaissances
- Intégrer la gestion des menaces et des erreurs (TEM) et la gestion des ressources équipages,
- Gérer le temps pour atteindre les objectifs de formation,
- Faciliter l'apprentissage,
- Evaluer les performances du stagiaire,
- Suivre et faire le bilan de la progression

Competence	Performance	Knowledge
Prepare resources	(a) ensures adequate facilities; (b) prepares briefing material; (c) manages available tools.	(a) understand objectives; (b) available tools; (c) competency-based training methods
Create a climate conducive to learning	(a) establishes credentials, role models appropriate behaviour; (b) clarifies roles; (c) states objectives; (d) ascertains and supports trainees needs.	(a) barriers to learning; (b) learning styles.
Present knowledge	(a) communicates clearly; (b) creates and sustains realism; (c) looks for training opportunities.	teaching methods
Integrate TEM or CRM	makes TEM or CRM links with technical training	HF, TEM or CRM
Manage time to achieve training objectives	allocates time appropriate to achieving competency objective	syllabus time allocation
Facilitate learning	(a) encourages trainee participation; (b) shows motivating, patient, confident and assertive manner; (c) conducts one-to-one coaching; (d) encourages mutual support.	(a) facilitation; (b) how to give constructive feedback; (c) how to encourage trainees to ask questions and seek advice.
Assesses trainee performance	(a) assesses and encourages trainee self-assessment of performance against competency standards; (b) makes assessment decision and provide clear feedback; (c) observes CRM behaviour.	(a) observation techniques; (b) methods for recording observations.
Monitor and review progress	(a) compares individual outcomes to defined objectives; (b) identifies individual differences in learning rates; (c) applies appropriate corrective action.	(a) learning styles; (b) strategies for training adaptation to meet individual needs.
Evaluate training sessions	(a) elicits feedback from trainees; (b) tracks training session processes against competence criteria; (c) keeps appropriate records.	(a) competency unit and associated elements; (b) performance criteria.
Report outcome	reports accurately using only observed actions and events	(a) phase training objectives; (b) individual versus systemic weaknesses

Volet pratique du tronc commun – *Compétences instructeur*

➤ Compétences instructeur - OACI PANS TRG (doc 9868)

Compétences
pilote

- **KNO - PRO - COM - FPA - FPM - LTW - PSD - SAW - WLM**

Gestion de
l'environnement
d'apprentissage

- S'assure que l'enseignement, et l'évaluation ont lieu dans un environnement adéquat et sécuritaire

Enseignement

- Mène la formation de manière à assurer le développement des compétences des stagiaires

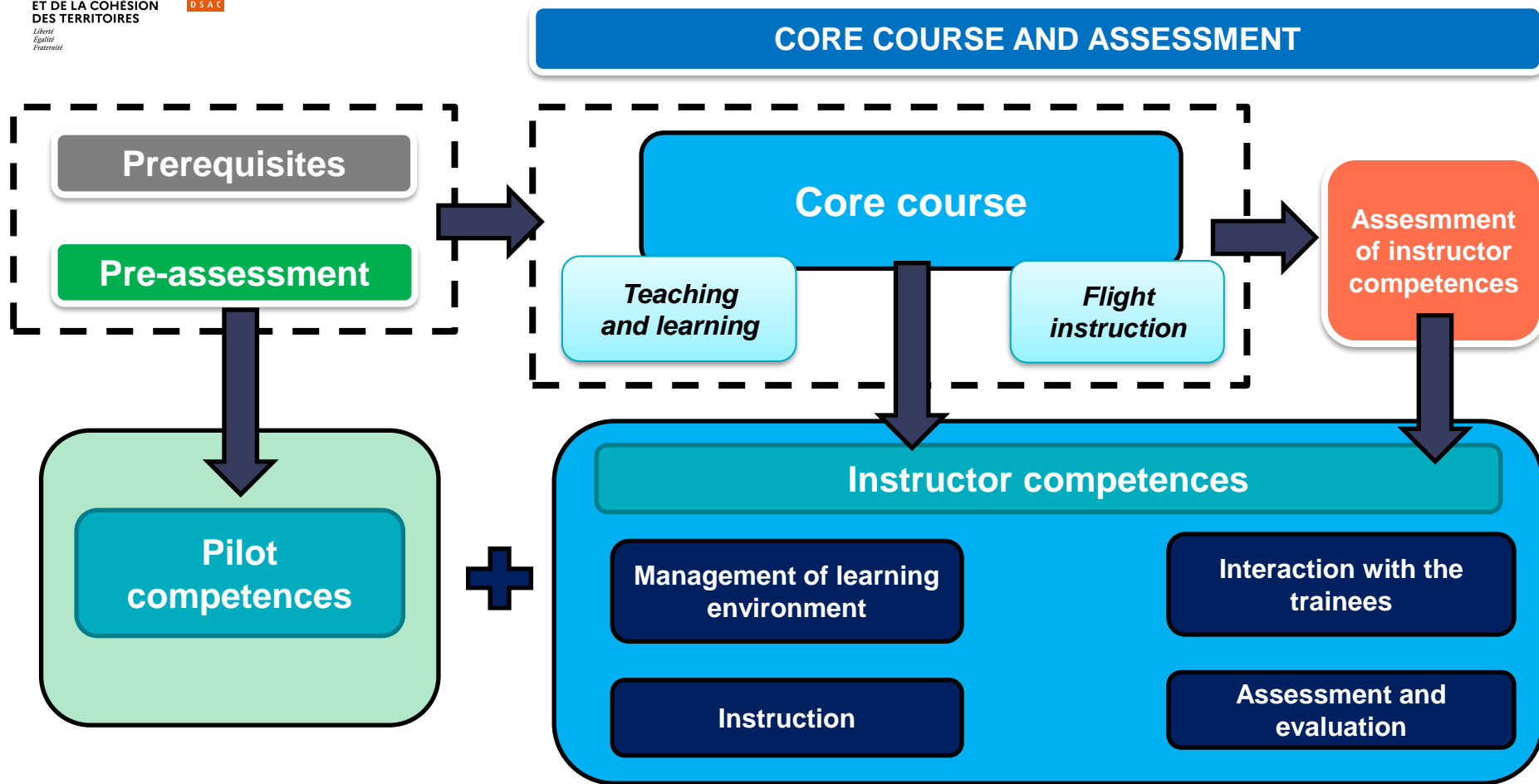
Interaction

- Soutient l'apprentissage et le développement du stagiaire
- Fait preuve d'un comportement exemplaire (modèle à suivre)

Évaluation

- Évalue les compétences du stagiaire
 - Contribue à l'amélioration continue du système de formation
-

Volet pratique du tronc commun – *Compétences instructeur*



➤ **OACI PANS TRG (doc 9868)**

L'EVALUATION

- ✓ Détermination par un instructeur ou un évaluateur de la question de savoir si un candidat répond aux exigences de la **norme de compétences** requise dans des conditions données, sur la base de **comportements observables**

 - ✓ L'évaluation a lieu durant les étapes de formation et d'évaluation
-

Volet pratique du tronc commun – *Compétences instructeur*

☐ L'ÉVALUATION



OBSERVE

observer les performances (comportements) pendant la formation ou l'évaluation



RECORD

enregistrer les détails des performances (comportements) efficaces et inefficaces observés pendant la formation ou l'évaluation.
Enregistrer = prendre des notes



CLASSIFY

classer les observations par rapport aux comportements observables (OB) et attribuer l'OB à chaque compétence(s)



ASSESS

Évaluer la performance par la ou les causes profondes selon le cadre de compétences. Une faible performance indiquerait normalement le domaine de performance à corriger lors d'une formation ultérieure.

Volet pratique du tronc commun – *Présentation d'un module*

OBJECTIVE

Cette cellule décrit l'objectif du module

Topic	
Title of assessed item taken from training module	
OBJECTIVE	This cell describes the student pilot proficiency to be assessed by the student instructor.
SKILL	This cell describes the competency criteria that involve the applicant demonstrating: <ul style="list-style-type: none"> — manual aircraft <u>control</u>; — effective flight path management through proper use of flight management system guidance and automation; and — application of procedures.
KNOWLEDGE	This cell describes the knowledge needed to meet the objective's proficiency requirements.
ATTITUDE	This cell describes the competency criteria encapsulated by airmanship, crew resource management (CRM), and threat and error management (TEM), such as: <ul style="list-style-type: none"> — situation awareness. — effective communication. — leadership and teamwork. — effective workload management. — effective problem-solving and decision-making.
INSTRUCTOR COMPETENCIES	This cell describes the instructor competencies criteria <ul style="list-style-type: none"> - Management of the learning environment - Instruction - Interaction with the trainees - Assessment and Evaluation

Volet pratique du tronc commun – Présentation d'un module

SKILL

Cette cellule décrit les comportements observables de l'élève pilote pour évaluer son acquisition des compétences:

- **FPM** Gestion de la trajectoire de vol commandes manuelles
- **FPA** Gestion de la trajectoire de vol moyens automatisés
- **PRO** Application des procédures

Topic	
Title of assessed item taken from training module	
OBJECTIVE	This cell describes the student pilot proficiency to be assessed by the student instructor.
SKILL	This cell describes the competency criteria that involve the applicant demonstrating: <ul style="list-style-type: none"> — manual aircraft <u>control</u>; — effective flight path management through proper use of flight management system guidance and automation; and — application of procedures.
KNOWLEDGE	This cell describes the knowledge needed to meet the objective's proficiency requirements.
ATTITUDE	This cell describes the competency criteria encapsulated by airmanship, crew resource management (CRM), and threat and error management (TEM), such as: <ul style="list-style-type: none"> — situation awareness. — effective communication. — leadership and teamwork. — effective workload management. — effective problem-solving and decision-making.
INSTRUCTOR COMPETENCIES	This cell describes the instructor competencies criteria <ul style="list-style-type: none"> - Management of the learning environment - Instruction - Interaction with the trainees - Assessment and Evaluation

Volet pratique du tronc commun – *Présentation d'un module*

KNOWLEDGE

Cette cellule décrit les connaissances nécessaires pour répondre aux exigences de compétence de l'objectif.

Topic	
Title of assessed item taken from training module	
OBJECTIVE	This cell describes the student pilot proficiency to be assessed by the student instructor.
SKILL	This cell describes the competency criteria that involve the applicant demonstrating: <ul style="list-style-type: none"> — manual aircraft <u>control</u>; — effective flight path management through proper use of flight management system guidance and automation; and — application of procedures.
KNOWLEDGE	This cell describes the knowledge needed to meet the objective's proficiency requirements.
ATTITUDE	This cell describes the competency criteria encapsulated by airmanship, crew resource management (CRM), and threat and error management (TEM), such as: <ul style="list-style-type: none"> — situation awareness. — effective communication. — leadership and teamwork. — effective workload management. — effective problem-solving and decision-making.
INSTRUCTOR COMPETENCIES	This cell describes the instructor competencies criteria <ul style="list-style-type: none"> - Management of the learning environment - Instruction - Interaction with the trainees - Assessment and Evaluation

Volet pratique du tronc commun – Présentation d'un module

ATTITUDE

Cette cellule décrit les comportements observables de l'élève pilote pour évaluer son acquisition des compétences :

- **SAW** connaissance de la situation.
- **COM** une communication efficace.
- **LTW** leadership et travail d'équipe.
- **WLM** une gestion efficace de la charge de travail.
- **PSD** une résolution de problèmes et une prise de décision efficaces.

