



MINISTERE DES TRANSPORTS
AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

30 AOÛT 2019
Abidjan, le

DECISION N° 00005146 /ANAC/DTA/DSV ^{AA}
Portant adoption du Guide des Examineurs en Vol, en abrégé
« RACI 2004 »

LE DIRECTEUR GENERAL,

- VU la convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- VU Le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 23 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de 'Aviation Civiles des Etats membres de l'UEMOA
- VU l'ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- VU le décret n°2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée «Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- VU le Décret n°2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de m'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- VU le Décret n°2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la Sécurité Aérienne ;
- VU le Décret n°2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- VU l'Arrêté n°326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- VU l'Arrêté n°569/MT/CAB du 02 décembre 2014 portant approbation de Règlements Techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile ;
- Sur Proposition du Directeur de la Sécurité des Vols, et après examen et adoption par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité,

DECIDE

Article 1^{er} : Objet

Est adopté l'édition n°2 du Guide des Examineurs en Vol, en abrégé « RACI 2004 ».

Article 2 : Portée

L'objectif du présent guide est d'informer et d'orienter les Examineurs en Vol à l'application des dispositions du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du Personnel Aéronautique « RACI 2000 » concernant leurs privilèges et à l'exercice de leur fonction.

Article 3 : Entrée en vigueur

La présente décision qui abroge toutes les dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à compter de la date de signature et est applicable à partir du 02 septembre 2019.

PJ :

- Guide des Examineurs en Vol, en abrégé « RACI 2004 »

Ampliations

- DSV
- DTA
- Service Informatique (sur le site web ANAC)
- Tout exploitant





MINISTRE DES TRANSPORTS

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

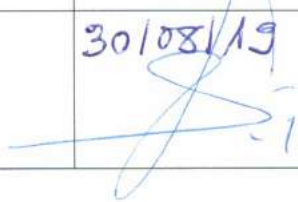
Réf. : RACI 2004

GUIDE DE L'EXAMINATEURS EN VOL

RACI 2004

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOM ET PRENOMS	VISA/DATE
REDACTION	SOUS DIRECTION DES LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE		
	- Sous-Directeur	SILUE Katienni	16/08/19 
	- Chef de Service Administration et Délivrance des Licences	AIDARA Nafissatou Djahaté	16/08/19 
	- Chef Service Réglementation, Examen et Formation du Personnel Aéronautique	TRAORE Ariel	16/08/19 
	- Inspecteur Licences du Personnel Aéronautique	KRA Kouamé Patrice	16/08/2019 
	- Agent	GBOTTA Catherine Noufé	16/08/2019 
VERIFICATION	COMITE DE TRAVAIL RELATIF A L'AUDIT SECURITE DE L'OACI		
	- Président	KOFFI Bi Nékalo Joseph	28/08/19 
	- Rapporteur	ALLA Amani Jean	28/08/19 
VALIDATION OPERATIONNELLE	Directeur du Transport Aérien	COULIBALY Ahmed Djibril	29/08/19 
APPROBATION	DIRECTEUR GENERAL	Sinaly SILUE	30/08/19 



 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

AVANT - PROPOS

L'objectif du présent guide est de renseigner et d'orienter les examinateurs en vol dans l'application des dispositions du RACI 2000 (Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du Personnel Aéronautique) concernant leur formation et la gestion des activités liées à leur fonction. Il permettra d'améliorer l'application des normes et des meilleures pratiques afin de respecter les exigences du RACI 2000

Le Guide est constitué de 11 modules et a pour but d'être considéré comme le principal manuel de référence pour la formation et de constituer la référence ultérieure des examinateurs.

Les références aux RACI 2000 sont indiquées en italique

Chaque module comprend des tableaux de consultation rapide qui ont pour objectif de résumer pour l'examineur les exigences essentielles de chaque test ou contrôle.

Au début de chaque module se trouve un index des thèmes abordés dans les modules. L'objectif de chaque module est décrit ci-dessous.

Cy



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Pages	Edition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
i	2	27/08/2019	1	27/08/2019
ii	2	27/08/2019	1	27/08/2019
iii	2	27/08/2019	1	27/08/2019
iv	2	27/08/2019	1	27/08/2019
v	2	27/08/2019	1	27/08/2019
vi	2	27/08/2019	1	27/08/2019
vii	2	27/08/2019	1	27/08/2019
viii	2	27/08/2019	1	27/08/2019
ix	2	27/08/2019	1	27/08/2019
x	2	27/08/2019	1	27/08/2019
Xi	2	27/08/2019	1	27/08/2019
xii	2	27/08/2019	1	27/08/2019
xiii	2	27/08/2019	1	27/08/2019
1-1	2	27/08/2019	1	27/08/2019
1-2	2	27/08/2019	1	27/08/2019
1-3	2	27/08/2019	1	27/08/2019
1-4	2	27/08/2019	1	27/08/2019
1-5	2	27/08/2019	1	27/08/2019
1-6	2	27/08/2019	1	27/08/2019
1-7	2	27/08/2019	1	27/08/2019
1-8	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-1	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-2	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-3	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-3	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-4	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-5	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-6	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-7	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-8	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-9	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-10	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-11	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-12	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-13	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-14	2	27/08/2019	1	27/08/2019

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

Pages	Edition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
2-15	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-16	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-17	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-18	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-19	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-20	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-21	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-22	2	27/08/2019	1	27/08/2019
2-23	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-1	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-2	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-3	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-4	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-5	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-6	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-7	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-8	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-9	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-10	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-11	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-12	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-13	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-14	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-15	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-16	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-17	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-18	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-19	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-20	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-21	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-22	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-23	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-24	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-25	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-26	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-27	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-28	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-29	2	27/08/2019	1	27/08/2019



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

GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL

RACI 2004

Edition 2
Date : 27 Août 2019
Amendement 01
Date : 27 Août 2019

Pages	Edition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
3-30	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-31	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-32	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-33	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-34	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-35	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-36	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-37	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-38	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-39	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-40	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-41	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-42	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-43	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-44	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-45	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-46	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-47	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-48	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-49	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-50	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-51	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-52	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-53	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-54	2	27/08/2019	1	27/08/2019
3-55	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-1	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-2	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-3	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-4	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-5	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-6	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-7	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-8	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-9	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-10	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-11	2	27/08/2019	1	27/08/2019

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

Pages	Edition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
4-12	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-13	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-14	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-15	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-16	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-17	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-18	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-19	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-20	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-21	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-22	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-23	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-24	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-25	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-26	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-27	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-28	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-29	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-30	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-31	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-32	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-33	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-34	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-35	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-36	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-37	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-38	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-39	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-40	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-41	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-42	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-43	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-44	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-45	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-46	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-47	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-48	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-49	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-50	2	27/08/2019	1	27/08/2019



Pages	Edition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
4-51	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-52	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-53	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-54	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-55	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-56	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-57	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-58	2	27/08/2019	1	27/08/2019
4-59	2	27/08/2019	1	27/08/2019
5-1	2	27/08/2019	1	27/08/2019
5-2	2	27/08/2019	1	27/08/2019
5-3	2	27/08/2019	1	27/08/2019
6-1	2	27/08/2019	1	27/08/2019
6-2	2	27/08/2019	1	27/08/2019
6-3	2	27/08/2019	1	27/08/2019
6-4	2	27/08/2019	1	27/08/2019
6-5	2	27/08/2019	1	27/08/2019
6-6	2	27/08/2019	1	27/08/2019
6-7	2	27/08/2019	1	27/08/2019
6-8	2	27/08/2019	1	27/08/2019
6-9	2	27/08/2019	1	27/08/2019
6-10	2	27/08/2019	1	27/08/2019
7-1	2	27/08/2019	1	27/08/2019
7-2	2	27/08/2019	1	27/08/2019
7-3	2	27/08/2019	1	27/08/2019
7-4	2	27/08/2019	1	27/08/2019
7-5	2	27/08/2019	1	27/08/2019
7-6	2	27/08/2019	1	27/08/2019
7-7	2	27/08/2019	1	27/08/2019
7-8	2	27/08/2019	1	27/08/2019
8-1	2	27/08/2019	1	27/08/2019
8-2	2	27/08/2019	1	27/08/2019
8-3	2	27/08/2019	1	27/08/2019
8-4	2	27/08/2019	1	27/08/2019

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

Pages	Edition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
9-1	2	27/08/2019	1	27/08/2019
9-2	2	27/08/2019	1	27/08/2019
9-3	2	27/08/2019	1	27/08/2019
9-4	2	27/08/2019	1	27/08/2019
10-1	2	27/08/2019	1	27/08/2019
10-2	2	27/08/2019	1	27/08/2019
10-3	2	27/08/2019	1	27/08/2019
10-4	2	27/08/2019	1	27/08/2019
11-1	2	27/08/2019	1	27/08/2019
11-2	2	27/08/2019	1	27/08/2019
11-3	2	27/08/2019	1	27/08/2019
11-4	2	27/08/2019	1	27/08/2019
11-5	2	27/08/2019	1	27/08/2019
11-6	2	27/08/2019	1	27/08/2019

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

INSCRIPTIONS DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit-le	par

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit-le	par

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	---

TABLEAU DES AMENDEMENTS

N°	Objet	Date : - Adoption / Approbation - Entrée en vigueur - Applicable le

Handwritten signature

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

LISTE DE DIFFUSION

Code	Direction/Sous-Direction	Support de diffusion *	
		P	N
DG	Direction Générale		✓
DSV	Direction de la Sécurité des Vols		✓
SDLPA	Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique	✓	✓
SI	Service Informatique		✓
DTA	Direction du Transport Aérien	✓	✓

(*) P=Papier

N= Numérique

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

LISTE DES REFERENCES

RACI 2000, 5^{ème} Edition juin 2018 ;

RACI 2002, 2^{ème} Mai 2019



TABLE DES MATIERES

	Page
PAGE DE VALIDATION	I
AVANT - PROPOS	II
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	III
INSCRIPTIONS DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS.....	IX
TABLEAU DES AMENDEMENTS	VIII
LISTE DE DIFFUSION	IX
LISTE DES REFERENCES	XII
TABLE DES MATIERES	XI
GLOSSAIRE	XIII
DEFINITIONS	XIII
MODULE 1 : EXIGENCES GENERALES	1-1
1.1 DISPOSITIONS DE NORMALISATION POUR LES EXAMINATEURS	1-1
1.2 REGISTRE DES EXAMINATEURS	1-2
1.3 SELECTION DES EXAMINATEURS.....	1-2
1.4 QUALIFICATIONS ET FONCTIONS DES EXAMINATEURS.....	1-2
1.5 Formation des examinateurs.....	1-5
1.6 AUTORISATIONS	1-6
1.7 AJOUT DE PRIVILEGES.....	1-6
1.8 FONCTIONS MULTIPLES.....	1-6
1.9 PERIODE DE VALIDITE D'UNE AUTORISATION.....	1-6
1.10PROROGATION DE L'AUTORISATION DES EXAMINATEURS.....	1-6
1.11AUTORITE POUR SIGNER LES DOCUMENTS APRES LE TEST D'APTITUDE/CONTROLE DE COMPETENCES.....	1-88
MODULE 2 FORMATION DES EXAMINATEURS.....	2-1
2.1 GENERALITES	2-1
2.2 CONTENU DE LA FORMATION	2-1
2.3 NORMES DE TEST/CONTROLE.....	2-4
2.4 OBJECTIF DES TESTS/CONTROLES	2-4
2.5 PREPARATION DES EXAMINATEURS AUX TESTS / CONTROLES.....	2-5
2.6 MINIMA METEOROLOGIQUES	2-8
2.7 BRIEFING AVANT LE VOL	2-9
2.8 PLANIFICATION ET INSTALLATIONS DU CANDIDAT	2-10
2.9 PROFESSIONNALISME.....	2-12
2.10 SYSTEME D'EVALUATION	2-14
MODULE 3 – NORMES DE TEST POUR LES AVIONS.....	3-1
MODULE 4 – NORMES DE TEST POUR LES HÉLICOPTÈRES	4-1
MODULE 5 – TOLÉRANCES DE TEST (AVION ET HÉLICOPTÈRE).....	5-1
5.1 AVION	5-1
5.2 HELICOPTERE	5-2
MODULE 6 – LICENCE DE PILOTE PRIVÉ (AVION ET HÉLICOPTÈRE) – PPL(A/H)	6-1
6.1 AVION	6-1

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

6.2 INTRODUCTION	6-1
6.3 AVION / HELICOPTERE – MONOMOTEUR.....	6-2
6.4 AVION MULTIMOTEUR (NON APPLICABLE)	6-9
6.5 HELICOPTERE	6-9

MODULE 7 – LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL (AVION ET HÉLICOPTÈRE) – CPL (A/H) 7-1

7.1 AVION	7-1
7.2 INSTRUCTIONS COMPLEMENTAIRES	7-1
7.3 SECTION 1 – OPERATIONS AVANT LE VOL ET DEPART	7-2
7.4 SECTION 2 – TRAVAIL AERIEN GENERAL	7-3
7.5 SECTION 3 – PROCEDURES EN ROUTE	7-4
7.6 SECTION 4 – PROCEDURE D'APPROCHE ET D'ATERRISSAGE	7-6
7.7 SECTION 5 – PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE.....	7-6
7.8 SECTION 6 – VOL ASYMETRIQUE SIMULE ET ELEMENTS DE CLASSE/TYPE APPLICABLES	7-7
7.9 NOTE GENERALE	7-7

MODULE 8 – QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS IR (AVION ET HÉLICOPTÈRE) ...8-1

8.1 AVION	8-1
8.2 GENERALITES	8-1
8.3 CONDUITE DES TESTS	8-1
8.4 MINIMA METEOROLOGIQUES	8-2
8.5 AVION	8-2
8.6 COMPOSITION DE L'EQUIPAGE TECHNIQUE ET FONCTION DE L'EXAMINATEUR / DU PILOTE DE SECURITE	8-2
8.8 TEST D'APTITUDE	8-3
8.9 TOLERANCES DE TEST	8-3
8.10 HELICOPTERE	8-3

MODULE 9 – QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE (AVION ET HÉLICOPTÈRE)9-1

9.1 AVION	9-1
9.2 AVION MONO PILOTE SPA	9-1
9.3 INSTRUCTIONS COMPLEMENTAIRES	9-1
9.4 DISPOSITIFS SYNTHETIQUES DE FORMATION (STD)	9-1
9.5 AVION MULTIPILOTE MPA.....	9-1
9.6 HELICOPTERES.....	9-1

MODULE 10 – LICENCE DE PILOTE DE LIGNE (AVION) – ATPL (A) 10-1

10.1 AVION.....	10-1
10.2 INSTRUCTIONS COMPLEMENTAIRES.....	10-1
10.3 TOLERANCES DE TEST : VOIR MODULE 5	10-4

MODULE 11 - EXAMEN DES INSTRUCTEURS (AVION ET HELICOPTERE)11-1

11.1 GENERALITES	115-1
11.2 Connaissances théoriques.....	11-2
11.3 Cours.....	11-3
11.4 BRIEFING AVANT LE VOL.....	118-4
11.5 VOL	119-5
11.6 BRIEFING APRES LE VOL	1110-6
11.7 NORMES DE TEST EN VOL	1110-6
11.8 TOLERANCES DE TEST	1110-6

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

GLOSSAIRE

AAC	:	Administration de l'Aviation Civile
ADF	:	Equipement de Radiogoniométrie Automatique.
ATO (OFA)	:	Organisme de Formation Agréé
HCA	:	Habiletés, Connaissances et Attitudes
HF	:	Haute Fréquence
IFR	:	Règles de Vol aux Instruments
ISD	:	Ingénierie Pédagogique
LMS	:	Système de Gestion de l'Apprentissage
LRU	:	Elément Remplaçable en Ligne (Line Replaceable Unit)
MPL	:	Licence de Pilote en Equipage Multiple
PAQ	:	Programme Avancé de Qualification
RA	:	Evaluation des Risques
VFR	:	Règles de Vol à Vue
VHF	:	Très Haute Fréquence

DEFINITIONS

Conformité : Fait de respecter les exigences imposées par la réglementation ou des critères, des normes, des spécifications ou des résultats escomptés établis.

Constatation. Conclusion formulée par le personnel d'audit d'un exploitant qui fait état d'une situation de non-conformité par rapport à une réglementation ou une norme bien donnée.

Contrôles : Vérification des compétences et performances associées aux licences et qualifications.

Critères de performances : Déclarations simples et évaluatives sur le résultat requis de l'élément de compétence et description des critères utilisés pour déterminer si le niveau requis de performance a été atteint.

Élément de compétence : Action qui constitue une tâche aux limites clairement définies par un événement déclencheur et un événement entraînant sa cessation et qui aboutit à un résultat observable.

Epreuves : Comparaison de la connaissance d'une tâche ou de l'habileté ou de l'aptitude à exécuter une tâche à un ensemble établi de critères afin de déterminer si



 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

la connaissance, l'habileté ou l'aptitude observée répond à ces critères, les dépasse ou n'y satisfait pas.

Evaluateur : Terme générique utilisé dans le contexte d'un ATO pour décrire une personne qualifiée, autorisée et désignée pour procéder à des évaluations spécifiques, des contrôles, des épreuves et/ou des tâches d'audit afin déterminer s'il a été satisfait à toutes les normes de performance requises.

Formation et évaluation fondées sur la compétence : Formation et évaluation qui se caractérisent par leur orientation sur la performance, par l'importance accordée aux normes de performance et à leur mesure et par la progression de la formation vers des normes de performance spécifiées.

Formation homologuée : Formation qui est assurée dans le cadre d'un programme spécial et sous supervision, approuvée par un Etat contractant, et qui, dans le cas de membre d'équipage de conduite, est donnée par un organisme de formation agréé.

Gestion de la qualité : approche de la gestion centrée sur les moyens d'atteindre les objectifs de qualité des produits ou services via l'utilisation de quatre composantes clés : la planification de la qualité, le contrôle de la qualité, l'assurance de la qualité et l'amélioration de la qualité.

Habilités, connaissances et attitudes (HCA) : Les trois domaines de performance sous évaluation constante et formant la base des énoncés des critères de performance.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

MODULE 1 : EXIGENCES GENERALES

Directives concernant la gestion des examinateurs de vol.

1.1 Dispositions de normalisation pour les examinateurs

L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile désigne et autorise en tant qu'Examineurs des personnes intègres correctement qualifiées pour mener, en son nom, des tests d'aptitude et des contrôles de compétences.

Les qualifications minimales pour les Examineurs sont détaillées dans le Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique (RACI 2000).

L'Autorité informera par écrit les examinateurs de leurs responsabilités et privilèges, en spécifiant le type de tests d'aptitude et de contrôles de compétences susceptibles d'être menés.

Tous les Examineurs doivent être correctement formés, qualifiés et expérimentés pour assumer leur fonction dans le type / la classe concerné d'avion / d'hélicoptère.

Cependant, il est important que dans tous les cas, l'Examineur ait, par sa formation et son expérience, le respect professionnel de la communauté aéronautique.

Toute dérogation aux exigences de qualification du RACI 2000 doit être limitée aux cas pour lesquels un examinateur entièrement qualifié n'est pas disponible.

Il peut s'agir par exemple de tests d'aptitude sur une classe ou un type nouveau ou rare, pour lesquels l'examineur doit au moins détenir une qualification d'instructeur sur un avion/hélicoptère équipé du même type et du même nombre de moteurs et ayant le même ordre de grandeur de masse (prendre également en considération le niveau de technologie).

Les inspecteurs de l'Autorité supervisant les examinateurs respecteront, dans l'idéal, les mêmes exigences que celles concernant les examinateurs qui sont supervisés. Cependant, il est improbable qu'ils puissent être ainsi qualifiés sur la grande diversité de types et de tâches pour lesquels ils ont une responsabilité et, dans la mesure où ils n'examinent généralement que la formation et les tests, ils peuvent être qualifiés pour la fonction d'inspecteur.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

1.2 Registre des examinateurs

L'ANAC tient un enregistrement, ainsi que des dossiers pour les examinateurs.

1.3 Sélection des examinateurs

Si le candidat à la fonction d'examineur respecte les exigences réglementaires, l'ANAC l'informe par écrit que sa demande est acceptée. Le candidat subit un cours de standardisation et le(s) contrôles en vol requis.

1.4 Qualifications et fonctions des examinateurs

Les Examinateurs (Avions) assument six fonctions et les Examinateurs (Hélicoptères) cinq fonctions :

- a. Examineur de vol FE (Flight Examiner) (A) et (H)
- b. Examineur de qualification de type TRE (Type Rating Examiner) (A) et (H)
- c. Examineur de qualification de classe CRE (Class Rating Examiner) (A)
- d. Examineur de qualification de vol aux instruments (IRE) (Instrument Rating Examiner) (A) et (H)
- e. Examineur sur entraîneur synthétique de vol (SFE) (Synthetic Flight Examiner) (A) et (H)
- f. Examineur d'instructeur de vol (FIE) (Flight Instructor Examiner) (A) et (H)

1.4.1 Conditions préalables

Avant le cours de standardisation/formation et à tout moment lorsque l'autorisation de l'examineur doit être exercée (sauf dérogation accordée par l'ANAC), les examinateurs doivent :

- détenir une licence et une qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence ou à la qualification pour lesquels ils sont autorisés à mener des tests / contrôles
- être qualifiés pour agir en tant que commandant de bord de chaque avion / hélicoptère pour lesquels ils sont autorisés, sauf spécification contraire
- détenir la qualification d'instructeur de vol appropriée, sauf spécification contraire.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

1.4.2 Fonctions

Tableau de consultation rapide :

AVION ET HÉLICOPTÈRE

AUTORISATION FE (PPL)		Référence : <i>RACI 2000 § 2.8.5.2.2</i>
Personne habilitée à faire passer les tests :	Un Inspecteur ou un Examineur expérimenté désigné par l'ANAC	
Formulaire utilisé :	Form. 2061	
Format du test :	• Basé sur le test d'aptitude pour la délivrance de licences de pilote privé PPL : briefing, conduite et évaluation d'un test d'aptitude réalisé par un examinateur agissant en tant que candidat. • Lorsqu'une autorisation est demandée pour les avions/hélicoptères multimoteur, le test doit être mené dans le type/la classe concerné.	

AUTORISATION FE (CPL)		Référence : <i>RACI 2000 § 2.8.5.2.2</i>
Personne habilitée à faire passer les tests :	Un Inspecteur ou un Examineur expérimenté nommé par l'ANAC	
Formulaire utilisé :	Form. 2061	
Format du test :	• Basé sur le test d'aptitude pour la délivrance de licences de pilote professionnel CPL : briefing, conduite et évaluation d'un test d'aptitude réalisé par un examinateur agissant en tant que candidat. • Lorsqu'une autorisation est demandée pour les avions/hélicoptères multimoteur, le test doit être mené dans le type / la classe concerné.	

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

AUTORISATION TRE		Référence : <i>RACI 2000 § 2.8.53.2</i>
Personne habilitée à faire passer les tests :	Un Inspecteur ou un Examineur expérimenté nommé par l'Autorité	
Formulaire utilisé :	Form 2061	
Format du test :	• Basé sur le test d'aptitude pour la délivrance de licences de pilote de ligne ATPL : briefing, conduite et évaluation d'un test d'aptitude réalisé par un candidat ou un examinateur agissant en tant que candidat. • L'autorisation sera spécifique au type.	

AUTORISATION CRE (pas applicable à l'hélicoptère)		Référence : <i>RACI 2000 § 2.8.5.4.2</i>
Personne habilitée à faire passer les tests :	Un Inspecteur ou un Examineur expérimenté nommé par ANAC	
Formulaire utilisé :	Form 2061	
Format du test :	• Basé sur le test pour lequel l'autorisation est requise : briefing, conduite et évaluation d'un profil de test d'aptitude ou de contrôle de compétences pour une qualification sur avion monopilote (SPA), réalisé par l'examineur agissant en tant que candidat. • Lorsqu'une autorisation est demandée pour les avions multimoteur, le test doit être mené dans le type / la classe concerné. • Lorsque des privilèges de renouvellement de la qualification de vol aux instruments sont requis, le test doit couvrir toutes les exigences de test / contrôle de qualification de vol aux instruments.	

AUTORISATION IRE		Référence : <i>RACI 2000 § 2.8.5.5.2</i>
Personne habilitée à faire passer les tests :	Un Inspecteur ou un Examineur expérimenté nommé par ANAC	
Formulaire utilisé :	Form 2061	
Format du test :	• Basé sur le test d'aptitude de qualification de vol aux instruments : briefing, conduite et évaluation d'un test d'aptitude réalisé par un examinateur agissant en tant que candidat. • Lorsqu'une autorisation est requise pour les avions / hélicoptères multimoteur, le test doit être mené dans le type / la classe concerné.	

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	---

AUTORISATION SFE		<i>Référence : RACI 2000 § 2.8.5.6.2</i>
Personne habilitée à faire passer les tests :	Un Inspecteur ou un Examineur expérimenté nommé par ANAC	
Formulaire utilisé :	Form 2061	
Format du test :	• Basé sur le test d'aptitude de qualification de type : briefing, conduite et évaluation d'un test d'aptitude réalisé par un candidat ou un examinateur agissant en tant que candidat. • L'autorisation sera spécifique au Type et au simulateur de vol.	

AUTORISATION FIE		<i>Référence : RACI 2000 § 2.8.5.7.2</i>
Personne habilitée à faire passer les tests :	Un Inspecteur ou un Examineur expérimenté nommé par ANAC	
Formulaire utilisé :	Form 2061	
Format du test :	• Basé sur le test d'aptitude de l'Instructeur de Vol : briefing, conduite et évaluation d'un test d'aptitude d'instructeur réalisé par l'examineur agissant en tant que candidat. • Présentation d'un long briefing sur un sujet extrait de la formation FI • Examen oral sur une série de sujets extraits de la formation FI. • Lorsqu'une autorisation est requise pour les avions monomoteur et multimoteur, les éléments multimoteur requis du test doivent être menés dans le type/la classe concerné dans un deuxième vol.	

1.5 Formation des examinateurs

La formation pour la première autorisation d'un examinateur ne doit pas commencer avant que l'ANAC n'ait sélectionné et approuvé le candidat à la formation.

Lorsqu'un examinateur possède une autorisation valide, l'ANAC doit spécifier les éléments requis de la formation requise.

Lorsqu'un examinateur ne détient plus d'autorisation valide, l'ANAC doit appliquer les exigences de la sélection et spécifier les éléments requis de la formation.

Le contenu de la formation des examinateurs est expliqué au module 2.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

1.6 Autorisations

L'ANAC tient une liste de tous les examinateurs désignés en indiquant les fonctions pour lesquelles ils ont été autorisés. La liste est mise à la disposition des organismes TRTO, FTO et des organismes déclarés et autorisés.

L'ANAC indique le cas échéant à chaque candidat à un test d'aptitude, le ou les examinateurs désignés pour mener le test en vue de la délivrance d'une licence de pilote de ligne ATPL (A/H).

Les examinateurs reçoivent un document précisant de manière détaillée ce qui suit :

- leur autorisation ;
- les avions/hélicoptères sur lesquels ils peuvent procéder à des tests/contrôles ;
- toutes restrictions de l'autorisation, ainsi que tous les autres privilèges liés à l'autorisation.

1.7 Ajout de privilèges

Lorsque l'examineur demande l'ajout à son autorisation d'un Type/Classe, ou d'autres privilèges non testés antérieurement, l'ANAC doit s'assurer que la formation et les tests appropriés sont effectués avant d'approuver l'autorisation modifiée.

1.8 Fonctions multiples

Sous réserve qu'ils respectent les conditions de qualification et d'expérience pour chaque fonction exercée, les examinateurs ne sont pas limités à une fonction unique en tant que FE, TRE, CRE, IRE, SFE ou FIE. Cependant, l'ANAC peut également limiter le nombre des fonctions, types et classes des examinateurs ou les marques spécifiques ou modèles de base sur lesquels chaque examinateur peut procéder aux tests.

1.9 Période de validité d'une autorisation

L'autorisation d'un examinateur a une durée de validité maximale de trois ans.

Les examinateurs font l'objet d'une prorogation/renouvellement de leur autorisation conformément aux RACI 2000.

1.10 Prorogation de l'autorisation des examinateurs

Une autorisation d'examineur sera prorogée lorsque le titulaire aura, pendant la période de validité de l'autorisation :

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	---

- (1) conduit au moins 2 épreuves pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences chaque année;
- (2) participé à un stage de remise à niveau d'examineur organisé par l'autorité compétente ou par un ATO agréée/acceptée par l'autorité compétente, au cours de la dernière année de la période de validité.
- (3) complété l'une des épreuves pratiques ou l'un des contrôles de compétences au cours de la dernière année de validité, conformément au point (b)(1), devra avoir été évaluée par un inspecteur de l'autorité compétente ou par un examinateur expérimenté ayant reçu l'autorisation expresse de le faire de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examineur;
- (4) lorsque le candidat à la prorogation est détenteur de privilèges pour plus d'une catégorie d'examineur, une prorogation combinée de tous les privilèges d'examineur peut être obtenue lorsque le candidat satisfait aux exigences des points (b) (1) et (2) et du § 2.8.4.1.5 pour l'une des catégories d'autorisation d'examineur qu'il détient, en accord avec l'autorité compétente.

Tableau de consultation rapide :

AVION/HELICOPTERE

PROROGATION DE L'AUTORISATION FE/FIE/CRE/TRE/SFE		Référence : § 2.8.5.1.6
Prorogation de l'autorisation	de	L'autorisation d'un examinateur est valide pendant trois ans au maximum et doit être prorogée à la discrétion de l'ANAC
Personne habilitée à faire passer les tests :		Un Inspecteur ou un Examineur expérimenté nommé par l'ANAC
Formulaire utilisé :		Form 2061
Format du test :		• Conduite d'au moins 2 tests d'aptitude ou contrôles de compétences chaque année pendant la durée de validité de 3 ans de l'autorisation dont un des tests est effectué dans les 12 derniers mois de la période de validité ; • Observation d'un test dans les 12 derniers mois ou un test "factice" ; • Cours de standardisation.



 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

Combinaison de prorogations d'autorisations

Lorsqu'un examinateur détient plusieurs autorisations, l'ANAC peut approuver la prorogation de l'autorisation sous réserve de la conformité au tableau ci-dessous "Combinaison des autorisations d'examineurs". L'ANAC doit identifier l'autorisation détenue à utiliser comme base pour observation. Les autres autorisations détenues par l'examineur peuvent ensuite être vérifiées oralement afin de s'assurer que l'examineur peut prouver ce qui suit :

- conformité avec les exigences administratives
- connaissance des changements de formats, ou des exigences, des RACI 2000 ;

Une prorogation d'autorisation ne peut pas être accordée uniquement sur la base d'un contrôle oral, elle doit être conduite comme une première autorisation.

Tableau de consultation rapide :

Combinaison de prorogations d'autorisations d'examineurs		Référence :
Autorisations d'examineurs	Personne habilitée à faire passer les tests	Combinaison de nouvelles autorisations – Format
IRE FIE FE.CPL FE.PPL TRE SFE CRE	Inspecteur ou examinateur agréé par l'ANAC	1. Observation du test/contrôle identifié l'ANAC par ANAC Nationale 2. Questionnaire oral concernant toutes les autorisations détenues afin de vérifier ce qui suit : • conformité avec les exigences administratives • connaissance des changements apportés aux formats ou des exigences des RACI 2000;

1.11 Autorité pour signer les documents après le Test d'aptitude/Contrôle de compétences

L'ANAC autorise les examinateurs à signer les formulaires de tests d'aptitude et contrôle de compétence.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

MODULE 2 FORMATION DES EXAMINATEURS

Guide concernant la formation pratique des examinateurs

2.1 Généralités

Il est prévu que tous les candidats à l'autorisation reçoivent un cours de standardisation/formation officielle à cet effet avant d'entreprendre un vol de test avec un inspecteur/examinateur. La formation doit être acceptable par l'inspecteur supervisant le candidat.

Les niveaux de compétences des pilotes dépendent dans une grande mesure de la compétence des examinateurs.

Les examinateurs reçoivent des instructions de l'ANAC sur les exigences du RACI 2000, la conduite des tests d'aptitude et des contrôles des compétences, et sur leurs documents et rapports.

Les examinateurs reçoivent également des instructions sur les exigences en termes de protection des données personnelles, les responsabilités, les assurances contre les accidents et les frais.

Un inspecteur de l'ANAC, ou un examinateur, supervisera tous les examinateurs candidats réalisant un test sur un "candidat" dans un avion/hélicoptère pour lequel l'examineur demande une autorisation. Les éléments du programme de formation et des tests d'aptitude/contrôles de compétences sont choisis par l'inspecteur pour l'examen du "candidat" par l'examineur candidat. Après avoir convenu avec l'inspecteur du contenu du test, l'examineur candidat doit gérer tout le test, c'est-à-dire le briefing, la conduite du vol, l'évaluation et le débriefing du "candidat". L'inspecteur/examineur discutera de l'évaluation avec l'examineur candidat avant le débriefing et la communication du résultat au "candidat".

2.2 Contenu de la formation

2.2.1 Formateurs

Les inspecteurs de l'ANAC supervisant les examinateurs doivent respecter dans l'idéal les mêmes exigences que les examinateurs supervisés. Cependant, il est improbable qu'ils puissent être ainsi qualifiés sur la grande diversité de types et de tâches pour lesquels ils ont une responsabilité et, dans la mesure où ils n'examinent généralement que la formation et les tests, ils peuvent être qualifiés pour la fonction d'inspecteur.



 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

L'ANAC emploiera ou mettra à disposition un nombre suffisant d'inspecteurs ou d'examineurs pour conduire, superviser et/ou inspecter les dispositions de normalisation conformément au RACI 2000.

2.2.2 Fonctions et responsabilités de l'examineur

Les dispositions de normalisation doivent au moins couvrir, suivant la fonction de l'examineur, les instructions suivantes :

- (i) les exigences du RACI 2000 liés aux responsabilités des examinateurs ;
- (ii) les bases des performances et des limitations humaines applicables à l'examen en vol ;
- (iii) les bases de l'évaluation applicables aux performances du candidat ;
- (iv) les règles aéronautiques ;
- (v) le Système Qualité associé aux RACI ;
- (vi) la Formation au travail en équipage MCC (Multi-Crew Co-operation), les performances et limitations humaines, s'il y a lieu.

Tous les éléments ci-dessus sont des exigences essentielles en termes de connaissances pour un examinateur et sont recommandés en tant qu'informations du cours de base. Ce cours de base peut être étudié avant que la formation recommandée de l'examineur n'ait commencé. Le cours de base peut utiliser tout format de formation et sera préparé l'ANAC.

