

Formation CRM

Notes au GFE

✈ Note N°5 – CRM Virtual Classroom

Publiée : communication (commune avion et hélico) [METEOR #23520](#)

- Clarification des exigences réglementaires et conditions d'application pour effectuer des cours de CRM en visioconférence
- Recommandations forte pour cadrer, évaluer et améliorer les cours délivrés dans ces conditions

Applicable comme recommandation pour tous les cours délivrés à distance (si format de cours autorisé par le règlement)

✈ Note N°6 – Flight Crew CRM Trainers

Publication en juin 2023 (sur GFE-A)

- Clarification et interprétation des exigences réglementaires apparues dans l'AMC2 ORO.FC.146 sur la formation des formateurs CRM des équipages de conduite
- Doctrine de la DSAC vis-à-vis de la période de transition
- Les résultats du groupe de réflexion partagé entre DSAC-NO et le GRFH y seront intégrés

Difficultés d'application

- **Le CRM spécifique, PNT ou PNC, est-il obligatoire chaque année ?**
 - **NON** : Seule une formation CRM annuelle exigée dans l'AMC1 ORO.FC.115 §(d) et l'AMC1 ORO.CC.115(e) §(d), sans précision de la nature de la formation
- **Le CRM commun, PNT et PNC, est-il obligatoire chaque année ?**
 - **NON** : l'ORO.FC115 et ORO.CC.115 ne le précisent pas ; seul un volume minimum de 6h est exigé sur 3 ans
- **Le CRM commun et le CRM spécifique peuvent-ils être dispensés en même temps ?** **Les sujets spécifiques à un métier doivent être adressés par un expert du métier** (relevant to the flight/cabin crew ; relevant to the organisation : SOPs)

Thèmes CRM		OPTION 1		OPTION 2		OPTION 3		OPTION 3	
CRM commun	PNT & PNC	CRM Trainer (with relevant knowledge for FC & CC)		CRM Trainer (without relevant knowledge for FC)		CRM Trainer (without relevant knowledge for CC)		CRM Trainer (without relevant knowledge for CC or FC)	
CRM spécifique	PNT	CRM Trainer	CRM Trainer	CRM Trainer + expert PNT	CRM Trainer + expert PNT	CRM Trainer	CRM Trainer + expert PNC	CRM Trainer + expert PNT	CRM Trainer + expert PNT + expert PNC
	PNC	CRM Trainer		CRM Trainer		CRM Trainer + expert PNC		CRM Trainer + expert PNC	

Formation aux aérodromes catégorisés

Approbation des programmes

Rappels :

ORO.FC.105

- (c) In the case of commercial operations of aeroplanes and helicopters, the pilot-in-command/commander or the pilot to whom the conduct of the flight may be delegated shall have had initial familiarisation training on the route or area to be flown and on the aerodromes, facilities and procedures to be used and shall maintain this knowledge as follows:
- (1) The validity of the aerodrome knowledge shall be maintained by operating at least once on the aerodrome within a 12 calendar months' period.



S'assurer que les équipages (CdB) sont formés (initial + récurrent) aux aérodromes du réseau

AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c)

- (b) Aerodrome knowledge
- (1) Aerodrome familiarisation training should include knowledge of obstructions, physical layout, lighting, approach aids and arrival, departure, holding and instrument approach procedures, applicable operating minima and ground movement considerations.
- (2) The operations manual should describe the method of categorisation of aerodromes and, in the case of CAT operations, provide a list of those aerodromes categorised as B or C.



S'assurer que les aérodromes sont bien catégorisés et que les formations associées traitent tous les thèmes en fonction des menaces identifiées

Rappels :

AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c)

- (c) Prior to operating to a category B aerodrome (planned destination or required alternate), the pilot-in-command/commander should:
- (1) comply with any requirements stipulated by the competent authority responsible for the aerodrome; and
 - (2) be briefed, or self-brief by means of programmed instruction, about the additional considerations applicable to operations to that category B aerodrome. The completion of the briefing should be recorded. This recording may be accomplished after completion or confirmed by the pilot-in-command/commander before departure on a flight involving category B aerodrome(s) as destination or alternate aerodromes.
- (d) Prior to operating to a category C aerodrome (planned destination or required alternate), the pilot-in-command/commander should:
- (1) comply with any requirements stipulated by the competent authority responsible for the aerodrome; and
 - (2) be briefed or self-brief by means of programmed instruction, about the additional considerations applicable to operations to that category C aerodrome; and
 - (3) visit the aerodrome as an observer and/or undertake instruction in a suitable FSTD. The observer should occupy an observer's seat where installed. If an observer's seat is not available and cannot be installed, the pilot-in-command/commander may occupy a pilot seat to conduct the aerodrome visit with a suitably qualified commander nominated by the category C aerodrome operator.

The completion of the briefing, visit and/or instruction should be recorded.



S'assurer que les équipages (CdB) :

- Sont formés conformément aux exigences locales
- Sont briefés/auto briefés de manière tracée
- Sont familiarisés (simu ou vol observateur) aux aérodromes de catégorie C

Que doit être approuvé par la DSAC ?

✈ Le programme générique de l'OM.D :

Le(s) type(s) de formation dispensé ;

- En fonction de la catégorie d'aérodrome (destination ou dégagement) → A ; B ; C
- Pour des aérodromes considérés par l'Exploitant comme particuliers

Par exemple : e-learning, cours au sol, briefing ou self-briefing, vol de familiarisation (jump seat ou en fonction), séance FSTD

Le contenu générique des formations ;

- Éléments de l'AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c) §(b)(1)

(obstacles, procédures, mouvements au sol, particularités météorologiques, services au sol, minimas opérationnels, etc)

Rappels : évolution réglementaire

→ **Traçabilité des formations et briefings : Tous ces actes doivent être enregistrés avant le départ du vol**

AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c)

- §(c) aérodromes de catégorie B → briefing ou self-briefing
- §(d) aérodromes de catégorie C → briefing ou self-briefing et familiarisation au terrain (vol ou simu)

→ **Catégorisation**

Catégorie A : « an approved instrument approach » -> « a straight-in 3D instrument approach procedure with a glide path angle of not more than 3,5 degrees to each runway expected to be used for landing »

- **Ce qui change :** nécessité d'une procédure d'approche conduite avec un guidage vertical.
 - ☐ Capacité d'un avion à conduire en 3D une approche avec minimas 2D.
 - ☐ Si capacité de suivi 3D ; la présence d'une approche minima LNAV (VOR/DME) permet de conserver la catégorie A (en classant 3D cette approche).
 - ☐ Répertorier sur son réseau tous les aérodromes à reclasser en B -> attention et prise en compte de la menace par l'équipage renforcées

Dépôt des programmes de formation RTC

✈️ Préavis DSAC minimum : 30 jours

- Analyse de la conformité par l'IEC
- Demande d'expertise à PEPN
- Envoi des commentaires et traitement par l'Exploitant
 - Plusieurs aller-retours possibles
 - Conflit possible avec les congés de fin d'année (DSAC et Exploitant)

✈️ Risque de délivrer une approbation de manière précipitée sous la pression des opérations

- Pression aggravée pour certains exploitants (OSP/DSP, mission EVASAN, etc)

✈️ Recommandation DSAC : 60 jours

- Surtout si l'approbation est souhaitée autour du 1^{er} janvier