Elle englobe le sens de l'air, la gestion des ressources de l'équipage (CRM) et la gestion des menaces et des erreurs (TEM),

Topic	
Title of assessed item taken from training module	
OBJECTIVE	This cell describes the student pilot proficiency to be assessed by the student instructor.
SKILL	This cell describes the competency criteria that involve the applicant demonstrating: <ul style="list-style-type: none"> — manual aircraft <u>control</u>; — effective flight path management through proper use of flight management system guidance and automation; and — application of procedures.
KNOWLEDGE	This cell describes the knowledge needed to meet the objective's proficiency requirements.
ATTITUDE	This cell describes the competency criteria encapsulated by airmanship, crew resource management (CRM), and threat and error management (TEM), such as: <ul style="list-style-type: none"> — situation awareness. — effective communication. — leadership and teamwork. — effective workload management. — effective problem-solving and decision-making.
INSTRUCTOR COMPETENCIES	This cell describes the instructor competencies criteria <ul style="list-style-type: none"> - Management of the learning environment - Instruction - Interaction with the trainees - Assessment and Evaluation

Volet pratique du tronc commun – *Présentation d'un module*

INSTRUCTOR COMPETENCIES

Cette cellule décrit les comportements observables de **l'élève instructeur** pour évaluer son acquisition des compétences:

- Gestion de l'environnement d'apprentissage
- Enseignement
- Interaction
- Evaluation

Topic	
Title of assessed item taken from training module	
OBJECTIVE	This cell describes the student pilot proficiency to be assessed by the student instructor.
SKILL	This cell describes the competency criteria that involve the applicant demonstrating: <ul style="list-style-type: none"> — manual aircraft <u>control</u>; — effective flight path management through proper use of flight management system guidance and automation; and — application of procedures.
KNOWLEDGE	This cell describes the knowledge needed to meet the objective's proficiency requirements.
ATTITUDE	This cell describes the competency criteria encapsulated by airmanship, crew resource management (CRM), and threat and error management (TEM), such as: <ul style="list-style-type: none"> — situation awareness. — effective communication. — leadership and teamwork. — effective workload management. — effective problem-solving and decision-making.
INSTRUCTOR COMPETENCIES	This cell describes the instructor competencies criteria <ul style="list-style-type: none"> - Management of the learning environment - Instruction - Interaction with the trainees - Assessment and Evaluation

Volet pratique du tronc commun – *Présentation d'un module*

Comportements observables attendus pour évaluer
l'acquisition des compétences de l'élève pilote

Comportements observables attendus pour évaluer
l'acquisition des compétences de l'élève instructeur

Topic	
Title of assessed item taken from training module	
OBJECTIVE	This cell describes the student pilot proficiency to be assessed by the student instructor.
SKILL	This cell describes the competency criteria that involve the applicant demonstrating: <ul style="list-style-type: none"> — manual aircraft <u>control</u>; — effective flight path management through proper use of flight management system guidance and automation; and — application of procedures.
KNOWLEDGE	This cell describes the knowledge needed to meet the objective's proficiency requirements.
ATTITUDE	This cell describes the competency criteria encapsulated by airmanship, crew resource management (CRM), and threat and error management (TEM), such as: <ul style="list-style-type: none"> — situation awareness. — effective communication. — leadership and teamwork. — effective workload management. — effective problem-solving and decision-making.
INSTRUCTOR COMPETENCIES	This cell describes the instructor competencies criteria <ul style="list-style-type: none"> - Management of the learning environment - Instruction - Interaction with the trainees - Assessment and Evaluation

Volet pratique du tronc commun – *Exemple du module 4*

Core 4: Slow Flight

The topic 4 aims at giving to the student instructor instructional tools and technics that are relevant irrespective of the training tool used. The tutor ensures that the student instructor is aware that the slow flight teaching technics may differ according to the training tool to be used (aircraft or FSTD).

■ **Ground training:**

Technical briefing: “SLOW FLIGHT”

- Definition
- Characteristics
- Requested power/Available power
- Region of direct command
- Region of reversed command
- Symptoms
- Cases of slow flight during normal operations

Volet pratique du tronc commun – Exemple du module 4

CORE 4	
SLOW FLIGHT	
OBJECTIVE	<ul style="list-style-type: none"> Identify the characteristics of slow flight Know how to react appropriately to the identification of the lower limit of the flight envelope Maintain symmetric slow flight
SKILL	<ul style="list-style-type: none"> Establish the slow flight airspeed in straight and level flight. Roll into a coordinated turn with a bank angle commensurate with the speed Maintain the bank angle in a stable, balanced turn Apply smooth, coordinated pitch, bank, and power adjustments to maintain the specified Roll out of the turn and stabilize the aircraft in straight and level flight. Recover accurately onto the desired heading and at the desired airspeed for straight and level flight Application of the correct stall recovery technique Use procedure of the operator safety manual or operations manual
KNOWLEDGE	<ul style="list-style-type: none"> Demonstrate the required technical knowledge of slow flight Be aware of Load factor and stall speed evolution Be aware of bank angle limitation in maneuvering Be aware of stall warning Procedure of stall recovery Procedures for controlling the aircraft in accordance with the pilot operation manual, aircraft flight manual and operations manual, as appropriate

ATTITUDE	<ul style="list-style-type: none"> Situation awareness: Ensure the aircraft is in a safe area and clear of hazards prior to accomplishing the slow flight Effective communication: <u>Communicate and coordinate</u> Leadership and teamwork: Coordinate to ensure that there is adequate separation from other aircraft before initiating the slow flight Effective workload management: As applicable to the specific situation Effective problem-solving and decision-making: React promptly to departure from controlled flight Carry out the stall recovery procedure
-----------------	--

Volet pratique du tronc commun – Exemple du module 4

INSTRUCTOR COMPETENCIES

- **Management of the learning environment**
 - Integrates TEM in the context of slow flight
 - Prepares tools necessary for the training, be aware of training devices or aircraft limitations
 - Briefs on stall recovery procedures
 - Creates and/or manages conditions (e.g. weather for VFR) to be suitable for the training objectives
 - Manages safe area and clear of hazards prior to accomplishing the slow flight
 - Intervenes appropriately, at the correct time and level
 - Adapts to changes in the environment whilst minimizing training disruptions
 - Manages time, to ensure that training objectives are met
- **Instruction**
 - Explains clearly the objectives of “SLOW FLIGHT” topic
 - Knows and understands the objectives and expected outcome of the lesson
 - Provides the trainee with the tools to integrate TEM aspects in operational briefings
 - Applies instructional methods as appropriate,
 - Adapts interventions to ensure that the training session objectives are met
 - Minimises interventions and verbal guidance
 - Allows trainee to self-correct in a timely manner
 - Adapts to situations that might disrupt the training session
 - Continuously assesses trainee’s competencies
 - Encourages the trainee to self- assess
 - Facilitates trainee awareness of root causes of issues and makes the required links to pilot competencies
 - Provides positive reinforcement

- **Interaction with the trainees**
 - Shows patience and empathy,
 - Manages trainee’s barriers to learning
 - Relax the trainee
 - Coaches the trainee
 - Shows integrity
 - Demonstrates content expertise, a model for professional behaviour
- **Assessment and Evaluation**
 - Ensures that the trainee understands the assessment process
 - Applies the competency standards and conditions
 - Assesses trainee’s competencies
 - Understands individual performance factors and potential root causes
 - Performs grading
 - Provides recommendations based on the outcome of the assessment
 - Provides clear feedback to the trainee

SLOW FLIGHT

Assessment by



Objective

Skill

Knowledge

Attitude

Technical briefing

Technical briefing: "SLOW FLIGHT"

- Definition
- Characteristics
- Requested power/Available power
- Region of direct command
- Region of reversed command
- Symptoms
- Cases of slow flight during normal operations



Student instructor



Tutor (acting as student pilot)

Flight training

CORE 4

SLOW FLIGHT

OBJECTIVE	<ul style="list-style-type: none"> • Identify the characteristics of slow flight • Know how to react appropriately to the identification of the lower limit of the flight envelope • Maintain symmetric slow flight
SKILL	<ul style="list-style-type: none"> • Establish the slow flight airspeed in straight and level flight. • Roll into a coordinated turn with a bank angle commensurate with the speed • Maintain the bank angle in a stable, balanced turn • Apply smooth, coordinated pitch, bank, and power adjustments to maintain the specified • Roll out of the turn and stabilize the aircraft in straight and level flight. • Recover accurately onto the desired heading and at the desired airspeed for straight and level flight • Application of the correct stall recovery technique • Use procedure of the operator safety manual or operations manual
KNOWLEDGE	<ul style="list-style-type: none"> • Demonstrate the required technical knowledge of slow flight • Be aware of Load factor and stall speed evolution • Be aware of bank angle limitation in maneuvering • Be aware of stall warning • Procedure of stall recovery • Procedures for controlling the aircraft in accordance with the pilot operation manual, aircraft flight manual and operations manual, as appropriate



shows the exercise to



reproduces the exercise with guidance from



reproduces the exercise without guidance

Debriefing



Management
learning
environment

Instruction

Interaction with
the trainee

Assessment and
evaluation



Instructor competences

Teaching and Learning

Longitudinal flight

Lateral flight

Theoretical refresh

Engine characteristics

Flight envelope & certification

Relation pitch/trajectory

Tech. Briefing
« Straight and steady flight »

Flight training

Formative assessment

Visualization of trajectory

Tech. Briefing
« Wind effect on trajectory »

Flight training

Formative assessment

Engine effects

Tech. Briefing
« Engine characteristics »

Flight training

Formative assessment

Slow flight

Tech. Briefing
« Slow flight »

Flight training

Formative assessment

Stall/UPRT

Tech. Briefing
« Stall »

Flight training

Formative assessment

Synthesis of formative assessments

CORE COURSE

TAILORED TRAINING

ADDITIONAL PRIVILEGES

Prerequisites

Pre-assessment

Teaching
and
learning

Technical
training

Flight
instruction

Core 1

Core 2

Core 3

Core 4

Core 5

Pilot
competences

Instructor
competences

Core course refresh *

FI

FI-1

PPL

FI-20

TRI

TRI-1

TRI- ...

CRI(r)

CRI-1

CRI-7

SEP/TMG

Assessment of competences

Mountain

Aerobatic

IR

CPL

MPL

Type MPA

Type SP HPAC

MCC

Formation de spécialisation - FI

FI	FI-1: FAMILIARISATION WITH THE AEROPLANE	X			
	FI-2: PREPARATION FOR AND ACTION AFTER FLIGHT	X			
	FI-3: AIR EXPERIENCE	X			
	FI-4: TAXIING	X			
	FI-5: EFFECTS OF CONTROLS	X			Formative
	FI-6: CLIMBING	X			
	FI-7: DESCENDING	X			
	FI-8: TURNING	X			
	FI-9: TAKE-OFF AND CLIMB TO DOWNWIND POSITION	X			
	FI-10: CIRCUIT, APPROACH AND LANDING	X			Formative
	FI-11: FIRST SOLO AND CONSOLIDATION	X			
	FI-12: SPIN RECOVERY AT THE INCIPIENT STAGE	X			
	FI-13: SPIN RECOVERY AT THE DEVELOPED STAGE	X			
	FI-14: ADVANCED TURNING	X			
	FI-15: PRECAUTIONARY LANDING	X			Formative
	FI-16: NAVIGATION	X			
	FI-17: NAVIGATION AT LOWER LEVELS AND IN REDUCED VISIBILITY	X			
	FI-18: USE OF RADIO NAVIGATION AIDS UNDER VFR	X			
	FI-19: BASIC INSTRUMENT FLIGHT	X			
	FI-20: FORCED LANDING WITHOUT POWER	X			Summative

Formation de spécialisation – CRI restricted

CRI (r)	CRI(R)-1: Taxiing			X	
	CRI(R)-2: Normal flight			X	
	CRI(R)-3: Advanced turning			X	Formative
	CRI(R)-4: Spin recovery at the incipient stage			X	
	CRI(R)-5: Precautionary landing			X	
	CRI(R)-6: Forced landing without power			X	Summative
	CRI(R)-7: Conduct of a refresher training flight			X	

Formation de spécialisation – Privilèges montagne

MOUNTAIN INST-ADD

MOUNTAIN 1: DEPARTURE / PRE-FLIGHT OPERATIONS	X			
MOUNTAIN 2: TAXIING	X			
MOUNTAIN 3: TAKE OFF FROM MOUNTAIN LANDING SITE/GLACIER	X			Formative
MOUNTAIN 4: AIRWORK	X			
MOUNTAIN 5: EN ROUTES PROCEDURES / NAVIGATION	X			
MOUNTAIN 6: ARRIVAL AT LANDING SITE/GLACIER	X			Formative
MOUNTAIN 7: LANDING ON MOUNTAIN SITE/GLACIER	X			Summative
MOUNTAIN 8: ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES	X			

MERCI POUR VOTRE ATTENTION



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



QUESTIONS / REPONSES SLIDO



Audience Q&A Session

① Start presenting to display the audience questions on this slide.