2.2.3 Formation spécifique aux tests et contrôles en vol

Il est nécessaire de connaître de manière détaillée les tests et contrôles pour lesquels l'autorisation est demandée. La formation doit couvrir ce qui suit :

- a. connaissance et gestion du test pour lequel l'autorisation doit être demandée. Description dans les modules concernés du présent guide.
- b. connaissance des procédures administratives relatives à ce test/contrôle.
- c. pour une première autorisation d'examineur, une formation pratique à l'examen du profil de test demandé est nécessaire.
- d. un vol pour le test d'acceptation de l'autorisation d'examineur (Examiner Autorisation Acceptance Test, EEAT) avec un Inspecteur ou un examinateur principal nommé l'ANAC par ANAC, par exemple pour l'examineur de vol FE (licence de pilote privé PPL), il s'agira du test d'aptitude pour la délivrance de la licence de pilote privé PPL.

Exemples de moyens de conformité acceptables pour la formation initiale des examinateurs :



	CRE	TRE	FE (PPL)	FE (CPL)	FIE	IRE
Cours de base	• Guide de l'examineur en vol • Cours de formation sur les exigences et procédures RACI 2000 • Test de l'ensemble					
Formation au sol	• Profils de test/contrôle • Formation aux différences de test/contrôle sur monomoteurs (SE) / multimoteurs (ME) • Critères de réussite partielle • Critères de ré-exécution • Test interrompu • Critères d'échec • Utilisation de dispositifs STD pour les tests/contrôles (suivant besoin) • Gestion des formulaires administratifs • la prorogation par expérience (monomoteurs à piston (SEP) & motoplaneur avec dispositif d'envol intégré (Touring Motor Glider, TMG)) uniquement					
Formation aux contrôles et tests en vol (vol)	Deux tests d'aptitude/contrôles de compétences sous supervision		Un test d'aptitude ou contrôle de compétences sous supervision		Deux tests d'aptitude/contrôles de compétences sous supervision	
Formation supplémentaire	Sur décision de l'ANAC					
Test en vol (complément du cours)	Test d'acceptation de l'autorisation d'examineur avec un inspecteur / un examinateur expérimenté par ANAC					



 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

2.3 Normes de test/contrôle

Les normes de performance sont essentielles à une conduite cohérente des tests/contrôles par les Examineurs

Les examinateurs doivent appliquer de manière cohérente les normes de l'appendice au § 2.1.3 du RACI 2000 pendant un test/contrôle. Cependant, dans la mesure où les circonstances de chaque test/contrôle effectué par un examinateur peuvent varier, il est également important qu'une évaluation du test/contrôle de l'examineur prenne en compte toutes les conditions défavorables rencontrées pendant le test/contrôle.

Il est souligné que les candidats au test/contrôle doivent se concentrer uniquement sur le vol et l'exploitation de l'avion/hélicoptère au mieux de leurs capacités. La définition et le respect des normes de test relèvent de la responsabilité de l'Examineur ; cependant, ces normes sont indiquées dans les modules 3 et 4 à des fins de transparence et à titre de référence pour l'Examineur et le candidat.

L'Examineur doit faire preuve de bon sens en particulier lors de la définition d'un quelconque exercice en situation d'urgence simulée ou anormale de manière à ce que la sécurité du vol ne soit jamais compromise.

Pendant toute la durée du vol, le respect des briefing/listes de contrôle, des procédures, des mesures de précaution anti-givrage et de dégivrage, du professionnalisme, de la liaison et conformité avec le contrôle du trafic aérien, des procédures de radiotéléphonie, de la gestion des vols et de la formation MCC (le cas échéant) sera évalué.

2.4 Objectif des tests/contrôles

- Un test en vol ou un test d'aptitude consiste en une démonstration des connaissances et des compétences requises pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification et peut inclure autant d'examens oraux que l'Examineur peut le juger nécessaire.
- Un Contrôle de Compétences est une démonstration de connaissances et de compétences continues en vue de proroger ou de renouveler les qualifications et peut inclure autant d'examens oraux que l'examineur peut le juger nécessaire.

Un test/contrôle a pour objet ce qui suit :



- déterminer par une démonstration pratique au cours d'un test / contrôle qu'un candidat a acquis ou maintient le niveau requis de connaissances et de compétences / capacités ;
- améliorer la formation et l'instruction en vol dans les organismes déclarés et agréés (ATO) par un retour d'informations des examinateurs concernant les items / sections des tests / contrôles dans lesquels l'échec est le plus fréquent ;
- aider à maintenir et, le cas échéant à améliorer, les normes de sécurité aérienne en faisant en sorte que les examinateurs fassent preuve d'un bon niveau de professionnalisme et d'une bonne discipline en vol pendant les tests / contrôles.

Avant d'entreprendre un test/contrôle, un examinateur vérifiera que l'avion/hélicoptère ou que le dispositif synthétique de formation devant être utilisé est approprié et équipé de manière adéquate pour le test/contrôle. Seuls les avions/hélicoptères ou les dispositifs de formation synthétique approuvés par ANAC pour les tests d'aptitude/contrôles de compétences peuvent être utilisés.

- a. le briefing avant le vol doit inclure ce qui suit :
 - séquence des tests/contrôles ;
 - réglage de puissance et vitesses ; et
 - aspects de sécurité
- b. les exercices en vol doivent inclure ce qui suit :
 - chaque item/section pertinent du test / contrôle
- c. le débriefing après le vol doit inclure ce qui suit :
 - évaluation du candidat
 - documentation du test/contrôle en présence, le cas échéant, des instructeurs de vol (FI) du candidat

2.5 Préparation des examinateurs aux tests / contrôles

Un test / contrôle est constitué de ce qui suit :

- examen oral au sol (le cas échéant) ;
- briefing avant le vol ;
- exercices en vol ; et
- débriefing après le vol



Approche des examinateurs

Un examinateur doit favoriser la création d'un environnement convivial et décontracté avant et pendant un vol de test / contrôle.

Une approche négative ou hostile doit être évitée. Pendant le vol de test / contrôle, l'examineur doit éviter les commentaires ou critiques négatifs et toutes les évaluations doivent être réservées au débriefing.

Un examinateur doit superviser tous les aspects de la préparation du vol de test / contrôle, y compris, lorsque cela est nécessaire, l'obtention ou la garantie d'un créneau horaire auprès du contrôle du trafic aérien.

Un examinateur doit planifier un test / contrôle conformément aux exigences du RACI 2000. Seules les manœuvres et procédures définies dans le formulaire de test / contrôle approprié seront entreprises.

Un même examinateur ne doit pas ré-examiner un candidat qui a échoué, sans l'accord du candidat.

L'examineur sera le commandant de bord, sauf cas convenu par l'examineur.

Programmation des tests / contrôles

Un examinateur doit prévoir, au maximum, par jour de travail :

- trois tests / contrôles relatifs à la qualification de classe, PPL, CPL, ou IR, ou
- deux tests / contrôles relatifs aux FI, CPL/IR et ATPL ou
- quatre tests / contrôles relatifs au type / qualification.

Un examinateur doit prévoir au moins trois heures pour les tests / contrôles de qualification de classe, PPL, CPL ou IR, et au moins quatre heures pour les tests / contrôles de qualification de type, FI, CPL/IR ou ATPL, comprenant le briefing avant le vol et la préparation, la conduite du test / contrôle, le débriefing et l'évaluation du candidat, et la documentation.

Un examinateur doit laisser suffisamment de temps au candidat pour qu'il se prépare à un test / contrôle, normalement pas plus d'une heure.

Un examinateur doit planifier un vol de test / contrôle de manière à ce que le temps de vol sur un avion / hélicoptère ou le temps au sol dans un dispositif synthétique de formation approuvé ne soit pas inférieur à :

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

- 90 minutes pour les licences PPL et CPL, y compris la partie navigation ;
- 60 minutes pour la qualification IR, FI et de type / classe monopilote ; et
- 120 minutes pour les licences CPL/IR et ATPL.

Préparation du candidat

Avant de rencontrer le candidat, l'examineur doit s'être correctement préparé au vol. L'examineur doit superviser tous les aspects de la préparation du vol de test / contrôle y compris, lorsque cela est nécessaire, l'obtention ou la garantie des services du contrôle du trafic aérien suivant besoin.

L'examineur planifiera un test / contrôle conformément aux exigences du RACI 2000. Seules les manœuvres et procédures requises dans le formulaire de test / contrôle approprié seront entreprises.

- a. Des installations adéquates et appropriées pour le briefing / débriefing doivent être utilisées pour tous les tests.
- b. Les instructions liées aux connaissances théoriques des examens doivent toujours être effectuées avant chaque test d'aptitude.
- c. Les éléments de connaissances non évidents dans les compétences démontrées peuvent être testés par questionnaire à tout moment pendant le vol. Les questionnaires en vol doivent être utilisés de manière judicieuse afin que la sécurité ne soit pas compromise. Les questions peuvent être reportées jusqu'à ce que la partie vol du test soit réalisée.
- d. Pour les avions / hélicoptères nécessitant uniquement un pilote, l'examineur ne doit pas aider le candidat dans la gestion de l'avion / hélicoptère, les radiocommunications, la mise au point et l'identification des équipements de navigation, et l'utilisation des cartes de navigation.
- e. S'il occupe un siège pilote, l'examineur ne doit pas participer au pilotage de l'avion / hélicoptère pour une raison autre que la sécurité.
- f. La sécurité du vol doit être la principale préoccupation à tout moment. L'examineur, le candidat et tous les autres membres de l'équipage doivent être vigilants par rapport aux autres appareils.



 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

Les éléments a. à f. ci-dessus sont couverts en détail sous les titres des paragraphes concernés ci-après.

Planification des itinéraires / profils

Un test / contrôle doit représenter un vol pratique. En conséquence, un examinateur peut définir des scénarios pratiques pour un candidat tout en s'assurant que le candidat n'est pas confus et que la sécurité aérienne n'est pas compromise.

2.6 Minima météorologiques

Un vol de test / contrôle doit être conduit conformément au manuel de vol de l'avion / hélicoptère et, le cas échéant, au manuel d'utilisation de l'avion / hélicoptère.

Un vol de test / contrôle doit être conduit en respectant les limitations contenues dans le manuel d'utilisation d'un organisme ATO/OFA et, le cas échéant, le manuel d'utilisation d'un organisme déclaré et agréé.

L'ANAC peut avoir déterminé pour les examinateurs des conditions minimums, en dessous desquelles l'évaluation peut être considérée trop difficile, en utilisant le tableau ci-dessous.

La préparation précédant le vol exige que le candidat évalue les conditions météorologiques et prenne une décision quant à la réalisation du vol.

Le candidat doit prendre en considération les exigences de toutes les parties du test auxquelles il est soumis.

L'Examineur doit évaluer la décision du candidat. Une décision de poursuite, lorsque les prévisions météorologiques sont inférieures aux limites requises, pour terminer le vol doit être considérée comme un élément d'échec pour le test / contrôle.

Les parties / éléments du test qui doivent être réalisés seulement par référence aux instruments seront simulés à l'aide d'un équipement approprié pour simuler les conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).

La sensibilisation aux conditions de givre doit être démontrée en vérifiant régulièrement la température extérieure et le réchauffage carburateur le cas échéant. Le candidat doit être en mesure d'utiliser tout équipement anti-givrage / de dégivrage installé sur l'avion / hélicoptère. En cas de givre réel, l'équipement ou les actions nécessaires doivent être mis en œuvre.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

La formation ou la préparation doit garantir une procédure opérationnelle pour l'utilisation de l'équipement de dégivrage de l'avion / hélicoptère, en particulier en référence aux réchauffeurs pitot, au réchauffage carburateur, au moteur / hélice et au dispositif anti-givrage de la cellule.

L'avion / hélicoptère ne doit pas voler volontairement dans des conditions de givre si cela est contraire au manuel de vol de l'avion / hélicoptère.

2.7 Briefing avant le vol

Approche de l'examineur

Le comportement d'un candidat dans des conditions de test est souvent affecté de manière défavorable par un certain niveau de tension nerveuse, mais l'examineur doit redresser la balance en sa faveur en adoptant une attitude conviviale et bienveillante.

Toute précipitation pendant le briefing doit être évitée et le candidat doit être encouragé à poser autant de questions qu'il le souhaite à la fin de chaque section.

Des instructions claires et posées à ce stade permettent non seulement de mettre le candidat à l'aise, mais également de s'assurer en vol que le vol se déroule sans problème et sans retard inutile.

Elaboration du briefing

Le briefing avant le vol peut être organisé sous la forme d'un ou de plusieurs éléments séparés, suivant besoin, afin de donner au candidat la meilleure opportunité de comprendre ce qu'on lui demande et de s'y préparer.

Contenu du briefing

Le candidat doit disposer du temps et des installations nécessaires pour se préparer au vol de test. Le briefing doit couvrir ce qui suit :

- a. objectif du vol
- b. contrôles des licences, si nécessaire
- c. liberté pour le candidat de poser des questions
- d. procédures opérationnelles à suivre (par exemple manuel d'utilisation)
- e. évaluation des conditions météorologiques
- f. capacité opérationnelle du candidat et de l'examineur

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

- g. buts à identifier par le candidat
- h. hypothèses de conditions météorologiques simulées (par exemple, givrage, plafond nuageux)
- i. contenu des exercices à effectuer
- j. paramètres convenus concernant la vitesse et les manœuvres (par exemple, vitesses V, angle d'inclinaison latérale)
- k. utilisation de la radiotéléphonie (R/T)
- l. fonctions respectives du candidat de l'examineur (par exemple en cas d'urgence)
- m. procédures administratives en vol (par exemple soumission d'un plan de vol)

La formation des Examineurs doit être axée sur les exigences visant à maintenir le niveau nécessaire de communication avec le candidat. Les contrôles suivants doivent être suivis par l'examineur candidat :

- a. implication d'un examinateur dans l'environnement opérationnel multipilote
- b. besoin de donner au "candidat" des instructions précises
- c. responsabilité de la conduite en sécurité du vol
- d. intervention par l'examineur, suivant besoin
- e. utilisation des écrans
- f. liaison avec le contrôle du trafic aérien concises et nécessité d'intentions, facilement comprises
- g. encouragement à l'égard du "candidat" concernant la séquence d'événements requise (par exemple à la suite d'une remise des gaz)
- h. prise de notes brèves, factuelles et discrètes

2.8 Planification et installations du candidat

L'examineur doit conduire chaque test / contrôle de manière à respecter les directives de l'ANAC afin que chaque candidat dispose de suffisamment de temps pour le test, généralement pas plus d'une heure.

Des installations de planification adéquates doivent être mises à la disposition du candidat. L'examineur doit vérifier que le candidat sait où se trouvent les moyens. Une salle de briefing calme doit être utilisée de manière à ce que la planification se déroule sans interruption ou perturbation.

La planification doit être réalisée sans l'aide des autres étudiants ou instructeurs. Les informations météorologiques et du contrôle du trafic aérien actuelles doivent être

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

obtenues. Toutes les exigences en termes de réservation doivent être satisfaites par le candidat en temps voulu pour le vol.

Un journal de bord doit être préparé et l'examineur peut en demander une copie. Ce journal peut inclure les éléments suivants :

- itinéraire (comprenant le vol jusqu'à l'aérodrome de dégagement planifié)
- fréquences de radiocommunications et des instruments d'aide à la navigation aérienne (à noter que lorsque ces informations sont clairement indiquées sur les documents de planification tels que les cartes à utiliser, il n'est pas nécessaire de recopier ces informations dans le journal)
- niveaux et altitudes planifiés
- minutage, heures d'arrivée prévues
- altitude minimale de secteur (Minimum Sector Altitude, MSA), altitude de sécurité ou niveaux / altitudes minimums
- carburant (en indiquant la réserve de carburant de manière à identifier, aux différents points de cheminement, la quantité de carburant restante)
- emplacement pour l'enregistrement de l'ATIS (service automatique d'informations de zone terminale) et des autorisations dans un ordre chronologique

L'itinéraire peut exiger un vol dans un espace aérien autre que l'espace aérien de Classe G et des mesures de précaution spéciales doivent être prises en considération pendant la planification.

La planification et la préparation doivent être réalisées par l'équipage à l'aide du matériel acceptable par ANAC. Les plans de vol / navigation informatisés ou les calculs de masse et centrage de l'avion / hélicoptère peuvent être utilisés pendant la période de planification autorisée. Le candidat reste seul responsable de tous les calculs de planification.

Il sera demandé aux candidats de calculer les performances au décollage et à l'atterrissage pour les conditions en vigueur, généralement pour la piste de longueur la plus critique prévue sur le vol.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

2.9 Professionnalisme

2.9.1 Définitions

C'est l'ensemble de toutes les ressources (connaissances, comportement et compétences) permettant au pilote d'utiliser en sécurité son avion / hélicoptère en respectant les règles et réglementations, quelles que soient les circonstances, au sol et en vol.

Les ressources humaines incluent tous les autres groupes qui travaillent habituellement avec le pilote et qui sont impliqués dans des décisions nécessaires à la réalisation d'un vol en sécurité.

Ces groupes peuvent inclure mais ne se limitent pas à ce qui suit :

- régulateurs,
- membres d'équipage de cabine,
- personnel de maintenance,
- contrôleurs du trafic aérien.

Le professionnalisme ne correspond pas à une seule opération mais à un ensemble de compétences, qui doivent être évidentes dans toutes les opérations, menées conformément à la norme de test pratique, comme appliqué à un test d'aptitude ou à un contrôle de compétences.

2.9.2 Compétences aéronautiques

Les compétences aéronautiques sont regroupées en trois ensembles de comportement observables :

1. processus et décisions en termes de communications
 - a. Briefing
 - b. Questions / exposé de ses idées / confiance en soi
 - c. Auto-critique
 - d. Communication avec les ressources disponibles en personnel
 - e. Utilisation de listes de contrôle
 - f. Prise de décisions
2. élaboration et maintien de la coopération en vol
 - a. Qualités de chef / compétences en termes de travail en équipe
 - b. Relations interpersonnelles

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

3. gestion de la charge de travail et connaissance de la situation
 - a. Préparation / planification
 - b. Vigilance
 - c. Distribution de la charge de travail
 - d. Prévention des perturbations
 - e. Prévention de situations indésirables (par exemple, turbulence de sillage, distance non appropriée par rapport aux autres avions / hélicoptères)

2.9.3 Comment l'examineur évalue le professionnalisme

La majorité des accidents et des incidents aéronautiques sont dus à des défaillances de gestion insuffisante de ressources insuffisantes de la part du pilote. Un nombre plus réduit est dû à des défaillances techniques.

Les jugements de réussite / d'échec basés uniquement sur des questions de professionnalisme doivent être émis de manière prudente puisqu'ils peuvent être entièrement subjectifs.

Il n'est pas possible de donner une liste exhaustive des considérations en termes de professionnalisme, cependant, les trois "ensembles" décrits ci-dessus incluent des éléments que le candidat peut omettre de réaliser (par exemple, appels radio corrects) alors que d'autres indiquent sa capacité à traiter les conditions de vol actuelles ou changeantes (par exemple, distance inappropriée par rapport aux autres avions / hélicoptères ou conscience de l'espace aérien).

Le rôle de l'examineur consiste donc par conséquent à observer comment le candidat gère les ressources mises à sa disposition pour réaliser un vol en sécurité et sans incident. L'examineur doit être convaincu que la réussite du vol est la conséquence d'un professionnalisme satisfaisant et non pas de la chance.

Si le candidat fait preuve d'une connaissance anticipée et cohérente des considérations de professionnalisme (par exemple, contrôles répétés des conditions de givre dans un vol de croisière en palier sans conditions de givre), l'examineur permet au candidat d'indiquer uniquement les changements survenus pendant le reste du vol.

Les examinateurs eux-mêmes doivent faire preuve de compétences aéronautiques appropriées dans la conduite des tests / contrôles, de la même manière que les candidats.



 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

2.10 Système d'évaluation

Gestion des vols

Un examinateur doit tenir un journal de bord et un registre d'évaluation pendant le test / contrôle pour référence pendant le débriefing après le vol.

Ce registre doit être compilé sans alerter ou attirer l'attention du candidat.

Les communications pendant le vol doivent uniquement être nécessaires :

- pour encourager le candidat concernant la séquence d'événements requise en utilisant des intentions concises et facilement comprises (par exemple, à la suite d'une remise des gaz)
- un examinateur doit faire preuve de souplesse à l'égard des changements possibles des briefings avant le vol en raison des instructions du contrôle du trafic aérien ou d'autres circonstances affectant le test / contrôle.
- en cas de changement d'un test / contrôle planifié, un examinateur doit s'assurer que le candidat comprend et accepte les changements. Dans le cas contraire, le vol de test / contrôle doit être arrêté.
- dans le cas où un candidat choisirait de ne pas poursuivre un test / contrôle pour des raisons considérées inadéquates par un examinateur, le candidat devrait repasser l'ensemble du test d'aptitude. Si le test / contrôle est arrêté pour des raisons considérées adéquates par l'examineur, seuls les items / sections non réalisés seront testés au cours d'un autre vol.
- un examinateur doit terminer un test / contrôle uniquement en vue d'évaluer le candidat, ou pour des raisons de sécurité.

Sauf lorsque l'examineur doit donner des directives ou faire un rappel, le candidat doit être autorisé à mener le vol sans interruption. Cependant, il doit être rappelé que l'examineur est responsable de la conduite en sécurité du vol et de la prévention de toute transgression.

Conduite des tests / contrôles

Chaque item au sein d'une section de test / contrôle doit être réalisé et évalué de manière séparée. Le programme de test / contrôle, conforme aux instructions données, ne doit normalement pas être modifié par un examinateur.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

L'exécution marginale ou discutable d'un item de test / contrôle ne doit pas influencer l'évaluation des autres items par un examinateur.

Un examinateur doit vérifier les exigences et les limitations d'un test / contrôle avec un candidat pendant le briefing avant le vol.

Lorsqu'un test / contrôle est terminé ou interrompu, un examinateur doit débriefier le candidat et donner les motifs de l'échec des items / sections. En cas d'échec ou d'interruption d'un test d'aptitude ou contrôle de compétences, l'examineur doit apporter des conseils appropriés afin d'aider le candidat dans les nouveaux tests / contrôles.

Tout commentaire sur ou désaccord avec l'évaluation de test / contrôle d'un examinateur effectuée pendant un débriefing sera enregistré par l'examineur sur le rapport de test / contrôle et signé par l'examineur et contresigné par le candidat.

Bien que les tests / contrôles puissent spécifier les tolérances de test en vol, on ne doit pas attendre de la part d'un candidat de les atteindre au détriment d'un vol régulier ou stable. Un examinateur doit prendre en considération les écarts inévitables dus aux turbulences, aux instructions du contrôle du trafic aérien, etc.

L'examineur candidat doit se référer aux tolérances de test en vol indiquées dans le RACI 2000 et le module 5 pour le test approprié. Les points suivants doivent faire l'objet d'une attention particulière :

- a. questions du "candidat"
- b. indication des résultats du test et des échecs de toutes les sections
- c. indication des motifs de l'échec

Parties à repasser

À la discrétion de l'examineur, toute manœuvre ou procédure du test / contrôle peut être refaite une seule fois par le candidat. Un examinateur peut arrêter un test / contrôle à n'importe quel stade s'il considère que les compétences du candidat doivent être complètement re-testées / re-contrôlées.

Critères de réussite / d'échec

L'examineur doit vérifier les références du RACI 2000 pour les critères de réussite / échec applicables au test devant être mené. En général, les instructions sont les suivantes :

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

Pour les avions monopilote (SPA) :

Le candidat doit réussir toutes les sections du test d'aptitude / contrôle de compétences. En cas d'échec à un item quelconque d'une section, l'échec concerne toute la section.

En cas d'échec dans plusieurs sections, le candidat doit repasser l'intégralité du test / contrôle. Un candidat échouant à une seule section doit repasser la section à laquelle il a échoué.

En cas d'échec dans une quelconque section du nouveau test / contrôle incluant les sections qui ont été réussies lors d'une tentative antérieure, le candidat doit repasser l'intégralité du test / contrôle.

Pour les avions multipilote (MPA) :

Le candidat doit réussir toutes les sections du test d'aptitude / contrôle de compétences.

En cas d'échec à plus de cinq items, le candidat doit repasser l'intégralité du test / contrôle. Un candidat échouant au maximum à 5 items doit repasser les items auxquels il a échoué.

En cas d'échec dans un item quelconque du nouveau test / contrôle, incluant les items qui ont été réussis lors d'une tentative antérieure, le candidat doit repasser l'intégralité du contrôle / test.

2.10.5 Résultat

Il existe plusieurs méthodes pour évaluer les performances d'un candidat. Les Autorités Nationales peuvent choisir la méthode qu'elles souhaitent utiliser. Deux méthodes sont considérées ici :

- **Classement**
- **Évaluation objective**

Classement

Le classement est une option sur certains formulaires utilisés pour les tests / contrôles. Cependant, son utilisation est facultative.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

La section des "Performances Acceptables" de chaque exercice présente les critères de classement. Ces critères ne supposent aucune circonstance inhabituelle. Les écarts inévitables par rapport aux critères publiés dus aux conditions météorologiques, au trafic ou à d'autres situations échappant au contrôle raisonnable du candidat doivent être pris en considération. Afin de ne pas devoir compenser ces situations, les tests doivent, dans la mesure du possible, être menés dans des conditions normales.

classification	Description
5	Performances idéales dans les conditions existantes. Anticipe et s'adapte facilement aux situations de vol changeantes ou inhabituelles.
4	Objectif de l'exercice atteint en sécurité avec quelques écarts mineurs par rapport aux performances idéales. Les performances indiquent un contrôle régulier de l'avion / hélicoptère.
3	Objectif de l'exercice atteint en sécurité avec des écarts mineurs fréquents mais pas majeurs par rapport aux performances idéales.
2	Objectif de l'exercice atteint en sécurité. Les performances incluent au maximum un écart majeur par rapport aux performances idéales et peuvent inclure des écarts mineurs fréquents par rapport aux performances idéales.
1	Objectif de l'exercice atteint en sécurité en général. Les performances incluent plusieurs écarts majeurs par rapport aux performances idéales et indiquent un niveau de compétences ou de connaissances qui aboutit à des performances marginales acceptables.
0	Un des éléments suivants aboutira à une évaluation d'échec : • Objectif de l'exercice non atteint • Niveau insuffisant de connaissances pour garantir la sécurité • Objectif de l'exercice atteint mais au détriment de compétences aéronautiques incertaines et/ou d'erreurs de manœuvre • Manœuvres dangereuses de l'avion / l'hélicoptère nécessitant l'aide de l'examineur. Dépassement des tolérances spécifiées dans les normes de test en vol

Des observations écrites sont requises lors de l'attribution d'une note de 2 ou moins à un exercice de test en vol. Les observations doivent être claires et concises et dans le cas d'un exercice évalué comme suit :

1 ou 2 : reflète les écarts majeurs par rapport aux performances acceptables pour l'exercice tel qu'indiqué dans les normes de test en vol appropriées ; ou classification 0 : reflète le ou les éléments appropriés qui aboutissent à une évaluation d'échec comme indiqué dans la section échelle de classification des normes de test en vol.

Pendant un test en vol, il est parfois difficile d'écrire des observations claires et concises. Il est recommandé aux examinateurs d'utiliser les notes prises pendant le test en vol pour rédiger une copie finale du rapport de test en vol. Ceci permet à

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	--	--

l'examineur de référencer les normes de test en vol appropriées tout en rédigeant des commentaires finaux.

Le diagramme ci-dessous permettra à l'examineur de suivre une séquence logique pour parvenir à une note lors de l'évaluation des performances du candidat pour un élément particulier du test en vol. En commençant en haut du diagramme et en réfléchissant puis en répondant mentalement à chaque question dans l'ordre, il est possible de parvenir à la note à attribuer. L'exactitude de l'évaluation dépendra entièrement des connaissances de l'examineur concernant les exigences en matière de performances acceptables pour chaque exercice de test en vol et l'échelle de classification.



2

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	--	--

- réaliser les tâches affectées spécifiées dans le manuel de l'examineur pour la licence ou la qualification requise conformément aux normes approuvées
- faire preuve d'une bonne maîtrise de l'avion / hélicoptère et du vol avec la réussite de chaque tâche réalisée avec confiance
- faire preuve de bon sens et de compétences en temps que pilote unique et en termes de gestion des ressources de l'équipage si l'avion / hélicoptère est certifié de type pour les opérations monopilote.

Performances non satisfaisantes

Le dépassement constant des tolérances applicables indiquées dans le Module 5 ou l'incapacité à prendre des mesures correctives rapides lorsque les tolérances sont dépassées indique des performances non satisfaisantes. Les tolérances représentent les performances prévues dans de bonnes conditions de vol. Toute action ou manquement à une telle action de la part du candidat nécessitant une intervention corrective de l'examineur pour maintenir la sécurité du vol serait réhabilitaire.

Si un élément exécuté à nouveau n'est pas clairement satisfaisant, l'examineur doit le considérer comme non satisfaisant.

➔ Résultat

Un examineur utilisera une des conditions d'évaluation suivantes :

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

Tableaux de consultation rapide :

AVION

Référence	L'examineur doit vérifier les références RACI 2000 pour les critères de réussite / échec applicables au test devant être mené. En général, les instructions sont les suivantes :
Réussite	Le candidat doit réussir toutes les sections du test d'aptitude ou du contrôle de compétences
Réussite partielle	Pour les avions monopilote (SPA) : en cas d'échec d'un quelconque item dans une section, l'échec concerne toute cette section. Un quelconque candidat échouant à une seule section doit repasser la section à laquelle il a échoué. Le candidat repassant uniquement la section à laquelle il a échoué plus la section de départ obtient souvent la réussite partielle. En cas d'échec d'une de ces deux sections lors d'une deuxième tentative, le résultat de ce test est un échec. Pour les avions multipilote (MAP) : tout candidat échouant au maximum à 5 items doit repasser les items auxquels il a échoué.
Échec	Pour les avions monopilote (SPA) : en cas d'échec d'un quelconque item dans une section, l'échec concerne toute cette section. En cas d'échec dans plusieurs sections, le candidat doit repasser l'intégralité du test / contrôle. En cas d'échec dans une quelconque section du nouveau test / contrôle incluant les sections qui ont été réussies lors d'une tentative antérieure, le candidat doit repasser l'intégralité du test / contrôle. Pour les avions multipilote (MAP) : le candidat doit réussir toutes les sections du test d'aptitude / contrôle de compétences. En cas d'échec dans plus de cinq items, le candidat doit repasser l'intégralité du test / contrôle. En cas d'échec dans un item quelconque du nouveau test / contrôle incluant les items qui ont été réussis lors d'une tentative antérieure, le candidat doit repasser l'intégralité du contrôle / test. sous réserve qu'un quelconque des éléments suivants s'applique : i. les tolérances de test en vol ont été dépassées après que l'examineur a pris en considération les turbulences ou les instructions du contrôle du trafic aérien ; ii. l'objectif du test / contrôle n'est pas atteint ; iii. l'objectif de l'exercice est atteint mais au détriment d'un vol non sécurisé, de la violation d'une règle ou d'une réglementation, de mauvaises compétences aéronautiques ou d'une manœuvre grossière ; iv. un niveau acceptable de connaissances n'est pas démontré ; v. un niveau acceptable de gestion des vols n'est pas démontré ; ou vi. l'intervention de l'examineur ou du pilote de sécurité est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.
Tests incomplets	Dans le cas où un candidat choisirait de ne pas poursuivre un test / contrôle pour des raisons considérées inadéquates par un examinateur, le candidat devrait repasser l'intégralité du test d'aptitude. Si le test / contrôle est arrêté pour des raisons considérées adéquates par l'examineur, seuls les éléments / sections non réalisés seront testés au cours d'un autre vol.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

HÉLICOPTÈRE

Référence	L'examineur doit vérifier les références RACI 2000 pour les critères de réussite / échec applicables au test devant être conduit. En général, les instructions sont les suivantes :
Réussite	Sous réserve que le candidat fasse preuve du niveau requis de connaissances, de compétences / capacités et, le cas échéant, reste dans les tolérances de test en vol pour la délivrance de la licence ou de la qualification.
Réussite partielle	La réussite partielle n'est pas toujours une possibilité sur un test / contrôle. Cependant, le cas échéant, elle est utilisée pour indiquer qu'il y a eu un échec sur une seule section du profil de test. Le candidat repassant uniquement la section à laquelle il a échoué, plus la section de départ obtient souvent la réussite partielle. En cas d'échec d'une de ces deux sections lors d'une deuxième tentative, le résultat de ce test est un échec.
Échec	Il y a échec si l'un quelconque des éléments ci-dessous s'applique : i. les tolérances de test en vol ont été dépassées après que l'examineur a pris en considération les turbulences ou les instructions du contrôle du trafic aérien ; ii. l'objectif du test / contrôle n'est pas atteint ; iii. l'objectif de l'exercice est atteint mais au détriment d'un vol non sécurisé, de la violation d'une règle ou d'une réglementation, de mauvaises compétences aéronautiques ou de manœuvres grossières ; iv. un niveau acceptable de connaissances n'est pas démontré ; v. un niveau acceptable de gestion des vols n'est pas démontré ; ou vi. l'intervention de l'examineur ou du pilote de sécurité est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.
Tests incomplets	Dans le cas où un candidat choisirait de ne pas poursuivre un test / contrôle pour des raisons considérées inadéquates par un examinateur, le candidat devrait repasser l'intégralité du test d'aptitude. Si le test / contrôle est arrêté pour des raisons considérées adéquates par l'examineur, seuls les éléments / sections non réalisés seront testés au cours d'un autre vol.

a. Débriefing après le vol

Les procédures après le vol nécessiteront l'évaluation précise du vol et la communication au candidat de son résultat. L'examineur doit :

- prendre le temps nécessaire pour considérer une évaluation juste, impartiale et correcte du test / contrôle,
- donner une décision claire sur le résultat du test / contrôle avec des détails précis sur le motif de chaque échec en indiquant tout résultat d'échec de manière conviviale mais ferme
- informer le candidat sur les conséquences de son résultat, en cas d'échec concernant une qualification existante
- orienter le candidat concernant les opérations administratives requises à la suite de son résultat

Handwritten signature or mark.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

Après avoir terminé le vol et l'aspect administratif, l'examineur peut ensuite donner des conseils sur tous les aspects du vol.

Les points suivants peuvent être abordés :

- a. expliquer au candidat comment éviter ou corriger les erreurs
- b. mentionner tous les autres points de critique notés
- c. donner des conseils considérés utiles

b. Réclamations et appels

Si à un quelconque moment, pendant ou après le test, une réclamation d'une nature sérieuse est déposée par un candidat concernant la conduite de son test / contrôle, l'examineur ne doit pas s'engager dans des discussions avec le candidat. Les réclamations ou appels seront traités conformément au RACI 2002, § 5.3.

MODULE 3 – NORMES DE TEST POUR LES AVIONS

Dans les tableaux de ce module sont présentés des guides pratiques sur les critères à prendre en considération par l'examineur lors de l'évaluation de chaque item des tests/contrôles sur avion conformément aux RACI 2000. Ce tableau doit être utilisé conjointement avec le programme de test approprié.