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CONFERENCE ATO 2023

PAUSE REPAS

ORDRE DU JOUR

Horaires	Sujets	Intervenants
14h30	Modernisation des démarches PN	Bertrand HURON (chargé de la modernisation PN) Jean TEILLET (chargé de mission PN) Yohann GILLET (chargé de mission PN)
15h15	Mise en place du Risk Based Oversight (RBO)	Eric MALJOURNAL (adjoint à la cheffe du pôle FOR)
15h30	Quelques rappels / points de doctrines	Victor NAUDIN (inspecteur de surveillance ATO) Karine GAY (cheffe du pôle FOR)
15h50	PAUSE	
16h10	Réglementation cybersécurité	Victor NAUDIN (inspecteur de surveillance ATO) Anne FRISCH (directrice du programme cybersécurité)
16h30	Questions / réponses SLIDO	Intervenants de l'après-midi
17h15	Clôture de la conférence	Karine GAY (cheffe du pôle FOR)



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Démarches PN en ligne ✈

- Proposer une plateforme de remplissage en ligne des formulaires PN adressés à la DSAC en remplacement de l'envoi des formulaires par courrier ou par e-mail
- Guider les usagers dans le remplissage de leurs demandes et envoyer le dossier directement au bon service
- Permettre aux usagers de suivre l'avancement de leurs dossiers en ligne
- Permettre des échanges simplifiés entre les usagers et les agents de la DSAC

□ Une mise en ligne des démarches de manière progressive

□ Dématérialisation des démarches délivrance licences de pilote privés européennes

- **Candidat:** Candidature examen et demande de délivrance LAPL, PPL, SPL, BPL
- **Organismes (DTO/ATO):** Recommandation examen et attestation formation
- **Examineur:** compte-rendu épreuve pratique LAPL/PPL/SPL/BPL
- **Interface avec SI fédérations:** FFA (Smile) et FFVP (Gesasso)



Juin 2022



Pilote privé



DTO

□ Dématérialisation des démarches qualifications instructeur européennes

- **Candidat:** Demande de délivrance, prorogation, renouvellement
- **Organismes (ATO):** Attestation formation
- **Examineur:** compte-rendu évaluation compétence instructeur



Instructeur



ATO

Fait



Dématérialisation des démarches qualifications de classe/type et qualifications additionnelles

- **Candidat**: Demande de délivrance, prorogation, renouvellement (et candidature examen qualification montagne)
- **Organismes (DTO/ATO)**: Attestation formation (et recommandation examen qualification montagne)
- **Examineur**: compte-rendu épreuve pratique d'aptitude QC/QT et qualification montagne



Mi Juin 2023



Pilote privé



Pilote pro



ATO
DTO



Dématérialisation des démarches délivrance licences de pilote professionnelles européennes

- **Candidat**: Candidature examen et demande de délivrance CPL, ATPL et IR
- **Organismes (DTO/ATO)**: Candidature examen et attestation formation
- **Examineur**: compte-rendu épreuve pratique d'aptitude CPL, ATPL et IR



Fin Septembre 2023



Pilote pro



ATO



D'autres lots à venir courant 2024

En cours

A planifier

<https://demarches-portailpn.aviation-civile.gouv.fr>

ACCUEIL

FAIRE UNE DÉMARCHE ▾

Liste des démarches

Espace Pilote

- ✓ Préparer le dossier complémentaire à l'inscription OCEANE - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H) ⓘ
- ✓ Préparer le dossier d'inscription à l'épreuve d'aptitude pratique en vol - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H) - SPL ⓘ
- ✓ Demander la délivrance d'une licence - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H) - SPL ⓘ

Espace Instructeur

- ✓ Demander la délivrance d'une qualification d'instructeur ⓘ
- ✓ Demander la prorogation d'une qualification d'instructeur ⓘ
- ✓ Demander le renouvellement d'une qualification d'instructeur ⓘ

Espace Examinateur

- ✓ Compléter un compte rendu d'épreuve d'aptitude pratique en vol - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H) - SPL ⓘ
- ✓ Compléter un compte rendu d'épreuve d'aptitude pratique en vol - Qualification instructeur ⓘ

Espace ATO/DTO

- ✓ Recommander un élève pour les examens théoriques - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H) ⓘ
- ✓ Recommander un élève pour l'épreuve d'aptitude pratique en vol - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H) - SPL ⓘ
- ✓ Attester de la formation en vol d'un élève en vue de l'obtention d'une qualification instructeur ⓘ



Suivre mes démarches

Numéro de dossier



Je me connecte

FranceConnect est la solution proposée par l'Etat pour simplifier votre connexion aux services en ligne.



OU

bertrand.huron@aviation-civile.gouv.fr

.....

[Mot de passe oublié ?](#)

Connexion

Je crée mon compte

Créer un compte

Besoin d'aide ?



CREATION COMPTE VIA FRANCE CONNECT

FranceConnect est la solution proposée par l'Etat pour simplifier votre connexion aux services en ligne.



Qu'est-ce que FranceConnect ? [?](#)



OU

FORMULAIRE CREATION COMPTE

Je crée mon compte

Créer un compte



PILOTE/CANDIDAT

INSTRUCTEUR

EXAMINATEUR

Mon compte

» Mot de passe

» Courriel

» Mes connexions

Mes organismes

» Leurs demandes

Préférences

Archives

Porte-documents



Privileges Navigant

Examineur *

☐ Oui ☐ Non

Instructeur *

☐ Oui ☐ Non

1) SE CONNECTER

FranceConnect est la solution proposée par l'Etat pour simplifier votre connexion aux services en ligne.



S'identifier avec
FranceConnect

Qu'est-ce que FranceConnect ?

Bienvenue, Bertrand HURON Se déconnecter

Rechercher une démarche

2) ALLER DANS « MES ORGANISMES »

Mon compte

» Mot de passe

» Courriel

» Mes connexions

Mes organismes

» Leurs demandes

Préférences

Archives

Porte-documents

3) LISTE ORGANISMES

Mes organismes

Gérant

Dirigeant responsable, Responsable pédagogique : [ATO TEST]

Formulaire de contact



Objet

Les champs suivis d'un astérisque (*) sont obligatoires

Quel est l'objet de votre demande ? *

Je souhaite associer mon compte à un organisme de formation

JE PEUX CONDUIRE DEMARCHES POUR MON ORGANISME

Espace ATO/DTO

1) S'ADRESSER A L'UTILISATEUR DECLARE COMME GERANT

Type d'utilisateur	Droits
Utilisateur interne	Créer des démarches pour le compte de l'organisme dans l'espace ATO/DTO
Gérant	Créer des démarches pour le compte de l'organisme dans l'espace ATO/DTO + Ajouter ou supprimer des utilisateurs de l'organisme

2) SI VOUS NE SAVEZ PAS QUI EST VOTRE GERANT OU SI VOUS ETES GERANT SANS ACCES

Formulaire de contact



Objet

Les champs suivis d'un astérisque (*) sont obligatoires

Quel est l'objet de votre demande ? *

Je souhaite associer mon compte à un organisme de formation

1) ALLER DANS MES ORGANISMES

Mes organismes

2) ACCEDER A LA FICHE DE MON ORGANISME

[ATO TEST]

Raison sociale

Nom : [ATO TEST]

Sigle : [ATO TEST]

Acteurs liés

Gérant

Dirigeant responsable, Responsable pédagogique : [TEST] Yann

Dirigeant responsable, Responsable pédagogique : HURON Bertrand

Utilisateur interne

FRAZIER Elodie

+ Ajouter un utilisateur v

Gérant

Utilisateur interne



La personne associée doit au préalable avoir
créé un compte



Seuls les gérants peuvent associer des
utilisateurs à un organisme

Depuis l'espace ATO/DTO, j'identifie et lance la démarche qui m'intéresse ...

Démarches "Espace ATO/DTO"

Recommandation aux examens

- ✓ Recommander un élève pour les examens théoriques - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H)
- ✓ Recommander un élève pour l'épreuve d'aptitude pratique en vol - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H) - SPL

Attestation de formation

- ✓ Attester de la formation en vol d'un élève en vue de l'obtention d'une qualification instructeur
- ✓ Attester de la formation en vol d'un élève en vue de la délivrance d'une licence - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H) - SPL

Recommandation d'un élève pour les examens pratiques - Pilote privé -

Bénéficiaire : [ATO TEST]

Instructeur(trice) - FI

Les champs suivis d'un astérisque (*) sont obligatoires

Instructeur(trice) - FI

Il s'agit de l'instructeur(trice) en vol (*Flight Instructor*) ayant réalisé la formation ou la majeure partie de la formation.

Nom de l'instructeur(trice) *

Prénom de l'instructeur(trice) *

Attester de la formation en vol d'un élève en vue de l'obtention d'une qualification instructeur

Bénéficiaire : [ATO TEST]

Type de qualification

Les champs suivis d'un astérisque (*) sont obligatoires

L'attestation concerne quel type de qualification? *

- ☐ FI
- ☐ IRI
- ☐ CRI
- ☐ TRI

Depuis l'espace pilote, j'identifie et lance la démarche qui m'intéresse ...

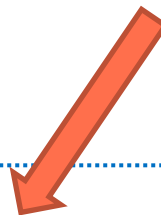
Démarches "Espace Pilote"

Inscription aux examens

- ✓ Préparer le dossier complémentaire à l'inscription OCEANE - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H)
- ✓ Préparer le dossier d'inscription à l'épreuve d'aptitude pratique en vol - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H) - SPL

Délivrance d'une licence

- ✓ Demander la délivrance d'une licence - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H) - SPL



Dossier d'inscription à l'épreuve d'aptitude pratique en vol

Demande de délivrance d'une licence - Pilote privé

Recommandation ATO / DTO

Les champs suivis d'un astérisque (*) sont obligatoires

Type de recommandation ATO/DTO *

- ☒ Dématérialisée [Veuillez indiquer le numéro de dossier reçu par courriel]

Numéro du dossier concernant votre recommandation

Vérifier

Cliquez sur vérifier pour vérifier si le n° de dossier indiqué est valide

Informations relatives à la formation

Les champs suivis d'un astérisque (*) sont obligatoires

Etes vous titulaire d'une autre licence EASA ? *

- ☐ Oui
☒ Non

Vous avez reçu votre attestation de formation pratique sous format dématérialisé par courriel *





- ☒ Oui [Veuillez indiquer le numéro de dossier]
☐ Non

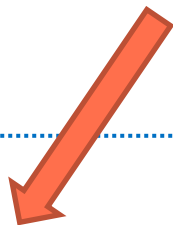
Numéro du dossier concernant l'attestation de formation pratique

Cliquez sur vérifier pour contrôler le nom de l'organisme et vos initiales

Depuis l'espace instructeur, j'identifie et lance la démarche qui m'intéresse ...

Démarches "Espace Instructeur"

- ✓ Demander la délivrance d'une qualification d'instructeur 
- ✓ Demander la prorogation d'une qualification d'instructeur 
- ✓ Demander le renouvellement d'une qualification d'instructeur 
- ✓ Demander une extension de privilèges ou une levée de restriction pour une qualification instructeur 



Demande de prorogation d'une qualification instructeur

Prorogation FI(A) Part-FCL

Les champs suivis d'un astérisque (*) sont obligatoires

Afficher informations complémentaires "prorogation FI(A)" ? ☐ OUI

Message important concernant la prorogation d'une qualification instructeur FI(A) Part-FCL.

Vous devez satisfaire uniquement à 2 des 3 exigences suivantes durant la validité de votre qualification d'instructeur :

Demande d'extension de privilèges ou de levée de restriction d'une q

FCL.910.TRI b) 2) Extension à l'instruction à une autre QT



Les champs suivis d'un astérisque (*) sont obligatoires

Nombre d'étape dans les 12 mois minimum comportant des décollages et des atterrissages sur le type d'aéronef applicable (15 minimum) *

Nombre de ces étapes ayant été effectuées sur FSTD (7 maximum) *

Depuis l'espace examinateur, j'identifie et lance la démarche qui m'intéresse ...

Espace Examineur

- ✓ Compléter un compte rendu d'épreuve d'aptitude pratique en vol - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H)
- SPL 
- ✓ Compléter un compte rendu d'épreuve d'aptitude pratique en vol - Qualification instructeur 

Compte rendu d'épreuve d'aptitude pratique en vol - Pilote privé -

Type de licence / Licence


Les champs suivis d'un astérisque (*) sont obligatoires

Type de licence concernée / Licence *

☐ LAPL
☒ PPL
☐ SPL
☐ BPL

Catégorie d'aéronef / Aircraft category

☐ Avion / Plane
☐ Hélicoptère / Helicopter

Souhaitez vous générer une attestation provisoire? 

☐ Oui
☐ Non

Enregistrer et continuer

Compte rendu d'épreuve - Qualification instructeur - GILLET Yo

Section 1

Les champs suivis d'un astérisque (*) sont obligatoires

Result Section 1a - Long briefing *

☒ Passed
☐ Failed

Subject *

Essai

	Result *	Examiner's initials *
Construction and structure of lesson	Pass	HB
Instructional technique and method	Pass	HB

Chatbot



Foire Aux Questions

- Fonctionnement de la plateforme démarches en ligne
- Je suis un élève pilote / un pilote / un instructeur / un examinateur

Formulaire de contact

Objet de la demande

Les champs suivis d'un astérisque (*) sont obligatoires

Quel est l'objet de votre démarche ? *

Fiche aide utilisateur



Démarrer sur la plateforme démarches en ligne

Versions : 1.0
Date : 05/12/2022
Page 1 sur 2

<https://demarches-portailpn.aviation-civile.gouv.fr>

La plateforme démarches en ligne me permet d'initier et de suivre en ligne mes démarches auprès de la DSAC. En quelques minutes, je peux créer mon compte et initier ma première démarche :

1. Je crée mon compte

En cliquant sur « **Créer un compte** » depuis la page d'accueil du portail, j'accède à la page de [création de compte](#).

[Créer un compte](#)



S'identifier avec
FranceConnect

Je peux alors créer mon compte soit [via FranceConnect](#), soit [via le formulaire de création de compte](#).

Mentions légales | CGU | Plan du site | FAQ | Contact

Mentions légales | CGU | Plan du site | FAQ | Contact

DEMARCHES QC/QT

Mi Juin 2023



ESPACE RP

DEMARCHES CPL/ATPL/IR

Fin Septembre 2023

Attestation de formation

- ✓ Attester de la formation en vol d'un élève en vue de la délivrance d'une licence - BPL - LAPL(A/H) - PPL(A/H) - SPL
- ✓ Attester de la formation en vol d'un élève en vue de la délivrance d'une QC/QT ou du renouvellement d'une QC/QT/IR
- ✓ Attester de la formation en vol d'un élève en vue de la délivrance d'une qualification additionnelle

Gestion des qualifications d'un PN

Cette rubrique vous permet d'entreprendre des démarches pour le compte d'un navigant tiers inscrit dans votre organisme de formation.

- ✓ Demander la délivrance d'une 1ère QC/QT ou d'une QC/QT supplémentaire
- ✓ Demander la prorogation d'une qualification QC - QT - IR - BIR
- ✓ Demander le renouvellement d'une qualification QC - QT - IR - BIR
- ✓ Demander la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification additionnelle

ACCUEIL

FAIRE UNE DÉMARCHE

MES NOTIFICATIONS 1

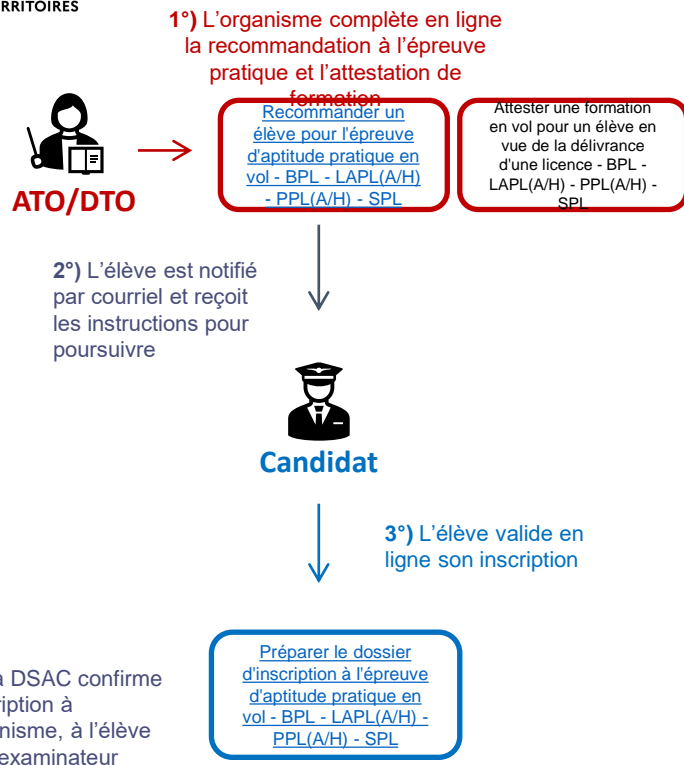
MES DEMANDES

ESPACE RP

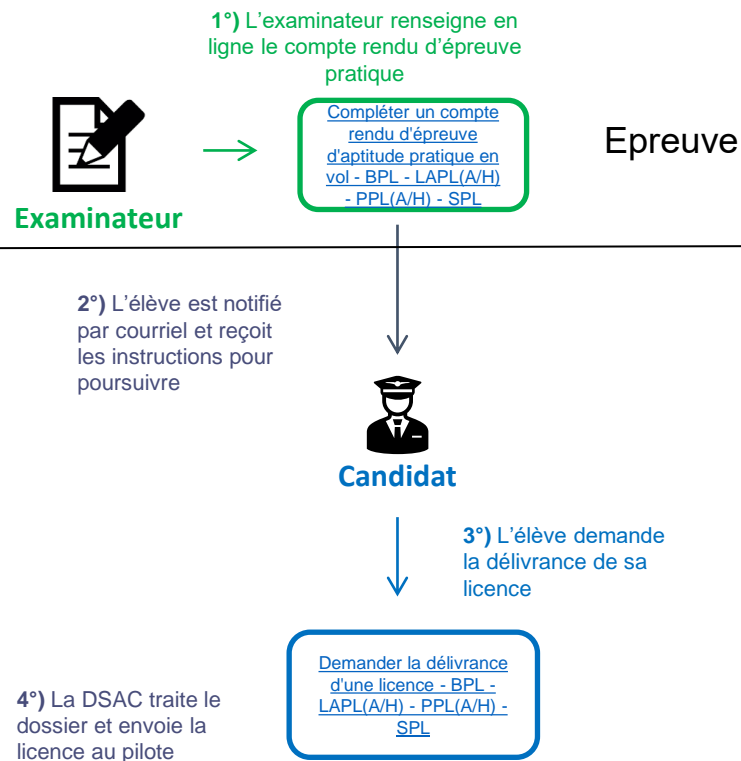
Publications

- ✓ [Dossiers de votre organisme en attente de validation du responsable pédagogique](#)
Dossiers à valider
- ✓ [Dossiers validés par le responsable pédagogique](#)
Dossiers validés





Avant l'épreuve



Après l'épreuve



1°) (Si besoin) L'organisme complète en ligne l'attestation de formation instructeur

Attester une formation en vol d'un élève en vue de l'obtention d'une qualification instructeur

2°) L'instructeur est notifié et reçoit les instructions pour poursuivre



Instructeur

3°) L'instructeur (ou pilote souhaitant obtenir une qualification instructeur) fait la demande en ligne concernant la qualification

Demander la délivrance d'une qualification d'instructeur

Demander la prorogation d'une qualification d'instructeur

Demander la renouvellement d'une qualification d'instructeur

Demander une extension de privilèges ou une levée de restriction pour une qualification instructeur



Examineur

1bis°) (Si besoin) L'examineur complète en ligne l'évaluation de compétence

Compléter un compte rendu d'évaluation compétences (FCL.935) pour une qualification instructeur

Objectif : délivrer, proroger ou renouveler une qualification pour un PN



ATO

Notification optionnelle au candidat

1) Saisit en ligne une attestation de formation*

3) Joint le complément VHL au dossier*



TRI

2) Notifie le complément VHL à l'ATO*

Notification à l'ATO

Attestation



Examineur

4°) Saisit en ligne le compte rendu* (1ere tentative)

5°) Saisit en ligne le compte rendu* (2eme tentative)

Notification au candidat ou à l'ATO

Compte rendu



ATO

OU



Pilote

6°) Saisit la demande de délivrance, prorogation ou renouvellement incluant entre autre

- L'attestation*
- Le compte rendu*

Demande

MERCI POUR VOTRE ATTENTION



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**



LA SURVEILLANCE D'ORGANISMES DE FORMATION FONDÉE SUR LES RISQUES

RBO

DSAC/PN/FOR

Sommaire

1. Introduction

- a. Cadre réglementaire
- b. Les trois piliers du RBO

2. L'évaluation RBO

- a. Performance du système de gestion de la conformité
- b. Performance du système de gestion de la sécurité

3. Questionnaire RBO

- a. Utilisation pratique
- b. Objectifs

4. Décision d'évolution de cycle

- a. Le cadre réglementaire
- b. La commission RBO

5. Conclusion

1. Introduction

Cadre réglementaire



ARA.GEN.305 Oversight programme

Regulation (EU) 2018/1119

- (a) The competent authority shall establish and maintain an oversight programme covering the oversight activities required by [ARA.GEN.300](#) and by ARO.RAMP.
- (b) For organisations certified by the competent authority and FSTD qualification certificate holders, the oversight programme shall be developed taking into account the specific nature of the organisation, the complexity of its activities, the results of past certification and/or oversight activities and shall be based on the assessment of associated risks. It shall include within each oversight planning cycle:
 - (1) audits and inspections, including ramp and unannounced inspections as appropriate; and
 - (2) meetings convened between the accountable manager and the competent authority to ensure both remain informed of significant issues.
- (c) For organisations certified by the competent authority and FSTD qualification certificate holders an oversight planning cycle not exceeding 24 months shall be applied.

The oversight planning cycle may be reduced if there is evidence that the safety performance of the organisation or the FTSD qualification certificate holder has decreased.

Le système RBO pour quels organismes ?

Le RBO est conçu pour fournir une indication du niveau de performance de la **conformité** et de la **sécurité** au sein des ATO

L'objectif est de permettre à l'autorité d'adapter le cycle surveillance de l'ATO en fonction des risques identifiés (ARA.GEN.305).

Il est conçu pour deux types d'ATO:

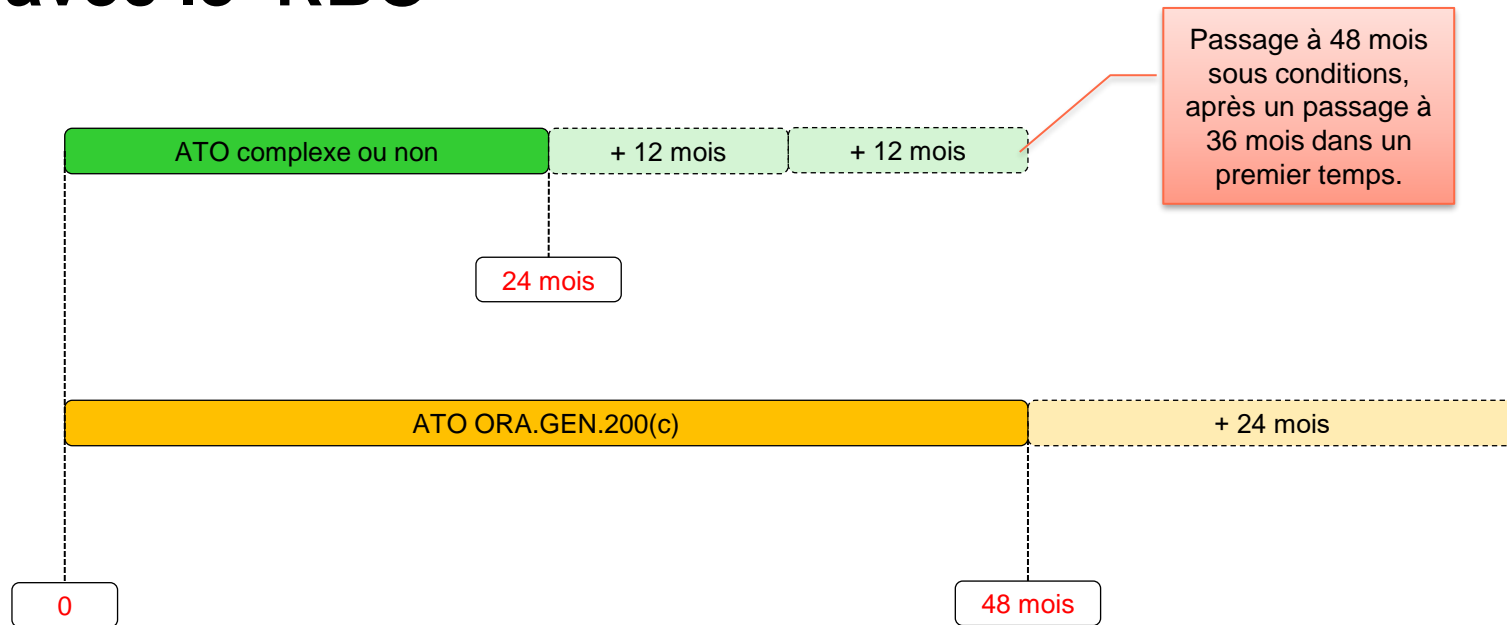
- ATO complexes et non complexes d'un cycle de surveillance de **24 mois** (ARA.GEN.305(c))
- ATO LAPL, PPL, SPL, BPL, répondants à l'ORA.GEN.200(c) d'un cycle de surveillance de **48 mois** (ARA.GEN.305(c.bis))

Evolutions du cycle de surveillance en fonction du profil

ATO (Complexes et non-complexes)		
CYCLES DE SURVEILLANCE <i>ARA.GEN.305(c)</i>	Réduit	Performance ATO diminuée
	24 mois	Cycle standard
	36 mois	Le cycle de planification de la surveillance peut être prolongé jusqu'à un maximum de 36 mois si l'autorité compétente a établi qu'au cours des 24 mois précédents : (1) l'organisme a démontré son efficacité dans l'identification de dangers pour la sécurité aéronautique et dans la gestion des risques associés ; (2) l'organisme a démontré de manière continue comme prévu à l'ORA.GEN.30 qu'il maîtrise totalement tous les changements ; (3) aucune constatation de niveau 1 n'a été émise ; et (4) toutes les actions correctives ont été mises en œuvre dans le délai imparti par l'autorité compétente, comme prévu à l'ARA.GEN.350, point d) 2).
	48 mois	Le cycle de planification de la surveillance peut être prolongé jusqu'à 48 mois maximum si, outre le point mentionné ci-dessus, l'organisme a établi un système qui lui permet de rapporter à l'autorité compétente d'une manière continue et efficace ses performances en termes de sécurité et sa conformité réglementaire, système que l'autorité compétente a approuvé.