Introduction

En utilisant un système de référence de **7 phases de vol**, le tableau décrit les normes de compétences requises pour chaque item des tests ou contrôles indiqué dans le règlement

Les titres des phases de vol sont les suivants :

- 1- Procédures avant le vol
- 2- Procédures de départ et de décollage
- 3- Manœuvres générales
- 4- Procédures en route
- 5- Procédures en situation anormale et d'urgence
- 6- Procédures de vol aux instruments
- 7- Procédures d'atterrissage et d'arrivée / Opérations nocturnes

Le tableau est composé de 4 colonnes comme ci-dessous :

PHASE DE VOL			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
Titre de l'item évalué extrait du programme RACI			
Description de ce qui doit être déterminé par l'examineur.	Description des critères de compétences qui exigent que le candidat montre ses connaissances et ses compétences dans l'utilisation des systèmes ou la maîtrise de l'avion.	Description des critères de compétences concernant le respect des procédures, manuels d'utilisation, autorisations du contrôle du trafic aérien, procédures et listes de contrôle publiées	Description des critères de compétence regroupés par le professionnalisme, la gestion du poste de pilotage (CRM), la prise de décisions, la sensibilisation, la gestion des menaces et des erreurs, etc.
Généralités			
Dans la plupart des phases de vol, certaines compétences s'appliquent à un groupe de manœuvres, par exemple, virages, ou même à l'ensemble de la phase. Afin d'éviter les répétitions, les compétences communes sont regroupées sous le titre "Généralités". Les examinateurs doivent se référer à la fois aux critères des "Généralités" et aux critères de l'item spécifique évalué, par exemple "Virages - Généralités", plus "Virages à forte inclinaison" en tant qu'élément spécifique. Les bordures multiples des cellules au début et à la fin du groupe permettent de l'identifier.			

Nota : Il est parfois possible de placer une compétence dans une des deux colonnes dans la mesure où les compétences physiques, les connaissances, etc. ne peuvent pas toujours être clairement séparées ; ceci n'est pas important pour l'évaluation. L'objectif est d'aider l'examineur à identifier les

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

compétences qui sont nécessaires pour obtenir un résultat satisfaisant à un item du test et à déterminer pourquoi un candidat peut ne pas avoir réussi un item.

Compétences aéronautiques ou professionnalisme

Plusieurs programmes de tests nécessitent l'évaluation des compétences aéronautiques.

En général et en particulier pour les tests sur avions monopilote, ce terme couvre les domaines de compétences non techniques.

Les compétences aéronautiques ou professionnalisme regroupent l'ensemble de toutes les ressources permettant au pilote de piloter son appareil en sécurité en prenant en considération les règles et réglementations et les bonnes pratiques aéronautiques, quelles que soient les circonstances, au sol et dans les airs. Il n'est pas possible de donner une liste exhaustive des considérations de professionnalisme ; cependant, la colonne non technique vise à décrire dans la mesure du possible ces items.

Les erreurs dans ce domaine ne constituent pas des motifs d'échec, sauf si la réalisation satisfaisante de l'objectif ou la sécurité du vol est compromise. Le rôle de l'examineur consiste à observer comment le candidat gère les ressources mises à sa disposition pour réaliser un vol en sécurité et sans incident.

Si le candidat fait preuve d'une connaissance anticipée et cohérente des considérations particulières de professionnalisme (par exemple, contrôles répétés des conditions de givre dans un vol croisière en palier sans condition de givre), l'examineur peut autoriser le candidat à indiquer uniquement les changements survenus pendant le reste du vol.

Les examinateurs doivent mettre en œuvre les compétences aéronautiques / non techniques appropriées lors de la réalisation des tests / contrôles, de la même manière que les candidats.

PROCÉDURES AVANT LE VOL		PROCÉDURE
OBJECTIF		
➤ Licences		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs aux licences et aux documents en expliquant :		• Les privilèges et les limitations des licences de pilote • La classe et la durée du certificat médical, ainsi que la procédure de renouvellement ; • Le carnet de pilote ou les registres de vol
➤ Documents de vol		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la préparation du vol, concernant :		• Les certificats de navigabilité et d'enregistrement • Les limitations d'utilisation, les étiquettes et les repères sur les instruments • Les données de masse et centrage et la liste d'équipements • Les consignes de navigabilité, les registres de conformité, les exigences en termes de maintenance et les registres appropriés ; • Les NOTAM
➤ Informations météorologiques		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des éléments relatifs aux informations météorologiques aéronautiques en obtenant, lisant et analysant les éléments applicables tels que :		• Les rapports et prévisions météorologiques • Les rapports de pilote et radar • Les cartes d'analyse de surface • Les cartes récapitulatives radar • Les pronostics météorologiques significatifs • Les vents et températures en vol • Les tableaux de niveau de congélation • Les tableaux de stabilité • Les cartes de perspectives météorologiques sévères • Les tableaux et graphiques de conversion • Les messages de renseignements météorologiques SIGMET

PROCÉDURES AVANT LE VOL		
OBJECTIF		PROCÉDURE
➤ Informations météorologiques (suite) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des éléments relatifs aux informations météorologiques aéronautiques en obtenant, lisant et analysant les éléments applicables tels que :	• Les rapports ATIS et VOLMET • Analyser correctement les informations météorologiques rassemblées relatives à l'itinéraire proposé et à l'aérodrome de destination et déterminer si un aérodrome de dégagement est requis et, le cas échéant, si l'aérodrome de dégagement choisi respecte les exigences réglementaires • Prendre une décision appropriée "de poursuite / arrêt" basée sur les informations météorologiques disponibles ; • Exécuter la liste de contrôle appropriée	
➤ Espace aérien national Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'Espace Aérien National en expliquant :	• Les minima météorologiques VFR de base pour toutes les classes d'espace aérien. • Les classes d'espace aérien – leurs limites et spécifications IFR/VFR pour ce qui suit : - o Classe A - o Classe B - o Classe C - o Classe D - o Classe E - o Classe F - o Classe G • L'espace aérien à statut spécial et autres zones d'espace aérien.	

PROCÉDURES AVANT LE VOL	
OBJECTIF	PROCÉDURE
➤ Préparation du plan de vol Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des éléments en présentant et en expliquant un vol planifié à l'avance tel qu'affecté par l'examineur (planification à l'avance à la discrétion de l'examineur). L'examineur doit s'assurer que le candidat est capable de : <i>Nota : Le vol doit être planifié en utilisant les conditions météorologiques marginales et conformément aux exigences réglementaires pour les règles de vol dans l'espace aérien dans lequel le vol sera réalisé.</i>	• Faire preuve de connaissances appropriées concernant les capacités en termes de performances de l'avion en calculant le temps estimé de vol en route et les besoins totaux en carburant sur la base de facteurs tels que : - o Les réglages de puissance - o L'altitude d'exploitation ou le niveau de vol - o Le vent - o Les besoins en réserve de carburant • Choisir et interpréter de manière correcte les cartes en route, les cartes, les cartes de procédure de départ normalisé aux instruments SID (Standard Instrument Departure), d'arrivée normalisée aux instruments STAR (Standard Terminal Arrival) et d'approche normalisée aux instruments, actuelles et applicables, suivant le vol. • Obtenir et interpréter de manière correcte les informations NOTAM applicables. • Déterminer si les performances calculées sont incluses dans les limites d'exploitation et les capacités de l'avion. • Effectuer et enregistrer un plan de vol afin de refléter de manière exacte les conditions du vol proposé.

PROCÉDURES AVANT LE VOL		
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Calcul de masse et centrage Déterminer que le candidat est capable de :	• Calculer l'emplacement du centre de gravité pour une condition de charge spécifique (comme spécifié par l'examineur), y compris l'ajout, le retrait ou le déplacement de masse. • Déterminer si le centre de gravité calculé se trouve dans les limites du centre de gravité avant et arrière et que l'équilibre latéral de carburant est compris dans les limites pour le décollage et l'atterrissage.	• Faire preuve d'une bonne planification et d'une bonne connaissance des procédures pour l'application des facteurs opérationnels affectant les performances de l'avion.
OBJECTIF	TECHNIQUE	
➤ Calcul des performances Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des performances et des limitations, notamment :	• Connaissance approfondie des effets adverses du dépassement des limitations. • Bonne utilisation (suivant l'avion) des cartes de performances, tableaux, graphiques ou autres données relatives aux éléments tels que : - o Distance accélération-arrêt - o Distance accélération-départ - o Performances au décollage (tous les moteurs en fonctionnement, un ou plusieurs moteurs en panne) - o Performances ascensionnelles comprenant les performances ascensionnelles segmentées, avec tous les moteurs en fonctionnement, avec un ou plusieurs moteurs en panne et avec les autres dysfonctionnements moteur appropriés.	

PROCÉDURES AVANT LE VOL	
OBJECTIF	TECHNIQUE
➤ Calcul des performances (suite) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des performances et des limitations, notamment :	- o Appels de service – tous les moteurs en fonctionnement, un ou plusieurs moteurs en panne, y compris la descente progressive, le cas échéant - o Performances en croisière - o Consommation de carburant, portée et endurance - o Performances à la descente - o Remise des gaz à partir d'atterrissages interrompus - o Facteurs opérationnels affectant les performances de l'avion - o Autres données de performances appropriées pour tester l'avion • Description (suivant l'avion) des vitesses utilisées pendant des phases de vol spécifiques. • Description des effets des conditions météorologiques sur les caractéristiques des performances et application correcte de ces facteurs à une carte, un tableau ou un graphique spécifique ou d'autres données de performances.
➤ Connaissances théoriques Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de l'avion, de ses systèmes et composants, de ses procédures d'urgence, normales et anormales et qu'il utilise la terminologie correcte concernant les éléments suivants : <i>Nota : Les candidats doivent faire preuve d'une connaissance adéquate du contenu du Manuel d'utilisation de l'appareil (Pilot's Operating Handbook) ou du Manuel AFM concernant les systèmes et les composants indiqués, de la liste minimale d'équipements (Minimum Equipment List, MEL), le cas échéant, et des spécifications d'utilisation, s'il y a lieu</i>	L'examineur est tenu de poser des questions au candidat sur une sélection effectuée à partir de la liste suivante : • Indicateurs de train d'atterrissage, freins, dispositif anti-dérapage, pneus, orientation de train avant et amortisseurs. • Moteurs - commandes et indications, système d'induction, carburateurs et injection de carburant, turbocompression, refroidissement, détection / protection incendie, points de support, roues de turbine, compresseurs, composants de dégivrage, anti-givrage et autres composants associés.

PROCÉDURES AVANT LE VOL	
OBJECTIF	TECHNIQUE
➤Connaissances théoriques (suite)	• Hélices - type, commandes, mise en drapeau / mise hors drapeau, mise en drapeau automatique, détection de couple négatif, synchronisation et synchrophasage. • Circuit carburant - capacité, drains, pompes, commandes, indicateurs, alimentation croisée, transfert, largage, qualité, couleur et additifs de carburant, procédures de ravitaillement et de reprise de carburant et remplacements le cas échéant. • Circuit d'huile – capacité, qualité, quantités et indicateurs. • Circuit hydraulique – capacité, pompes, pressions, réservoirs, qualité et régulateurs. • Circuit électrique – alternateurs, générateurs, batterie, disjoncteurs et dispositifs de protection, commandes, indicateurs et sources d'alimentation externes et auxiliaires et caractéristiques nominales. • Systèmes environnementaux - chauffage, refroidissement, ventilation, oxygène et pressurisation, commandes, indicateurs et dispositifs de régulation. • Avionique et communication – pilote automatique, directeur de vol, systèmes d'instruments de vol électroniques (Electronic Flight Indicating Systems, EFIS) ; système(s) de gestion de vol (Flight Management System(s), FMS) ; radar ; systèmes de navigation inertielle (Inertial Navigation System, INS) ; système GPS ; système et composants VOR, NDB, ILS/MILS, RNAV, dispositifs d'indication, transpondeur, balise, système d'anti-collision en vol TCAS, système amélioré de signalisation à proximité du sol EGPWS. • Protection contre le givre : protection contre le givre, dégivrage, protection du circuit statique du système Pitot, hélice, pare-brise, surfaces alaires et empennage. • Équipement des membres d'équipage et des passagers – circuit d'oxygène, équipement de survie, sorties de secours, procédures d'évacuation et responsabilités de l'équipage, et masque à oxygène à pose rapide pour les membres d'équipage et les passagers. • Commandes de vol : ailerons, gouverne(s) de profondeur, gouverne(s) de direction, ailettes verticales marginales, compensateurs, volets de compensation, plan fixe horizontal, volets de courbure, spoilers, volets / bords d'attaque et circuits de compensation. • Circuit statique du système Pitot avec les instruments associés et source d'alimentation pour les instruments de vol.

PROCÉDURES AVANT LE VOL	
OBJECTIF	PROCEDURE
➤ Inspection de l'avion et de l'équipement Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments suivants : <i>Nota : Si un mécanicien navigant doit faire partie de l'équipage pour un avion de type particulier, il est possible de renoncer à l'inspection visuelle réelle. L'inspection visuelle réelle peut être remplacée par l'utilisation d'illustrations approuvées représentant de manière réaliste l'emplacement et les détails des éléments à inspecter. Sur les avions nécessitant un mécanicien navigant, un candidat doit faire preuve d'une connaissance appropriée des fonctions du mécanicien navigant pour la réalisation en sécurité du vol, si le mécanicien navigant est malade ou en état d'incapacité pendant un vol.</i>	• Instruments et équipements requis pour un vol VFR de jour (de nuit le cas échéant) • Procédures et limitations pour l'exploitation de l'avion avec des instruments en panne • Faire preuve d'une connaissance appropriée des procédures d'inspection avant le vol comprenant : - o L'objectif de l'inspection des éléments qui doivent être vérifiés. - o Comment détecter les défauts possibles. - o Les actions correctives à prendre. - o Le processus pour obtenir une liste MEL afin d'inclure une lettre d'autorisation. - o Les cas où un permis de vol spécial est requis. • Les procédures d'obtention d'un permis de vol spécial. • Faire preuve d'une connaissance appropriée de l'état opérationnel de l'avion en localisant et en expliquant la signification et l'importance des documents relatifs tels que : - o Les certificats de navigabilité et d'immatriculation. - o Les limitations d'utilisation, les livrets et manuels. - o Les données de masse et centrage - o Les exigences en termes de maintenance, les tests et les registres appropriés applicables au vol ou à l'utilisation proposée et la maintenance qui peut être réalisée par le pilote • Utiliser la liste de contrôle pour inspecter l'avion à l'extérieur et à l'intérieur • Vérifier que l'avion est sûr pour le vol en soulignant (s'il y a lieu) le besoin de contrôler et d'expliquer l'objectif des éléments d'inspection tels que ce qui suit : - o Moteur, y compris les commandes et indicateurs. - o Carburant : quantité, qualité, type, mesures de protection contre la contamination et procédures d'entretien - o Huile : quantité, qualité et type. - o Liquide hydraulique : quantité, qualité, type et procédures d'entretien.

PROCÉDURES AVANT LE VOL	
OBJECTIF	PROCEDURE
➤ Inspection de l'avion et de l'équipement (suite)	- o Oxygène : quantité, pressions, procédures d'entretien et systèmes et équipements associés pour l'équipage et les passagers - o Coque, train d'atterrissage, dispositifs de flottaison, freins et système d'orientation. - o Pneus : état, gonflage et installation correcte, le cas échéant. - o Systèmes de protection / détection incendie : fonctionnement correct, entretien, pressions et indications de décharge. - o Systèmes pneumatiques : - o pressions et entretien. - o Systèmes environnementaux au sol : entretien et fonctionnements corrects. - o Systèmes de commandes de vol comprenant la compensation, les spoilers et le bord d'attaque / de fuite. - o Systèmes anti-givrage, dégivrage : entretien et fonctionnement • Assurer une coordination avec l'équipage au sol et obtenir les autorisations adéquates avant de déplacer un quelconque dispositif tel qu'une porte, une trappe et les surfaces des commandes de vol. • Respecter les dispositions des Spécifications d'utilisation appropriées, s'il y a lieu, dans la mesure où elles sont liées à un avion et à une utilisation particulière. • Faire preuve d'une utilisation appropriée de tous les systèmes applicables à l'avion. • Noter les éventuels écarts, déterminer si l'avion est en état de vol et sûr pour le vol, ou prendre l'action corrective nécessaire. • Vérifier l'absence de risques compromettant la sécurité de l'avion et du personnel dans l'environnement général de l'avion. • Faire un briefing (exposé) approprié aux passagers et de départ. • Exécuter tous les éléments jusqu'à la procédure de démarrage en suivant de manière systématique les éléments de la liste de contrôle.



PROCÉDURES AVANT LE VOL	
OBJECTIF	PROCEDURE
➤ Démarrage moteur Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures correctes de démarrage moteur comprenant ce qui suit :	• Utiliser un groupe auxiliaire de bord APU ou une source d'alimentation externe (groupe de parc GPU / ou unité de démarrage à air comprimé ASU). • Effectuer un démarrage dans diverses conditions atmosphériques, limitations de démarrage normales et anormales et actions appropriées requises en cas de dysfonctionnement. • S'assurer du respect des procédures de sécurité au sol pendant les phases avant le démarrage, pendant le démarrage et après le démarrage. • S'assurer du recours aux membres de l'équipage au sol appropriés pendant les procédures de démarrage. • Exécuter tous les éléments des procédures de démarrage en suivant de manière systématique les éléments du briefing / liste de contrôle approuvés pour les phases avant le démarrage, démarrage et après le démarrage. • Faire preuve de bon sens et utiliser les pratiques opérationnelles dans les cas où des instructions spécifiques ou les éléments du briefing / liste de contrôle ne sont pas publiés. • Exécuter le briefing / liste de contrôle approprié.



PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Roulage au sol			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures de roulage au sol en sécurité	- Faire preuve de compétences en conservant la maîtrise correcte et positive de l'avion. - Rester à une distance suffisante par rapport aux autres avions, obstacles et personnes.	- Faire preuve d'une connaissance appropriée des procédures de roulage au sol en sécurité (suivant l'avion, y compris refoulement au tracteur ou recul, suivant le cas). - Exécuter les éléments applicables du briefing / liste de contrôle et exécuter les procédures recommandées. - Respecter les instructions données par le contrôle du trafic aérien (ou l'examineur jouant le rôle du contrôle du trafic aérien). - Observer les balisages de piste, les zones critiques du radio-alignement de piste et du radio-alignement de descente, les balises et les autres éclairages et repères de contrôle au sol.	- Maintenir une vigilance et une surveillance constantes pendant l'opération de roulage au sol. - Faire preuve d'une bonne coordination avec l'équipage (MPA). - Répartir son attention de manière appropriée à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. - Obtenir les autorisations appropriées avant de traverser / entrer sur les pistes en service.

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Avant le décollage			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures et des actions avant le décollage	- S'assurer que tous les systèmes sont compris dans leur plage de fonctionnement normal avant le début, pendant l'exécution et au terme des contrôles requis conformément à la liste de contrôle approuvée. - S'assurer que l'avion est correctement configuré pour le décollage.	- Faire preuve d'une connaissance appropriée des contrôles avant le décollage en indiquant le motif de contrôle des éléments indiqués sur la liste de contrôle et en expliquant comment détecter les éventuels dysfonctionnements. - Expliquer, conformément aux demandes de l'examineur, toutes les caractéristiques de fonctionnement ou limitations anormales ou normales et l'action corrective pour un dysfonctionnement spécifique. - Déterminer les performances au décollage de l'avion, en prenant en considération des facteurs tels que le vent, l'altitude densité, la masse, la température, l'altitude pression et l'état et la longueur de la piste. - Exécuter la liste de contrôle appropriée.	- Répartir son attention de manière appropriée à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. - Déterminer si l'avion est sûr pour le vol proposé ou s'il nécessite une maintenance. - S'assurer que les briefings aux membres de l'équipage et aux passagers appropriés sont effectués. - Vérifier ou confirmer que les passagers, les membres de l'équipage, etc., sont en sécurité pour le décollage. - Obtenir l'autorisation de décollage appropriée en utilisant la phraséologie standard pour la radiotéléphonie (R/T). - Noter les états de surface, les obstacles ou autres risques qui peuvent entraver un décollage en sécurité.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Décollage (Généralités) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des décollages et montées normaux comprenant (suivant l'appareil) les vitesses aérodynamiques, les configurations et les procédures anormales / d'urgence.	- Aligner l'avion sur l'axe de la piste. - Appliquer correctement les commandes afin de maintenir l'alignement longitudinal sur l'axe de la piste avant et pendant le décollage. - Régler de manière correcte la puissance de décollage. - Ajuster les commandes afin d'atteindre l'assiette longitudinale souhaitée à la vitesse aérodynamique prédéterminée afin d'atteindre les performances souhaitées. - Maintenir l'assiette de montée appropriée. - Effectuer, demander et vérifier la réalisation de la rentrée du train et des volets, les réglages de puissance et les autres activités requises liées au pilote, aux vitesses aérodynamiques requises, dans les tolérances établies dans le manuel d'utilisation de l'appareil ou le manuel AFM. - Ajuster les commandes moteur tel que recommandé par les instructions approuvées pour les conditions existantes. - Atteindre les vitesses aérodynamiques et les vitesses de segments de montée appropriées. - Maintenir le cap souhaité.	- Vérifier et appliquer correctement la correction de la composante de vent aux performances au décollage. - Exécuter les contrôles requis avant de commencer le décollage en vérifiant les performances moteur prévues. Exécuter tous les contrôles requis avant le décollage. - Surveiller les commandes, réglages et instruments du moteur pendant le décollage afin de s'assurer que tous les paramètres prédéterminés sont maintenus. - Utiliser les procédures applicables d'atténuation du bruit et d'évitement de turbulences de sillage, suivant le cas. - Exécuter le briefing et la liste de contrôle appropriés.	- Corriger la coordination avec les membres de l'équipage comme requis par le type d'opération (MPA). - Évaluer de manière correcte l'accélération de l'avion pendant le décollage. - Évaluer de manière correcte les risques du décollage et de la montée, en particulier ceux liés aux obstacles.

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Décollage aux instruments			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée du décollage aux instruments avec les conditions météorologiques de vol aux instruments simulées au plus tard lorsqu'une altitude de 100 pieds (30 mètres) AGL au-dessus du niveau du sol est atteinte.	- Régler les radios / instruments de vol applicables sur les paramètres souhaités avant de lancer le décollage. - Passer de manière régulière et exacte des conditions météorologiques de vol aux instruments réelles ou simulées.	- Exécuter les éléments appropriés du briefing / liste de contrôle afin de s'assurer que les systèmes de l'avion applicables au décollage aux instruments fonctionnent de manière correcte. - Respecter les autorisations et les instructions du trafic du contrôle aérien (ou l'examineur jouant le rôle du contrôle du trafic aérien).	Prendre en considération, avant le début du décollage, les facteurs opérationnels susceptibles d'affecter la manœuvre, tels que les systèmes d'inhibition d'avertissement Décollage ou d'autres caractéristiques de l'avion, la longueur de la piste, les états de surface, le vent, les turbulences de sillage, les obstacles et autres facteurs liés pouvant affecter la sécurité.
➤ Décollage par vent de travers			
OBJECTIF	voir Décollage (Généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des techniques de décollage et de montée par vent de travers. <i>NOTA : Si aucune condition de vent de travers n'existe, l'utilisation des techniques appropriées peut être vérifiée à l'oral.</i>	TECHNIQUE		
	PROCÉDURE		NON TECHNIQUE
	- Définir la configuration correcte pour le décollage par vent de travers et procéder aux réglages appropriés de la vitesse requise. - Appliquer les commandes de manière correcte pour la condition vent de travers afin de maintenir l'alignement longitudinal sur l'axe de la piste avant et pendant le décollage. - Passer de manière régulière et exacte de la piste à un vol ascensionnel équilibré en maintenant l'axe de la piste.	S'assurer du fonctionnement de l'appareil dans les limitations de la cellule comme déterminé par le Manuel d'utilisation de l'appareil / le Manuel AFM et le Manuel d'utilisation, suivant le cas.	Évaluer de manière correcte la composante vent de travers.

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)		
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Opérations sur terrain court	voir Décollage (Généralités)	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée du décollage sur terrain court et de la montée initiale.	• Définir la configuration correcte pour le décollage court et procéder aux ajustements appropriés de la vitesse requise. • Rouler au sol en position de décollage de manière à permettre l'utilisation maximale de la zone de décollage disponible et aligner l'avion sur l'axe de la piste. • Virer à la vitesse recommandée, décoller et accélérer jusqu'à la vitesse de franchissement d'obstacle recommandée ou V_x. • Établir l'assiette longitudinale pour la vitesse de franchissement d'obstacle recommandée ou V_x et maintenir cette vitesse jusqu'à ce que l'obstacle soit franchi ou jusqu'à ce que l'avion se trouve à 50 pieds (20 mètres) de la surface, suivant laquelle de ces deux valeurs est la plus grande • Après avoir franchi l'obstacle, accélérer et maintenir la meilleure vitesse ascensionnelle ou V_y, maintenir la puissance de décollage à une altitude de manœuvre en sécurité. • Maintenir la commande de direction et la correction appropriée de la dérive due au vent pendant le décollage et la montée.	• Déterminer la configuration, la puissance, la vitesse et les performances maximales conformément au Manuel d'utilisation ou Manuel AFM.
➤ Décollage à la masse maximale	voir Décollage (Généralités)	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments du décollage et de la montée à la masse maximale de décollage :	• Définir la configuration correcte pour le décollage à la masse maximale et procéder aux ajustements appropriés de la vitesse requise. • Positionner et aligner l'avion pour une utilisation maximale de la zone de décollage disponible. • Établir l'assiette longitudinale pour la vitesse recommandée de franchissement d'obstacle ou V_x et maintenir cette vitesse jusqu'à ce que l'obstacle soit franchi ou jusqu'à ce que l'avion se trouve à 50 pieds (20 mètres) de la surface. • Établir la route correcte de franchissement d'obstacle pendant la montée	• Déterminer la configuration, la puissance, la vitesse et les performances maximales conformément au Manuel d'utilisation ou Manuel AFM.

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)			
OBJECTIF		TECHNIQUE	NON TECHNIQUE
➤ Autorisations du contrôle du trafic aérien			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des éléments relatifs aux autorisations du contrôle du trafic aérien et des responsabilités du pilote / contrôleur afin d'inclure les autorisations et contrôles en route de la tour. <i>NOTA : l'autorisation du contrôle du trafic aérien peut être une autorisation du contrôle du trafic aérien réelle ou simulée basée sur le plan de vol.</i>	Régler les fréquences appropriées de communication et de navigation, ainsi que les codes transpondeurs conformément à l'autorisation du contrôle du trafic aérien.	- Déterminer s'il est possible de respecter l'autorisation du contrôle du trafic aérien. - Utiliser la phraseologie standard lors de la relecture de l'autorisation.	- Recopier correctement, dans les délais, l'autorisation du trafic du contrôle aérien délivrée. - Interpréter correctement l'autorisation reçue du contrôle du trafic aérien et, si nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement. - Lire correctement, dans les délais, l'autorisation du contrôle du trafic aérien dans l'ordre reçu.
➤ Départs IFR/VFR			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures de départ VFR ou IFR.	- Utiliser correctement les instruments, le directeur de vol, le pilote automatique, l'équipement de navigation et de communication appropriés à la réalisation de la procédure. - Intercepter dans les délais, tous les caps, axes radiaux et relèvements (QDM/QDR) appropriés à la procédure, à l'itinéraire, à l'autorisation du contrôle du trafic aérien, ou demandés par l'examineur. - Maintenir la vitesse, l'altitude et les caps appropriés.	- Utiliser les documents de navigation actuels et appropriés pour le vol proposé. - Exécuter les éléments du briefing / liste de contrôle de l'avion appropriés au départ. - Établir la communication avec le contrôle du trafic aérien, en utilisant la phraseologie appropriée. - Respecter, dans les délais, toutes les autorisations, instructions et restrictions du contrôle du trafic aérien.	- Interpréter de manière correcte l'autorisation reçue du contrôle du trafic aérien et, si nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement. - Faire preuve d'une bonne perception du terrain, d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification.



PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)			
➤ Départs IFR/VFR (suite)			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
		• Faire preuve d'une connaissance appropriée des procédures en cas de panne des communications bidirectionnelles. • Respecter les restrictions de vitesse et les ajustements demandés par les réglementations, le contrôle du trafic aérien, le Manuel d'utilisation de l'appareil, le Manuel AFM et l'examineur. • Respecter les dispositions du profil ascensionnel, de la procédure de départ SID et des autres procédures de départ appropriées. • Exécuter les procédures d'altimétrie appropriées, conformément aux réglementations, aux procédures d'utilisation et aux exigences du contrôle du trafic aérien. • Exécuter la liste de contrôle appropriée.	• S'assurer que les briefings équipage et passagers appropriés sont effectués. • Assurer la liaison avec les autres membres de l'équipage pour l'utilisation correcte des systèmes de l'appareil pendant le départ (MPA). • Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification. • Dans les conditions météorologiques de vol à vue VMC, faire preuve de vigilance et de bonnes manœuvres d'évitement.

MANŒUVRES GÉNÉRALES			
➤ Utilisation normale de tous les systèmes			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
Déterminer que le candidat possède une connaissance appropriée des procédures normales et anormales des systèmes, sous-systèmes et dispositifs relatifs au type d'avion (déterminés par l'examineur).	Démontrer l'utilisation appropriée des systèmes, sous-systèmes et dispositifs (déterminés par l'examineur) appropriés à l'avion.	- Exécuter la liste de contrôle appropriée - Suivre les procédures appropriées pour maîtriser l'appareil avec ou sans commande automatique de vol, conformément au manuel de l'appareil / systèmes et au manuel d'utilisation, suivant le cas.	Assurer la liaison avec les autres membres de l'équipage pour l'utilisation appropriée des systèmes de l'appareil.
➤ Maîtrise de l'avion (Généralités) Déterminer que le candidat fait preuve d'une maîtrise en sécurité de l'avion pendant toute la durée du vol et des manœuvres requises par l'examineur : <i>Nota : Lorsque les règlements RC-PEL/RACI exigent la démonstration d'un vol aux instruments, les conditions IMC Simulées doivent être générées par un moyen acceptable par ANAC et par l'examineur. Cette méthode doit être convenue avec le candidat avant le vol.</i>	Faire preuve d'une maîtrise en sécurité de l'avion en respectant : - L'ordre de grandeur de l'entrée de commande - La régularité de la maîtrise dans les limitations des systèmes de commande et de la cellule.	- Faire preuve d'une utilisation correcte des listes de contrôle du poste de pilotage. - Faire preuve d'une bonne gestion et d'une bonne surveillance du ou des moteurs et des autres systèmes de l'avion. - Suivre les procédures appropriées pour contrôler l'avion avec des commandes automatiques de vol, conformément au Manuel d'utilisation de l'appareil / Manuels AFM et d'utilisation, suivant le cas.	- Assurer une vigilance adéquate, avant, pendant et après l'exécution de toute manœuvre par référence visuelle. - Faire preuve d'une bonne coordination avec l'équipage, comme requis par le type d'opération (MPA) - Répartir son attention de manière appropriée à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. - Faire preuve d'un bon sens de l'orientation pendant les manœuvres. - S'assurer de la réalisation des briefings appropriés à l'équipage et aux passagers.

MANŒUVRES GÉNÉRALES			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Virages (Généralités)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne maîtrise en sécurité de l'avion par référence visuelle (et à l'aide des instruments suivant le type de vol) et peut réaliser ce qui suit :	• Passer à l'assiette de virage, en recoupant correctement les instruments et en appliquant de manière coordonnée les commandes. • Passer en caps et références visuelles spécifiques par référence visuelle (et uniquement par référence aux instruments lorsque cela est approprié au vol).	• Suivre les procédures appropriées pour maîtriser l'appareil avec/sans commande automatique de vol, conformément au manuel de l'appareil / systèmes et au manuel d'utilisation, suivant le cas.	• Maintenir une vigilance adéquate avant, pendant et après le virage par référence visuelle. • Faire preuve d'un bon sens de l'orientation pendant la manœuvre. • Assurer la liaison avec les autres membres de l'équipage pour la vigilance (MPA). • Respecter les procédures d'utilisation normalisées SOP appropriées pour la confirmation du cap prévu (MPA).
OBJECTIF			
Virages moyens (inclinaison latérale de 30°)		Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) et Virages (Généralités)	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne maîtrise en sécurité de l'appareil pendant les virages en palier, à vitesse constante et moyens (inclinaison latérale de 30°) et :		• Établir la configuration spécifiée par l'examineur. • Maintenir l'altitude et la vitesse affectées pendant le virage.	

MANŒUVRES GÉNÉRALES		
OBJECTIF	TECHNIQUE	
➤ Virages à forte inclinaison (inclinaison latérale d'au moins 45°) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des virages à forte inclinaison (si applicable à l'avion) et des facteurs associés aux exigences en termes de performance, charges alaires, angle d'inclinaison, vitesse de décrochage, pas et puissance, ainsi que des tendances à une inclinaison latérale excessive.	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) et Virages (Généralités) • Choisir une altitude sûre recommandée par le fabricant, le programme de formation ou d'autres directives de formation, ou convenue avec l'examinateur. • Définir la vitesse d'entrée recommandée dans un vol en ligne droite et en palier. • Prendre un virage coordonné de 360° avec un angle d'inclinaison latérale d'au moins 45°. • Maintenir l'angle d'inclinaison latérale dans un virage stable équilibré. • Appliquer sans à-coups des ajustements coordonnés sur le pas, l'inclinaison latérale et la puissance afin de maintenir l'altitude, l'assiette et la vitesse spécifiées. • Éviter toute indication de décrochage imminent, d'assiette de vol anormale ou de dépassement d'une quelconque limitation structurelle ou opérationnelle pendant une quelconque partie de la manœuvre. • Sortir du virage, stabiliser l'avion dans un vol en ligne droite et en palier ou, à la discrétion de l'examinateur, inverser la direction du virage et ré exécuter la manœuvre dans la direction opposée. • Redresser de manière exacte et passer au cap et à la vitesse souhaitée pour un vol en ligne droite et en palier.	
➤ Manœuvres spécifiques à l'avion comprenant le nombre de Mach critique, le tremblement (Buffetting) et le piqué "Tuck Under" l'avion (Généralités) Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance et reconnaissance des éléments liés aux tremblements de compressibilité et de piqué, après avoir atteint le nombre de Mach critique et d'autres caractéristiques de vol spécifiques de l'avion (par exemple, le roulis hollandais) : <i>Nota : un avion ne peut pas être utilisé pour cet exercice.</i>	Voir Maîtrise de • Définir la configuration et la vitesse / Mach recommandées et maintenir cette vitesse / Mach. • Utiliser une technique appropriée pour entrer et opérer dans des situations de vol spécifiques et redresser ces situations de vol.	