ATO LAPL, PPL, SPL ou BPL (ORA.GEN.200(c))		
CYCLES DE SURVEILLANCE <i>ARA.GEN.305(c.bis)</i>	Réduit	Performance ATO diminuée
	48 mois	Cycle standard
	72 mois	Le cycle de planification de la surveillance peut être prolongé jusqu'à 72 mois au maximum si l'autorité compétente a établi que, au cours des 48 mois précédents : 1) l'organisme a démontré son efficacité en matière d'identification des dangers pour la sécurité aéronautique et de gestion des risques associés, comme le prouvent les conclusions du bilan annuel effectué conformément au paragraphe ORA.GEN.200, point c) ; 2) l'organisme a constamment maîtrisé toutes les modifications conformément au paragraphe ORA.GEN.130, comme le prouvent les conclusions du bilan annuel effectué conformément au paragraphe ORA.GEN.200, point c) ; 3) aucune constatation de niveau 1 n'a été émise ; et 4) toutes les actions correctives ont été mises en œuvre dans le laps de temps imparti ou prolongé par l'autorité compétente, tel que défini au paragraphe ARA.GEN.350, point d) 2).

Cycles de surveillance et évolutions possibles avec le RBO



Piliers de la méthodologie

La méthodologie repose sur les trois piliers sur lesquels le RBO est mis en œuvre.

Ils sont représentés par :

- 1 : Profil de l'organisme ATO et son exposition aux risques ;
- 2 : Niveaux de conformité et de performance de gestion de l'ATO ;
- 3 : Performances du système de gestion de la sécurité de l'ATO.

Application des différents piliers dans le système RBO

Le pilier 1 définit le profil de l'organisme ATO et son exposition aux risques.

Cette partie établit le cycle initial de surveillance de l'ATO

Le pilier 2 évalue après audit, le niveau de conformité et de performance de gestion de l'ATO

Le pilier 3 évalue après audit la performance du système de gestion de la sécurité de l'ATO

Les piliers 2 et 3 sont le fondement du RBO

C'est leur évaluation qui permettra de définir la possibilité d'extension ou de réduction du cycle de surveillance de l'ATO

2. L'évaluation RBO

Performance de la gestion de la conformité

Le pilier 2 concerne la performance de la gestion de la conformité de l'ATO

La **performance de l'ATO** est évaluée sur les 5 critères suivants :

- Conformité CMS
- Conformité SGS
- Norme d'instructions
- Tendances générales (performances de l'ATO par rapport aux audits précédents)
- Actions correctives (exigence de l'ARA.GEN.305 (c))

Performance de la gestion de la sécurité

Le pilier 3 concerne la performance de la gestion de la sécurité de l'ATO

La **gestion de la sécurité de l'ATO** est évaluée sur les 8 critères suivants :

- Culture de la sécurité
- Analyse des évènements
- Pilotage du SGS
- Actions de mitigation après l'identification d'un risque
- Amélioration et changement
- Gestion des interfaces
- Documentation
- Formation et publications

3. Questionnaire RBO

Questionnaire RBO

En pratique le questionnaire est :

- Adapté au type de formation dispensé par l'ATO en faisant **les distinctions suivantes** :
 - Formation en vol
 - Formation sur simulateur
 - Formation sur simulateur + VHL
 - Formation théorique
- Transmis avant l'audit
- Retourné par l'organisme audité au minimum **2 jours ouvrés** avant la date d'audit prévue

Questionnaire RBO

Objectifs :

- Recueillir des informations nous renseignant sur la maturité du SGS
- Encourager les ATO à communiquer un maximum d'éléments
- Nécessité d'une simple explication sans faire de référence de vos manuels

Questionnaire : Evaluation de la performance du système de gestion de la sécurité

Modèle de formulaire pour l'évaluation de la performance du système de gestion des ATO Section « Vol ».

ORGANISME		
Nom de l'ATO		
Coordonnées	Adresse	
	Code Postal	
	Ville	
	Pays	

Questionnaire :

Le questionnaire se découpe en 8 chapitres, chacun comportant plusieurs questions. Chaque question est obligatoire. Les réponses apportées devront pouvoir être justifiées pendant l'audit qui s'ensuivra. Les réponses attendues doivent être concises sans notifier une ou des références aux manuels de l'organisme en vigueur.

Partie I : CULTURE DE LA SÉCURITÉ	
SRQ-CS1	Le DR et les responsables désignés de l'ATO ont-ils été sensibilisés à la thématique de sécurité dans le cadre de l'exploitation ? Exemple concret d'implication ?
SRQ-CS2	Comment mettez-vous en œuvre la « culture juste » dans votre organisme ? Exemple concret ?
SRQ-CS3	Comment décrivez-vous la responsabilité de chaque personnel de l'organisme dans la chaîne de la gestion du risque ?
SRQ-CS4	Récoutez-vous des événements de sécurité externe à l'ATO ? Les responsables sécurité participent-ils à des groupes de travail externe sur la thématique de la sécurité ?

SRQ-CS5	Avez-vous des consignes de sécurité concernant l'exploitation ? Exemple (manuel de sécurité de l'instructeur...)

Partie II : ANALYSE DES ÉVÉNEMENTS	
SRQ-AE1	Y'a-t-il une analyse faite des événements non obligatoires (REX par exemple...)?
SRQ-AE2	Pouvez-vous nous fournir des analyses d'événement (un obligatoire, un non obligatoire) ?
SRQ-AE3	Y'a-t-il la mention d'une méthode d'évaluation des risques dans votre documentation ? Comment cette méthode est-elle exploitée (SRB, analyse d'événement/changement...)?
SRQ-AE4	Comment prenez-vous en compte les données externes (rapports du BEA, SIB...) dans votre analyse des risques ?
SRQ-AE5	Qu'est-ce qui provoque la mise à jour de votre cartographie des risques ?

4. Décision d'évolution de cycle

Cadre réglementaire

The oversight planning cycle may be extended to a maximum of 36 months if the competent authority has established that, during the previous 24 months:

- (1) the organisation has demonstrated an effective identification of aviation safety hazards and management of associated risks;
- (2) the organisation has continuously demonstrated under ORA.GEN.130 that it has full control over all changes;
- (3) no level 1 findings have been issued; and
- (4) all corrective actions have been implemented within the time period accepted or extended by the competent authority as defined in [ARA.GEN.350\(d\)\(2\)](#).

The oversight planning cycle may be further extended to a maximum of 48 months if, in addition to the above, the organisation has established, and the competent authority has approved, an effective continuous reporting system to the competent authority on the safety performance and regulatory compliance of the organisation itself.

Les différents scénarios d'évaluation

Le système de notation permet d'évaluer l'exposition au risque de l'ATO en % et d'en déduire l'évolution de son cycle de surveillance

25	Très faible	<input checked="" type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> OUI	OUI
----	-------------	---	-----

28	Faible	<input checked="" type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> OUI	OUI avec réserve*
----	--------	---	----------------------

40	Moyen	<input checked="" type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> OUI	NON
----	-------	---	-----

58	Elevé	<input checked="" type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> OUI	réduire le cycle
----	-------	---	---------------------

Proposition de l'évolution du cycle de surveillance

Une proposition de cycle de surveillance va être soumis par l'inspecteur de surveillance et le pilote inspecteur en charge de l'ATO à une commission RBO

RESULTAT

RESULTAT ANALYSE RBO			
Calcul du facteur de risque (%)	Evaluation du risque	Item éliminatoire à la prolongation du cycle	Possibilité d'allongement du cycle de surveillance
%		<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

PROPOSITION

Pour un ATO (Complexe ou non-complexe)

NOUVEAU CYCLE DE SURVEILLANCE	<input type="checkbox"/>	Réduction du cycle à	__ mois
	<input type="checkbox"/>	Maintien du cycle standard	24 mois
	<input type="checkbox"/>	Allongement du cycle avec réserves*	__ mois
	<input type="checkbox"/>	Allongement du cycle à	__ mois

(*) Si réserves, détailler :

Pour un ATO LAPL, PPL, SPL ou BPL (ORA.GEN.200(c))

NOUVEAU CYCLE DE SURVEILLANCE	<input type="checkbox"/>	Réduction du cycle à	__ mois
	<input type="checkbox"/>	Maintien du cycle standard	48 mois
	<input type="checkbox"/>	Allongement du cycle avec réserves*	72 mois
	<input type="checkbox"/>	Allongement du cycle à	72 mois

(*) Si réserves, détailler :

Décision sur l'évolution du cycle de surveillance

Enfin, une délibération entre :

- les agents en charge de l'ATO,
- la commission RBO,
- et le chef du pôle FOR,

validera l'évolution du cycle de surveillance de l'ATO

VALIDATION

AGENTS EN CHARGE DE LA SURVEILLANCE DE L'ATO	
INSPECTEUR DE SURVEILLANCE	PILOTE INSPECTEUR
Nom :	Nom :
Signature :	Signature :
COMMISSION RBO	
INSPECTEUR DE SURVEILLANCE	PILOTE INSPECTEUR
Nom :	Nom :
Signature :	Signature :
CHEF / ADJOINT POLE FOR	
Nom :	
Signature :	

6. Conclusion

CONCLUSION

Le système RBO permet:

- A un ATO ayant une faible exposition au risque d'augmenter son cycle de surveillance (24 > 36 mois)
- D'inciter les organismes à établir un système qui lui permet de rapporter à l'autorité d'une manière continue et efficace ses performances en termes de sécurité et sa conformité réglementaire, système que l'autorité aura approuvé (36 > 48 mois)
- Inversement, à un ATO ayant une forte exposition au risque de réduire son cycle de surveillance



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



QUESTIONS RÉCURRENTES ET DOCTRINES DSAC PN/FOR

KARINE GAY (DSAC/PN/FOR)
VICTOR NAUDIN (DSAC/PN/FOR)

Sommaire

1.Triangulaire / Navigation LAPL, PPL et CPL

2.Validité du certificat théorique

3.Qualification FI extension vol de nuit

4.Formation IR ME modulaire

5.Matrice de conformité

Triangulaire / Navigation LAPL, PPL et CPL

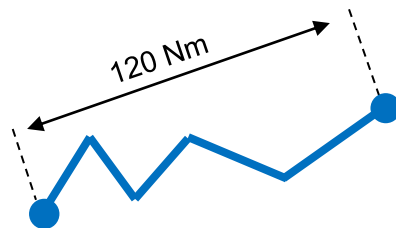
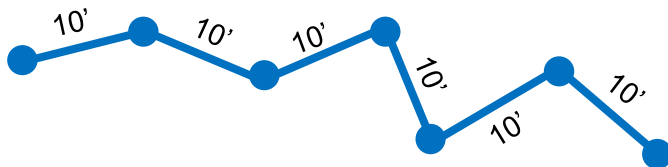
■ Règles communes

Navigation solo (SPIC pour CPL intégré)