MANŒUVRES GÉNÉRALES			
OBJECTIF		TECHNIQUE	
➤ Vol en ligne droite et en palier à vitesse constante et avec changements de vitesse Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)			
Objectif : déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne maîtrise en sécurité de l'appareil, par référence visuelle (et à l'aide des instruments le cas échéant) dans un vol équilibré, en ligne droite et en palier.		• Maintenir l'altitude, le cap et l'équilibre par référence visuelle (et uniquement par référence aux instruments, si applicable au vol) à l'aide de la confirmation donnée par les instruments appropriés et d'une application coordonnée des commandes. • Maintenir l'altitude, le cap et l'équilibre, tout en accélérant / décélérant jusqu'aux vitesses spécifiques, comme déterminé par les Manuels d'utilisation / de vol de l'appareil ou de formation, ou comme spécifié par l'examineur. • Maintenir l'altitude, le cap et l'équilibre, à différents réglages de puissance, vitesses et configurations déterminés par les Manuels d'utilisation / de vol de l'appareil ou de formation ou comme spécifiés par l'examineur.	
OBJECTIF		TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Montées (Généralités) Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs aux montées à différentes vitesses et configurations, par référence visuelle (et uniquement par référence aux instruments, si applicable au vol) à tous les niveaux opérationnels de l'avion.	• Passer à l'assiette longitudinale et au réglage de puissance de montée, sur un cap attribué, en recoupant et en interprétant correctement les instruments et en appliquant de manière coordonnée les commandes. • Effectuer la montée à une vitesse correcte, jusqu'à des altitudes / niveaux spécifiques, en vol en ligne droite et en prenant des caps spécifiques. • Redresser à l'altitude ou au niveau attribué et établir un vol de croisière en ligne droite et en palier.	• Appliquer les procédures de réglage de l'altimètre appropriées au changement d'altitude requis.	• Utiliser la phraséologie correcte de radiotéléphonie (RT) pour les demandes de changement d'altitude et les instructions reçues du contrôle du trafic aérien. • Suivre la procédure appropriée pour la confirmation de l'altitude prévue (MPA)

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

MANŒUVRES GÉNÉRALES		
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Montées à V_y	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) et Montées (Généralités)	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments de performances liés à l'obtention de la meilleure vitesse ascensionnelle conformément au Manuel de l'utilisation de l'appareil / AFM.	Établir la meilleure vitesse ascensionnelle et la meilleure configuration spécifiées dans le Manuel d'utilisation de l'appareil / AFM.	Faire preuve d'une bonne connaissance des performances et des procédures de montée.
➤ Montée à V_x	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) et Montées (Généralités)	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments de performances liés aux montées au meilleur angle de montée (montée de franchissement des obstacles) conformément au Manuel d'utilisation de l'appareil / AFM.	- Établir la vitesse et la configuration au meilleur angle de montée spécifiées dans le Manuel d'utilisation de l'appareil / AFM. - Prendre les caps spécifiés tout en préservant le meilleur angle de montée. - Passer en vol ascensionnel à la meilleure vitesse ou à une autre configuration comme déterminé par l'examineur.	Faire preuve d'une bonne connaissance des exigences en termes de montée de franchissement d'obstacle.
➤ Vol à vitesse critique élevée	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs aux vitesses critiques élevées.	- Reconnaître la vitesse critique élevée. - Établir la configuration et la vitesse recommandées et maintenir cette vitesse. - Maîtriser sans à-coups l'avion en respectant ses limitations.	Suivre l'action appropriée conformément au Manuel de vol.
➤ Vol à vitesse critique réduite	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)	
Objectif : déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la vitesse critique réduite.	- Reconnaître la vitesse critique réduite. - Établir la configuration et la vitesse recommandées et maintenir cette vitesse et le cap souhaité. - Maîtriser sans à-coups l'avion en respectant ses limitations.	Suivre l'action appropriée conformément au Manuel de vol.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

MANŒUVRES GÉNÉRALES			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Décrochage - Généralités	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des facteurs qui influencent les caractéristiques du décrochage, y compris l'utilisation de divers réglages de puissance, configurations de traînée, assiettes longitudinales, masse et angles d'inclinaison latérale. Faire preuve également d'une connaissance appropriée de la procédure pour revenir en vol normal.	- Établir lentement l'assiette longitudinale (par le biais du compensateur ou de la gouverne de profondeur / plan fixe horizontal), l'angle d'inclinaison latérale et le réglage de puissance qui entraîneront le décrochage à la vitesse cible souhaitée. Le compensateur ne doit pas être utilisé à moins de $1,3 V_s$. - Reconnaître et annoncer la première indication d'un décrochage approprié à la conception spécifique de l'avion et déclencher le redressement suivant les instructions de l'examineur. - Reprendre une vitesse, une altitude et un cap de référence, en autorisant uniquement la perte d'altitude ou de vitesse et l'écart de cap acceptables, en utilisant la technique recommandée du fabricant. - Faire preuve d'une maîtrise régulière et positive pendant l'entrée, l'approche d'un décrochage et le redressement.	- Choisir une altitude d'entrée conformément aux exigences de sécurité. Lorsque cet exercice est accompli dans un dispositif d'entraînement au vol FTD ou un simulateur de vol, l'altitude d'entrée peut correspondre à une altitude réduite, intermédiaire ou élevée appropriée à l'avion et à la configuration, à la discrétion de l'examineur. - Exécuter la liste de contrôle appropriée avant le décrochage.	S'assurer que l'avion se trouve dans une zone sécurisée et sans danger avant de réaliser une approche de décrochage.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

MANŒUVRES GÉNÉRALES		
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Décrochage complet et rétablissement de la configuration lisse	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) et Décrochage (Généralités)	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée du décrochage complet et du redressement avec entrée à partir du vol en palier, avec train d'atterrissage et volets rentrés.	• Maintenir le vol en palier et le cap souhaité à l'entrée. • Procéder au redressement au premier signe de décrochage complet ou suivant les instructions de l'examineur.	
➤ Approche de décrochage et redressement dans différentes configurations	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) et Décrochage (Généralités)	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs aux manœuvres pendant un vol lent et à l'approche de décrochage dans diverses configurations.	• Configurer l'avion comme requis par l'examineur, à partir d'un vol en palier ou d'une descente comme sur une trajectoire d'approche. • Procéder au redressement à la première indication d'un décrochage imminent en fonction de la conception de l'avion et déclencher le redressement ou suivre les instructions de l'examineur. • Rentrer le train d'atterrissage et les volets suivant besoin.	• Choisir une altitude d'entrée conformément au manuel AFM ou POH. • Exécuter le briefing / liste de contrôle approprié comprenant la remise des gaz ou les contrôles après le décollage.
➤ Descente avec et sans puissance	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs au pilotage à vue / aux instruments pendant une descente en ligne droite, à vitesse et à taux constants.	• Établir la configuration de descente. • Passer au réglage de puissance et à l'assiette longitudinale de descente sur un cap affecté en recoupant et en interprétant correctement les instruments et en appliquant de manière coordonnée les commandes. • Redresser à l'altitude affectée avec la coordination appropriée de la puissance, de l'assiette et de l'équilibre. • Parvenir à un vol en ligne droite et en palier à l'altitude affectée, à la vitesse et au cap appropriés et en équilibre.	• Appliquer les changements corrects aux réglages de l'altimètre appropriés au changement d'altitude requis. • Utiliser la phraséologie de radiotéléphonie (RT) appropriée pour les demandes de changement d'altitude et les instructions reçues du contrôle du trafic aérien.

MANŒUVRES GÉNÉRALES			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Redressement à partir d'assiettes inhabituelles (vol à vue et aux instruments) Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs au pilotage de l'assiette pendant le redressement à partir d'assiettes inhabituelles. <i>Nota : inclut le redressement à partir d'un piqué en spirale.</i>	• Rétablir immédiatement une assiette de vol en palier stabilisée en appliquant de manière coordonnée et régulière les commandes dans la séquence correcte dans un vol à vue ou aux instruments comme requis. • Éviter le dépassement des limitations de la cellule.	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)	- Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification. - Reconnaître les assiettes de vol inhabituelles.
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Vol aux instruments avec planche de bord limitée Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs au pilotage de l'assiette aux instruments avec planche de bord limitée en vol en ligne droite et en palier, montées en ligne droite et à vitesse constante, descentes en ligne droite et à vitesse constante, passages aux caps et assiettes inhabituelles uniquement par référence aux instruments de vol de base pour simuler une panne système, une panne des instruments commandés par dépression et gyroscope (par exemple, les indicateurs d'assiette et de cap), en recoupant et en interprétant correctement les instruments et en appliquant les commandes de manière coordonnée.	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) - Ne pas dépasser les limitations de la cellule. - Effectuer des virages au taux 1 au maximum. - Lors d'évolutions réduites du cap à l'aide du compas magnétique – ou lors du suivi d'un radial VOR ou d'un radio-alignement de piste – utiliser des virages minutés. - Ne pas rester rivé sur les instruments ou ne pas avoir une réaction excessive aux commandes. - Maintenir un balayage visuel approprié des instruments. - Maintenir le cap, l'altitude et la vitesse dans les limites prescrites.	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) - Mettre en marche le réchauffage Pitot bien avant de voler dans des nuages ou dans des précipitations visibles, quelle que soit la température. - Ouvrir une autre source dédiée d'air statique pour les instruments du circuit statique Pitot de l'avion. - Exécuter la liste de contrôle appropriée. - Utiliser les procédures appropriées de radiotéléphonie (RT) avec le contrôle du trafic aérien.	Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification.

PROCÉDURES EN ROUTE			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Préparation du vol Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance de la préparation du vol en planifiant un vol de navigation VFR affecté par l'examineur. Le vol doit être préparé en utilisant les dernières prévisions météorologiques / les informations météorologiques réelles.	• Tracer l'itinéraire de vol prévu. • Identifier l'espace aérien, les obstacles et les caractéristiques du terrain. • Choisir des points de contrôle en route facilement identifiables. • Choisir les altitudes les plus favorables. • Calculer les caps, le temps de vol et les besoins en carburant. • Choisir les systèmes / dispositifs de navigation et les fréquences de radiocommunication appropriés. • Confirmer la disponibilité des aérodromes de décollage.	• Utiliser les cartes aéronautiques actuelles appropriées. • Extraire et enregistrer les informations pertinentes des NOTAM, le répertoire des aérodromes / installations et autres documentations de vol. • Compléter un carnet de navigation et enregistrer un plan de vol VFR.	

PROCÉDURES EN ROUTE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Navigation VFR (point estimé, lecture de carte et orientation) Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la navigation VFR.	• Suivre la route planifiée uniquement par référence aux landmarks. • Identifier les landmarks en associant les caractéristiques des surfaces aux symboles des cartes. • Naviguer au moyen des caps, vitesses sol et du délai d'exécution pré-calculés. • Vérifier la position de l'avion par rapport à l'itinéraire planifié du vol. • Évaluer correctement l'erreur de route et procéder aux réglages appropriés du cap. • Arriver aux points de contrôle en route et à destination à l'heure d'arrivée prévue corrigée.	• Corriger et enregistrer les différences entre les calculs avant le vol du carburant, de la vitesse sol, du cap et du temps et les valeurs déterminées en route. • Exécuter toutes les listes de contrôle appropriées. • Utiliser les procédures d'altimétrie appropriées.	• Répartir son attention de manière appropriée à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. • Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification. • Maintenir une vigilance adéquate à l'égard des autres trafics aériens.
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Systèmes de navigation et services radar Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs aux systèmes de navigation et aux services radar.	• Localiser la position de l'avion en utilisant les radios, le relèvement (QDM/QDR), la plage DME ou les coordonnées, suivant le cas. • Intercepter et suivre un radial ou relèvement (QDM/QDR) déterminé, suivant le cas. • Reconnaître et décrire l'indication d'un passage de station, suivant le cas. • Reconnaître la perte d'un signal et prendre la mesure appropriée.	• Choisir, identifier et vérifier le système / dispositif de navigation approprié. • Utiliser des procédures de communication appropriées tout en utilisant les services radar du contrôle du trafic aérien. • Exécuter toutes les listes de contrôle appropriées. • Utiliser le niveau de service approprié pour la phase de vol.	

PROCÉDURES EN ROUTE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Vigilance et évitement de collision			
Déterminer que le candidat fait preuve d'un bon évitement des collisions en assurant une vigilance adéquate.	- Utiliser la technique appropriée de balayage visuel. - Comprendre le lien entre de mauvaises habitudes de balayage visuel et un risque de collision accru. - Utiliser le système d'anti-collision en vol TCAS ou un autre type équipement d'évitement de collision s'il est installé. - Prendre la mesure d'évitement approprié suivant besoin.		- Répartir correctement son attention à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. - Partager correctement les opérations de vigilance et d'évitement de collision avec les autres membres de l'équipage. - Utiliser la procédure de radiotéléphonie appropriée pour l'évitement de collision. - Utiliser la procédure TCAS appropriée le cas échéant. - Demander un niveau correct de service radar approprié aux conditions de vol. - Éviter les situations impliquant le risque le plus élevé de collision.
Dans les conditions IMC, utiliser de manière appropriée les services radar ou d'autres sources d'information sur le trafic afin d'éviter les collisions.			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse			
Déterminer que le candidat est en mesure de voler de manière précise tout en effectuant d'autres activités telles que la navigation.	- Maintenir un vol en ligne droite et en palier par pilotage à vue (ou uniquement par référence aux instruments dans les conditions IMC) en recoupant et en interprétant correctement les instruments et en appliquant les commandes de manière coordonnée. - Maintenir la vitesse, les caps et l'altitude applicables.	Exécuter les éléments de la liste de contrôle.	Faire preuve d'une bonne coordination avec l'équipage.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

PROCÉDURES EN ROUTE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Réglage de l'altimètre			
Déterminer que le candidat applique les procédures de réglage de l'altimètre.	Déterminer que le candidat applique les procédures appropriées de réglage de l'altimètre.	Déterminer que le candidat applique les procédures appropriées de réglage de l'altimètre.	Déterminer que le candidat applique les procédures appropriées de réglage de l'altimètre.
➤ Minutage et correction des heures d'arrivée prévues			
Déterminer que le candidat évalue et ajuste correctement le minutage (heure d'arrivée prévue). Nota : voir également Navigation VFR.	Déterminer que le candidat évalue et ajuste correctement le minutage (heure d'arrivée prévue). Nota : voir également Navigation VFR.	Déterminer que le candidat évalue et ajuste correctement le minutage (heure d'arrivée prévue). Nota : voir également Navigation VFR.	Déterminer que le candidat évalue et ajuste correctement le minutage (heure d'arrivée prévue). Nota : voir également Navigation VFR.
➤ Surveillance de la progression du vol, du journal de bord, de l'utilisation du carburant et des instruments			
Déterminer que le candidat peut effectuer une bonne gestion du poste de pilotage, surveiller le vol et tenir les registres appropriés.	Déterminer que le candidat peut effectuer une bonne gestion du poste de pilotage, surveiller le vol et tenir les registres appropriés.	Déterminer que le candidat peut effectuer une bonne gestion du poste de pilotage, surveiller le vol et tenir les registres appropriés.	Déterminer que le candidat peut effectuer une bonne gestion du poste de pilotage, surveiller le vol et tenir les registres appropriés.
➤ Observation des conditions météorologiques			
Déterminer que le candidat est en mesure d'évaluer les conditions météorologiques, de décider si le vol peut se poursuivre conformément aux règles VFR ou au plan et de prendre une autre action.	Déterminer que le candidat est en mesure d'évaluer les conditions météorologiques, de décider si le vol peut se poursuivre conformément aux règles VFR ou au plan et de prendre une autre action.	Déterminer que le candidat est en mesure d'évaluer les conditions météorologiques, de décider si le vol peut se poursuivre conformément aux règles VFR ou au plan et de prendre une autre action.	Déterminer que le candidat est en mesure d'évaluer les conditions météorologiques, de décider si le vol peut se poursuivre conformément aux règles VFR ou au plan et de prendre une autre action.

PROCÉDURES EN ROUTE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Déroutement vers une destination / un aérodrome de dégagement			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de la planification et de l'exécution d'un déroutement à partir d'une route préétablie vers une destination / un aérodrome de dégagement. Nota : le déroutement vers une nouvelle destination est normalement déclenché par l'examineur.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de la planification et de l'exécution d'un déroutement à partir d'une route préétablie vers une destination / un aérodrome de dégagement. Nota : le déroutement vers une nouvelle destination est normalement déclenché par l'examineur.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de la planification et de l'exécution d'un déroutement à partir d'une route préétablie vers une destination / un aérodrome de dégagement. Nota : le déroutement vers une nouvelle destination est normalement déclenché par l'examineur.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de la planification et de l'exécution d'un déroutement à partir d'une route préétablie vers une destination / un aérodrome de dégagement. Nota : le déroutement vers une nouvelle destination est normalement déclenché par l'examineur.
➤ Interception et suivi des aides de radio navigation (VOR, NDB, DME)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des aides de radio navigation et est en mesure d'intercepter et de maintenir les relèvements, axes radiaux ou routes.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des aides de radio navigation et est en mesure d'intercepter et de maintenir les relèvements, axes radiaux ou routes.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des aides de radio navigation et est en mesure d'intercepter et de maintenir les relèvements, axes radiaux ou routes.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des aides de radio navigation et est en mesure d'intercepter et de maintenir les relèvements, axes radiaux ou routes.
➤ Procédures de protection contre le givre			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'équipement et aux procédures de protection contre le givre.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'équipement et aux procédures de protection contre le givre.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'équipement et aux procédures de protection contre le givre.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'équipement et aux procédures de protection contre le givre.



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

GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL

RACI 2004

Edition 2
Date : 27 Août 2019
Amendement 01
Date : 27 Août 2019

PROCÉDURES EN ROUTE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Liaison avec le contrôle du trafic aérien – Conformité, procédures de radiotéléphonie (RT) – Professionnalisme (applicables à toutes les phases de vol)	Déterminer que le candidat utilise les procédures appropriées de radiotéléphonie, respecte les instructions du contrôle du trafic aérien et pilote de manière efficace et en sécurité.	Déterminer que le candidat utilise les procédures appropriées de radiotéléphonie, respecte les instructions du contrôle du trafic aérien et pilote de manière efficace et en sécurité.	Déterminer que le candidat utilise les procédures appropriées de radiotéléphonie, respecte les instructions du contrôle du trafic aérien et pilote de manière efficace et en sécurité.

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJETIF		TECHNIQUE	NON TECHNIQUE
➤ Procédures anormales et d'urgence (généralités) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures anormales / d'urgence (telles que déterminées par l'examineur) concernant le type d'avion particulier. Nota : o L'examineur choisit les dysfonctionnements appropriés conformément au programme de test RC-PEL/RACI et au type d'avion. - o Il est strictement interdit de déclencher les disjoncteurs afin de simuler un quelconque type de panne(s) / dysfonctionnement(s) des systèmes de l'avion. - o Selon l'avion utilisé, ces éléments peuvent être contrôlés par d'autres moyens, c'est-à-dire par des exercices oraux ou des "exercices tactiles", si cela est nécessaire à la sécurité. - o Lorsqu'une panne moteur est simulée sur un avion multi moteur, l'examineur ou le pilote de sécurité doit être capable de s'occuper d'une panne réelle sur un autre moteur. - o L'examineur ou le pilote de sécurité doit également connaître les inhibitions d'alarme et l'inefficacité d'une alarme continue due à une simulation de panne.		o Maintenir le contrôle de l'avion.	- o Exposer le diagnostic de panne correct. - o Confirmer le diagnostic de panne (avec les autres membres de l'équipage en MPA). - o Examiner les facteurs de causalité (avec les autres membres de l'équipage en MPA). - o Identifier les autres plans d'action possibles. - o Impliquer les autres membres de l'équipage dans l'analyse des options (MPA). - o Considérer et partager les risques des autres plans d'action possibles. - o Confirmer le plan d'action souhaité (avec les autres membres de l'équipage en MPA) - o S'assurer de la bonne réalisation des briefings équipage et passagers. - o Répartir correctement son attention à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. - o Maintenir une surveillance appropriée avant, pendant et après l'exécution de toute manœuvre par références visuelles. - o Si nécessaire, alerter le contrôle du trafic aérien et obtenir le niveau de service approprié.

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Décollage interrompu Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de la technique et de la procédure de réalisation d'un atterrissage interrompu après une panne / un avertissement moteur / système(s), y compris les facteurs de sécurité associés. <i>Note : Si aucun entraîneur FTD n'est disponible, une vitesse raisonnable de décollage interrompu doit être déterminée (par exemple 50 % de la vitesse VMCA) - en tenant bien compte des caractéristiques de l'avion, de la longueur de la piste, des conditions au sol, de la direction du vent, de l'énergie calorifique de freinage et de tous autres facteurs susceptibles d'affecter la sécurité.</i>	voir Procédures anormales et d'urgence (généralités) - Abandonner le décollage en cas de problème ou de panne majeur à un stade du décollage où il est possible de lancer la procédure d'abandon et d'arrêter l'avion en sécurité sur le prolongement d'arrêt / la piste restante. - Utiliser les spoilers, l'inversion d'hélice, l'inversion de poussée, les freins de roue et autres dispositifs de traînée / freinage, suivant besoin, en gardant un contrôle positif de manière à amener l'avion à un arrêt en sécurité.	- Accomplir la procédure de panne moteur ou autres procédures appropriées et/ou exécuter les briefings / listes de contrôle stipulés dans le Manuel d'utilisation de l'appareil ou AFM. - Exécuter le briefing / liste de contrôle approprié.	- Avant le début du décollage, tenir compte des facteurs opérationnels susceptibles d'affecter la manœuvre tels que les systèmes d'inhibition des avertissements au décollage ou autres caractéristiques de l'avion, la longueur de la piste, les conditions au sol, le vent, les obstacles et autres facteurs associés susceptibles d'affecter les performances du décollage et la sécurité. - Identifier les situations critiques et prendre en temps utile la décision d'abandonner le décollage. - Informar le contrôle du trafic aérien lorsque cela est possible.

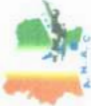
PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Simulation de panne moteur entre V_1 et V_2 (Simulateur avions multi moteur uniquement) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures utilisées pendant une panne moteur au décollage, des vitesses aérodynamiques de référence appropriées et des actions requises spécifiques au pilote. SIMULATEUR UNIQUEMENT : <i>Sur un avion multi moteur avec vitesses V_{1A}, V_R et/ou V_2 publiées (performances de Classe A), la panne du moteur le plus critique doit être simulée à un point situé :</i> <i>Après la V_1 et avant la V_2 ou Le plus près possible après la V_1 lorsque la V_1 et la V_2 ou la V_1 et la V_R sont identiques.</i>	○ Maintenir l'alignement de l'avion sur le cap approprié pour les performances de montée et la marge de franchissement du relief au moment de la panne moteur. ○ Régler les commandes moteur conformément aux recommandations du guide approuvé pour les conditions existantes.	○ Effectuer les contrôles appropriés avant le début du décollage afin de vérifier les performances prévues du moteur.	○ Avant le début du décollage, tenir compte des facteurs opérationnels susceptibles d'affecter la manœuvre tels que les systèmes d'inhibition des avertissements au décollage ou autres caractéristiques de l'avion, la longueur de la piste, les conditions au sol, le vent, la turbulence de sillage, les obstacles et autres facteurs associés susceptibles d'affecter la sécurité. ○ Identifier les situations critiques et prendre en temps utile la décision de poursuivre le décollage.

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Simulation de panne moteur après le décollage (Avion monomoteur uniquement)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la panne moteur après le décollage.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la panne moteur après le décollage.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la panne moteur après le décollage.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la panne moteur après le décollage.
➤ Simulation de panne moteur après le décollage, avion multimoteur uniquement (généralités)		voir Procédures anormales et d'urgence	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la panne moteur après le décollage.	○ Maintenir le contrôle de l'avion après une panne moteur. ○ Réduire la traînée et vérifier le moteur en panne. ○ Mettre en sécurité le moteur en panne, suivant besoin. ○ Simuler la mise en drapeau de l'hélice du moteur en panne, suivant besoin. ○ Établir la V_{YSE} ; en cas d'obstacles, établir la vitesse V_{XSE} ou $V_{MC} + 10$, suivant laquelle de ces deux vitesses est la plus grande, jusqu'au franchissement des obstacles, puis passer à la vitesse V_{YSE}. ○ Virer vers le moteur en fonctionnement jusqu'à 5°, de manière à obtenir les meilleures performances, compenser l'avion et maintenir le contrôle. ○ Surveiller le moteur en fonctionnement et procéder aux ajustements nécessaires.	○ Suivre la procédure d'urgence recommandée.	○ Reconnaître rapidement une panne moteur et identifier correctement le moteur en panne. ○ Évaluer les capacités en termes de performances de l'avion et prendre la décision appropriée de poursuivre la montée, de revenir à l'aérodrome ou de préparer un atterrissage forcé.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Simulation de panne moteur, arrêt et redémarrage à l'altitude de sécurité (Avions multi moteur uniquement) (généralités)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des caractéristiques de vol et de la manœuvrabilité associées à la manœuvre avec un ou plusieurs moteurs en panne. Déterminer que le candidat peut faire la démonstration d'un redémarrage de moteur en vol.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des caractéristiques de vol et de la manœuvrabilité associées à la manœuvre avec un ou plusieurs moteurs en panne. Déterminer que le candidat peut faire la démonstration d'un redémarrage de moteur en vol.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des caractéristiques de vol et de la manœuvrabilité associées à la manœuvre avec un ou plusieurs moteurs en panne. Déterminer que le candidat peut faire la démonstration d'un redémarrage de moteur en vol.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des caractéristiques de vol et de la manœuvrabilité associées à la manœuvre avec un ou plusieurs moteurs en panne. Déterminer que le candidat peut faire la démonstration d'un redémarrage de moteur en vol.
Nota : Ces procédures doivent être lancées à une altitude de sécurité.	Nota : Ces procédures doivent être lancées à une altitude de sécurité.	Nota : Ces procédures doivent être lancées à une altitude de sécurité.	Nota : Ces procédures doivent être lancées à une altitude de sécurité.
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Simulation de panne moteur pendant l'approche (Avions multi moteur uniquement)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'approche et à l'atterrissage avec un moteur en panne.	- Maintenir la correction vent de travers et le contrôle directionnel pendant toute la durée de l'approche et de l'atterrissage. - Procéder au réglage des commandes moteur, réduire la traînée, puis identifier et vérifier le moteur en panne après une simulation de panne moteur. - Simuler la mise en drapeau de l'hélice du moteur en panne, suivant besoin. - Établir la meilleure configuration recommandée d'approche et d'atterrissage du moteur en panne, ainsi que la vitesse aérodynamique. - Surveiller le moteur en fonctionnement et procéder aux ajustements nécessaires. - Maintenir une approche stabilisée et la vitesse aérodynamique d'approche recommandée tant que l'atterrissage n'est pas certain. - Procéder à une application de commande régulière, en temps utile et correcte pendant l'arrondi et le toucher des roues. - Atterrir en douceur à l'endroit prédéfini, sans dérive et l'axe longitudinal de l'avion aligné sur et au-dessus de l'axe central de la piste.	voir Procédures anormales et d'urgence (généralités) Suivre la procédure d'urgence recommandée.	- Reconnaître rapidement une panne moteur et identifier correctement le moteur en panne. - Tenir compte des conditions de vent, de la surface d'atterrissage et des obstacles, et choisir le point de toucher des roues le plus approprié.

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Approche asymétrique (Avions multi moteur uniquement)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments liés à une procédure d'approche aux instruments publiée avec un moteur en panne (par référence aux instruments).	○ Établir et maintenir l'assiette de vol et la configuration recommandées pour atteindre les meilleures performances, pour toutes les manœuvres nécessaires à la procédure d'approche aux instruments. ○ Maintenir une approche stabilisée et la vitesse aérodynamique d'approche recommandée tant que l'atterrissage n'est pas certain. ○ Surveiller le ou les moteurs en fonctionnement et procéder aux ajustements nécessaires.	○ Suivre la procédure d'approche publiée. ○ Appliquer des tolérances supplémentaires pour se rapprocher des minima requis pour les conditions asymétriques.	○ Présenter les procédures efficaces de gestion du poste de pilotage pendant toute la durée de l'approche.
<i>Nota : voir "Procédures d'approche aux instruments" pour l'évaluation des procédures aux instruments et appliquer les critères supplémentaires d'approche asymétrique.</i>			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Remise des gaz avec moteur(s) en panne (simulée) (Avions multi moteur uniquement) (généralités)			
d'une connaissance appropriée d'une procédure de remise des gaz avec une simulation de panne moteur, notamment les conditions imposant un atterrissage interrompu, l'importance d'une décision en temps utile, les vitesses aérodynamiques recommandées.	○ Appliquer le réglage de puissance approprié aux conditions de vol et établir l'assiette longitudinale nécessaire pour atteindre les performances souhaitées. ○ Établir une vitesse ascensionnelle positive et monter à la vitesse appropriée jusqu'à l'altitude d'accélération correcte. ○ Rentrer les volets de courbure / dispositifs de traînée et le train d'atterrissage, suivant besoin, dans l'ordre correct. ○ Compenser l'avion suivant besoin et maintenir la route sol et les altitudes appropriées pendant la procédure d'atterrissage interrompu.	voir Procédures anormales et d'urgence ○ Exécuter les éléments appropriés du briefing / liste de contrôle en temps utile et conformément aux procédures approuvées.	○ Prendre en temps utile la décision d'interrompre l'atterrissage en fonction des circonstances effectives ou simulées et effectuer la notification appropriée lorsque la sécurité en vol n'est pas en question.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Atterrissage avec moteur(s) en panne (simulée) (Avions multi moteur uniquement) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des caractéristiques de vol et de la manœuvrabilité associées à la manœuvre d'atterrissage avec un ou plusieurs moteurs en panne (ou panne simulée), notamment les facteurs de manœuvrabilité relatifs à la manœuvre et les procédures d'urgence applicables.	○ Établir la configuration d'approche et d'atterrissage appropriée à la piste et aux conditions météorologiques ; et régler les commandes moteur suivant besoin. ○ Conserver une approche stabilisée et la vitesse souhaitée. ○ Maintenir le ou les moteurs en fonctionnement dans les limites de fonctionnement acceptables. ○ Effectuer une transition douce et maintenir le contrôle positif, de l'approche finale au toucher des roues. ○ Utiliser les spoilers, l'hélice inverse, les inverseurs de poussée, les freins de roue et autres dispositifs de traînée / freinage, suivant besoin, de manière à amener l'avion à un arrêt sûr après l'atterrissage. ○ Maintenir un contrôle au palonnier positif et les corrections de vent de travers pendant le roulage après atterrissage.	○ Exécuter la liste de contrôle applicable avant l'atterrissage. ○ Exécuter en temps utile les éléments applicables du briefing / liste de contrôle après l'atterrissage, après avoir dégagé la piste et conformément aux recommandations du constructeur.	(généralités)
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Équipement de survie et d'urgence Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'équipement d'urgence et de survie appropriés à l'avion mis à disposition pour le test en vol. <i>Nota : L'examineur doit interroger le candidat sur l'emplacement et l'utilisation de l'équipement d'urgence.</i>	○ Emplacement dans l'avion. ○ Méthode de fonctionnement ou d'utilisation. ○ Exigences d'entretien. ○ Méthode de stockage en sécurité. ○ Équipement et appareils de survie appropriés à l'utilisation dans différents climats et environnements topographiques.		

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Simulation d'atterrissage forcé (Avions monomoteur uniquement)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des caractéristiques de vol, des procédures d'approche et d'atterrissage forcé (urgence) et des procédures associées à mettre en œuvre en cas de panne moteur (en fonction de l'avion en question). Nota : <i>Aucune Simulation de panne moteur ne sera donnée par l'examineur dans un avion lorsqu'un toucher des roues effectif ne pourrait pas être effectué de manière sûre en cas de nécessité.</i>	○ Maintenir un contrôle positif pendant toute la manœuvre. ○ Établir et maintenir les meilleures configurations et vitesse aérodynamique de vol plané recommandées pendant une simulation de panne moteur. ○ Établir un circuit de vol approprié jusqu'à l'aérodrome ou l'aire d'atterrissage sélectionné. ○ Utiliser les dispositifs de configuration tels que le train d'atterrissage et les volets de la manière approuvée et/ou recommandée par le constructeur. ○ Effectuer une approche appropriée jusqu'à l'aire d'atterrissage choisie de manière à garantir un atterrissage en sécurité.	voir Procédures anormales et d'urgence (généralités) Exécuter les éléments de la liste de contrôle d'urgence appropriés à l'avion en question.	○ Choisir un aérodrome ou une aire d'atterrissage approprié et compris dans les capacités de performances de l'avion. ○ Tenir compte de l'altitude, du vent, du terrain, des obstacles et des autres facteurs opérationnels pertinents. ○ Identifier la cause de la simulation de panne moteur (si l'altitude le permet) et déterminer si le redémarrage est une option viable.
OBJECTIF	TECHNIQUE	NON TECHNIQUE	
➤ Simulation d'atterrissage de précaution (avec puissance) - (Avions monomoteur uniquement) (généralités)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs aux procédures interrompues et aux atterrissages forcés de précaution avec puissance.	○ Maintenir le cap approprié et, si nécessaire, monter en altitude. ○ Établir un circuit de vol approprié jusqu'à l'aérodrome ou l'aire d'atterrissage sélectionné. ○ Adopter une approche appropriée jusqu'à l'aire d'atterrissage choisie de manière à garantir un atterrissage en sécurité.	○ Choisir le meilleur plan d'action dans une situation d'interruption du vol. ○ Tenter d'identifier les landmarks proéminents les plus proches. ○ Utiliser les aides à la navigation disponibles et/ou contacter un établissement approprié pour obtenir de l'aide. ○ Planifier un atterrissage de précaution si le temps se détériore et/ou si le carburant risque de manquer. ○ Choisir un aérodrome ou une aire d'atterrissage approprié, et compris dans les capacités de performances de l'avion.	

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Exercices incendie			
Déterminer que le candidat possède une connaissance appropriée des procédures d'urgence (déterminées par l'examineur) concernant ce type d'avion spécifique.	○ Faire preuve d'une connaissance appropriée des systèmes de détection et d'extinction incendie. ○ Mettre en œuvre toutes les actions demandées dans les exercices incendie. ○ Maintenir le contrôle de l'avion.	○ voir Procédures anormales et d'urgence (généralités) ○ Faire la démonstration des procédures appropriées conformément aux procédures / briefings / listes de contrôle approuvés ou aux procédures recommandées par le constructeur.	○ Identifier rapidement la source de fumée / feu. ○ Veiller à la sécurité des passagers / de l'équipage. ○ Commencer le déroutement / la descente d'urgence, suivant besoin.
➤ Cisaillement du vent pendant le décollage et l'atterrissage			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée du cisaillement du vent au moment du décollage et de l'atterrissage.	○ Faire preuve de bon sens et d'une bonne connaissance des capacités de manœuvre de l'avion pendant toute la durée de la procédure. ○ Ajuster suivant besoin la configuration et les vitesses de l'avion. ○ Conserver un contrôle régulier et positif compris dans les limites de l'avion.	○ voir Procédures anormales et d'urgence (généralités) ○ Exécuter toutes les procédures requises pour le cisaillement du vent au moment du décollage et de l'atterrissage, et pour le contrôle de l'avion de manière régulière, positive et en temps utile.	
OBJECTIF		TECHNIQUE	
➤ Simulation de panne de pressurisation cabine / descente d'urgence		PROCÉDURE	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de la panne de pressurisation cabine (simulée) / descente d'urgence.	○ Faire preuve de bon sens et d'une bonne connaissance des capacités de manœuvre de l'avion, pendant toute la durée de la procédure. ○ Procéder à une descente d'urgence de manière régulière, positive et en temps utile, sans dépasser les limites.	○ voir Procédures anormales et d'urgence (généralités) ○ Faire la démonstration des procédures appropriées conformément aux procédures / briefings / listes de contrôle approuvés ou aux procédures recommandées par le constructeur aux éléments pertinents du briefing / de la liste de contrôle.	