Sur une seule journée

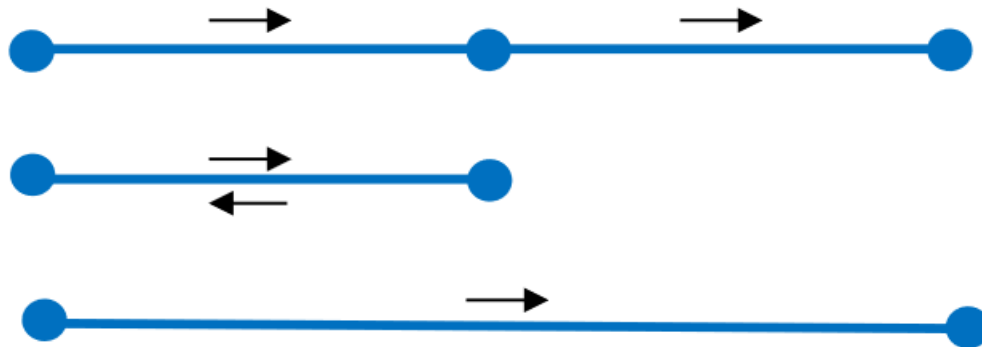
Distance orthodromique verticale / verticale

Nombre maximum de terrain



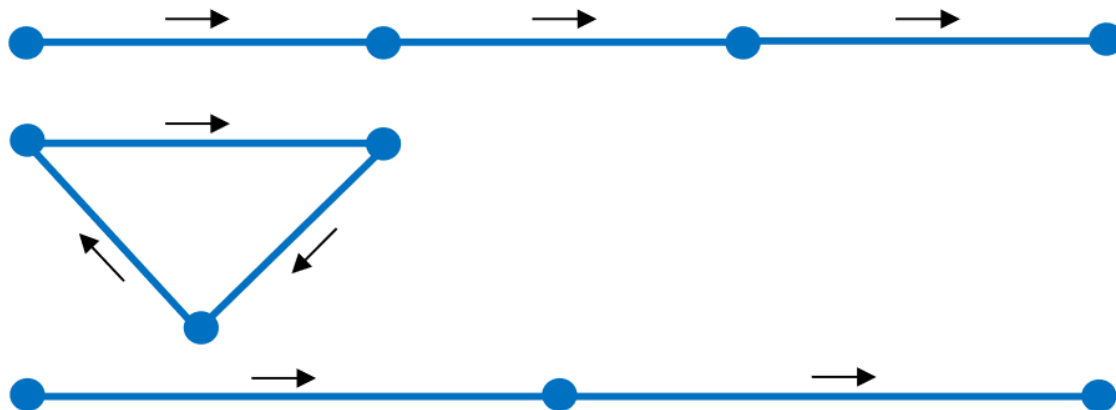
Triangulaire / Navigation LAPL

Navigations conformes :



Triangulaire / Navigation PPL et CPL

Navigations conformes :



Validité certificat théorique

FCL.025 Theoretical knowledge examinations for the issue of licences and ratings

Regulation (EU) 2020/2193

(c) Validity period

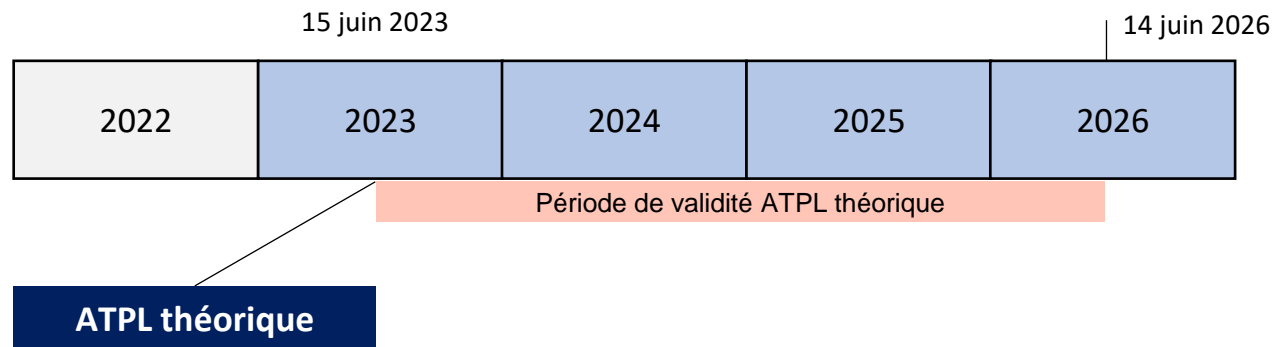
(1) The successful completion of the theoretical knowledge examinations will be valid:

- (i) for the issue of a light aircraft pilot licence or a private pilot licence, for a period of 24 months;
- (ii) for the issue of a commercial pilot licence or instrument rating (IR), for a period of 36 months;
- (iii) for the issue of a basic instrument rating (BIR), for an unlimited duration.

The periods in paragraphs (i) and (ii) shall be counted from the day on which the pilots have successfully completed the theoretical knowledge examination, in accordance with paragraph (b)(2).

Validité certificat théorique

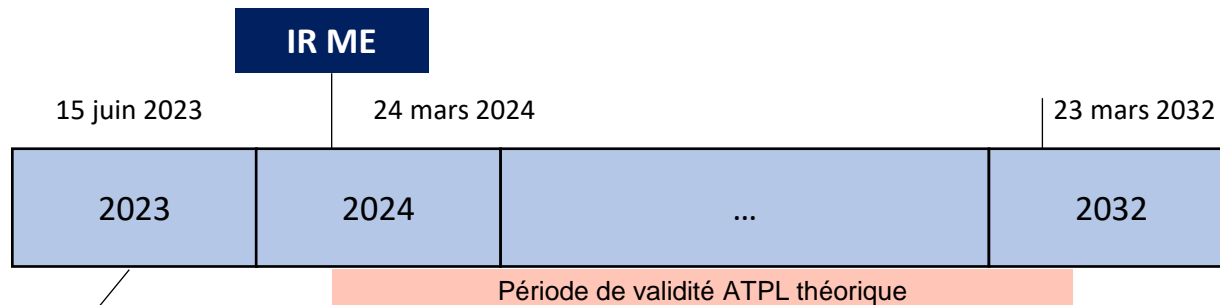
- CPL et de l'IR SE ou ME (36 mois)
- PPL (24 mois)



- _____

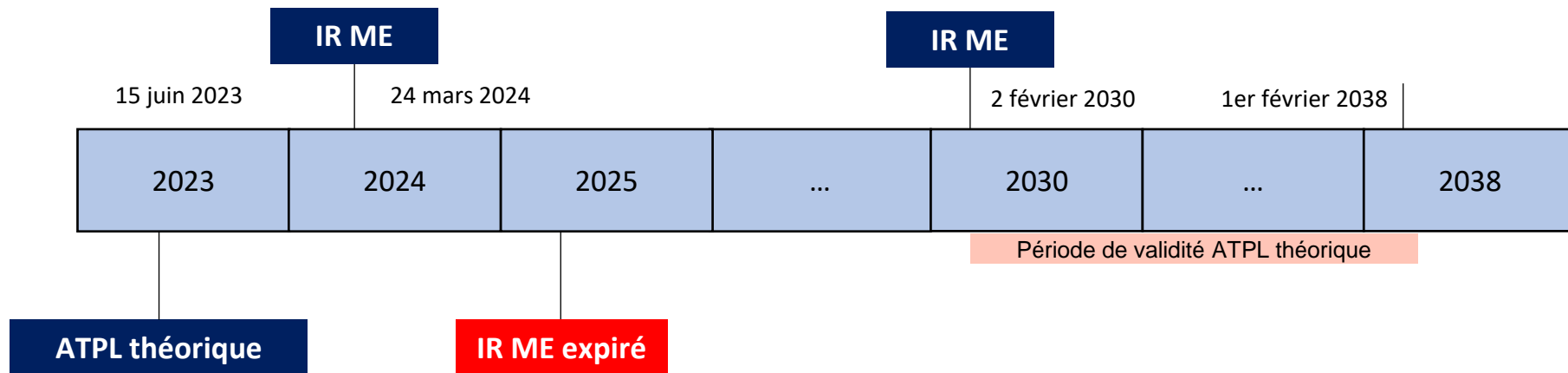
Validité certificat théorique

- ATPL pratique (7 ans)



Validité certificat théorique

- ATPL pratique (7 ans)



Qualification FI extension vol de nuit

FCL.905.FI FI – Privileges and conditions

Regulation (EU) 2020/359

- (f) the night rating, provided that FIs meet all of the following conditions:
 - (1) are qualified to fly at night in the appropriate aircraft category;
 - (2) have demonstrated the ability to instruct at night to an FI qualified in accordance with point (j);
 - (3) comply with the night experience requirement laid down in point FCL.060(b)(2);

Qualification FI extension vol de nuit

AMC1 FCL.930.FI FI Training course

ED Decision 2020/005/R

EXERCISE 20: NIGHT FLYING (if night instructional qualification required)

- (a) Long briefing objectives:
 - (1) start up procedures;
 - (2) local procedures: including ATC liaison;
 - (3) taxiing:
 - (i) parking area and taxiway lighting;

Qualification FI extension vol de nuit

Cours de qualification d'instructeur FI(A) (incluant le vol de nuit)

FI (A) instructor course (including night rating)

FR-3126, FR-3128, FR-3147

Formation IR ME modulaire

IR ME complet

Appendice 6 point 2

The ATO shall ensure that the applicant for a multi-engine IR(A) course who has not held a multi-engine aeroplane class or type rating has received the multi-engine training specified in Subpart H prior to commencing the flight training for the IR(A) course.

Formation MEP —————> Formation IR —————> Skill test MEP/IR ME

Formation IR ME modulaire

Titulaire IR SE puis extension IR ME

Appendice 6 point 9

9. The holder of a single-engine IR(A) who also holds a multi-engine class or type rating wishing to obtain a multi-engine IR(A) for the first time shall complete a course at an ATO comprising at least 5 hours instruction in instrument flying in multi-engine aeroplanes, of which 3 hours may be in an FFS or FNPT II.

Formation MEP → Skill test MEP → Extension IR ME → Skill test IR ME

Matrice de conformité

Revue des attentes pour approbation

Gain de temps pour approbation et en cas de changement réglementaire

Communication METEOR 25560:

OBJET : Rappel sur les attendus DSAC pour les dossiers de changement

Afin d'assurer une gestion plus fluide et rapide des dossiers de changement avec la DSAC, il nous a paru nécessaire de rappeler les attendus de la DSAC quant aux demandes de changement.

Tout dossier de demande de changement, hormis les demandes de changement de programme de formation qui sont traitées ci-dessous, doit être constitué des éléments suivants :

- Formulaire de notification d'un changement ou de demande d'approbation d'un programme adapté signé par le Responsable de Surveillance de Conformité (Compliance Monitoring Manager) listant l'ensemble des documents référencés transmis (version/édition...) ;
- Matrice de conformité ;
- Etude de changement (cf AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) (b) et AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) (e)) ;
- Eléments de démonstration (manuels, procédures, CV des personnes concernées...).

Matrice de conformité


 Responsable pédagogique (HT)


 Compliance Monitoring Manager (CMM)



Contraintes

MATRICE DE CONFORMITE PART-DTO et FCL											
N°	Paragraph Reference	Reglement	24 juillet 2022	Assoc/Don	Données/Reglement	TRM PPL(A)					
						Para- graphes	Plan	Numéro Revision	Date Revision	Para- graphes	Plan
1	Part D	Part D									
2	Part D	Part D									
3	Part D	Part D									
4	Part D	Part D									
5	Part D	Part D									
6	Part D	Part D									
7	Part D	Part D									
8	Part D	Part D									
9	Part D	Part D									
10	Part D	Part D									
11	Part D	Part D									
12	Part D	Part D									
13	Part D	Part D									
14	Part D	Part D									
15	Part D	Part D									
16	Part D	Part D									
17	Part D	Part D									

Matrice de conformité

AMC1 ORA.ATO.230(a)

TRAINING MANUAL

Training manuals for use at an ATO to conduct integrated or modular flight training courses should include the following:

(a) The training plan:

(1) The aim of the course (ATP, CPL/IR, CPL, etc. as applicable)	A statement of what the student is expected to do as a result of the training, the level of performance, and the training constraints to be observed.
(2) Pre-entry requirements	(i) Minimum age, educational requirements (including language), medical requirements; (ii) Any individual Member State requirements.
(3) Credits for previous experience	To be obtained from the competent authority before training begins.
(4) Training syllabi	As applicable, the flying syllabus (single-engine or multiengine, as applicable), the flight simulation training syllabus and the theoretical knowledge training syllabus.
(5) The time scale and scale, in weeks, for each syllabus	Arrangements of the course and the integration of syllabi time.
(6) Training programme	(i) The general arrangements of daily and weekly programmes for flying, theoretical knowledge training and training in FSTDs, if applicable; (ii) Bad weather constraints; (iii) Programme constraints in terms of maximum student training times, (flying, theoretical knowledge, on FSTDs), for example per day, week or month; (iv) Restrictions in respect of duty periods for students; (v) Duration of dual and solo flights at various stages; (vi) Maximum flying hours in any day or night; (vii) Maximum number of training flights in any day or night; (viii) Minimum rest period between duty periods.

Matrice de conformité

MATRICE DE CONFORMITE PART-DTO et FCL									
1									
2	Numéro ID	Paragraph Reference 24 juillet 2022		Sous-paragraphes	Remarques	TRM PPL(A)			
3		Règlement	AMC/GM			Para- graphe	Page	Numéro Revision	Date Revision
4		Part DTO							
5	1	DTO.GEN.220		(a) ✓(1)		2.6.1	10	Ed. 1	13.08.2022
6	2	DTO.GEN.220		(a) ✓(2)		2.7	11	Ed. 1	13.08.2022
7	3	DTO.GEN.220		(a) ✓(3)		2.7	11	Ed. 1	13.08.2022
8	6,01		AMC1.DTO.GEN.220			2.7	11	Ed. 1	13.08.2022
9	8	DTO.GEN.230		(b)	x				
10	10,01		AMC1.DTO.GEN.230	(a) ✓(1)		2.1	7	Ed. 1	13.08.2022
11	10,02		AMC1.DTO.GEN.230	(a) ✓(2)		2.2 et 2.3	8	Ed. 1	13.08.2022
12	10,03		AMC1.DTO.GEN.230	(a) ✓(3)		4	13 à 26	Ed. 1	13.08.2022
13	10,04		AMC1.DTO.GEN.230	(a) ✓(4)		3	12	Ed. 1	13.08.2022
14	10,05		AMC1.DTO.GEN.230	(a) ✓(5)		4.1	13	Ed. 1	13.08.2022
15	10,06		AMC1.DTO.GEN.230	(a) ✓(6)		3	12	Ed. 1	13.08.2022
16	10,07		AMC1.DTO.GEN.230	(a) ✓(7)		2.6.1	10	Ed. 1	13.08.2022
17	10,08		AMC1.DTO.GEN.230	(b)	N/A				

Matrice de conformité

AMC1 FCL.210 PPL(A) Training course

ED Decision 2020/005/R

FLIGHT INSTRUCTION FOR THE PPL(A)

(a) Entry to training

Before being accepted for training an applicant should be informed that the appropriate medical certificate must be obtained before solo flying is permitted.

(b) Flight instruction

(1) The PPL(A) flight instruction syllabus takes into account the principles of threat and error management and also covers:

- (i) pre-flight operations, including mass and balance determination, aircraft inspection and servicing;
- (ii) aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance precautions and procedures;
- (iii) control of the aircraft by external visual reference;
- (iv) flight at critically low air speeds, recognition of, and recovery from, incipient and full stalls;
- (v) flight at critically high air speeds, recognition of, and recovery from, spiral dive;
- (vi) normal and crosswind take-offs and landings;

Part FCL				
12	FCL.020	(b)		
15	FCL.200		2.2	8 Ed. 1 13.08.2022
16	FCL.205		2.2	8 Ed. 1 13.08.2022
17	FCL.210	(a)	1.3	5 Ed. 1 13.08.2022
18	FCL.210	(b)	x	
19	FCL.210	(c)	x	
19.01	AMC1.FCL.210	(a)	2.2	8 Ed. 1 13.08.2022
19.02	AMC1.FCL.210	(b) (1) (i)		
19.03	AMC1.FCL.210	(b) (1) (ii)		
19.04	AMC1.FCL.210	(b) (1) (iii)		
19.05	AMC1.FCL.210	(b) (1) (iv)		
19.06	AMC1.FCL.210	(b) (1) (v)		
19.07	AMC1.FCL.210	(b) (1) (vi)		
19.08	AMC1.FCL.210	(b) (1) (vii)		
19.09	AMC1.FCL.210	(b) (1) (viii)		
19.10	AMC1.FCL.210	(b) (1) (ix)		
19.11	AMC1.FCL.210	(b) (1) (x)		
19.12	AMC1.FCL.210	(b) (1) (xi)		
19.13	AMC1.FCL.210	(b) (2)		
19.14	AMC1.FCL.210	(c) (1) (i)		
19.15	AMC1.FCL.210	(c) (1) (ii)		
19.16	AMC1.FCL.210	(c) (1) (iii)		
19.17	AMC1.FCL.210	(c) (1) (iv)		
19.18	AMC1.FCL.210	(c) (1) (v)		
19.19	AMC1.FCL.210	(c) (1) (vi)		
19.20	AMC1.FCL.210	(c) (2) (i) (A)	2.5.2	9 Ed. 1 13.08.2022
19.21	AMC1.FCL.210	(c) (2) (i) (B)		

Matrice de conformité

MATRICE DE CONFORMITE PART-ORA			
Paragraph Reference	N/A	TRM	
		PF=Trainee A	PF=Trainee B
Apendice 9			
Section 2			
<u>Take-offs</u>			
Normal take-offs with different flap settings, including expedited take-off		FFS3 Ex 7	FFS3 Ex 5
Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne		FFS1 Ex8	FFS4 Ex1
Crosswind take-off		FFS3 Ex 7	FFS5 Ex 7
Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)		FFS1 Ex5	FFS4 Ex2
Take-offs with simulated engine failure: shortly after reaching V2		FFS3 Ex 6	FFS3 Ex 7
between V1 and V2		FFS4 Ex2	FFS1 Ex8
Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1		FFS6 Ex 6	FFS3 Ex 7
Section 3			
<u>Flight manoeuvres and procedures</u>			
Manual flight with and without flight directors (no autopilot, no autothrust/autothrottle, and at different control laws, where applicable)		FFS8 Ex8	FFS1 Ex8
etc ...			

Matrice de conformité

Table 1: Elements and respective components of upset prevention training

Elements and components		TK instruction	FSTD/ Aeroplane training
A.	Aerodynamics		
1.	General aerodynamic characteristics	•	
2.	Aeroplane certification and limitations	•	
3.	Aerodynamics (high and low altitudes)	•	•
4.	Aeroplane performance (high and low altitudes)	•	•
5.	AoA and stall awareness	•	•
6.	Stick shaker or other stall-warning device activation (as applicable)	•	•
7.	Stick pusher (as applicable)	•	•
8.	Mach effects (if applicable to the aeroplane type)	•	•
9.	Aeroplane stability	•	•
10.	Control surface fundamentals	•	•
11.	Use of trims	•	•
12.	Icing and contamination effects	•	•
13.	Propeller slipstream (as applicable)	•	•

Matrice de conformité

MATRICE DE CONFORMITE PART-ORA			
Paragraph Reference		TRM	
		TK instruction	FSTD / Aeroplane training
	N/A		
AMC2.ORA.ATO.125 (1a)			
A. Aerodynamics			
General aerodynamic characteristics		CBT 2.2.3	
Aeroplane certification and limitations		CBT 2.2.3	
Aerodynamics (high and low altitudes)		CBT 2.2.3	FFS 2 P1 Ex 13
Aeroplane performance (high and low altitudes)		CBT 2.2.3	FFS 2 P2 Ex 7
AoA and stall awareness		FFS 4 P2 Ex 8	FFS 1 P2 Ex 12
Stick shaker or other stall-warning device activation (as applicable)		FFS 5 P1 Ex 3	FFS 5 P1 Ex 3
Stick pusher (as applicable)	x		
Mach effects (if applicable to the aeroplane type)	x		
Aeroplane stability		CBT 2.2.6	FFS 2 P2 Ex 7
Control surface fundamentals		CBT 2.2.6	FFS 1 P2 Ex 12
Use of trims		CBT 2.2.4	FFS 5 P1 Ex 3
etc ...			

Matrice de conformité : OEMG, OSD (ODR), SIB, ...

Item	Statut	Exigence	Documentation ATO																																												
7.3 Licensing requirements	[M]	<p>All students must fulfil the requirements of Part FCL– Appendix 9 Flight Instruction and Skill Test. The minimum flight training time is stated in Part-FCL. These requirements have to be considered as the bare minimum. The amount of flight instruction necessary to achieve training objectives depends on:</p> <ul style="list-style-type: none"> Complexity of the helicopter type, handling characteristics, level of <u>technology</u>; Previous experience of the <u>applicant</u>; The availability of FSTDs. 	<p>BH QTAS350 Partie A-section 2 (voir matrice conformité appendice 9)</p>																																												
7.4 Theoretical knowledge Syllabus and examination summary																																															
7.4.1 Initial and Additional Type rating	[AMC]	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Type Rating Theoretical knowledge syllabus (1)</th><th>AS350 series</th><th>AS350 B3/2B1/B3e</th><th>EC130 B4/T2</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0. Pre-entry course for a first turbine engine course (ITR only)</td><td colspan="3">2h00</td></tr> <tr> <td>1. Helicopter structure, transmissions, normal and abnormal operation of systems</td><td>8h00</td><td>8h00</td><td>8h00</td></tr> <tr> <td>2. Limitations</td><td>1h00</td><td>1h00</td><td>1h00</td></tr> <tr> <td>3. Performance, Flight Preparation and Control</td><td>1h30</td><td>1h30</td><td>1h30</td></tr> <tr> <td>4. Weight and Balance – Servicing on ground</td><td>1h00</td><td>1h00</td><td>1h00</td></tr> <tr> <td>5. Emergency Procedures</td><td>3h00</td><td>3h00</td><td>3h00</td></tr> <tr> <td>6. Electronic flight instrument systems (Avionics and systems)</td><td>0h or 3h00 if B2 VEMO</td><td>3h00</td><td>3h00</td></tr> <tr> <td>7. Optional Equipment</td><td colspan="3">In addition</td></tr> <tr> <td>Theoretical examination</td><td colspan="3">In addition</td></tr> <tr> <td>TOTAL for theoretical type rating training (ITR + 2h00) – Exam+ option to be added</td><td>≥ 14h30</td><td>≥ 17h30</td><td>≥ 17h30</td></tr> </tbody> </table>	Type Rating Theoretical knowledge syllabus (1)	AS350 series	AS350 B3/2B1/B3e	EC130 B4/T2	0. Pre-entry course for a first turbine engine course (ITR only)	2h00			1. Helicopter structure, transmissions, normal and abnormal operation of systems	8h00	8h00	8h00	2. Limitations	1h00	1h00	1h00	3. Performance, Flight Preparation and Control	1h30	1h30	1h30	4. Weight and Balance – Servicing on ground	1h00	1h00	1h00	5. Emergency Procedures	3h00	3h00	3h00	6. Electronic flight instrument systems (Avionics and systems)	0h or 3h00 if B2 VEMO	3h00	3h00	7. Optional Equipment	In addition			Theoretical examination	In addition			TOTAL for theoretical type rating training (ITR + 2h00) – Exam+ option to be added	≥ 14h30	≥ 17h30	≥ 17h30	<p>BH QTAS350 N/A-pas de qualification de type initiale Partie A-section 4.1 Partie A-section 4.2 Partie A-section 4.3 Partie A-section 4.4 Partie A-section 4.5 Partie A-section 4.6</p>
Type Rating Theoretical knowledge syllabus (1)	AS350 series	AS350 B3/2B1/B3e	EC130 B4/T2																																												
0. Pre-entry course for a first turbine engine course (ITR only)	2h00																																														
1. Helicopter structure, transmissions, normal and abnormal operation of systems	8h00	8h00	8h00																																												
2. Limitations	1h00	1h00	1h00																																												
3. Performance, Flight Preparation and Control	1h30	1h30	1h30																																												
4. Weight and Balance – Servicing on ground	1h00	1h00	1h00																																												
5. Emergency Procedures	3h00	3h00	3h00																																												
6. Electronic flight instrument systems (Avionics and systems)	0h or 3h00 if B2 VEMO	3h00	3h00																																												
7. Optional Equipment	In addition																																														
Theoretical examination	In addition																																														
TOTAL for theoretical type rating training (ITR + 2h00) – Exam+ option to be added	≥ 14h30	≥ 17h30	≥ 17h30																																												
7.6 Training Areas of Special Emphasis (TASE)																																															
7.6.2 Pilot Training Methodology																																															
7.6.2.1 Autorotation / Engine off landing	[M]	<p>Autorotation training shall only be performed with a qualified instructor as Pilot in Command. As mentioned in the RFM, autorotation/engine off training shall be conducted within gliding distance of a running landing suitable area. The engine reduction to IDLE position shall be performed when the helicopter is established in an autorotative descent, on the glide path to the appropriate suitable area:</p> <ul style="list-style-type: none"> The first exercise shall be a power recovery autorotation up to the flare <u>manoeuvre</u>, with Fuel Flow Control Lever (FFCL) or Twist Grip remaining on FLIGHT position. Perform a <u>goaround</u>....) 	<p>Fiche vol 3 QTAS350 Item 8</p>																																												