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

GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL

RACI 2004

Edition 2
Date : 27 Août 2019
Amendement 01
Date : 27 Août 2019

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Incapacité des membres de l'équipage (uniquement pour les avions MPA)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des situations d'incapacité des membres de l'équipage.	○ Maintenir le contrôle de l'avion de manière régulière, positive et en temps utile.	○ Suivre toutes les procédures d'incapacité des membres de l'équipage conformément aux procédures / briefings / listes de contrôle approuvés ou aux procédures recommandées par le constructeur et éléments pertinents du briefing / de la liste de contrôle.	○ Identifier en temps utile l'incapacité de l'équipage. ○ Vérifier la sécurité du membre de l'équipage en état d'incapacité et s'assurer qu'il est éloigné des commandes.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Incapacité des membres de l'équipage (uniquement pour les avions MIPA) (généralités)		voir Procédures anormales et d'urgence	
Déterminer que le candidat, dans des conditions de vol aux instruments effectives ou simulées, fait preuve d'une connaissance appropriée des cartes en route basse et haute altitude, des arrivées normalisées aux instruments (STARS), des cartes de procédures d'approche aux instruments et des responsabilités associées au pilote et au contrôleur.	- Utiliser correctement les instruments, le directeur de vol, le pilote automatique, l'équipement de navigation et de communication appropriés à la réalisation de la procédure. - Intercepter dans les délais, tous les itinéraires, axes radiaux et relèvements (QDM/QDR) appropriés à la procédure, à l'itinéraire, à l'autorisation du contrôle du trafic aérien, ou demandés par l'examineur. - Établir, lorsque cela est nécessaire, une vitesse verticale de descente adaptée à la sécurité et aux caractéristiques de fonctionnement de l'avion. - Maintenir la vitesse, l'altitude et les caps appropriés et suivre précisément les axes radiaux, les itinéraires et les relèvements (QDM/QDR).	- Utiliser les documents de navigation actuels et appropriés pour le vol proposé. - Exécuter les éléments du briefing / liste de contrôle de l'avion appropriés à l'arrivée. - Établir la communication avec le contrôle du trafic aérien, en utilisant la phraséologie appropriée. - Respecter, dans les délais, toutes les autorisations, instructions et restrictions du contrôle du trafic aérien. - Faire preuve d'une connaissance appropriée des procédures en cas de panne des communications bidirectionnelles. - Respecter les restrictions de vitesse et les ajustements imposés par les réglementations, le contrôle du trafic aérien, le Manuel d'utilisation de l'appareil, le Manuel AFM et l'examineur. - Respecter les dispositions du profil de descente, des procédures STAR et des autres procédures d'arrivée appropriées. - Exécuter les procédures d'altimétrie appropriées, conformément aux réglementations, aux procédures opérationnelles et aux exigences du contrôle du trafic aérien. - Exécuter la liste de contrôle appropriée.	- Interpréter de manière correcte l'autorisation reçue du contrôle du trafic aérien et, si nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement. - Faire preuve d'une bonne perception du terrain, d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification. - S'assurer que les briefings équipage et passagers appropriés sont effectués. - Assurer la liaison avec les autres membres de l'équipage pour l'utilisation correcte des systèmes de l'appareil pendant l'approche et l'atterrissage. - Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Réglage des aides à la navigation et identification des équipements installés Voir Procédures d'arrivée et procédures de vol aux instruments (généralités)			
Déterminer que le candidat choisit et identifie correctement tous les équipements de navigation et de communication, toutes les références d'instruments, ainsi que le directeur de vol et les aides à la navigation associées, pour la descente et l'arrivée, et qu'il fait preuve d'une connaissance appropriée du Morse.	○ Régler et identifier les équipements de navigation en fonction de la procédure. ○ Choisir correctement les aides de radionav pour les instruments de vol, comme le HSI, le RMI, le bouton OBS, le directeur de vol, le pilote automatique, etc. suivant besoin. ○ Faire preuve d'une connaissance appropriée du Morse pour identifier les aides à la navigation. ○ Faire la démonstration de l'utilisation correcte des indicateurs de cap pour indiquer QDM/QDR. ○ Faire la démonstration de l'utilisation correcte de l'équipement de communication, notamment l'équipement SSR.		○ Contrôler l'apparition éventuelle d'une panne de signal ou de l'équipement sur l'équipement de navigation.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBIECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Briefing sur l'approche et l'atterrissage, y compris les contrôles de la descente, de l'approche et de l'atterrissage Voir Procédures d'arrivée et procédures de vol aux instruments (généralités)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des briefings sur l'approche et l'atterrissage, qu'il s'agisse d'un avion monopilote ou multipilote, y compris les contrôles de la descente, de l'approche et de l'atterrissage. <i>NOTA : Le briefing sur l'approche doit comprendre des considérations météorologiques et la confirmation des minima de la procédure d'approche aux instruments. Tous les contrôles, procédures et exercices font partie de la préparation de l'atterrissage et de l'approche manquée. Le briefing devra comprendre les corrections appropriées des ajustements de température et PEC, ainsi que les considérations sur les performances et les vitesses de référence à utiliser.</i> <i>Le candidat devra également s'assurer que les passagers reçoivent un briefing sur la sécurité.</i>	○ Faire preuve de bon sens et d'une considération appropriée des capacités de manœuvre de l'avion pendant toute la durée des briefings. ○ Exécuter toutes les procédures requises et maintenir le contrôle de l'avion de manière régulière, positive et en temps utile.	○ Présenter des briefings appropriés conformément aux procédures standard approuvées de l'opérateur ou aux procédures recommandées par le constructeur pour l'utilisation correcte des systèmes de l'avion.	○ Impliquer les autres membres de l'équipage dans le briefing et suivre correctement la bonne procédure SOP pour confirmation de la procédure d'approche souhaitée, des minima d'approche et de la procédure d'approche manquée. ○ Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une planification appropriée de la phase d'approche et d'atterrissage. ○ Accorder l'attention appropriée aux procédures d'approche manquée et à la planification du déroutement, pendant le briefing.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS		
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Procédures d'attente Déterminer que le candidat, dans des conditions de vol aux instruments effectives ou simulées, fait preuve d'une connaissance appropriée et de compétences en matière de procédures d'attente pour les trajectoires d'attente IFR standard et non standard, publiées et non publiées.	Voir Procédures d'arrivée et procédures de vol aux instruments (généralités) ○ Passer à la vitesse d'attente recommandée appropriée à l'appareil et à l'altitude d'attente, de manière à croiser le repère d'attente au niveau ou en dessous de la vitesse aérodynamique d'attente maximale. ○ Utiliser de manière appropriée les techniques de correction de la dérive due au vent pour maintenir la trajectoire d'attente et d'interception appropriée et pour établir et maintenir les routes et relèvements corrects. ○ Conserver la vitesse aérodynamique, l'altitude et le cap appropriés pour établir et maintenir les routes et relèvements corrects. ○ Faire preuve d'une connaissance appropriée de l'endurance d'attente comprenant notamment et non limitativement le carburant à bord, la consommation de carburant pendant l'attente, le carburant nécessaire pour atteindre l'aérodrome de dégagement, etc.	○ Reconnaître l'arrivée à la limite autorisée ou au repère d'attente. ○ Suivre les procédures d'intégration appropriées conformément aux procédures opérationnelles standard ou aux exigences du contrôle du trafic aérien ou de l'examineur. ○ Respecter les exigences de signalisation du contrôle du trafic aérien. ○ Utiliser les critères de minutage corrects lorsque cela est requis par la procédure d'attente, le contrôle du trafic aérien ou les instructions de l'examineur. ○ Procéder aux ajustements appropriés du minutage de la procédure afin de tenir compte des effets du vent connu. ○ Procéder aux ajustements appropriés pour arriver le plus près possible au-dessus du repère d'attente à "l'Heure d'approche prévue".

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS		
OBJETIF	TECHNIQUE	NON TECHNIQUE
➤ Approches aux instruments (généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de l'altitude, de la vitesse et du contrôle du cap et effectue une approche stabilisée dans la configuration correcte.	○ Établir la vitesse aérodynamique et la configuration appropriées de l'avion en tenant compte des turbulences, du cisaillement du vent, des conditions de microrafale ou autres conditions météorologiques et de fonctionnement. ○ Avant de débiter le segment d'approche final, maintenir l'altitude, le cap et la vitesse aérodynamique souhaités, et suivre précisément les axes radiaux, trajectoires et relèvements conformément à la procédure d'approche ou tels que dictés par le contrôle du trafic aérien. ○ Faire preuve d'une altitude, d'une vitesse et d'un contrôle du cap satisfaisants, avec l'avion équilibré de manière à atteindre et maintenir une trajectoire d'approche stable conformément aux minima d'approche. ○ Passer à une approche d'atterrissage normal uniquement lorsque l'avion est dans une position à partir de laquelle il est possible d'effectuer une descente pour un atterrissage sur la piste à une vitesse verticale de descente normale à l'aide de manœuvres normales.	○ Établir des communications bidirectionnelles avec le contrôle du trafic aérien en utilisant la phraseologie et les techniques de communication appropriées. ○ Recopier correctement et en temps utile l'autorisation du contrôle du trafic aérien délivrée. ○ S'assurer de la réalisation correcte des briefings équipage et passagers. ○ Vérifier ou confirmer la sécurité des passagers, de l'équipage, etc. pour l'atterrissage. ○ Faire preuve d'une coordination correcte avec l'équipage en fonction du type d'opération. ○ Faire preuve d'un bon sens de l'orientation pendant toute la durée de la manœuvre. ○ Encourager la participation des autres membres de l'équipage conformément à la procédure SOP approuvée.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Approche de précision Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences appropriées en matière de réalisation des procédures d'approche aux instruments de précision, telles que déterminées par l'examinateur, avec tous les moteurs en fonctionnement et/ou un moteur en panne, suivant besoin. NOTA : Les approches de précision effectuées à l'aide de l'équipement d'aide à la navigation de l'avion pour le guidage de l'axe et de l'alignement de descente peuvent être réalisées dans des conditions de vol aux instruments simulées ou effectives concernant l'altitude ou la hauteur de décision (DA/DH) et doivent être utilisées sans le pilote automatique. Lorsque l'approche doit être effectuée avec un moteur en panne, la simulation de panne moteur doit être accomplie avant le segment d'approche finale. Ces conditions avec un moteur en panne doivent être préservées jusqu'à l'achèvement de la course à l'atterrissage ou pendant toute la durée de la procédure de remise des gaz. Pour les affichages du système d'atterrissage aux instruments (ILS) avec une échelle normale, l'approche doit être comprise dans une demi-échelle de déviation du radioalignement de piste ou localiser et dans les indications de radioalignement de descente. Pour les appareils avec échelle d'affichage étendue du radioalignement de piste, l'approche doit être comprise dans la pleine échelle de déviation du radioalignement de piste et dans la demi-échelle de déviation des indications de radioalignement de descente.	Voir Approches aux instruments (généralités)		
	○ Intercepter et suivre le radioalignement de piste dans les limites indiquées. ○ Établir une vitesse verticale de descente prédéfinie à l'endroit où commence le radioalignement de descente électronique, afin de suivre l'alignement de descente. Maintenir un alignement de descente électronique dans les limites prescrites. ○ Atteindre l'altitude de décision / hauteur de décision dans une position permettant un atterrissage, une remise des gaz ou une approche indirecte en sécurité. ○ Éviter de descendre en dessous de l'altitude de décision / hauteur de décision avant de commencer une procédure d'approche manquée ou de passer à un atterrissage. ○ Commencer immédiatement l'approche manquée, à l'altitude de décision / hauteur de décision, si les références visuelles requises de la piste ne sont pas visibles et identifiables de manière certaine. ○ Maintenir le radioalignement de piste et le radioalignement de descente pendant la descente visuelle depuis l'altitude de décision / hauteur de décision jusqu'à un point au-dessus de la piste où le radioalignement de descente doit être abandonné pour accomplir un atterrissage normal.	Voir Approches aux instruments - Généralités	Voir Approches aux instruments - Généralités

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF		TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Approche de non précision Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences appropriées en matière de réalisation des procédures d'approche aux instruments de non précision, telles que déterminées par l'examineur, avec tous les moteurs en fonctionnement et/ou avec un moteur en panne, suivant besoin.		Voir Approches aux instruments (généralités)	NON TECHNIQUE
○ Établir une vitesse verticale de descente permettant d'arriver à l'altitude / hauteur minimale de descente (au niveau du ou avant d'atteindre le point de descente visuelle, s'il est publié) avec l'avion dans une position à partir de laquelle il est possible de procéder à la descente depuis l'altitude / hauteur minimale de descente pour un atterrissage sur la piste prévue, à une vitesse de descente normale et en effectuant une manœuvre normale. ○ Exécuter l'approche interrompue si les références visuelles requises de la piste prévue ne sont pas visibles et identifiables de manière certaine au point d'approche interrompue.		○ Faire preuve de bon sens et d'une connaissance appropriée des performances de l'avion afin de respecter les procédures d'approche publiées de l'équipement utilisé pour l'approche.	

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Approche indirecte			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences appropriées en matière de réalisation des procédures d'approche indirecte, telles que déterminées par les conditions opérationnelles ou par l'examineur, avec tous les moteurs en fonctionnement et/ou avec un moteur en panne, suivant besoin.	○ Faire preuve d'une bonne connaissance des catégories, vitesses et procédures d'approche indirecte. ○ Utiliser la configuration de l'avion appropriée pour les situations et les procédures normales et anormales. ○ Manœuvrer l'avion, à l'aide de références visuelles, après avoir atteint l'altitude d'approche indirecte autorisée afin de maintenir une trajectoire permettant un atterrissage normal sur une piste à au moins 90° de la trajectoire d'approche finale ou conformément à la procédure publiée. ○ Maintenir au moins le niveau d'approche indirecte minimum publié pendant toute la durée de la procédure d'approche indirecte jusqu'à atteindre une position à partir de laquelle il est possible d'effectuer une descente pour un atterrissage normal. ○ Maintenir le contact visuel avec le seuil d'atterrissage pendant toute la durée de la procédure d'approche indirecte. ○ Suivre la procédure sans manœuvre excessive et sans dépasser les limites de fonctionnement normales de l'avion (l'angle d'inclinaison latérale ne doit normalement pas dépasser 30°).	○ Voir Approches aux instruments (généralités) ○ Confirmer la direction de circulation et respecter toutes les restrictions et instructions émises par le contrôle du trafic aérien. ○ Maintenir la trajectoire correcte d'approche indirecte et suivre les trajectoires éventuellement prescrites conformément à la procédure publiée ou indiquées par le contrôle du trafic aérien ou l'examineur. ○ Virer dans la direction appropriée lorsqu'une approche interrompue est imposée pendant l'approche indirecte et utiliser la procédure et la configuration d'avion correctes.	○ Faire preuve de bon sens et d'une bonne connaissance des capacités de manœuvre de l'avion pendant toute la durée de l'approche indirecte.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Remise des gaz et approche interrompue			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences appropriées en matière d'application des procédures d'approche interrompue associées aux procédures aux instruments standard.	○ Lancer rapidement la procédure d'approche interrompue en appliquant la puissance en temps utile, établir l'assiette ascensionnelle appropriée et reconfigurer l'appareil conformément aux procédures approuvées. ○ Maintenir les altitudes, la vitesse aérodynamique et le cap souhaités, et suivre précisément les trajectoires, les axes radiaux et les relèvements.	Voir Approches aux instruments (généralités) ○ Exécuter les éléments recommandés du briefing / liste de contrôle avion appropriés à la procédure de remise des gaz de l'avion utilisé. ○ Respecter l'autorisation du contrôle du trafic aérien ou la procédure d'approche interrompue appropriée.	○ Demander l'autorisation, si nécessaire, de choisir un autre aérodrome, une autre approche, un autre repère d'attente ou ce que pourrait demander l'examineur. ○ Interpréter correctement l'autorisation du contrôle du trafic aérien délivrée et, lorsque cela est nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Procédures d'arrivée à l'aérodrome			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures d'arrivée correctes et des responsabilités pilote et contrôleur pertinentes, et qu'il se réfère aux bonnes publications et aux bonnes cartes de navigation.	○ Maintenir la vitesse aérodynamique, l'altitude et les caps appropriés. ○ Faire preuve d'une connaissance appropriée des procédures en cas de panne des communications bidirectionnelles.	○ Utiliser les publications actuelles et appropriées sur la navigation pour la trajectoire d'arrivée proposée. ○ Se conformer dans les délais impartis aux instructions du contrôle du trafic aérien et à la réglementation de l'espace aérien. ○ Exécuter les éléments du briefing / liste de contrôle de l'avion appropriés à l'arrivée. ○ Suivre les procédures d'altimétrie correctes, conformément aux réglementations, aux procédures opérationnelles et aux exigences du contrôle du trafic aérien. ○ Exécuter la liste de contrôle appropriée.	○ Établir une communication avec le contrôle du trafic aérien, en employant une phraséologie appropriée. ○ Interpréter correctement les autorisations du contrôle du trafic aérien reçues et, lorsque cela est nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement. ○ Faire preuve d'une bonne perception du terrain, d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une planification appropriée. ○ Rester en liaison avec les autres membres de l'équipage pour garantir le fonctionnement correct des systèmes de l'avion pendant toute la durée de la phase d'arrivée. ○ Répartir correctement son attention à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. ○ S'assurer de la bonne réalisation des briefings équipage et passagers. ○ Rester en liaison avec les autres membres de l'équipage pour la surveillance (suivant besoin).

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004 Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS		
OBJETIF	TECHNIQUE	NON TECHNIQUE
➤ Tous les atterrissages (y compris l'atterrissage normal) – Généralités		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences satisfaisantes dans l'exécution des atterrissages, en tenant compte des angles d'approche, de la vitesse aérodynamique, de la configuration, des limites de performances, des turbulences de sillage et des facteurs de sécurité recommandés (appropriés à l'avion).	○ Établir la vitesse et la configuration d'approche et d'atterrissage recommandées, et ajuster l'assiette longitudinale et la puissance suivant besoin, pour maintenir la vitesse aérodynamique et la trajectoire d'approche correctes. ○ Maintenir une route sol permettant de suivre le circuit de circulation souhaité, en tenant compte des éventuels obstacles et des exigences du contrôle du trafic aérien ou de l'examinateur. ○ Procéder à une correction appropriée de la dérive (à l'aide des conditions de vent existantes) et maintenir une route sol précise. ○ Atteindre et maintenir une approche stabilisée. ○ Effectuer une transition régulière avec contrôle positif, de l'approche finale au toucher des roues. ○ Effectuer un atterrissage dans la zone de toucher des roues désignée, à la vitesse correcte, avec une assiette correcte et sur l'axe central de la piste. ○ Atterrir sans dérive latérale et l'avion aligné sur l'axe central de la piste. ○ Maintenir le contrôle au palonnier positif pendant toute la durée du roulage à l'atterrissage. ○ Utiliser les spoilers, l'inversion d'hélice, l'inversion de poussée, les freins de roue et autres dispositifs de trainée / freinage, suivant besoin, de manière à amener l'avion à un arrêt en sécurité.	○ Vérifier ou confirmer que les passagers et l'équipage sont correctement installés pour le décollage et/ou l'atterrissage. ○ Interpréter correctement les autorisations du contrôle du trafic aérien reçues et, si nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement. ○ Rester en liaison avec les autres membres de l'équipage pour garantir le fonctionnement correct des systèmes de l'avion pendant l'approche et l'atterrissage. ○ Étudier les conditions du vent, la surface d'atterrissage et les obstacles, et choisir le point de toucher des roues approprié. ○ Écouter l'environnement RT (radiotéléphonie) afin de parvenir à une perception satisfaisante du trafic environnant. ○ Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une planification correcte. ○ Répartir correctement son attention à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. ○ Maintenir une surveillance appropriée des autres avions. ○ Relever toutes les conditions au sol, obstacles ou autres risques susceptibles d'entraver la sécurité du décollage / atterrissage. ○ Tenir compte des autres avions au sol et en vol.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	---

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Approche et atterrissage courts	Voir tous les atterrissages - Généralités		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences satisfaisantes en matière d'approche et d'atterrissage courts.	○ Maintenir une approche stabilisée et atteindre la vitesse d'approche recommandée ou, en son absence à $1,3 V_{so}$, avec application du facteur de rafale. ○ Effectuer un atterrissage exactement dans la zone de toucher des roues de la piste. ○ Appliquer les freins, les spoilers, la poussée inverse et/ou tous autres dispositifs de ralentissement de l'appareil conformément aux recommandations du constructeur, pour arrêter l'avion sur la plus courte distance possible dans le respect de la sécurité et des performances certifiées de l'appareil.		○
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Atterrissage sans volets	Voir tous les atterrissages - Généralités		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences satisfaisantes en matière d'atterrissage en sécurité sans volets ou avec dysfonctionnement des becs/volets.	○ Maintenir une approche stabilisée à une vitesse d'approche appropriée, conformément au Manuel d'utilisation de l'appareil / AFM. ○ Effectuer une transition régulière avec contrôle positif, de l'approche finale au toucher des roues.		○ Tenir compte des performances d'atterrissage dans la configuration sans volets / sans becs.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Approche et atterrissage avec puissance au régime de ralenti (Avions monomoteurs uniquement) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences satisfaisantes en matière d'atterrissage en sécurité avec le moteur au régime de ralenti.	○ Passer à la puissance au régime de ralenti dans une position permettant un radioalignement de descente et un atterrissage sur la piste, sur une aire présélectionnée par le candidat ou désignée par l'examineur. ○ Ajuster l'assiette longitudinale pour maintenir la vitesse aérodynamique de vol plané correcte. ○ Utiliser les changements de traînée et de configuration pour s'assurer que le point de toucher des roues est compris dans l'aire choisie. ○ Appliquer les freins pour arrêter l'appareil sur la plus courte distance possible dans le respect de la sécurité.	Voir tous les atterrissages – Généralités	○ Utiliser une phraséologie RT correcte pour obtenir les autorisations appropriées et informer le contrôle du trafic aérien de tout problème technique. ○ Tenir compte des circuits de circulation et des autres avions. ○ Évaluer correctement l'effet du vent sur les performances de plané.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Atterrissage avec simulation de gouverne de profondeur bloquée dans toutes les positions non trimées - Généralités			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des facteurs qui influencent le contrôle de l'appareil avec gouverne de profondeur bloquée dans toutes les positions non trimées, y compris l'utilisation de différentes configurations de traînée, réglages de puissance, assiettes longitudinales, masses et angles d'inclinaison latérale.	- Faire preuve de bon sens et d'une connaissance appropriée des capacités de manœuvre de l'avion pendant toute la durée de la procédure. - Maintenir un contrôle sûr de l'avion de manière régulière, positive et en temps utile.	Faire la démonstration des procédures appropriées conformément aux procédures / briefings / listes de contrôle approuvés ou aux procédures recommandées par le constructeur et éléments pertinents du briefing / liste de contrôle.	- Faire la démonstration de l'analyse satisfaisante de la situation / du problème. - Impliquer les autres membres de l'équipage dans l'analyse des problèmes (MPA). - Présenter le diagnostic de panne correct. - Confirmer le diagnostic de panne (avec les autres membres de l'équipage en MPA) - Examiner les facteurs de causalité (avec les autres membres de l'équipage en MPA). - Identifier les autres plans d'action possibles, suivant besoin. - Impliquer les autres membres de l'équipage dans l'analyse des options (MPA). - Confirmer le plan d'action souhaité (avec les autres membres de l'équipage en MPA) - Utiliser la bonne phraseologie RT pour obtenir les autorisations appropriées et informer le contrôle du trafic aérien des éventuels problèmes techniques.
OBJECTIF	TECHNIQUE		NON TECHNIQUE
➤ Posé-décollé (<i>Touch and go</i>)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à un posé-décollé (<i>touch and go</i>), notamment l'importance d'une décision en temps utile de poursuivre ou de s'arrêter sur la piste.	- Établir la configuration de décollage recommandée et appliquer la puissance de décollage, pour passer en sécurité à un décollage normal ou court, suivant le type d'appareil et les conditions. - Maintenir le contrôle directionnel et la correction de la dérive. - Établir une ascension en sécurité dans la configuration correcte et à la vitesse correcte.		- Respecter les circuits de circulation et les procédures d'atténuation du bruit appropriées. - Prendre en temps utile la décision d'interrompre l'atterrissage.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Remise des gaz à basse altitude Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences appropriées pour une procédure d'atterrissage interrompu, notamment les conditions imposant un atterrissage interrompu, l'importance d'une décision en temps utile, les vitesses aérodynamiques recommandées et également, la procédure de reconfiguration appropriée. NOTA : la manœuvre peut être combinée à des procédures d'approche interrompue, indirecte, visuelle ou aux instruments, mais les conditions aux instruments ne doivent pas être simulées à une altitude inférieure à 100 pieds (30 mètres) au-dessus de la piste. Cette manœuvre doit être amorcée dans la configuration d'atterrissage, à environ 50 pieds (15 mètres) au-dessus de la piste et à peu près au-dessus du seuil de piste ou comme recommandé.	○ Appliquer le réglage de puissance approprié pour les conditions de vol en question et établir une assiette longitudinale permettant d'atteindre les performances souhaitées. ○ Rentrer les volets de courbure / dispositifs de traînée et le train d'atterrissage, suivant besoin, dans l'ordre correct et à une altitude de sécurité, établir une vitesse ascensionnelle positive et la vitesse aérodynamique appropriée. ○ Compenser l'avion suivant besoin et maintenir la route sol appropriée pendant la procédure d'atterrissage interrompu.	○ Exécuter les éléments appropriés de la liste de contrôle en temps utile, conformément aux procédures approuvées.	○ Prendre en temps utile la décision d'interrompre l'atterrissage en fonction des circonstances effectives ou simulées et effectuer la notification appropriée lorsque la sécurité en vol n'est pas en question. ○ Faire preuve d'une consultation appropriée des autres membres de l'équipage (MPA) ○ Rester en liaison avec les autres membres de l'équipage pour garantir le fonctionnement correct des systèmes de l'avion tout en changeant le réglage de puissance, la configuration et la vitesse aérodynamique (MPA). ○ Interpréter correctement les autorisations du contrôle du trafic aérien reçues et, lorsque cela est nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Post-atterrissage et roulage			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures de sécurité post-atterrissage et roulage, suivant besoin.	- Montrer ses compétences en maintenant un contrôle correct et positif. - Rester à une distance appropriée par rapport aux autres avions, aux obstacles et aux personnes. Maintenir la vitesse appropriée. - Maintenir constamment la vigilance et le contrôle de l'avion pendant l'opération de roulage au sol.	- Exécuter les éléments applicables du briefing / liste de contrôle et suivre les procédures recommandées. - Respecter les instructions données par le contrôle du trafic aérien (ou par l'examineur jouant le rôle du contrôle du trafic aérien). - Observer les balisages de la piste, les zones critiques du radioalignement de piste et du radioalignement de descente, ainsi que les autres marquages et éclairages de contrôle au sol. - Exécuter la liste de contrôle appropriée.	- Faire preuve d'une coordination correcte avec l'équipage en fonction du type d'opération (MPA). - Vérifier l'exécution correcte des briefings équipage et passagers. - Rester en liaison avec les autres membres de l'équipage pour la surveillance (MPA). - Répartir correctement son attention à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage.
➤ Stationnement et mise en sécurité			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures de stationnement et de mise en sécurité de l'avion.	Procéder correctement au stationnement et à la mise en sécurité de l'avion.	Établir les registres de vol de l'avion, notamment les enregistrements des temps de vol et les rapports de défauts.	

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Préparation au vol nocturne Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments concernant les opérations nocturnes en expliquant :	- Les systèmes d'éclairage identifiant les aérodromes, les pistes, les voies de circulation et les obstacles, ainsi que l'éclairage commandé par le pilote. - Les systèmes d'éclairage de l'avion. - L'équipement personnel essentiel au vol nocturne. - Les techniques de lecture des cartes, de navigation et d'orientation de nuit.	Les précautions de sécurité et les situations d'urgence spécifiques au vol nocturne.	Les aspects physiologiques du vol nocturne, notamment les effets des changements des conditions de luminosité, la gestion des illusions et la manière dont la condition physique du pilote affecte l'acuité visuelle.
OBJECTIF	TECHNIQUE		PROCÉDURE
➤ Opération nocturne, y compris le circuit nocturne, la remise des gaz et l'atterrissage avec phares d'atterrissage éteints Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs au vol nocturne.	- Inspecter l'intérieur et l'extérieur de l'avion en insistant sur les éléments essentiels au vol nocturne. - Procéder au roulage conformément aux bonnes pratiques de fonctionnement dans les conditions de vol nocturne. - Effectuer des décollages et des montées en insistant sur les références aux instruments et visuelles correctes. - Naviguer et conserver l'orientation. - Effectuer une procédure d'approche, d'atterrissage et de roulage conformément aux bonnes pratiques de fonctionnement dans les conditions de vol nocturne.		Exécuter tous les briefings / listes de contrôle appropriés.



MODULE 4 – NORMES DE TEST POUR LES HÉLICOPTÈRES

Dans les tableaux de ce module sont présentés des guides pratiques sur les critères à prendre en considération par l'examineur lors de l'évaluation de chaque item des tests/contrôles sur avion conformément aux RACI 2000. Ce tableau doit être utilisé conjointement avec le programme de test approprié.

Introduction

En utilisant un système de référence de **7 phases de vol**, le tableau décrit les normes de compétences requises pour chaque item des tests ou contrôles indiqué dans le règlement

Les titres des phases de vol sont les suivants :

- 8- Procédures avant le vol
- 9- Procédures de départ et de décollage
- 10- Manœuvres générales
- 11- Procédures en route
- 12- Procédures en situation anormale et d'urgence
- 13- Procédures de vol aux instruments
- 14- Procédures d'atterrissage et d'arrivée / Opérations nocturnes

Le tableau est composé de 4 colonnes comme ci-dessous :

PHASE DE VOL			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
Titre de l'item évalué extrait du programme RACI			
Description de ce qui doit être déterminé par l'examineur.	Description des critères de compétences qui exigent que le candidat montre ses connaissances et ses compétences dans l'utilisation des systèmes ou la maîtrise de l'avion.	Description des critères de compétences concernant le respect des procédures, manuels d'utilisation, autorisations du contrôle du trafic aérien, procédures et listes de contrôle publiées	Description des critères de compétence regroupés par le professionnalisme, la gestion du poste de pilotage (CRM), la prise de décisions, la sensibilisation, la gestion des menaces et des erreurs, etc.
Généralités			
Dans la plupart des phases de vol, certaines compétences s'appliquent à un groupe de manœuvres, par exemple, virages, ou même à l'ensemble de la phase. Afin d'éviter les répétitions, les compétences communes sont regroupées sous le titre "Généralités". Les examinateurs doivent se référer à la fois aux critères des "Généralités" et aux critères de l'item spécifique évalué, par exemple "Virages - Généralités", plus "Virages à forte inclinaison" en tant qu'élément spécifique. Les bordures multiples des cellules au début et à la fin du groupe permettent de l'identifier.			



Nota : Il est parfois possible de placer une compétence dans une des deux colonnes dans la mesure où les compétences physiques, les connaissances, etc. ne peuvent pas toujours être clairement séparées ; ceci n'est pas important pour l'évaluation. L'objectif est d'aider l'examineur à identifier les compétences qui sont nécessaires pour obtenir un résultat satisfaisant à un item du test et à déterminer pourquoi un candidat peut ne pas avoir réussi un item.

Compétences aéronautiques ou professionnalisme

Plusieurs programmes de tests nécessitent l'évaluation des compétences aéronautiques.

En général et en particulier pour les tests sur avions monopilote, ce terme couvre les domaines de compétences non techniques.

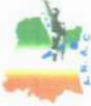
Les compétences aéronautiques ou professionnalisme regroupent l'ensemble de toutes les ressources permettant au pilote de piloter son appareil en sécurité en prenant en considération les règles et réglementations et les bonnes pratiques aéronautiques, quelles que soient les circonstances, au sol et dans les airs. Il n'est pas possible de donner une liste exhaustive des considérations de professionnalisme ; cependant, la colonne non technique vise à décrire dans la mesure du possible ces items.

Les erreurs dans ce domaine ne constituent pas des motifs d'échec, sauf si la réalisation satisfaisante de l'objectif ou la sécurité du vol est compromise. Le rôle de l'examineur consiste à observer comment le candidat gère les ressources mises à sa disposition pour réaliser un vol en sécurité et sans incident.

Si le candidat fait preuve d'une connaissance anticipée et cohérente des considérations particulières de professionnalisme (par exemple, contrôles répétés des conditions de givre dans un vol croisière en palier sans condition de givre), l'examineur peut autoriser le candidat à indiquer uniquement les changements survenus pendant le reste du vol.

Les examinateurs doivent mettre en œuvre les compétences aéronautiques / non techniques appropriées lors de la réalisation des tests / contrôles, de la même manière que les candidats.