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Merci pour votre attention

Karine GAY (PN/FOR) karine.gay@aviation-civile.gouv.fr
Victor NAUDIN (PN/FOR) victor.naudin@aviation-civile.gouv.fr



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CONFERENCE ATO 2023

PAUSE



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RÈGLEMENTATION CYBERSÉCURITÉ

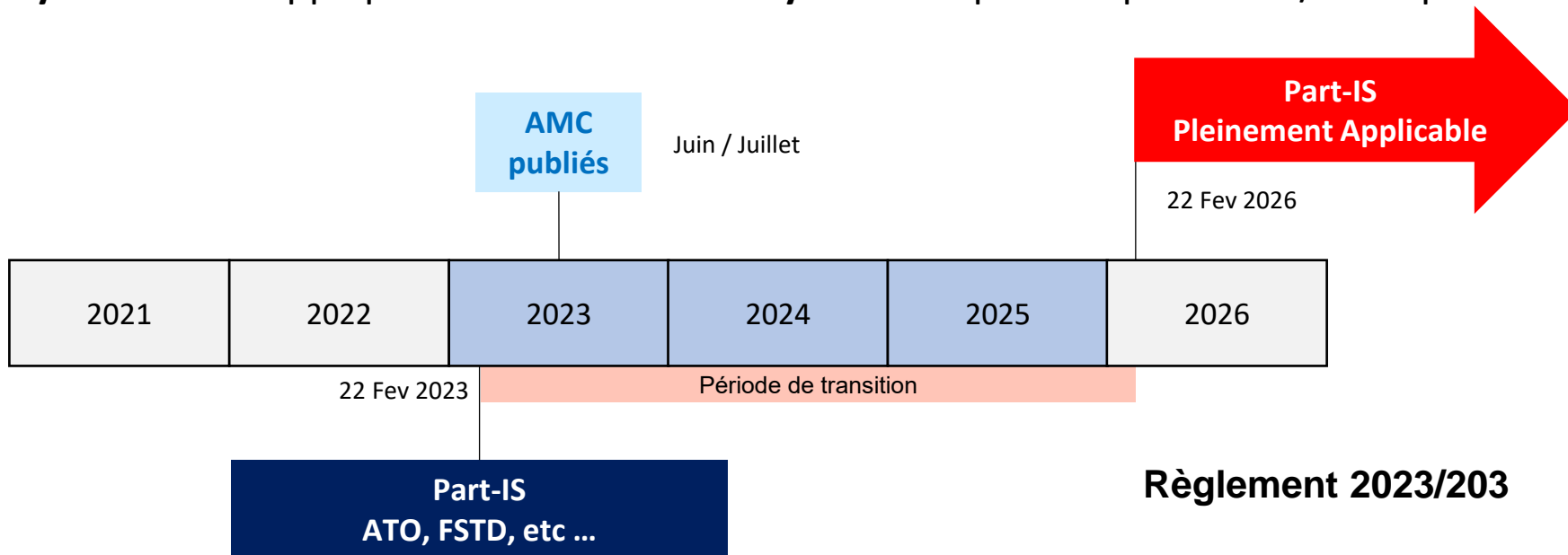
VICTOR NAUDIN (DSAC/PN/FOR)
ANNE FRISCH (DSAC)

Sommaire

- 1. Publication et applicabilité**
- 2. Contenu de la Part-IS**
- 3. Evaluation pilote et mise en œuvre**

Publication

Cybersécurité appliquée aux fonctions **safety** assurées par les opérateurs / entreprises.



Applicabilité

Quels organismes sont concernés ?

ATO

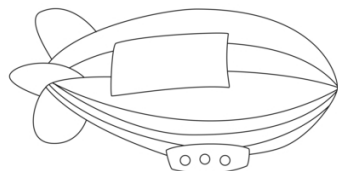
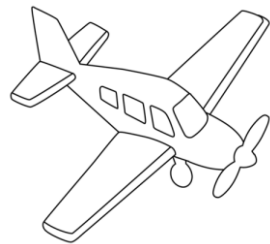
Tous les organismes soumis à la Part-ORA

FSTD

A l'exception des organismes formant uniquement à des aéronefs ELA2 ou délivrant à des formations théoriques.

- d) les organismes de formation agréés (ATO) relevant de l'annexe VII (partie ORA) du règlement (UE) n° 1178/2011, à l'exception de ceux qui participent uniquement aux activités de formation pour les aéronefs ELA2 au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, point j), du règlement (UE) n° 748/2012, ou qui participent uniquement à la formation théorique;

Applicabilité



Sauf les ELA2

Avion MTOW \leq 2000 kg non complexe

Planeur MTOW \leq 2000 kg

Ballon

Dirigeable Air Chaud

Certains dirigeable à gaz

Aéronef à voilure tournante très léger (\leq 750 kg)

Règlement (UE) n°748/2012 article 1er, paragraphe 2, point j)

Applicabilité



ATO

Formation PPL théorique et pratique sur DR400



Formation ATPi sur TB20 et DA42



Formation Beach 200 et CPL sur TB20



Formation QT A320 sans base training

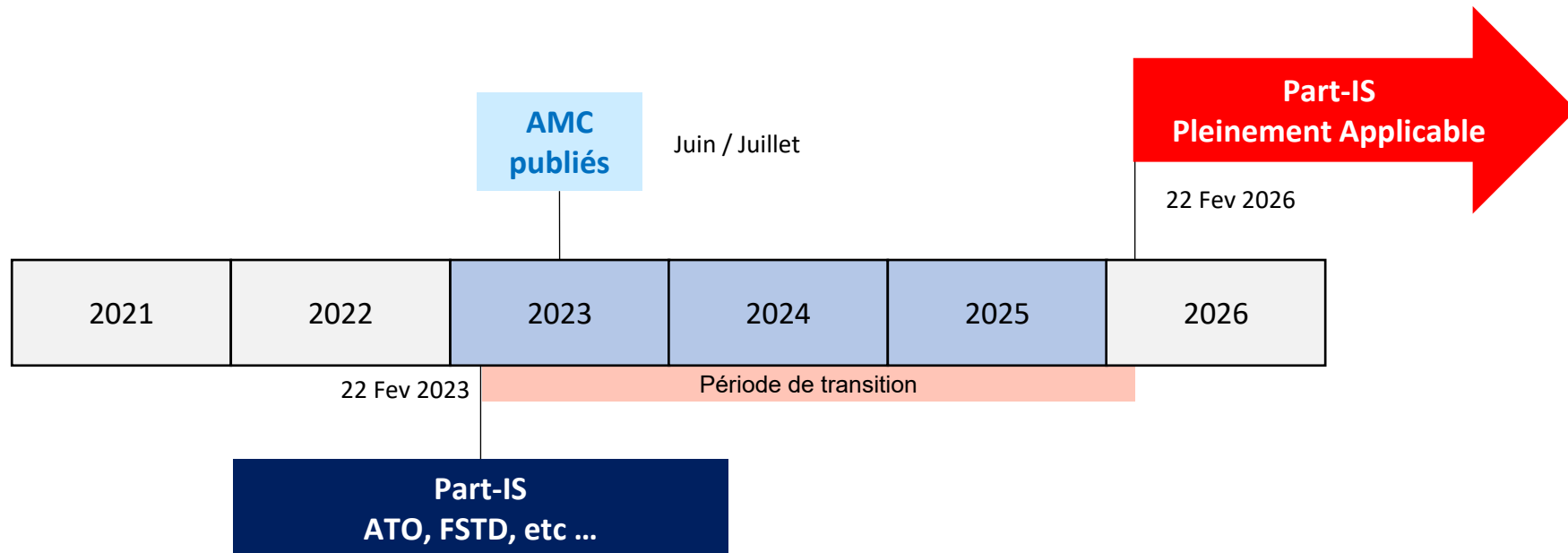


Des similitude avec les règlements EASA

- **Système de management de la sécurité de l'information (SMSI)**
 - Définition d'une politique SSI
 - Identification des responsabilités
 - Formation
 - Gestion documentaire
 - Processus d'identification et d'évaluation des risques
 - Processus d'atténuation des risques
 - Report d'événements (interne)
 - Surveillance interne de la conformité
 - Gestion des changements (du SMSI)
 - Amélioration continue (du SMSI)
- **Report d'événements vers l'Autorité (DGAC) / EASA**

Articulation avec le SMS nécessaire voire intégration

Publication des AMC

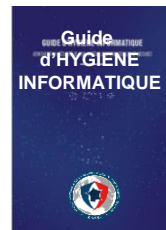


Cadre de Conformité Cyber France

Référentiel unique

- Rationalise les exigences
 - Propose une mise en œuvre progressive
- ➔ Facilite l'appropriation et la mise en œuvre par les opérateurs

Le 3CF est inspiré des « standards »



3CF v1
Airports, Airlines

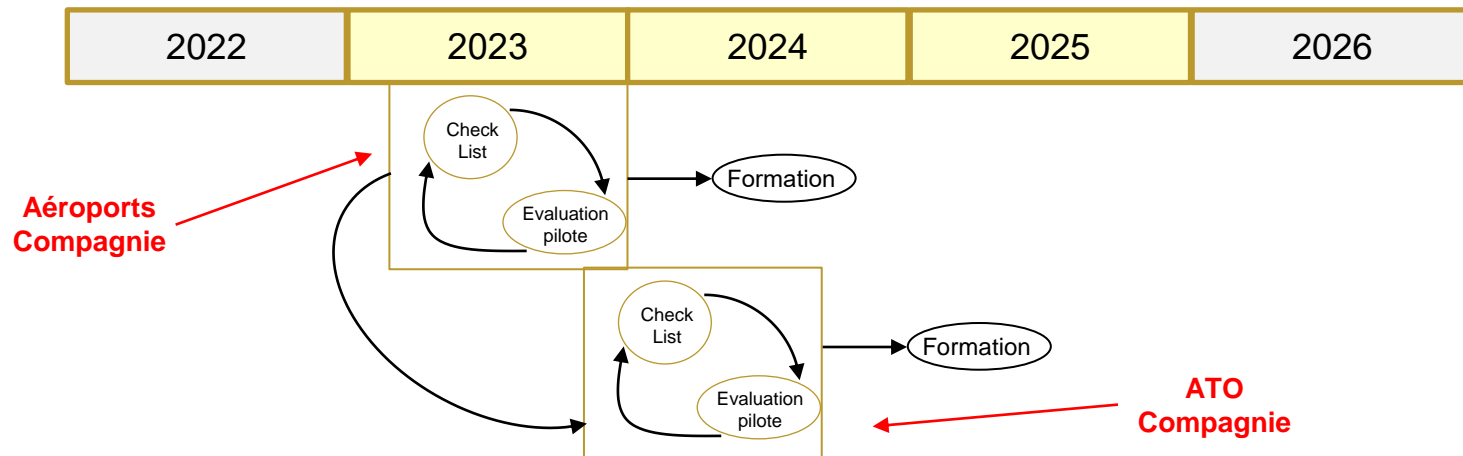
Règlement
1998 **Sûreté**



3CF v2
Airports, Airlines and other entities (safety related)

Règlement
Part-IS **Safety**

Audit pilote



Evaluation pilote

Organisme volontaire

- 1^{ère} approche de la Part-IS pour l'organisme avant son application (22 fev 2026)
- Mise au point de la surveillance et REX pour l'autorité (Direction PN)
- Rapport d'évaluation (vs d'audit) Les constats ne feront pas appel à un PAC et à un suivi sauf si demande de l'ATO / FSTDO

dsac-ato-bf-pn@aviation-civile.gouv.fr



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Merci pour votre attention

Victor NAUDIN (PN/FOR) victor.naudin@aviation-civile.gouv.fr
Anne FRISCH (DSAC) anne.frisch@aviation-civile.gouv.fr



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



QUESTIONS / REPONSES SLIDO



Audience Q&A Session

① Start presenting to display the audience questions on this slide.

slido



Questionnaire de satisfaction

① Start presenting to display the poll results on this slide.