PROCÉDURES AVANT LE VOL	
OBJECTIF	PROCÉDURE
➤ Licences	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs aux licences et aux documents en expliquant :	• Les privilèges et les limitations des licences de pilote • La classe et la durée du certificat médical, ainsi que la procédure de renouvellement ; • Le carnet de pilote ou les registres de vol
➤ Documents de vol	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la préparation du vol, concernant :	• Les certificats de navigabilité et d'enregistrement • Les limitations d'utilisation, les étiquettes et les repères sur les instruments • Les données de masse et centrage et la liste d'équipements • Les consignes de navigabilité, les registres de conformité, les exigences en termes de maintenance et les registres appropriés ; • Les NOTAM
➤ Informations météorologiques	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des éléments relatifs aux informations météorologiques aéronautiques en obtenant, lisant et analysant les éléments applicables tels que :	• Les rapports et prévisions météorologiques • Les rapports de pilote et radar • Les cartes d'analyse de surface • Les cartes récapitulatives radar • Les pronostics météorologiques significatifs • Les vents et températures en vol • Les tableaux de niveau de congélation • Les tableaux de stabilité • Les cartes de perspectives météorologiques sévères • Les tableaux et graphiques de conversion • Les messages de renseignements météorologiques SIGMET

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

	PROCÉDURES AVANT LE VOL	PROCÉDURE
OBJETIF		
➤ Informations météorologiques (suite) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des éléments relatifs aux informations météorologiques aéronautiques en obtenant, lisant et analysant les éléments applicables tels que :	• Les rapports ATIS et VOLMET • Analyser correctement les informations météorologiques rassemblées relatives à l'itinéraire proposé et à l'aérodrome de destination et déterminer si un aérodrome de décollage est requis et, le cas échéant, si l'aérodrome de décollage choisi respecte les exigences réglementaires • Prendre une décision appropriée "de poursuite / arrêt" basée sur les informations météorologiques disponibles ; • Exécuter la liste de contrôle appropriée	
➤ Espace aérien national Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'Espace Aérien National en expliquant :	• Les minima météorologiques VFR de base pour toutes les classes d'espace aérien. • Les classes d'espace aérien – leurs limites et spécifications IFR/VFR pour ce qui suit : - o Classe A - o Classe B - o Classe C - o Classe D - o Classe E - o Classe F - o Classe G • L'espace aérien à statut spécial et autres zones d'espace aérien.	

PROCÉDURES AVANT LE VOL	
OBJECTIF	PROCÉDURE
➤ Préparation du plan de vol Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des éléments en présentant et en expliquant un vol planifié à l'avance tel qu'affecté par l'examineur (planification à l'avance à la discrétion de l'examineur). L'examineur doit s'assurer que le candidat est capable de : <i>Nota : Le vol doit être planifié en utilisant les conditions météorologiques marginales et conformément aux exigences réglementaires pour les règles de vol dans l'espace aérien dans lequel le vol sera réalisé.</i>	- Faire preuve de connaissances appropriées concernant les capacités en termes de performances de l'avion en calculant le temps estimé de vol en route et les besoins totaux en carburant sur la base de facteurs tels que : - o Les réglages de puissance - o L'altitude d'exploitation ou le niveau de vol - o Le vent - o Les besoins en réserve de carburant - Choisir et interpréter de manière correcte les cartes en route, les cartes, les cartes de procédure de départ normalisées aux instruments SID (Standard Instrument Departure), d'arrivée normalisée aux instruments STAR (Standard Terminal Arrival) et d'approche normalisée aux instruments, actuelles et applicables, suivant le vol. - Obtenir et interpréter de manière correcte les informations NOTAM applicables. - Déterminer si les performances calculées sont incluses dans les limites d'exploitation et les capacités de l'avion. - Effectuer et enregistrer un plan de vol afin de refléter de manière exacte les conditions du vol proposé.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES AVANT LE VOL		
OBJETIF	TECHNIQUE	
➤ Calcul des performances (suite) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des performances et des limitations, notamment :	- o Appels de service – tous les moteurs en fonctionnement, un ou plusieurs moteurs en panne, y compris la descente progressive, le cas échéant - o Performances en croisière - o Consommation de carburant, portée et endurance - o Performances à la descente - o Remise des gaz à partir d'atterrissages interrompus - o Facteurs opérationnels affectant les performances de l'avion - o Autres données de performances appropriées pour tester l'avion • Description (suivant l'avion) des vitesses utilisées pendant des phases de vol spécifiques. • Description des effets des conditions météorologiques sur les caractéristiques des performances et application correcte de ces facteurs à une carte, un tableau ou un graphique spécifique ou d'autres données de performances.	
➤ Connaissances théoriques Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de l'avion, de ses systèmes et composants, de ses procédures d'urgence, normales et anormales et qu'il utilise la terminologie correcte concernant les éléments suivants : <i>Nota : Les candidats doivent faire preuve d'une connaissance adéquate du contenu du Manuel d'utilisation de l'appareil (Pilot's Operating Handbook) ou du Manuel AFM concernant les systèmes et les composants indiqués, de la liste minimale d'équipements (Minimum Equipment List, MEL), le cas échéant, et des spécifications d'utilisation, s'il y a lieu</i>	L'examineur est tenu de poser des questions au candidat sur une sélection effectuée à partir de la liste suivante : • Indicateurs de train d'atterrissage, freins, dispositif anti-dérapage, pneus, orientation de train avant et amortisseurs. • Moteurs - commandes et indications, système d'induction, carburateurs et injection de carburant, turbocompression, refroidissement, détection / protection incendie, points de support, roues de turbine, compresseurs, composants de dégivrage, anti-givrage et autres composants associés.	

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

PROCÉDURES AVANT LE VOL		
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Calcul de masse et centrage Déterminer que le candidat est capable de :	• Calculer l'emplacement du centre de gravité pour une condition de charge spécifique (comme spécifié par l'examineur), y compris l'ajout, le retrait ou le déplacement de masse. • Déterminer si le centre de gravité calculé se trouve dans les limites du centre de gravité avant et arrière et que l'équilibre latéral de carburant est compris dans les limites pour le décollage et l'atterrissage.	• Faire preuve d'une bonne planification et d'une bonne connaissance des procédures pour l'application des facteurs opérationnels affectant les performances de l'avion.
OBJECTIF	TECHNIQUE	
➤ Calcul des performances Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des performances et des limitations, notamment :	• Connaissance approfondie des effets adverses du dépassement des limitations. • Bonne utilisation (suivant l'avion) des cartes de performances, tableaux, graphiques ou autres données relatives aux éléments tels que : - o Distance accélération-arrêt - o Distance accélération-départ - o Performances au décollage (tous les moteurs en fonctionnement, un ou plusieurs moteurs en panne) - o Performances ascensionnelles comprenant les performances ascensionnelles segmentées, avec tous les moteurs en fonctionnement, avec un ou plusieurs moteurs en panne et avec les autres dysfonctionnements moteur appropriés.	

PROCÉDURES AVANT LE VOL

OBJECTIF

➤ Inspection de l'avion et de l'équipement (suite)

PROCEDURE

- o Oxygène : quantité, pressions, procédures d'entretien et systèmes et équipements associés pour l'équipage et les passagers
- o Coque, train d'atterrissage, dispositifs de flottaison, freins et système d'orientation.
- o Pneus : état, gonflage et installation correcte, le cas échéant.
- o Systèmes de protection / détection incendie : fonctionnement correct, entretien, pressions et indications de décharge.
- o Systèmes pneumatiques :
- o pressions et entretien.
- o Systèmes environnementaux au sol : entretien et fonctionnements corrects.
- o Systèmes de commandes de vol comprenant la compensation, les spoilers et le bord d'attaque / de fuite.
- o Systèmes anti-givrage, dégivrage : entretien et fonctionnement
- Assurer une coordination avec l'équipage au sol et obtenir les autorisations adéquates avant de déplacer un quelconque dispositif tel qu'une porte, une trappe et les surfaces des commandes de vol.
- Respecter les dispositions des Spécifications d'utilisation appropriées, s'il y a lieu, dans la mesure où elles sont liées à un avion et à une utilisation particulière.
- Faire preuve d'une utilisation appropriée de tous les systèmes applicables à l'avion.
- Noter les éventuels écarts, déterminer si l'avion est en état de vol et sûr pour le vol, ou prendre l'action corrective nécessaire.
- Vérifier l'absence de risques compromettant la sécurité de l'avion et du personnel dans l'environnement général de l'avion.
- Faire un briefing (exposé) approprié aux passagers et de départ.
- Exécuter tous les éléments jusqu'à la procédure de démarrage en suivant de manière systématique les éléments de la liste de contrôle.

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Roulage au sol			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures de roulage au sol en sécurité	- Faire preuve de compétences en conservant la maîtrise correcte et positive de l'avion. - Rester à une distance suffisante par rapport aux autres avions, obstacles et personnes.	- Faire preuve d'une connaissance appropriée des procédures de roulage au sol en sécurité (suivant l'avion, y compris refoulement au tracteur ou recul, suivant le cas). - Exécuter les éléments applicables du briefing / liste de contrôle et exécuter les procédures recommandées. - Respecter les instructions données par le contrôle du trafic aérien (ou l'examineur jouant le rôle du contrôle du trafic aérien). - Observer les balisages de piste, les zones critiques du radio-alignement de piste et du radio-alignement de descente, les balises et les autres éclairages et repères de contrôle au sol.	- Maintenir une vigilance et une surveillance constantes pendant l'opération de roulage au sol. - Faire preuve d'une bonne coordination avec l'équipage (MPA). - Répartir son attention de manière appropriée à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. - Obtenir les autorisations appropriées avant de traverser / entrer sur les pistes en service.

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Avant le décollage Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures et des actions avant le décollage	- S'assurer que tous les systèmes sont compris dans leur plage de fonctionnement normal avant le début, pendant l'exécution et au terme des contrôles requis conformément à la liste de contrôle approuvée. - S'assurer que l'avion est correctement configuré pour le décollage.	- Faire preuve d'une connaissance appropriée des contrôles avant le décollage en indiquant le motif de contrôle des éléments indiqués sur la liste de contrôle et en expliquant comment détecter les éventuels dysfonctionnements. - Expliquer, conformément aux demandes de l'examineur, toutes les caractéristiques de fonctionnement ou limitations anormales ou normales et l'action corrective pour un dysfonctionnement spécifique. - Déterminer les performances au décollage de l'avion, en prenant en considération des facteurs tels que le vent, l'altitude densité, la masse, la température, l'altitude pression et l'état et la longueur de la piste. - Exécuter la liste de contrôle appropriée.	- Répartir son attention de manière appropriée à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. - Déterminer si l'avion est sûr pour le vol proposé ou s'il nécessite une maintenance. - S'assurer que les briefings aux membres de l'équipage et aux passagers appropriés sont effectués. - Vérifier ou confirmer que les passagers, les membres de l'équipage, etc., sont en sécurité pour le décollage. - Obtenir l'autorisation de décollage appropriée en utilisant la phraséologie standard pour la radiotéléphonie (R/T). - Noter les états de surface, les obstacles ou autres risques qui peuvent entraver un décollage en sécurité.



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

GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL

RACI 2004

Edition 2
Date : 27 Août 2019
Amendement 01
Date : 27 Août 2019

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	
			NON TECHNIQUE
➤ Décollage (Généralités) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des décollages et montées normaux comprenant (suivant l'appareil) les vitesses aérodynamiques, les configurations et les procédures anormales / d'urgence.	- Aligner l'avion sur l'axe de la piste. - Appliquer correctement les commandes afin de maintenir l'alignement longitudinal sur l'axe de la piste avant et pendant le décollage. - Régler de manière correcte la puissance de décollage. - Ajuster les commandes afin d'atteindre l'assiette longitudinale souhaitée à la vitesse aérodynamique prédéterminée afin d'atteindre les performances souhaitées. - Maintenir l'assiette de montée appropriée. - Effectuer, demander et vérifier la réalisation de la rentrée du train et des volets, les réglages de puissance et les autres activités requises liées au pilote, aux vitesses aérodynamiques requises, dans les tolérances établies dans le manuel d'utilisation de l'appareil ou le manuel AFM. - Ajuster les commandes moteur tel que recommandé par les instructions approuvées pour les conditions existantes. - Atteindre les vitesses aérodynamiques et les vitesses de segments de montée appropriées. - Maintenir le cap souhaité.	- Vérifier et appliquer correctement la correction de la composante de vent aux performances au décollage. - Exécuter les contrôles requis avant de commencer le décollage en vérifiant les performances moteur prévues. Exécuter tous les contrôles requis avant le décollage. - Surveiller les commandes, réglages et instruments du moteur pendant le décollage afin de s'assurer que tous les paramètres prédéterminés sont maintenus. - Utiliser les procédures applicables d'atténuation du bruit et d'évitement de turbulences de sillage, suivant le cas. - Exécuter le briefing et la liste de contrôle appropriés.	- Corriger la coordination avec les membres de l'équipage comme requis par le type d'opération (MPA). - Évaluer de manière correcte l'accélération de l'avion pendant le décollage. - Évaluer de manière correcte les risques du décollage et de la montée, en particulier ceux liés aux obstacles.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Décollage aux instruments			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée du décollage aux instruments avec les conditions météorologiques de vol aux instruments simulées au plus tard lorsqu'une altitude de 100 pieds (30 mètres) AGL au-dessus du niveau du sol est atteinte.	voir Décollage (Généralités) - Régler les radios / instruments de vol applicables sur les paramètres souhaités avant de lancer le décollage. - Passer de manière régulière et exacte des conditions météorologiques de vol à vue aux conditions météorologiques de vol aux instruments réelles ou simulées.	- Exécuter les éléments appropriés du briefing / liste de contrôle afin de s'assurer que les systèmes de l'avion applicables au décollage aux instruments fonctionnent de manière correcte. - Respecter les autorisations et les instructions du trafic du contrôle aérien (ou l'examineur jouant le rôle du contrôle du trafic aérien).	Prendre en considération, avant le début du décollage, les facteurs opérationnels susceptibles d'affecter la manœuvre, tels que les systèmes d'inhibition d'avertissement Décollage ou d'autres caractéristiques de l'avion, la longueur de la piste, les états de surface, le vent, les turbulences de sillage, les obstacles et autres facteurs liés pouvant affecter la sécurité.
➤ Décollage par vent de travers			
voir Décollage (Généralités)			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des techniques de décollage et de montée par vent de travers. <i>NOTA : Si aucune condition de vent de travers n'existe, l'utilisation des techniques appropriées peut être vérifiée à l'oral.</i>	- Définir la configuration correcte pour le décollage par vent de travers et procéder aux réglages appropriés de la vitesse requise. - Appliquer les commandes de manière correcte pour la condition vent de travers afin de maintenir l'alignement longitudinal sur l'axe de la piste avant et pendant le décollage. - Passer de manière régulière et exacte de la piste à un vol ascensionnel équilibré en maintenant l'axe de la piste.	S'assurer du fonctionnement de l'appareil dans les limitations de la cellule comme déterminé par le Manuel d'utilisation de l'appareil / le Manuel AFM et le Manuel d'utilisation, suivant le cas.	Évaluer de manière correcte la composante vent de travers.

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)		
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Opérations sur terrain court voir Décollage (Généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée du décollage sur terrain court et de la montée initiale.	• Définir la configuration correcte pour le décollage court et procéder aux ajustements appropriés de la vitesse requise. • Rouler au sol en position de décollage de manière à permettre l'utilisation maximale de la zone de décollage disponible et aligner l'avion sur l'axe de la piste. • Virer à la vitesse recommandée, décoller et accélérer jusqu'à la vitesse de franchissement d'obstacle recommandée ou V_x. • Établir l'assiette longitudinale pour la vitesse de franchissement d'obstacle recommandée ou V_x et maintenir cette vitesse jusqu'à ce que l'obstacle soit franchi ou jusqu'à ce que l'avion se trouve à 50 pieds (20 mètres) de la surface, suivant laquelle de ces deux valeurs est la plus grande • Après avoir franchi l'obstacle, accélérer et maintenir la meilleure vitesse ascensionnelle ou V_y, maintenir la puissance de décollage à une altitude de manœuvre en sécurité. • Maintenir la commande de direction et la correction appropriée de la dérive due au vent pendant le décollage et la montée.	• Déterminer la configuration, la puissance, la vitesse et les performances maximales conformément au Manuel d'utilisation ou Manuel AFM.
➤ Décollage à la masse maximale voir Décollage (Généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments du décollage et de la montée à la masse maximale de décollage :	• Définir la configuration correcte pour le décollage à la masse maximale et procéder aux ajustements appropriés de la vitesse requise. • Positionner et aligner l'avion pour une utilisation maximale de la zone de décollage disponible. • Établir l'assiette longitudinale pour la vitesse recommandée de franchissement d'obstacle ou V_x et maintenir cette vitesse jusqu'à ce que l'obstacle soit franchi ou jusqu'à ce que l'avion se trouve à 50 pieds (20 mètres) de la surface. • Établir la route correcte de franchissement d'obstacle pendant la montée	• Déterminer la configuration, la puissance, la vitesse et les performances maximales conformément au Manuel d'utilisation ou Manuel AFM.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)				
OBJECTIF		TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Autorisations du contrôle du trafic aérien				
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des éléments relatifs aux autorisations du contrôle du trafic aérien et des responsabilités du pilote / contrôleur afin d'inclure les autorisations et contrôles en route de la tour.	Régler les fréquences appropriées de communication et de navigation, ainsi que les codes transpondeurs conformément à l'autorisation du contrôle du trafic aérien.	• Déterminer s'il est possible de respecter l'autorisation du contrôle du trafic aérien.	• Recopier correctement, dans les délais, l'autorisation du trafic du contrôle aérien délivrée.	• Interpréter correctement l'autorisation reçue du contrôle du trafic aérien et, si nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement.
NOTA : l'autorisation du contrôle du trafic aérien peut être une autorisation du contrôle du trafic aérien réelle ou simulée basée sur le plan de vol.				
➤ Départs IFR/VFR				
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures de départ VFR ou IFR.	• Utiliser correctement les instruments, le directeur de vol, le pilote automatique, l'équipement de navigation et de communication appropriés à la réalisation de la procédure. • Intercepter dans les délais, tous les caps, axes radiaux et relèvements (QDM/QDR) appropriés à la procédure, à l'itinéraire, à l'autorisation du contrôle du trafic aérien, ou demandés par l'examineur. • Maintenir la vitesse, l'altitude et les caps appropriés.	• Utiliser les documents de navigation actuels et appropriés pour le vol proposé. • Exécuter les éléments du briefing / liste de contrôle de l'avion appropriés au départ. • Établir la communication avec le contrôle du trafic aérien, en utilisant la phraséologie appropriée. • Respecter, dans les délais, toutes les autorisations, instructions et restrictions du contrôle du trafic aérien.		
		• Interpréter de manière correcte l'autorisation reçue du contrôle du trafic aérien et, si nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement. • Faire preuve d'une bonne perception du terrain, d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification.		

PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE ET DE DÉPART (décollage)			
Départs IFR/VFR (suite)			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
		- Faire preuve d'une connaissance appropriée des procédures en cas de panne des communications bidirectionnelles. - Respecter les restrictions de vitesse et les ajustements demandés par les réglementations, le contrôle du trafic aérien, le Manuel d'utilisation de l'appareil, le Manuel AFM et l'examineur. - Respecter les dispositions du profil ascensionnel, de la procédure de départ SID et des autres procédures de départ appropriées. - Exécuter les procédures d'altimétrie appropriées, conformément aux réglementations, aux procédures d'utilisation et aux exigences du contrôle du trafic aérien. - Exécuter la liste de contrôle appropriée.	- S'assurer que les briefings équipage et passagers appropriés sont effectués. - Assurer la liaison avec les autres membres de l'équipage pour l'utilisation correcte des systèmes de l'appareil pendant le départ (MPA). - Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification. - Dans les conditions météorologiques de vol à vue VMC, faire preuve de vigilance et de bonnes manœuvres d'évitement.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

MANŒUVRES GÉNÉRALES			
Utilisation normale de tous les systèmes			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
Déterminer que le candidat possède une connaissance appropriée des procédures normales et anormales des systèmes, sous-systèmes et dispositifs relatifs au type d'avion (déterminés par l'examineur).	Démontrer l'utilisation appropriée des systèmes, sous-systèmes et dispositifs (déterminés par l'examineur) appropriés à l'avion.	- Exécuter la liste de contrôle appropriée - Suivre les procédures appropriées pour maîtriser l'appareil avec ou sans commande automatique de vol, conformément au manuel de l'appareil / systèmes et au manuel d'utilisation, suivant le cas.	Assurer la liaison avec les autres membres de l'équipage pour l'utilisation appropriée des systèmes de l'appareil.
Maîtrise de l'avion (Généralités) Déterminer que le candidat fait preuve d'une maîtrise en sécurité de l'avion pendant toute la durée du vol et des manœuvres requises par l'examineur : <i>Nota : Lorsque les règlements RC-PEL/RACI exigent la démonstration d'un vol aux instruments, les conditions IMC Simulées doivent être générées par un moyen acceptable par ANAC et par l'examineur. Cette méthode doit être convenue avec le candidat avant le vol.</i>	Faire preuve d'une maîtrise en sécurité de l'avion en respectant : - L'ordre de grandeur de l'entrée de commande - La régularité de la maîtrise dans les limitations des systèmes de commande et de la cellule.	- Faire preuve d'une utilisation correcte des listes de contrôle du poste de pilotage. - Faire preuve d'une bonne gestion et d'une bonne surveillance du ou des moteurs et des autres systèmes de l'avion. - Suivre les procédures appropriées pour contrôler l'avion avec des commandes automatiques de vol, conformément au Manuel d'utilisation de l'appareil / Manuels AFM et d'utilisation, suivant le cas.	- Assurer une vigilance adéquate, avant, pendant et après l'exécution de toute manœuvre par référence visuelle. - Faire preuve d'une bonne coordination avec l'équipage, comme requis par le type d'opération (MPA) - Répartir son attention de manière appropriée à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. - Faire preuve d'un bon sens de l'orientation pendant les manœuvres. - S'assurer de la réalisation des briefings appropriés à l'équipage et aux passagers.

MANŒUVRES GÉNÉRALES			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Virages (Généralités) Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne maîtrise en sécurité de l'avion par référence visuelle (et à l'aide des instruments suivant le type de vol) et peut réaliser ce qui suit :	• Passer à l'assiette de virage, en recoupant correctement les instruments et en appliquant de manière coordonnée les commandes. • Passer en caps et références visuelles spécifiques par référence visuelle (et uniquement par référence aux instruments lorsque cela est approprié au vol).	• Suivre les procédures appropriées pour maîtriser l'appareil avec/sans commande automatique de vol, conformément au manuel de l'appareil / systèmes et au manuel d'utilisation, suivant le cas.	• Maintenir une vigilance adéquate avant, pendant et après le virage par référence visuelle. • Faire preuve d'un bon sens de l'orientation pendant la manœuvre. • Assurer la liaison avec les autres membres de l'équipage pour la vigilance (MPA). • Respecter les procédures d'utilisation normalisées SOP appropriées pour la confirmation du cap prévu (MPA).
TECHNIQUE			
➤ Virages moyens (inclinaison latérale de 30°) Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) et Virages (Généralités) Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne maîtrise en sécurité de l'appareil pendant les virages en palier, à vitesse constante et moyens (inclinaison latérale de 30°) et :		• Établir la configuration spécifiée par l'examineur. • Maintenir l'altitude et la vitesse affectées pendant le virage.	

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

MANŒUVRES GÉNÉRALES		
OBJETIF	TECHNIQUE	
➤ Virages à forte inclinaison (inclinaison latérale d'au moins 45°) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des virages à forte inclinaison (si applicable à l'avion) et des facteurs associés aux exigences en termes de performance, charges alaires, angle d'inclinaison, vitesse de décrochage, pas et puissance, ainsi que des tendances à une inclinaison latérale excessive.	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) et Virages (Généralités) • Choisir une altitude sûre recommandée par le fabricant, le programme de formation ou d'autres directives de formation, ou convenue avec l'examineur. • Définir la vitesse d'entrée recommandée dans un vol en ligne droite et en palier. • Prendre un virage coordonné de 360° avec un angle d'inclinaison latérale d'au moins 45°. • Maintenir l'angle d'inclinaison latérale dans un virage stable équilibré. • Appliquer sans à-coups des ajustements coordonnés sur le pas, l'inclinaison latérale et la puissance afin de maintenir l'altitude, l'assiette et la vitesse spécifiées. • Éviter toute indication de décrochage imminent, d'assiette de vol anormale ou de dépassement d'une quelconque limitation structurelle ou opérationnelle pendant une quelconque partie de la manœuvre. • Sortir du virage, stabiliser l'avion dans un vol en ligne droite et en palier ou, à la discrétion de l'examineur, inverser la direction du virage et ré exécuter la manœuvre dans la direction opposée. • Redresser de manière exacte et passer au cap et à la vitesse souhaités pour un vol en ligne droite et en palier.	
➤ Manœuvres spécifiques à l'avion comprenant le nombre de Mach critique, le tremblement (Buffetting) et le piqué "Tuck Under" l'avion (Généralités) Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance et reconnaissance des éléments liés aux tremblements de compressibilité et de piqué, après avoir atteint le nombre de Mach critique et d'autres caractéristiques de vol spécifiques de l'avion (par exemple, le roulis hollandais) : <i>Nota : un avion ne peut pas être utilisé pour cet exercice.</i>	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) • Définir la configuration et la vitesse / Mach recommandées et maintenir cette vitesse / Mach. • Utiliser une technique appropriée pour entrer et opérer dans des situations de vol spécifiques et redresser ces situations de vol.	

MANŒUVRES GÉNÉRALES			
OBJECTIF		TECHNIQUE	
➤ Vol en ligne droite et en palier à vitesse constante et avec changements de vitesse Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)			
Objectif : déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne maîtrise en sécurité de l'appareil, par référence visuelle (et à l'aide des instruments le cas échéant) dans un vol équilibré, en ligne droite et en palier.		- Maintenir l'altitude, le cap et l'équilibre par référence visuelle (et uniquement par référence aux instruments, si applicable au vol) à l'aide de la confirmation donnée par les instruments appropriés et d'une application coordonnée des commandes. - Maintenir l'altitude, le cap et l'équilibre, tout en accélérant / décélérant jusqu'aux vitesses spécifiques, comme déterminé par les Manuels d'utilisation / de vol de l'appareil ou de formation, ou comme spécifié par l'examineur. - Maintenir l'altitude, le cap et l'équilibre, à différents réglages de puissance, vitesses et configurations déterminés par les Manuels d'utilisation / de vol de l'appareil ou de formation ou comme spécifiés par l'examineur.	
OBJECTIF		TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Montées (Généralités) Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs aux montées à différentes vitesses et configurations, par référence visuelle (et uniquement par référence aux instruments, si applicable au vol) à tous les niveaux opérationnels de l'avion.	- Passer à l'assiette longitudinale et au réglage de puissance de montée, sur un cap attribué, en recoupant et en interprétant correctement les instruments et en appliquant de manière coordonnée les commandes. - Effectuer la montée à une vitesse correcte, jusqu'à des altitudes / niveaux spécifiques, en vol en ligne droite et en prenant des caps spécifiques. - Redresser à l'altitude ou au niveau attribué et établir un vol de croisière en ligne droite et en palier.	Appliquer les procédures de réglage de l'altimètre appropriées au changement d'altitude requis.	- Utiliser la phraséologie correcte de radiotéléphonie (RT) pour les demandes de changement d'altitude et les instructions reçues du contrôle du trafic aérien. - Suivre la procédure appropriée pour la confirmation de l'altitude prévue (MPA)

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

MANŒUVRES GÉNÉRALES		
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Montées à V_y Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) et Montées (Généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments de performances liés à l'obtention de la meilleure vitesse ascensionnelle conformément au Manuel de l'utilisation de l'appareil / AFM.	Établir la meilleure vitesse ascensionnelle et la meilleure configuration spécifiées dans le Manuel d'utilisation de l'appareil / AFM.	Faire preuve d'une bonne connaissance des performances et des procédures de montée.
➤ Montée à V_x Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) et Montées (Généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments de performances liés aux montées au meilleur angle de montée (montée de franchissement des obstacles) conformément au Manuel d'utilisation de l'appareil / AFM.	- Établir la vitesse et la configuration au meilleur angle de montée spécifiées dans le Manuel d'utilisation de l'appareil / AFM. - Prendre les caps spécifiés tout en préservant le meilleur angle de montée. - Passer en vol ascensionnel à la meilleure vitesse ou à une autre configuration comme déterminé par l'examineur.	Faire preuve d'une bonne connaissance des exigences en termes de montée de franchissement d'obstacle.
➤ Vol à vitesse critique élevée Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs aux vitesses critiques élevées.	- Reconnaître la vitesse critique élevée. - Établir la configuration et la vitesse recommandées et maintenir cette vitesse. - Maîtriser sans à-coups l'avion en respectant ses limitations.	Suivre l'action appropriée conformément au Manuel de vol.
➤ Vol à vitesse critique réduite Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)		
Objectif : déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la vitesse critique réduite.	- Reconnaître la vitesse critique réduite. - Établir la configuration et la vitesse recommandées et maintenir cette vitesse et le cap souhaité. - Maîtriser sans à-coups l'avion en respectant ses limitations.	Suivre l'action appropriée conformément au Manuel de vol.

MANŒUVRES GÉNÉRALES			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Décrochage - Généralités Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des facteurs qui influencent les caractéristiques du décrochage, y compris l'utilisation de divers réglages de puissance, configurations de traînée, assiettes longitudinales, masse et angles d'inclinaison latérale. Faire preuve également d'une connaissance appropriée de la procédure pour revenir en vol normal.	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) - Établir lentement l'assiette longitudinale (par le biais du compensateur ou de la gouverne de profondeur / plan fixe horizontal), l'angle d'inclinaison latérale et le réglage de puissance qui entraîneront le décrochage à la vitesse cible souhaitée. Le compensateur ne doit pas être utilisé à moins de 1,3 V_s. - Reconnaître et annoncer la première indication d'un décrochage approprié à la conception spécifique de l'avion et déclencher le redressement suivant les instructions de l'examinateur. - Reprendre une vitesse, une altitude et un cap de référence, en autorisant uniquement la perte d'altitude ou de vitesse et l'écart de cap acceptables, en utilisant la technique recommandée du fabricant. - Faire preuve d'une maîtrise régulière et positive pendant l'entrée, l'approche d'un décrochage et le redressement.	- Choisir une altitude d'entrée conformément aux exigences de sécurité. - Lorsque cet exercice est accompli dans un dispositif d'entraînement au vol FTD ou un simulateur de vol, l'altitude d'entrée peut correspondre à une altitude réduite, intermédiaire ou élevée appropriée à l'avion et à la configuration, à la discrétion de l'examinateur. - Exécuter la liste de contrôle appropriée avant le décrochage.	S'assurer que l'avion se trouve dans une zone sécurisée et sans danger avant de réaliser une approche de décrochage.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

MANŒUVRES GÉNÉRALES			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Redressement à partir d'assiettes inhabituelles (vol à vue et aux instruments)	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs au pilotage de l'assiette pendant le redressement à partir d'assiettes inhabituelles.	• Rétablir immédiatement une assiette de vol en palier stabilisée en appliquant de manière coordonnée et régulière les commandes dans la séquence correcte dans un vol à vue ou aux instruments comme requis. • Éviter le dépassement des limitations de la cellule.		• Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification. • Reconnaître les assiettes de vol inhabituelles.
<i>Nota : inclut le redressement à partir d'un piqué en spirale.</i>			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Vol aux instruments avec planche de bord limitée	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs au pilotage de l'assiette aux instruments avec planche de bord limitée en vol en ligne droite et en palier, montées en ligne droite et à vitesse constante, descentes en ligne droite et à vitesse constante, passages aux caps et assiettes inhabituelles uniquement par référence aux instruments de vol de base pour simuler une panne système, une panne des instruments commandés par dépression et gyroscope (par exemple, les indicateurs d'assiette et de cap), en recoupant et en interprétant correctement les instruments et en appliquant les commandes de manière coordonnée.	• Ne pas dépasser les limitations de la cellule. • Effectuer des virages au taux 1 au maximum. • Lors d'évolutions réduites du cap à l'aide du compas magnétique – ou lors du suivi d'un radial VOR ou d'un radio-alignement de piste – utiliser des virages minutés. • Ne pas rester rivié sur les instruments ou ne pas avoir une réaction excessive aux commandes. • Maintenir un balayage visuel approprié des instruments. • Maintenir le cap, l'altitude et la vitesse dans les limites prescrites.	• Mettre en marche le réchauffage Pitot bien avant de voler dans des nuages ou dans des précipitations visibles, quelle que soit la température. • Ouvrir une autre source dédiée d'air statique pour les instruments du circuit statique Pitot de l'avion. • Exécuter la liste de contrôle appropriée. • Utiliser les procédures appropriées de radiotéléphonie (RT) avec le contrôle du trafic aérien.	• Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification.

MANŒUVRES GÉNÉRALES		
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Décrochage complet et rétablissement de la configuration lisse	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) et Décrochage (Généralités)	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée du décrochage complet et du redressement avec entrée à partir du vol en palier, avec train d'atterrissage et volets rentrés.	- Maintenir le vol en palier et le cap souhaité à l'entrée. - Procéder au redressement au premier signe de décrochage complet ou suivant les instructions de l'examineur.	
➤ Approche de décrochage et redressement dans différentes configurations	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités) et Décrochage (Généralités)	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs aux manœuvres pendant un vol lent et à l'approche de décrochage dans diverses configurations.	- Configurer l'avion comme requis par l'examineur, à partir d'un vol en palier ou d'une descente comme sur une trajectoire d'approche. - Procéder au redressement à la première indication d'un décrochage imminent en fonction de la conception de l'avion et déclencher le redressement ou suivre les instructions de l'examineur. - Rentrer le train d'atterrissage et les volets suivant besoin.	- Choisir une altitude d'entrée conformément au manuel AFM ou POH. - Exécuter le briefing / liste de contrôle approprié comprenant la remise des gaz ou les contrôles après le décollage.
➤ Descente avec et sans puissance	Voir Maîtrise de l'avion (Généralités)	
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs au pilotage à vue / aux instruments pendant une descente en ligne droite, à vitesse et à taux constants.	- Établir la configuration de descente. - Passer au réglage de puissance et à l'assiette longitudinale de descente sur un cap affecté en recoupant et en interprétant correctement les instruments et en appliquant de manière coordonnée les commandes. - Redresser à l'altitude affectée avec la coordination appropriée de la puissance, de l'assiette et de l'équilibre. - Parvenir à un vol en ligne droite et en palier à l'altitude affectée, à la vitesse et au cap appropriés et en équilibre.	- Appliquer les changements corrects aux réglages de l'altimètre appropriés au changement d'altitude requis. - Utiliser la phonétique de radiotéléphonie (RT) appropriée pour les demandes de changement d'altitude et les instructions reçues du contrôle du trafic aérien.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES EN ROUTE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Navigation VFR (point estimé, lecture de carte et orientation)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la navigation VFR.	• Suivre la route planifiée uniquement par référence aux landmarks. • Identifier les landmarks en associant les caractéristiques des surfaces aux symboles des cartes. • Naviguer au moyen des caps, vitesses sol et du délai d'exécution pré-calculés. • Vérifier la position de l'avion par rapport à l'itinéraire planifié du vol. • Évaluer correctement l'erreur de route et procéder aux réglages appropriés du cap. • Arriver aux points de contrôle en route et à destination à l'heure d'arrivée prévue corrigée.	• Corriger et enregistrer les différences entre les calculs avant le vol du carburant, de la vitesse sol, du cap et du temps et les valeurs déterminées en route. • Exécuter toutes les listes de contrôle appropriées. • Utiliser les procédures d'altimétrie appropriées.	• Répartir son attention de manière appropriée à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. • Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification. • Maintenir une vigilance adéquate à l'égard des autres trafics aériens.
➤ Systèmes de navigation et services radar			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs aux systèmes de navigation et aux services radar.	• Localiser la position de l'avion en utilisant les radios, le relèvement (QDM/QDR), la plage DME ou les coordonnées, suivant le cas. • Intercepter et suivre un radial ou relèvement (QDM/QDR) déterminé, suivant le cas. • Reconnaître et décrire l'indication d'un passage de station, suivant le cas. • Reconnaître la perte d'un signal et prendre la mesure appropriée.	• Choisir, identifier et vérifier le système / dispositif de navigation approprié. • Utiliser des procédures de communication appropriées tout en utilisant les services radar du contrôle du trafic aérien. • Exécuter toutes les listes de contrôle appropriées. • Utiliser le niveau de service approprié pour la phase de vol.	



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

GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL

RACI 2004

Edition 2
Date : 27 Août 2019
Amendement 01
Date : 27 Août 2019

PROCÉDURES EN ROUTE		
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Préparation du vol Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance de la préparation du vol en planifiant un vol de navigation VFR affecté par l'examineur. Le vol doit être préparé en utilisant les dernières prévisions météorologiques / les informations météorologiques réelles.	• Tracer l'itinéraire de vol prévu. • Identifier l'espace aérien, les obstacles et les caractéristiques du terrain. • Choisir des points de contrôle en route facilement identifiables. • Choisir les altitudes les plus favorables. • Calculer les caps, le temps de vol et les besoins en carburant. • Choisir les systèmes / dispositifs de navigation et les fréquences de radiocommunication appropriés. • Confirmer la disponibilité des aérodromes de dégagement.	• Utiliser les cartes aéronautiques actuelles appropriées. • Extraire et enregistrer les informations pertinentes des NOTAM, le répertoire des aérodromes / installations et autres documentations de vol. • Compléter un carnet de navigation et enregistrer un plan de vol VFR.
		NON TECHNIQUE

PROCÉDURES EN ROUTE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Vigilance et évitement de collision Déterminer que le candidat fait preuve d'un bon évitement des collisions en assurant une vigilance adéquate. Dans les conditions IMC, utiliser de manière appropriée les services radar ou d'autres sources d'information sur le trafic afin d'éviter les collisions.	- Utiliser la technique appropriée de balayage visuel. - Comprendre le lien entre de mauvaises habitudes de balayage visuel et un risque de collision accru. - Utiliser le système d'anti-collision en vol TCAS ou un autre type équipement d'évitement de collision s'il est installé. - Prendre la mesure d'évitement approprié suivant besoin.		- Répartir correctement son attention à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. - Partager correctement les opérations de vigilance et d'évitement de collision avec les autres membres de l'équipage. - Utiliser la procédure de radiotéléphonie appropriée pour l'évitement de collision. - Utiliser la procédure TCAS appropriée le cas échéant. - Demander un niveau correct de service radar approprié aux conditions de vol. - Éviter les situations impliquant le risque le plus élevé de collision.
OBJECTIF	TECHNIQUE		NON TECHNIQUE
➤ Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse Déterminer que le candidat est en mesure de voler de manière précise tout en effectuant d'autres activités telles que la navigation.	- Maintenir un vol en ligne droite et en palier par pilotage à vue (ou uniquement par référence aux instruments dans les conditions IMC) en recoupant et en interprétant correctement les instruments et en appliquant les commandes de manière coordonnée. - Maintenir la vitesse, les caps et l'altitude applicables.		Faire preuve d'une bonne coordination avec l'équipage.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

PROCÉDURES EN ROUTE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Réglage de l'altimètre			
Déterminer que le candidat applique les procédures appropriées de réglage de l'altimètre.	Déterminer que le candidat applique les procédures appropriées de réglage de l'altimètre.	Déterminer que le candidat applique les procédures appropriées de réglage de l'altimètre.	Déterminer que le candidat applique les procédures appropriées de réglage de l'altimètre.
➤ Minutage et correction des heures d'arrivée prévues			
Déterminer que le candidat évalue et ajuste correctement le minutage (heure d'arrivée prévue). Nota : voir également Navigation VFR.	Déterminer que le candidat évalue et ajuste correctement le minutage (heure d'arrivée prévue). Nota : voir également Navigation VFR.	Déterminer que le candidat évalue et ajuste correctement le minutage (heure d'arrivée prévue). Nota : voir également Navigation VFR.	Déterminer que le candidat évalue et ajuste correctement le minutage (heure d'arrivée prévue). Nota : voir également Navigation VFR.
➤ Surveillance de la progression du vol, du journal de bord, de l'utilisation du carburant et des instruments			
Déterminer que le candidat peut effectuer une bonne gestion du poste de pilotage, surveiller le vol et tenir les registres appropriés.	Déterminer que le candidat peut effectuer une bonne gestion du poste de pilotage, surveiller le vol et tenir les registres appropriés.	Déterminer que le candidat peut effectuer une bonne gestion du poste de pilotage, surveiller le vol et tenir les registres appropriés.	Déterminer que le candidat peut effectuer une bonne gestion du poste de pilotage, surveiller le vol et tenir les registres appropriés.
➤ Observation des conditions météorologiques			
Déterminer que le candidat est en mesure d'évaluer les conditions météorologiques, de décider si le vol peut se poursuivre conformément aux règles VFR ou au plan et de prendre une autre action.	Déterminer que le candidat est en mesure d'évaluer les conditions météorologiques, de décider si le vol peut se poursuivre conformément aux règles VFR ou au plan et de prendre une autre action.	Déterminer que le candidat est en mesure d'évaluer les conditions météorologiques, de décider si le vol peut se poursuivre conformément aux règles VFR ou au plan et de prendre une autre action.	Déterminer que le candidat est en mesure d'évaluer les conditions météorologiques, de décider si le vol peut se poursuivre conformément aux règles VFR ou au plan et de prendre une autre action.

PROCÉDURES EN ROUTE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Déroulement vers une destination / un aérodrome de dégagement			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de la planification et de l'exécution d'un déroutement à partir d'une route préétablie vers une destination / un aérodrome de dégagement. Nota : le déroutement vers une nouvelle destination est normalement déclenché par l'examineur.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de la planification et de l'exécution d'un déroutement à partir d'une route préétablie vers une destination / un aérodrome de dégagement. Nota : le déroutement vers une nouvelle destination est normalement déclenché par l'examineur.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de la planification et de l'exécution d'un déroutement à partir d'une route préétablie vers une destination / un aérodrome de dégagement. Nota : le déroutement vers une nouvelle destination est normalement déclenché par l'examineur.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de la planification et de l'exécution d'un déroutement à partir d'une route préétablie vers une destination / un aérodrome de dégagement. Nota : le déroutement vers une nouvelle destination est normalement déclenché par l'examineur.
➤ Interception et suivi des aides de radio navigation (VOR, NDB, DME)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des aides de radio navigation et est en mesure d'intercepter et de maintenir les relèvements, axes radiaux ou routes.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des aides de radio navigation et est en mesure d'intercepter et de maintenir les relèvements, axes radiaux ou routes.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des aides de radio navigation et est en mesure d'intercepter et de maintenir les relèvements, axes radiaux ou routes.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des aides de radio navigation et est en mesure d'intercepter et de maintenir les relèvements, axes radiaux ou routes.
➤ Procédures de protection contre le givre			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'équipement et aux procédures de protection contre le givre.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'équipement et aux procédures de protection contre le givre.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'équipement et aux procédures de protection contre le givre.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'équipement et aux procédures de protection contre le givre.

PROCÉDURES EN ROUTE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Liaison avec le contrôle du trafic aérien – Conformité, procédures de radiotéléphonie (RT) – Professionnalisme (applicables à toutes les phases de vol) Déterminer que le candidat utilise les procédures appropriées de radiotéléphonie, respecte les instructions du contrôle du trafic aérien et pilote de manière efficace et en sécurité.	Déterminer que le candidat utilise les procédures appropriées de radiotéléphonie, respecte les instructions du contrôle du trafic aérien et pilote de manière efficace et en sécurité.	Déterminer que le candidat utilise les procédures appropriées de radiotéléphonie, respecte les instructions du contrôle du trafic aérien et pilote de manière efficace et en sécurité.	Déterminer que le candidat utilise les procédures appropriées de radiotéléphonie, respecte les instructions du contrôle du trafic aérien et pilote de manière efficace et en sécurité.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Procédures anormales et d'urgence (généralités) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures anormales / d'urgence (telles que déterminées par l'examineur) concernant le type d'avion particulier. <i>Nota :</i> o L'examineur choisit les dysfonctionnements appropriés conformément au programme de test RC-PEL/RACI et au type d'avion. - o Il est strictement interdit de désencadrer les disjoncteurs afin de simuler un quelconque type de panne(s) / dysfonctionnement(s) des systèmes de l'avion. - o Selon l'avion utilisé, ces éléments peuvent être contrôlés par d'autres moyens, c'est-à-dire par des exercices oraux ou des "exercices tactiles", si cela est nécessaire à la sécurité. - o Lorsqu'une panne moteur est simulée sur un avion multi moteur, l'examineur ou le pilote de sécurité doit être capable de s'occuper d'une panne réelle sur un autre moteur. - o L'examineur ou le pilote de sécurité doit également connaître les inhibitions d'alarme et l'inefficacité d'une alarme continue due à une simulation de panne.	o Maintenir le contrôle de l'avion.	- o Montrer la procédure appropriée en cas de situation anormale / d'urgence (déterminée par l'examineur) dans le manuel AFM approuvé approprié. - o Exécuter la liste de contrôle appropriée des procédures anormales / d'urgence.	- o Exposer le diagnostic de panne correct. - o Confirmer le diagnostic de panne (avec les autres membres de l'équipage en MPA). - o Examiner les facteurs de causalité (avec les autres membres de l'équipage en MPA). - o Identifier les autres plans d'action possibles. - o Impliquer les autres membres de l'équipage dans l'analyse des options (MPA). - o Considérer et partager les risques des autres plans d'action possibles. - o Confirmer le plan d'action souhaité (avec les autres membres de l'équipage en MPA) - o S'assurer de la bonne réalisation des briefings équipage et passagers. - o Répartir correctement son attention à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. - o Maintenir une surveillance appropriée avant, pendant et après l'exécution de toute manœuvre par références visuelles. - o Si nécessaire, alerter le contrôle du trafic aérien et obtenir le niveau de service approprié.

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
voir Procédures anormales et d'urgence (généralités)			
➤ Décollage interrompu Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de la technique et de la procédure de réalisation d'un atterrissage interrompu après une panne / un avertissement moteur / système(s), y compris les facteurs de sécurité associés. <i>Note : Si aucun entraîneur FTD n'est disponible, une vitesse raisonnable de décollage interrompu doit être déterminée (par exemple 50 % de la vitesse VMCA) - en tenant bien compte des caractéristiques de l'avion, de la longueur de la piste, des conditions au sol, de la direction du vent, de l'énergie calorifique de freinage et de tous autres facteurs susceptibles d'affecter la sécurité.</i>	Abandonner le décollage en cas de problème ou de panne majeur à un stade du décollage où il est possible de lancer la procédure d'abandon et d'arrêter l'avion en sécurité sur le prolongement d'arrêt / la piste restante. Utiliser les spoilers, l'inversion d'hélice, l'inversion de poussée, les freins de roue et autres dispositifs de traînée / freinage, suivant besoin, en gardant un contrôle positif de manière à amener l'avion à un arrêt en sécurité.	Accomplir la procédure de panne moteur ou autres procédures appropriées et/ou exécuter les briefings / listes de contrôle stipulés dans le Manuel d'utilisation de l'appareil ou AFM. Exécuter le briefing / liste de contrôle approprié.	Avant le début du décollage, tenir compte des facteurs opérationnels susceptibles d'affecter la manœuvre tels que les systèmes d'inhibition des avertissements au décollage ou autres caractéristiques de l'avion, la longueur de la piste, les conditions au sol, le vent, les obstacles et autres facteurs associés susceptibles d'affecter les performances du décollage et la sécurité. Identifier les situations critiques et prendre en temps utile la décision d'abandonner le décollage. Informar le contrôle du trafic aérien lorsque cela est possible.

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Simulation de panne moteur entre V_1 et V_2 (Simulateur avions multi moteur uniquement) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures utilisées pendant une panne moteur au décollage, des vitesses aérodynamiques de référence appropriées et des actions requises spécifiques au pilote. SIMULATEUR UNIQUEMENT : <i>Sur un avion multi moteur avec vitesses V_1, V_R et/ou V_2 publiées (performances de Classe A), la panne du moteur le plus critique doit être simulée à un point situé :</i> <i>Après la V_1 et avant la V_2 ou Le plus près possible après la V_1 lorsque la V_1 et la V_2 ou la V_1 et la V_R sont identiques.</i>	○ Maintenir l'alignement de l'avion sur le cap approprié pour les performances de montée et la marge de franchissement du relief au moment de la panne moteur. ○ Régler les commandes moteur conformément aux recommandations du guide approuvé pour les conditions existantes.	○ Effectuer les contrôles appropriés avant le début du décollage afin de vérifier les performances prévues du moteur.	○ Avant le début du décollage, tenir compte des facteurs opérationnels susceptibles d'affecter la manœuvre tels que les systèmes d'inhibition des avertissements au décollage ou autres caractéristiques de l'avion, la longueur de la piste, les conditions au sol, le vent, la turbulence de sillage, les obstacles et autres facteurs associés susceptibles d'affecter la sécurité. ○ Identifier les situations critiques et prendre en temps utile la décision de poursuivre le décollage.

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Simulation de panne moteur après le décollage (Avion monomoteur uniquement)	Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la panne moteur après le décollage.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la panne moteur après le décollage.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la panne moteur après le décollage.
➤ Simulation de panne moteur après le décollage, avion multimoteur uniquement (généralités)	voir Procédures anormales et d'urgence		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à la panne moteur après le décollage.	○ Maintenir le contrôle de l'avion après une panne moteur. ○ Réduire la traînée et vérifier le moteur en panne. ○ Mettre en sécurité le moteur en panne, suivant besoin. ○ Simuler la mise en drapeau de l'hélice du moteur en panne, suivant besoin. ○ Etablir la V_{YSE} ; en cas d'obstacles, établir la vitesse V_{XSE} ou $V_{MC} + 10$, suivant laquelle de ces deux vitesses est la plus grande, jusqu'au franchissement des obstacles, puis passer à la vitesse V_{YSE}. ○ Virer vers le moteur en fonctionnement jusqu'à 5°, de manière à obtenir les meilleures performances, compenser l'avion et maintenir le contrôle. ○ Surveiller le moteur en fonctionnement et procéder aux ajustements nécessaires.	○ Suivre la procédure d'urgence recommandée.	○ Reconnaître rapidement une panne moteur et identifier correctement le moteur en panne. ○ Évaluer les capacités en termes de performances de l'avion et prendre la décision appropriée de poursuivre la montée, de revenir à l'aérodrome ou de préparer un atterrissage forcé.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE				
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE	
➤ Simulation de panne moteur, arrêt et redémarrage à l'altitude de sécurité (Avions multi moteur uniquement)				
(généralités)				
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des caractéristiques de vol et de la manœuvrabilité associées à la manœuvre avec un ou plusieurs moteurs en panne. Déterminer que le candidat peut faire la démonstration d'un redémarrage de moteur en vol.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des caractéristiques de vol et de la manœuvrabilité associées à la manœuvre avec un ou plusieurs moteurs en panne. Déterminer que le candidat peut faire la démonstration d'un redémarrage de moteur en vol.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des caractéristiques de vol et de la manœuvrabilité associées à la manœuvre avec un ou plusieurs moteurs en panne. Déterminer que le candidat peut faire la démonstration d'un redémarrage de moteur en vol.	Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des caractéristiques de vol et de la manœuvrabilité associées à la manœuvre avec un ou plusieurs moteurs en panne. Déterminer que le candidat peut faire la démonstration d'un redémarrage de moteur en vol.	
Nota : Ces procédures doivent être lancées à une altitude de sécurité.				
Nota : Ces procédures doivent être lancées à une altitude de sécurité.				
OBJETIF	TECHNIQUE		PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Simulation de panne moteur pendant l'approche (Avions multi moteur uniquement)				
voir Procédures anormales et d'urgence (généralités)				
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'approche et à l'atterrissage avec un moteur en panne.	○ Maintenir la correction vent de travers et le contrôle directionnel pendant toute la durée de l'approche et de l'atterrissage. ○ Procéder au réglage des commandes moteur, réduire la traînée, puis identifier et vérifier le moteur en panne après une simulation de panne moteur. ○ Simuler la mise en drapeau de l'hélice du moteur en panne, suivant besoin. ○ Établir la meilleure configuration recommandée d'approche et d'atterrissage du moteur en panne, ainsi que la vitesse aérodynamique. ○ Surveiller le moteur en fonctionnement et procéder aux ajustements nécessaires. ○ Maintenir une approche stabilisée et la vitesse aérodynamique d'approche recommandée tant que l'atterrissage n'est pas certain. ○ Procéder à une application de commande régulière, en temps utile et correcte pendant l'arrondi et le toucher des roues. ○ Atterrir en douceur à l'endroit prédéfini, sans dérive et l'axe longitudinal de l'avion aligné sur et au-dessus de l'axe central de la piste.		○ Suivre la procédure d'urgence recommandée.	○ Reconnaître rapidement une panne moteur et identifier correctement le moteur en panne. ○ Tenir compte des conditions de vent, de la surface d'atterrissage et des obstacles, et choisir le point de toucher des roues le plus approprié.

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJETIF	TECHNIQUE		NON TECHNIQUE
	PROCÉDURE		
➤ Approche asymétrique (Avions multi moteur uniquement)	voir Procédures anormales et d'urgence (généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments liés à une procédure d'approche aux instruments publiée avec un moteur en panne (par référence aux instruments).	○ Établir et maintenir l'assiette de vol et la configuration recommandées pour atteindre les meilleures performances, pour toutes les manœuvres nécessaires à la procédure d'approche aux instruments. ○ Maintenir une approche stabilisée et la vitesse aérodynamique d'approche recommandée tant que l'atterrissage n'est pas certain. ○ Surveiller le ou les moteurs en fonctionnement et procéder aux ajustements nécessaires.	○ Suivre la procédure d'approche publiée. ○ Appliquer des tolérances supplémentaires pour se rapprocher des minima requis pour les conditions asymétriques.	○ Présenter les procédures efficaces de gestion du poste de pilotage pendant toute la durée de l'approche.
Nota : voir "Procédures d'approche aux instruments" pour l'évaluation des procédures aux instruments et appliquer les critères supplémentaires d'approche asymétrique.			
OBJETIF	TECHNIQUE		NON TECHNIQUE
➤ Remise des gaz avec moteur(s) en panne (simulée) (Avions multi moteur uniquement) (généralités)	voir Procédures anormales et d'urgence		
d'une connaissance appropriée d'une procédure de remise des gaz avec une simulation de panne moteur, notamment les conditions imposant un atterrissage interrompu, l'importance d'une décision en temps utile, les vitesses aérodynamiques recommandées.	○ Appliquer le réglage de puissance approprié aux conditions de vol et établir l'assiette longitudinale nécessaire pour atteindre les performances souhaitées. ○ Établir une vitesse ascensionnelle positive et monter à la vitesse appropriée jusqu'à l'altitude d'accélération correcte. ○ Rentrer les volets de courbure / dispositifs de traînée et le train d'atterrissage, suivant besoin, dans l'ordre correct. ○ Compenser l'avion suivant besoin et maintenir la route sol et les altitudes appropriées pendant la procédure d'atterrissage interrompu.	○ Exécuter les éléments appropriés du briefing / liste de contrôle en temps utile et conformément aux procédures approuvées.	○ Prendre en temps utile la décision d'interrompre l'atterrissage en fonction des circonstances effectives ou simulées et effectuer la notification appropriée lorsque la sécurité en vol n'est pas en question.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004 Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Atterrissage avec moteur(s) en panne (simulée) (Avions multi moteur uniquement) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des caractéristiques de vol et de la manœuvrabilité associées à la manœuvre d'atterrissage avec un ou plusieurs moteurs en panne (ou panne simulée), notamment les facteurs de manœuvrabilité relatifs à la manœuvre et les procédures d'urgence applicables.	voir Procédures anormales et d'urgence appropriée à la piste et aux conditions météorologiques ; et régler les commandes moteur suivant besoin. ○ Conserver une approche stabilisée et la vitesse souhaitée. ○ Maintenir le ou les moteurs en fonctionnement dans les limites de fonctionnement acceptables. ○ Effectuer une transition douce et maintenir le contrôle positif, de l'approche finale au toucher des roues. ○ Utiliser les spoilers, l'hélice inverse, les inverseurs de poussée, les freins de roue et autres dispositifs de trainée / freinage, suivant besoin, de manière à amener l'avion à un arrêt sûr après l'atterrissage. ○ Maintenir un contrôle au palonnier positif et les corrections de vent de travers pendant le roulage après atterrissage.	○ Exécuter la liste de contrôle applicable avant l'atterrissage. ○ Exécuter en temps utile les éléments applicables du briefing / liste de contrôle après l'atterrissage, après avoir dégagé la piste et conformément aux recommandations du constructeur.	
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Équipement de survie et d'urgence Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à l'équipement d'urgence et de survie appropriés à l'avion mis à disposition pour le test en vol. <i>Nota : L'examineur doit interroger le candidat sur l'emplacement et l'utilisation de l'équipement d'urgence.</i>	voir Procédures anormales et d'urgence (généralités) ○ Emplacement dans l'avion. ○ Méthode de fonctionnement ou d'utilisation. ○ Exigences d'entretien. ○ Méthode de stockage en sécurité. ○ Équipement et appareils de survie appropriés à l'utilisation dans différents climats et environnements topographiques.		

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Simulation d'atterrissage forcé (Avions monomoteur uniquement)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des caractéristiques de vol, des procédures d'approche et d'atterrissage forcé (urgence) et des procédures associées à mettre en œuvre en cas de panne moteur (en fonction de l'avion en question). Nota : Aucune Simulation de panne moteur ne sera donnée par l'examineur dans un avion lorsqu'un toucher des roues effectif ne pourrait pas être effectué de manière sûre en cas de nécessité.	○ Maintenir un contrôle positif pendant toute la manœuvre. ○ Établir et maintenir les meilleures configurations et vitesse aérodynamique de vol plané recommandées pendant une simulation de panne moteur. ○ Établir un circuit de vol approprié jusqu'à l'aérodrome ou l'aire d'atterrissage sélectionné. ○ Utiliser les dispositifs de configuration tels que le train d'atterrissage et les volets de la manière approuvée et/ou recommandée par le constructeur. ○ Effectuer une approche appropriée jusqu'à l'aire d'atterrissage choisie de manière à garantir un atterrissage en sécurité.	voir Procédures anormales et d'urgence (généralités) ○ Exécuter les éléments de la liste de contrôle d'urgence appropriés à l'avion en question.	○ Choisir un aérodrome ou une aire d'atterrissage approprié et compris dans les capacités de l'avion. ○ Tenir compte de l'altitude, du vent, du terrain, des obstacles et des autres facteurs opérationnels pertinents. ○ Identifier la cause de la simulation de panne moteur (si l'altitude le permet) et déterminer si le redémarrage est une option viable.
OBJETIF	TECHNIQUE	NON TECHNIQUE	
➤ Simulation d'atterrissage de précaution (avec puissance) - (Avions monomoteur uniquement)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs aux procédures interrompues et aux atterrissages forcés de précaution avec puissance.	○ Maintenir le cap approprié et, si nécessaire, monter en altitude. ○ Établir un circuit de vol approprié jusqu'à l'aérodrome ou l'aire d'atterrissage sélectionné. ○ Adopter une approche appropriée jusqu'à l'aire d'atterrissage choisie de manière à garantir un atterrissage en sécurité.	○ Choisir le meilleur plan d'action dans une situation d'interruption du vol. ○ Tenter d'identifier les landmarks proéminents les plus proches. ○ Utiliser les aides à la navigation disponibles et/ou contacter un établissement approprié pour obtenir de l'aide. ○ Planifier un atterrissage de précaution si le temps se détériore et/ou si le carburant risque de manquer. ○ Choisir un aérodrome ou une aire d'atterrissage approprié, et compris dans les capacités de performances de l'avion.	

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Exercices incendie			
Déterminer que le candidat possède une connaissance appropriée des procédures d'urgence (déterminées par l'examinateur) concernant ce type d'avion spécifique.	○ Faire preuve d'une connaissance appropriée des systèmes de détection et d'extinction incendie. ○ Mettre en œuvre toutes les actions demandées dans les exercices incendie. ○ Maintenir le contrôle de l'avion.	voir Procédures anormales et d'urgence (généralités) ○ Faire la démonstration des procédures appropriées conformément aux procédures / briefings / listes de contrôle approuvés ou aux procédures recommandées par le constructeur.	○ Identifier rapidement la source de fumée / feu. ○ Veiller à la sécurité des passagers / de l'équipage. ○ Commencer le déroutement / la descente d'urgence, suivant besoin.
➤ Cisaillement du vent pendant le décollage et l'atterrissage			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée du cisaillement du vent au moment du décollage et de l'atterrissage.	○ Faire preuve de bon sens et d'une bonne connaissance des capacités de manœuvre de l'avion pendant toute la durée de la procédure. ○ Ajuster suivant besoin la configuration et les vitesses de l'avion. ○ Conserver un contrôle régulier et positif compris dans les limites de l'avion.	voir Procédures anormales et d'urgence (généralités) ○ Exécuter toutes les procédures requises pour le cisaillement du vent au moment du décollage et de l'atterrissage, et pour le contrôle de l'avion de manière régulière, positive et en temps utile.	
OBJECTIF	TECHNIQUE		PROCÉDURE
➤ Simulation de panne de pressurisation cabine / descente d'urgence	voir Procédures anormales et d'urgence (généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de la panne de pressurisation cabine (simulée) / descente d'urgence.	○ Faire preuve de bon sens et d'une bonne connaissance des capacités de manœuvre de l'avion, pendant toute la durée de la procédure. ○ Procéder à une descente d'urgence de manière régulière, positive et en temps utile, sans dépasser les limites.	○ Faire la démonstration des procédures appropriées conformément aux procédures / briefings / listes de contrôle approuvés ou aux procédures recommandées par le constructeur aux éléments pertinents du briefing / de la liste de contrôle.	

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Incapacité des membres de l'équipage (uniquement pour les avions MPA)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des situations d'incapacité des membres de l'équipage.	Maintenir le contrôle de l'avion de manière régulière, positive et en temps utile.	Suivre toutes les procédures d'incapacité des membres de l'équipage conformément aux procédures / briefings / listes de contrôle approuvés ou aux procédures recommandées par le constructeur et éléments pertinents du briefing / de la liste de contrôle.	Identifier en temps utile l'incapacité de l'équipage.
			Vérifier la sécurité du membre de l'équipage en état d'incapacité et s'assurer qu'il est éloigné des commandes.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Incapacité des membres de l'équipage (uniquement pour les avions MPA) (généralités) <i>Déterminer que le candidat, dans des conditions de vol aux instruments effectives ou simulées, fait preuve d'une connaissance appropriée des cartes en route basse et haute altitude, des arrivées normalisées aux instruments (STARS), des cartes de procédures d'approche aux instruments et des responsabilités associées au pilote et au contrôleur.</i>	- Utiliser correctement les instruments, le directeur de vol, le pilote automatique, l'équipement de navigation et de communication appropriés à la réalisation de la procédure. - Intercepter dans les délais, tous les itinéraires, axes radiaux et relèvements (QDM/QDR) appropriés à la procédure, à l'itinéraire, à l'autorisation du contrôle du trafic aérien, ou demandés par l'examineur. - Établir, lorsque cela est nécessaire, une vitesse verticale de descente adaptée à la sécurité et aux caractéristiques de fonctionnement de l'avion. - Maintenir la vitesse, l'altitude et les caps appropriés et suivre précisément les axes radiaux, les itinéraires et les relèvements (QDM/QDR).	voir Procédures anormales et d'urgence - Utiliser les documents de navigation actuels et appropriés pour le vol proposé. - Exécuter les éléments du briefing / liste de contrôle de l'avion appropriés à l'arrivée. - Établir la communication avec le contrôle du trafic aérien, en utilisant la phraseologie appropriée. - Respecter, dans les délais, toutes les autorisations, instructions et restrictions du contrôle du trafic aérien. - Faire preuve d'une connaissance appropriée des procédures en cas de panne des communications bidirectionnelles. - Respecter les restrictions de vitesse et les ajustements imposés par les réglementations, le contrôle du trafic aérien, le Manuel d'utilisation de l'appareil, le Manuel AFM et l'examineur. - Respecter les dispositions du profil de descente, des procédures STAR et des autres procédures d'arrivée appropriées. - Exécuter les procédures d'altimétrie appropriées, conformément aux réglementations, aux procédures opérationnelles et aux exigences du contrôle du trafic aérien. - Exécuter la liste de contrôle appropriée.	- Interpréter de manière correcte l'autorisation reçue du contrôle du trafic aérien et, si nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement. - Faire preuve d'une bonne perception du terrain, d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification. - S'assurer que les briefings équipage et passagers appropriés sont effectués. - Assurer la liaison avec les autres membres de l'équipage pour l'utilisation correcte des systèmes de l'appareil pendant l'approche et l'atterrissage. - Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une bonne planification.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Réglage des aides à la navigation et identification des équipements installés Voir Procédures d'arrivée et procédures de vol aux instruments (généralités)			
Déterminer que le candidat choisit et identifie correctement tous les équipements de navigation et de communication, toutes les références d'instruments, ainsi que le directeur de vol et les aides à la navigation associées, pour la descente et l'arrivée, et qu'il fait preuve d'une connaissance appropriée du Morse.	○ Régler et identifier les équipements de navigation en fonction de la procédure. ○ Choisir correctement les aides de radionav pour les instruments de vol, comme le HSI, le RMI, le bouton OBS, le directeur de vol, le pilote automatique, etc. suivant besoin. ○ Faire preuve d'une connaissance appropriée du Morse pour identifier les aides à la navigation. ○ Faire la démonstration de l'utilisation correcte des indicateurs de cap pour indiquer QDM/QDR. ○ Faire la démonstration de l'utilisation correcte de l'équipement de communication, notamment l'équipement SSR.		○ Contrôler l'apparition éventuelle d'une panne de signal ou de l'équipement sur l'équipement de navigation.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004 Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Briefing sur l'approche et l'atterrissage, y compris les contrôles de la descente, de l'approche et de l'atterrissage Voir Procédures d'arrivée et procédures de vol aux instruments (généralités)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des briefings sur l'approche et l'atterrissage, qu'il s'agisse d'un avion monopilote ou multipilote, y compris les contrôles de la descente, de l'approche et de l'atterrissage. <i>NOTA : Le briefing sur l'approche doit comprendre des considérations météorologiques et la confirmation des minima de la procédure d'approche aux instruments. Tous les contrôles, procédures et exercices font partie de la préparation de l'atterrissage et de l'approche manquée. Le briefing devra comprendre les corrections appropriées des ajustements de température et PEC, ainsi que les considérations sur les performances et les vitesses de référence à utiliser.</i> <i>Le candidat devra également s'assurer que les passagers reçoivent un briefing sur la sécurité.</i>	○ Faire preuve de bon sens et d'une considération appropriée des capacités de manœuvre de l'avion pendant toute la durée des briefings. ○ Exécuter toutes les procédures requises et maintenir le contrôle de l'avion de manière régulière, positive et en temps utile.	○ Présenter des briefings appropriés conformément aux procédures standard approuvées de l'opérateur ou aux procédures recommandées par le constructeur pour l'utilisation correcte des systèmes de l'avion.	○ Impliquer les autres membres de l'équipage dans le briefing et suivre correctement la bonne procédure SOP pour confirmation de la procédure d'approche souhaitée, des minima d'approche et de la procédure d'approche manquée. ○ Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une planification appropriée de la phase d'approche et d'atterrissage. ○ Accorder l'attention appropriée aux procédures d'approche manquée et à la planification du déroutement, pendant le briefing.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS		
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Procédures d'attente Déterminer que le candidat, dans des conditions de vol aux instruments effectives ou simulées, fait preuve d'une connaissance appropriée et de compétences en matière de procédures d'attente pour les trajectoires d'attente IFR standard et non standard, publiées et non publiées.	Voir Procédures d'arrivée et procédures de vol aux instruments (généralités) ○ Passer à la vitesse d'attente recommandée appropriée à l'appareil et à l'altitude d'attente, de manière à croiser le repère d'attente au niveau ou en dessous de la vitesse aérodynamique d'attente maximale. ○ Utiliser de manière appropriée les techniques de correction de la dérive due au vent pour maintenir la trajectoire d'attente et d'interception appropriée et pour établir et maintenir les routes et relèvements corrects. ○ Conserver la vitesse aérodynamique, l'altitude et le cap appropriés pour établir et maintenir les routes et relèvements corrects. ○ Faire preuve d'une connaissance appropriée de l'endurance d'attente comprenant notamment et non limitativement le carburant à bord, la consommation de carburant pendant l'attente, le carburant nécessaire pour atteindre l'aérodrome de décollage, etc.	○ Reconnaître l'arrivée à la limite autorisée ou au repère d'attente. ○ Suivre les procédures d'intégration appropriées conformément aux procédures opérationnelles standard ou aux exigences du contrôle du trafic aérien ou de l'examineur. ○ Respecter les exigences de signalisation du contrôle du trafic aérien. ○ Utiliser les critères de minutage corrects lorsque cela est requis par la procédure d'attente, le contrôle du trafic aérien ou les instructions de l'examineur. ○ Procéder aux ajustements appropriés du minutage de la procédure afin de tenir compte des effets du vent connu. ○ Procéder aux ajustements appropriés pour arriver le plus près possible au-dessus du repère d'attente à "l'Heure d'approche prévue".

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Approches aux instruments (généralités)			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée de l'altitude, de la vitesse et du contrôle du cap et effectue une approche stabilisée dans la configuration correcte.	○ Établir la vitesse aérodynamique et la configuration appropriées de l'avion en tenant compte des turbulences, du cisaillement du vent, des conditions de microrafale ou autres conditions météorologiques et de fonctionnement. ○ Avant de débiter le segment d'approche final, maintenir l'altitude, le cap et la vitesse aérodynamique souhaités, et suivre précisément les axes radiaux, trajectoires et relèvements conformément à la procédure d'approche ou tels que dictés par le contrôle du trafic aérien. ○ Faire preuve d'une altitude, d'une vitesse et d'un contrôle du cap satisfaisants, avec l'avion équilibré de manière à atteindre et maintenir une trajectoire d'approche stable conformément aux minima d'approche. ○ Passer à une approche d'atterrissage normal uniquement lorsque l'avion est dans une position à partir de laquelle il est possible d'effectuer une descente pour un atterrissage sur la piste à une vitesse verticale de descente normale à l'aide de manœuvres normales.	○ Sélectionner, régler, identifier et contrôler l'état opérationnel de l'équipement de navigation au sol et de l'avion utilisés pour l'approche. ○ Informer le contrôle du trafic aérien à chaque fois que le candidat est incapable de se conformer à une autorisation. ○ Exécuter les éléments du briefing / liste de contrôle de l'avion appropriés à la phase de vol ou au segment d'approche, y compris les briefings / listes de contrôle d'approche et d'atterrissage avec un moteur en panne. ○ Suivre la procédure d'approche publiée conformément aux instructions du contrôle du trafic aérien ou indiquées par l'examineur. ○ Procéder aux ajustements appropriés du minutage de la procédure afin de tenir compte des effets du vent connu. ○ Apporter les ajustements nécessaires aux critères minimum d'approche publiés pour la catégorie d'approche de l'avion et en tenant compte des éléments ci-dessous : ○ NOTAMS ○ Équipement de navigation en panne ○ Aides visuelles en panne associées à l'environnement d'atterrissage ○ Conditions météorologiques indiquées. ○ Exécuter le briefing / la liste de contrôle approprié.	○ Établir des communications bidirectionnelles avec le contrôle du trafic aérien en utilisant la phraseologie et les techniques de communication appropriées. ○ Recopier correctement et en temps utile l'autorisation du contrôle du trafic aérien délivrée. ○ S'assurer de la réalisation correcte des briefings équipage et passagers. ○ Vérifier ou confirmer la sécurité des passagers, de l'équipage, etc. pour l'atterrissage. ○ Faire preuve d'une coordination correcte avec l'équipage en fonction du type d'opération. ○ Faire preuve d'un bon sens de l'orientation pendant toute la durée de la manœuvre. ○ Encourager la participation des autres membres de l'équipage conformément à la procédure SOP approuvée.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Approche de précision Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences appropriées en matière de réalisation des procédures d'approche aux instruments de précision, telles que déterminées par l'examineur, avec tous les moteurs en fonctionnement et/ou un moteur en panne, suivant besoin. NOTA : Les approches de précision effectuées à l'aide de l'équipement d'aide à la navigation de l'avion pour le guidage de l'axe et de l'alignement de descente peuvent être réalisées dans des conditions de vol aux instruments simulées ou effectives concernant l'altitude ou la hauteur de décision (DA/DH) et doivent être utilisées sans le pilote automatique. Lorsque l'approche doit être effectuée avec un moteur en panne, la simulation de panne moteur doit être accomplie avant le segment d'approche finale. Ces conditions avec un moteur en panne doivent être préservées jusqu'à l'achèvement de la course à l'atterrissage ou pendant toute la durée de la procédure de remise des gaz. Pour les affichages du système d'atterrissage aux instruments (ILS) avec une échelle normale, l'approche doit être comprise dans une demi-échelle de déviation du radioalignement de piste ou localiser et dans les indications de radioalignement de descente. Pour les appareils avec échelle d'affichage étendue du radioalignement de piste, l'approche doit être comprise dans la pleine échelle de déviation du radioalignement de piste et dans la demi-échelle de déviation des indications de radioalignement de descente.	Voir Approches aux instruments (généralités) ○ Intercepter et suivre le radioalignement de piste dans les limites indiquées. ○ Établir une vitesse verticale de descente prédéfinie à l'endroit où commence le radioalignement de descente électronique, afin de suivre l'alignement de descente. Maintenir un alignement de descente électronique dans les limites prescrites. ○ Atteindre l'altitude de décision / hauteur de décision dans une position permettant un atterrissage, une remise des gaz ou une approche indirecte en sécurité. ○ Éviter de descendre en dessous de l'altitude de décision / hauteur de décision avant de commencer une procédure d'approche manquée ou de passer à un atterrissage. ○ Commencer immédiatement l'approche manquée, à l'altitude de décision / hauteur de décision, si les références visuelles requises de la piste ne sont pas visibles et identifiables de manière certaine. ○ Maintenir le radioalignement de piste et le radioalignement de descente pendant la descente visuelle depuis l'altitude de décision / hauteur de décision jusqu'à un point au-dessus de la piste où le radioalignement de descente doit être abandonné pour accomplir un atterrissage normal.	Voir Approches aux instruments - Généralités	Voir Approches aux instruments - Généralités

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS		
OBJECTIF	TECHNIQUE	NON TECHNIQUE
➤ Approche de non précision Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences appropriées en matière de réalisation des procédures d'approche aux instruments de non précision, telles que déterminées par l'examineur, avec tous les moteurs en fonctionnement et/ou avec un moteur en panne, suivant besoin.	Voir Approches aux instruments (généralités) ○ Établir une vitesse verticale de descente permettant d'arriver à l'altitude / hauteur minimale de descente (au niveau du ou avant d'atteindre le point de descente visuelle, s'il est publié) avec l'avion dans une position à partir de laquelle il est possible de procéder à la descente depuis l'altitude / hauteur minimale de descente pour un atterrissage sur la piste prévue, à une vitesse de descente normale et en effectuant une manœuvre normale. ○ Exécuter l'approche interrompue si les références visuelles requises de la piste prévue ne sont pas visibles et identifiables de manière certaine au point d'approche interrompue.	○ Faire preuve de bon sens et d'une connaissance appropriée des performances de l'avion afin de respecter les procédures d'approche publiées de l'équipement utilisé pour l'approche.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Approche indirecte	Voir Approches aux instruments (généralités)		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences appropriées en matière de réalisation des procédures d'approche indirecte, telles que déterminées par les conditions opérationnelles ou par l'examineur, avec tous les moteurs en fonctionnement et/ou avec un moteur en panne, suivant besoin.	○ Faire preuve d'une bonne connaissance des catégories, vitesses et procédures d'approche indirecte. ○ Utiliser la configuration de l'avion appropriée pour les situations et les procédures normales et anormales. ○ Manœuvrer l'avion, à l'aide de références visuelles, après avoir atteint l'altitude d'approche indirecte autorisée afin de maintenir une trajectoire permettant un atterrissage normal sur une piste à au moins 90° de la trajectoire d'approche finale ou conformément à la procédure publiée. ○ Maintenir au moins le niveau d'approche indirecte minimum publié pendant toute la durée de la procédure d'approche indirecte jusqu'à atteindre une position à partir de laquelle il est possible d'effectuer une descente pour un atterrissage normal. ○ Maintenir le contact visuel avec le seuil d'atterrissage pendant toute la durée de la procédure d'approche indirecte. ○ Suivre la procédure sans manœuvre excessive et sans dépasser les limites de fonctionnement normales de l'avion (l'angle d'inclinaison latérale ne doit normalement pas dépasser 30°).	○ Confirmer la direction de circulation et respecter toutes les restrictions et instructions émises par le contrôle du trafic aérien. ○ Maintenir la trajectoire correcte d'approche indirecte et suivre les trajectoires éventuellement prescrites conformément à la procédure publiée ou indiquées par le contrôle du trafic aérien ou l'examineur. ○ Virer dans la direction appropriée lorsqu'une approche interrompue est imposée pendant l'approche indirecte et utiliser la procédure et la configuration d'avion correctes.	○ Faire preuve de bon sens et d'une bonne connaissance des capacités de manœuvre de l'avion pendant toute la durée de l'approche indirecte.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS		
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
		NON TECHNIQUE
➤ Remise des gaz et approche interrompue Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences appropriées en matière d'application des procédures d'approche interrompue associées aux procédures aux instruments standard.	○ Lancer rapidement la procédure d'approche interrompue en appliquant la puissance en temps utile, établir l'assiette ascensionnelle appropriée et reconfigurer l'appareil conformément aux procédures approuvées. ○ Maintenir les altitudes, la vitesse aérodynamique et le cap souhaités, et suivre précisément les trajectoires, les axes radiaux et les relèvements.	Voir Approches aux instruments (généralités) ○ Exécuter les éléments recommandés du briefing / liste de contrôle avion appropriés à la procédure de remise des gaz de l'avion utilisé. ○ Respecter l'autorisation du contrôle du trafic aérien ou la procédure d'approche interrompue appropriée. ○ Demander l'autorisation, si nécessaire, de choisir un autre aérodrome, une autre approche, un autre repère d'attente ou ce que pourrait demander l'examineur. ○ Interpréter correctement l'autorisation du contrôle du trafic aérien délivrée et, lorsque cela est nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Procédures d'arrivée à l'aérodrome			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures d'arrivée correctes et des responsabilités pilote et contrôleur pertinentes, et qu'il se réfère aux bonnes publications et aux bonnes cartes de navigation.	○ Maintenir la vitesse aérodynamique, l'altitude et les caps appropriés. ○ Faire preuve d'une connaissance appropriée des procédures en cas de panne des communications bidirectionnelles.	○ Utiliser les publications actuelles et appropriées sur la navigation pour la trajectoire d'arrivée proposée. ○ Se conformer dans les délais impartis aux instructions du contrôle du trafic aérien et à la réglementation de l'espace aérien. ○ Exécuter les éléments du briefing / liste de contrôle de l'avion appropriés à l'arrivée. ○ Suivre les procédures d'altimétrie correctes, conformément aux réglementations, aux procédures opérationnelles et aux exigences du contrôle du trafic aérien. ○ Exécuter la liste de contrôle appropriée.	○ Établir une communication avec le contrôle du trafic aérien, en employant une phraséologie appropriée. ○ Interpréter correctement les autorisations du contrôle du trafic aérien reçues et, lorsque cela est nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement. ○ Faire preuve d'une bonne perception du terrain, d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une planification appropriée. ○ Rester en liaison avec les autres membres de l'équipage pour garantir le fonctionnement correct des systèmes de l'avion pendant toute la durée de la phase d'arrivée. ○ Répartir correctement son attention à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. ○ S'assurer de la bonne réalisation des briefings équipage et passagers. ○ Rester en liaison avec les autres membres de l'équipage pour la surveillance (suivant besoin).

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS		
OBJECTIF	TECHNIQUE	NON TECHNIQUE
➤ Tous les atterrissages (y compris l'atterrissage normal) – Généralités		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences satisfaisantes dans l'exécution des atterrissages, en tenant compte des angles d'approche, de la vitesse aérodynamique, de la configuration, des limites de performances, des turbulences de sillage et des facteurs de sécurité recommandés (appropriés à l'avion).	○ Établir la vitesse et la configuration d'approche et d'atterrissage recommandées, et ajuster l'assiette longitudinale et la puissance suivant besoin, pour maintenir la vitesse aérodynamique et la trajectoire d'approche correctes. ○ Maintenir une route sol permettant de suivre le circuit de circulation souhaité, en tenant compte des éventuels obstacles et des exigences du contrôle du trafic aérien ou de l'examineur. ○ Procéder à une correction appropriée de la dérive (à l'aide des conditions de vent existantes) et maintenir une route sol précise. ○ Atteindre et maintenir une approche stabilisée. ○ Effectuer une transition régulière avec contrôle positif, de l'approche finale au toucher des roues. ○ Effectuer un atterrissage dans la zone de toucher des roues désignée, à la vitesse correcte, avec une assiette correcte et sur l'axe central de la piste. ○ Atterrir sans dérive latérale et l'avion aligné sur l'axe central de la piste. ○ Maintenir le contrôle au palonnier positif pendant toute la durée du roulage à l'atterrissage. ○ Utiliser les spoilers, l'inversion d'hélice, l'inversion de poussée, les freins de roue et autres dispositifs de traînée / freinage, suivant besoin, de manière à amener l'avion à un arrêt en sécurité.	○ Vérifier ou confirmer que les passagers et l'équipage sont correctement installés pour le décollage et/ou l'atterrissage. ○ Interpréter correctement les autorisations du contrôle du trafic aérien reçues et, si nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement. ○ Rester en liaison avec les autres membres de l'équipage pour garantir le fonctionnement correct des systèmes de l'avion pendant l'approche et l'atterrissage. ○ Étudier les conditions du vent, la surface d'atterrissage et les obstacles, et choisir le point de toucher des roues approprié. ○ Écouter l'environnement RT (radiotéléphonie) afin de parvenir à une perception satisfaisante du trafic environnant. ○ Faire preuve d'un bon sens de l'orientation, d'une bonne répartition de l'attention et d'une planification correcte. ○ Répartir correctement son attention à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage. ○ Maintenir une surveillance appropriée des autres avions. ○ Relever toutes les conditions au sol, obstacles ou autres risques susceptibles d'entraver la sécurité du décollage / atterrissage. ○ Tenir compte des autres avions au sol et en vol.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Approche et atterrissage courts	Voir tous les atterrissages - Généralités		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences satisfaisantes en matière d'approche et d'atterrissage courts.	○ Maintenir une approche stabilisée et atteindre la vitesse d'approche recommandée ou, en son absence à $1,3 V_{SO}$, avec application du facteur de rafale. ○ Effectuer un atterrissage exactement dans la zone de toucher des roues de la piste. ○ Appliquer les freins, les spoilers, la poussée inverse et/ou tous autres dispositifs de ralentissement de l'appareil conformément aux recommandations du constructeur, pour arrêter l'avion sur la plus courte distance possible dans le respect de la sécurité et des performances certifiées de l'appareil.		○
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Atterrissage sans volets	Voir tous les atterrissages - Généralités		
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences satisfaisantes en matière d'atterrissage en sécurité sans volets ou avec dysfonctionnement des becs/volets.	○ Maintenir une approche stabilisée à une vitesse d'approche appropriée, conformément au Manuel d'utilisation de l'appareil / AFM. ○ Effectuer une transition régulière avec contrôle positif, de l'approche finale au toucher des roues.		○ Tenir compte des performances d'atterrissage dans la configuration sans volets / sans becs.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS		
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE
➤ Approche et atterrissage avec puissance au régime de ralenti (Avions monomoteurs uniquement) Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences satisfaisantes en matière d'atterrissage en sécurité avec le moteur au régime de ralenti.	○ Passer à la puissance au régime de ralenti dans une position permettant un radioalignement de descente et un atterrissage sur la piste, sur une aire présélectionnée par le candidat ou désignée par l'examineur. ○ Ajuster l'assiette longitudinale pour maintenir la vitesse aérodynamique de vol plané correcte. ○ Utiliser les changements de traînée et de configuration pour s'assurer que le point de toucher des roues est compris dans l'aire choisie. ○ Appliquer les freins pour arrêter l'appareil sur la plus courte distance possible dans le respect de la sécurité.	Voir tous les atterrissages – Généralités ○ Utiliser une phraseologie RT correcte pour obtenir les autorisations appropriées et informer le contrôle du trafic aérien de tout problème technique. ○ Tenir compte des circuits de circulation et des autres avions. ○ Évaluer correctement l'effet du vent sur les performances de plané.

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Atterrissage avec simulation de gouverne de profondeur bloquée dans toutes les positions non trimées - Généralités			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des facteurs qui influencent le contrôle de l'appareil avec gouverne de profondeur bloquée dans toutes les positions non trimées, y compris l'utilisation de différentes configurations de traînée, réglages de puissance, assiettes longitudinales, masses et angles d'inclinaison latérale.	○ Faire preuve de bon sens et d'une connaissance appropriée des capacités de manœuvre de l'avion pendant toute la durée de la procédure. ○ Maintenir un contrôle sûr de l'avion de manière régulière, positive et en temps utile.	○ Faire la démonstration des procédures appropriées conformément aux procédures / briefings / listes de contrôle approuvés ou aux procédures recommandées par le constructeur et éléments pertinents du briefing / liste de contrôle.	○ Faire la démonstration de l'analyse satisfaisante de la situation / du problème. ○ Impliquer les autres membres de l'équipage dans l'analyse des problèmes (MPA). ○ Présenter le diagnostic de panne correct. ○ Confirmer le diagnostic de panne (avec les autres membres de l'équipage en MPA). ○ Examiner les facteurs de causalité (avec les autres membres de l'équipage en MPA). ○ Identifier les autres plans d'action possibles, suivant besoin. ○ Impliquer les autres membres de l'équipage dans l'analyse des options (MPA). ○ Confirmer le plan d'action souhaité (avec les autres membres de l'équipage en MPA). ○ Utiliser la bonne phraseologie RT pour obtenir les autorisations appropriées et informer le contrôle du trafic aérien des éventuels problèmes techniques.
OBJECTIF	TECHNIQUE		NON TECHNIQUE
➤ Posé-décollé (<i>Touch and go</i>)	PROCÉDURE		NON TECHNIQUE
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs à un posé-décollé (<i>touch and go</i>), notamment l'importance d'une décision en temps utile de poursuivre ou de s'arrêter sur la piste.	○ Établir la configuration de décollage recommandée et appliquer la puissance de décollage, pour passer en sécurité à un décollage normal ou court, suivant le type d'appareil et les conditions. ○ Maintenir le contrôle directionnel et la correction de la dérive. ○ Établir une ascension en sécurité dans la configuration correcte et à la vitesse correcte.		○ Prendre en temps utile la décision d'interrompre l'atterrissage.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJETIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Remise des gaz à basse altitude Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance et de compétences appropriées pour une procédure d'atterrissage interrompu, notamment les conditions imposant un atterrissage interrompu, l'importance d'une décision en temps utile, les vitesses aérodynamiques recommandées et également, la procédure de reconfiguration appropriée. NOTA : la manœuvre peut être combinée à des procédures d'approche interrompue, indirecte, visuelle ou aux instruments, mais les conditions aux instruments ne doivent pas être simulées à une altitude inférieure à 100 pieds (30 mètres) au-dessus de la piste. Cette manœuvre doit être amorcée dans la configuration d'atterrissage, à environ 50 pieds (15 mètres) au-dessus de la piste et à peu près au-dessus du seuil de piste ou comme recommandé.	○ Appliquer le réglage de puissance approprié pour les conditions de vol en question et établir une assiette longitudinale permettant d'atteindre les performances souhaitées. ○ Rentrer les volets de courbure / dispositifs de traînée et le train d'atterrissage, suivant besoin, dans l'ordre correct et à une altitude de sécurité, établir une vitesse ascensionnelle positive et la vitesse aérodynamique appropriée. ○ Compenser l'avion suivant besoin et maintenir la route sol appropriée pendant la procédure d'atterrissage interrompu.	○ Exécuter les éléments appropriés de la liste de contrôle en temps utile, conformément aux procédures approuvées.	○ Prendre en temps utile la décision d'interrompre l'atterrissage en fonction des circonstances effectives ou simulées et effectuer la notification appropriée lorsque la sécurité en vol n'est pas en question. ○ Faire preuve d'une consultation appropriée des autres membres de l'équipage (MPA) ○ Rester en liaison avec les autres membres de l'équipage pour garantir le fonctionnement correct des systèmes de l'avion tout en changeant le réglage de puissance, la configuration et la vitesse aérodynamique (MPA). ○ Interpréter correctement les autorisations du contrôle du trafic aérien reçues et, lorsque cela est nécessaire, demander un éclaircissement, une vérification ou un changement.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL. RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	--	--

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS				
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE		NON TECHNIQUE
➤ Post-atterrissage et roulage				
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures de sécurité post-atterrissage et roulage, suivant besoin.	○ Montrer ses compétences en maintenant un contrôle correct et positif. ○ Rester à une distance appropriée par rapport aux autres avions, aux obstacles et aux personnes. Maintenir la vitesse appropriée. ○ Maintenir constamment la vigilance et le contrôle de l'avion pendant l'opération de roulage au sol.	○ Exécuter les éléments applicables du briefing / liste de contrôle et suivre les procédures recommandées. ○ Respecter les instructions données par le contrôle du trafic aérien (ou par l'examinateur jouant le rôle du contrôle du trafic aérien). ○ Observer les balisages de la piste, les zones critiques du radioalignement de piste et du radioalignement de descente, ainsi que les autres marquages et éclairages de contrôle au sol. ○ Exécuter la liste de contrôle appropriée.	○ Faire preuve d'une coordination correcte avec l'équipage en fonction du type d'opération (MPA). ○ Vérifier l'exécution correcte des briefings équipage et passagers. ○ Rester en liaison avec les autres membres de l'équipage pour la surveillance (MPA). ○ Répartir correctement son attention à l'intérieur et à l'extérieur du poste de pilotage.	
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE		NON TECHNIQUE
➤ Stationnement et mise en sécurité				
Déterminer que le candidat fait preuve d'une connaissance appropriée des procédures de stationnement et de mise en sécurité de l'avion.	○ Procéder correctement au stationnement et à la mise en sécurité de l'avion.	○ Établir les registres de vol de l'avion, notamment les enregistrements des temps de vol et les rapports de défauts.		

PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS			
OBJECTIF	TECHNIQUE	PROCÉDURE	NON TECHNIQUE
➤ Préparation au vol nocturne			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments concernant les opérations nocturnes en expliquant :	○ Les systèmes d'éclairage identifiant les aérodromes, les pistes, les voies de circulation et les obstacles, ainsi que l'éclairage commandé par le pilote. ○ Les systèmes d'éclairage de l'avion. ○ L'équipement personnel essentiel au vol nocturne. ○ Les techniques de lecture des cartes, de navigation et d'orientation de nuit.	○ Les précautions de sécurité et les situations d'urgence spécifiques au vol nocturne.	○ Les aspects physiologiques du vol nocturne, notamment les effets des changements des conditions de luminosité, la gestion des illusions et la manière dont la condition physique du pilote affecte l'acuité visuelle.
OBJECTIF	TECHNIQUE		
	PROCÉDURE		
➤ Opération nocturne, y compris le circuit nocturne, la remise des gaz et l'atterrissage avec phares d'atterrissage éteints			
Déterminer que le candidat fait preuve d'une bonne connaissance des éléments relatifs au vol nocturne.	○ Inspecter l'intérieur et l'extérieur de l'avion en insistant sur les éléments essentiels au vol nocturne. ○ Procéder au roulage conformément aux bonnes pratiques de fonctionnement dans les conditions de vol nocturne. ○ Effectuer des décollages et des montées en insistant sur les références aux instruments et visuelles correctes. ○ Naviguer et conserver l'orientation. ○ Effectuer une procédure d'approche, d'atterrissage et de roulage conformément aux bonnes pratiques de fonctionnement dans les conditions de vol nocturne.	○ Exécuter tous les briefings / listes de contrôle appropriés.	

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

MODULE 5 – TOLÉRANCES DE TEST (AVION ET HÉLICOPTÈRE)

Les tolérances désignées sont extraites des règlements RACI 2000, auxquelles ont été ajoutés quelques chiffres et données supplémentaires (en italiques) pour normalisation et à titre d'instructions générales destinées aux examinateurs.

Les tolérances doivent servir de base à une évaluation effectuée dans des conditions parfaites et dans un avion/hélicoptère très maniable. Cette combinaison étant rare, l'examineur doit tenir compte des conditions turbulentes, ainsi que des qualités de manœuvrabilité et des performances du type d'avion/hélicoptère utilisé.

Il est possible d'indiquer aux candidats que, pendant le vol, ils ne doivent se préoccuper que du vol et du fonctionnement de l'avion / hélicoptère au mieux de leurs capacités et ne pas tenter de rester dans les tolérances au détriment d'une maniabilité régulière.

5.1 Avion

Tableau de consultation rapide :

Tolérances de test – voir RACI 2000 pour les modifications apportées à ce tableau de consultation rapide.

PROFIL	Test d'aptitude PPL (Licence de pilote privé)	Test d'aptitude CPL (Licence de pilote professionnel)	Contrôles de compétences et tests d'aptitude IR, ATPL et de tous types ou classes
--------	---	---	---

ALTITUDE OU HAUTEUR (EN PIEDS)

Vol normal	± 150	± 100	± 100
Avec simulation de panne moteur	± 200	± 150	± 100
Planche de bord limitée ou partielle		± 200	± 200
Début de remise des gaz à l'altitude / hauteur de décision			+ 50 / - 0 (un moteur en panne + 100 / - 0)
Altitude / hauteur minimale de descente			+ 50 / - 0 (un moteur en panne + 100 / - 0)
Minima d'approche indirecte			+ 100 / - 0)

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

ROUTE

Sur aides de radionavigation	$\pm 10^\circ$	$\pm 5^\circ$	$\pm 5^\circ$
Approche de précision			Demi-échelle de déviation en azimut (localizer) et en pente (glideslope)
Arc DME			$\pm 1 \text{ Nm}$

CAP

Tous les moteurs en fonctionnement	$\pm 10^\circ$	$\pm 10^\circ$	$\pm 5^\circ$
Avec simulation de panne moteur	$\pm 15^\circ$	$\pm 15^\circ$	$\pm 10^\circ$
Planche de bord limitée ou partielle		$\pm 15^\circ$	$\pm 15^\circ$

VITESSES (EN NŒUDS)

Décollage / Vr	+ 10 / - 0	+ 5 / - 0	+ 5 / - 0
Montée et approche	± 15	± 10	± 5
Vat / Vref	$\pm 15 / - 5$	$\pm 5 / - 0$	+ 5 / - 0
Croisière	± 15	± 10	± 5
Planche de bord limitée ou partielle		± 10	± 10
Avec simulation de panne moteur	$\pm 15 / - 5$	+ 10 / - 5	+ 10 / - 5
Vitesse au "trait bleu" ou Vyse / V ₂	± 5	± 5	± 5
Erreur de vitesse maximale dans un autre régime	± 15	± 10	± 10

5.2 Hélicoptère

Tableau de consultation rapide :

Tolérances de test – voir RACI 2000 pour les modifications apportées à ce tableau de consultation rapide.

PROFIL	Test d'aptitude PPL (Licence de pilote privé)	Test d'aptitude CPL (Licence de pilote professionnel)	Contrôles de compétences et tests d'aptitude IR, ATPL et de tous types.
--------	---	---	---

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

ALTITUDE OU HAUTEUR (EN PIEDS)

Vol normal	± 150	± 100	± 100 début de remise des gaz DH + 50 MDH/MDA +50 – 0
Avec simulation de panne moteur	± 200	± 150	
Vol stationnaire IGE	± 2		

CAP ET ROUTE

Vol normal	$\pm 10^\circ$	$\pm 10^\circ$	$\pm 5^\circ$
Avec simulation de panne moteur	$\pm 15^\circ$	$\pm 15^\circ$	Sur approche de précision – demi-échelle de déviation en azimuth (localizer) et en pente (glideslope)

VITESSE (EN NŒUDS)

Décollage / approche	- 10 / + 15	+ 5	Tous les moteurs en fonctionnement + 5 / - 0
Tous les autres régimes	± 15	± 10	Avec simulation de panne moteur +10 / -5

DERIVE AU SOL (EN PIEDS)

Décollage, stationnaire IGE	± 3	± 3	
Atterrissage	Aucun mouvement latéral ou arrière	Aucun mouvement latéral ou arrière	

MODULE 6 – LICENCE DE PILOTE PRIVÉ (AVION ET HÉLICOPTÈRE) – PPL(A/H)

Guide sur la composition du test d'aptitude pour les licences de pilote privé (PPL) concernant la formation de l'examineur de vol (Flight Examiner, FE) pour les licences PPL.

Les remarques et informations ci-dessous permettent d'aider l'examineur à mener un test en vol approfondi. Ces suggestions l'aideront à mener une évaluation appropriée des compétences et des connaissances du candidat. Tous les éléments du test d'aptitude doivent être effectués sur la base des Normes de test en vol des Modules 3 et 4 et des tolérances du module 5.

6.1 Avion

Tableau de consultation rapide :

TEST D'APTITUDE PPL (A)	
Référence RACI 2000 :	Appendice au 2.1.3
Personne habilitée à faire passer les tests :	Examineur FE, sous réserve d'y être personnellement autorisé. Les examinateurs ne doivent pas faire passer des tests à des candidats à qui ils ont dispensé une instruction en vol pour cette licence (les contrôles de progression et de la sécurité ne sont pas considérés comme une instruction en vol). Si la tentative se déroule sur deux vols, les deux parties doivent être dirigées par le même examinateur mais l'élève peut demander de changer d'examineur FE (A). Pour d'autres tentatives, l'ANAC doit être consultée.
Formulaire utilisé :	Form 2054

6.2 Introduction

Chaque item de chaque section doit être évalué par l'examineur FE.

Certains items doivent être évalués à l'aide d'un exercice spécifique ; par exemple, l'item 2.g.i. (décrochage) nécessite, comme support, un exercice aérien. Les autres éléments sont évalués sans établir d'exercice pratique particulier pour les raisons suivantes :

- Ils peuvent être évalués dans les situations normales du vol. Par exemple, les items 2.c.ii et 2.c.iii (virages en montée et mise en palier) peuvent s'observer pendant les toutes premières minutes du vol.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

- Ils sont évalués pendant toute la durée du vol ou une partie de ce vol. Par exemple, les items 2.a. ou 3.h (liaison avec le contrôle du trafic aérien) ou l'item 3.b maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse.

6.3 Avion / hélicoptère – Monomoteur

6.3.1 Familiarisation avec l'avion / hélicoptère et préparation au vol

6.3.1.1 Documents et navigabilité

- Vérifier que les questions posées concernent l'avion / hélicoptère utilisé pour le test en vol.

6.3.1.2 Performances de l'avion / hélicoptère

- Le candidat peut se servir du manuel d'utilisation de l'appareil pour connaître les informations autres que les vitesses de performances essentielles indiquées dans les normes de test en vol comme des éléments à mémoriser.

- Enregistrer les réponses données aux questions concernant le meilleur angle de vitesse ascensionnelle, la meilleure vitesse ascensionnelle, la vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage et la vitesse de manœuvre de manière à pouvoir comparer pendant le test en vol les vitesses de vol effectives.

Les questions concernant le manuel d'utilisation de l'appareil sont des questions "opérationnelles", en particulier si les conditions de température, vitesse des vents, etc. existant au moment du test en vol peuvent être utilisées.

6.3.1.3 Devis de masse et centrage – Chargement

- Exécuter ce test sous forme d'exercice pratique et lier le problème de masse et centrage au vol de longue distance proposé. L'examineur doit également demander au candidat de corriger une situation hors centre de gravité et d'expliquer des emplacements de CG extrême, ainsi que l'effet résultant sur la manœuvrabilité et les performances de l'avion / hélicoptère.
- En cas de doute concernant le formulaire de devis de masse et centrage rempli et présenté par un candidat, le niveau de connaissances doit être déterminé par une interrogation approfondie sur ce domaine.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

6.3.1.4 Visite prévol

Lorsque le candidat a effectué la visite prévol, il doit répondre à quelques questions concernant le test en vol de l'avion / hélicoptère. Par exemple, l'effet en cas de filtres bouchés au niveau de la prise d'air du carburateur ou son emplacement et, ensuite, il est nécessaire de déterminer si le candidat connaît le fonctionnement de tous les filtres, tamis et prises d'air.

6.3.1.5 Démarrage du moteur et point fixe, utilisation des briefings / checklists

- a. Contrôler si le candidat utilise le briefing/checklists fourni dans l'avion / hélicoptère. Si l'examineur désapprouve le contenu du briefing / checklists, le candidat ne doit pas être pénalisé. Ce point doit faire l'objet d'une discussion de l'examineur avec l'unité ou l'établissement de formation et, si nécessaire, l'ANAC.
- b. Le contrôle effectué par un candidat doit couvrir au moins les éléments mentionnés dans le manuel d'utilisation de l'appareil approprié. Le candidat doit alors déterminer les actions à prendre si les contrôles révélaient un problème (par exemple chute excessive des tours à la coupure magnéto, instruments n'indiquant pas si la commande de richesse (mixture) ou la commande de réchauffage du carburateur, etc. est sélectionnée et/ou réinitialisée).
- c. Le candidat doit mener le briefing oral sur la sécurité des passagers à ce moment-là.

6.3.1.6 Commandes de servitude

Le candidat doit être bien informé sur l'utilisation des commandes de réchauffage du carburateur, de richesse et toutes autres commandes de servitude installées sur l'avion / l'hélicoptère utilisé pour le test en vol. Les procédures d'apprentissage doivent être examinées pendant le vol ou testées oralement. L'utilisation de la commande de richesse pour régulariser les ratés moteur après avoir tiré puis repoussé la commande de réchauffage du carburateur en vol doit être évaluée si ces conditions existent, ou faire l'objet d'une interrogation.

6.3.1.7 Roulage

Si le test est effectué dans des conditions de vent léger ou nul, il est recommandé, pendant le roulage, de demander au candidat de montrer comment les commandes doivent être tenues dans les différentes conditions de vent, par exemple vent de travers ou vent venant du quart avant ou du quart arrière.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

6.3.1.8 Virage à forte inclinaison

Pour le virage à forte inclinaison, ne pas oublier que le candidat est évalué sur quatre paramètres : l'altitude, la vitesse aérodynamique, l'angle d'inclinaison latérale et le rétablissement de cap. Votre demande doit donc concerner spécifiquement ces quatre domaines afin d'éviter toute confusion.

Le point de référence de reprise du vol en ligne droite doit être limité mais proéminent et bien visible. L'examineur doit prendre le temps de s'assurer que le candidat considère bien le même point de référence afin d'éviter toute évaluation inexacte.

6.3.1.9 Vol lent deuxième régime

Cet exercice a pour but de déterminer que le candidat peut établir un vol lent deuxième régime, contrôler l'avion / hélicoptère et revenir à la vitesse normale.

Le candidat doit être capable de passer en vol lent deuxième régime et de changer de cap avec l'angle d'inclinaison approprié, puis de reprendre le vol normal en gardant à tout moment le contrôle (inclinaison, vitesse à l'anémomètre, altitude, symétrie). L'impossibilité de prévenir un décrochage doit être considérée comme un échec.

6.3.1.10 Décrochage

L'examineur doit connaître les recommandations du constructeur à cet égard pour le type d'avion à utiliser sur le test en vol. L'exigence RC-PEL/RACI correspond à un décrochage propre avec une perte d'altitude minimale.

6.3.1.11 Décollage

- a. Il est recommandé à l'examineur de ne pas demander de décollage spécifique ; il est plutôt recommandé d'utiliser un scénario dans lequel le candidat devra décider de la procédure à suivre.
- b. Les vitesses aérodynamiques et la configuration de l'appareil utilisées doivent être celles spécifiées dans le Manuel d'utilisation de l'appareil.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

6.3.1.12 Circuit

Si possible, il est recommandé d'utiliser à la fois des aérodromes contrôlés et non contrôlés pendant le test, s'ils sont aisément disponibles, pour pouvoir contrôler que les procédures appropriées sont correctement utilisées.

6.3.1.13 Approche et atterrissage

Pour évaluer la capacité à atterrir dans une zone de toucher des roues prédéfinie, les examinateurs ne doivent pas transformer cet élément en un exercice d'atterrissage de précision, mais il s'agit plutôt d'évaluer la capacité du candidat à atterrir dans une partie spécifique de la piste. L'overshoot (atterrissage trop long) sera évalué dans le cadre de cet exercice.

6.3.1.14 Simulation d'atterrissage de précaution

Pour cet exercice, il est nécessaire d'être spécifique en indiquant les raisons imposant l'atterrissage ; si cet atterrissage est nécessaire en raison des conditions météorologiques simulées, spécifier clairement le plafond simulé, la visibilité simulée, etc. et ne pas les modifier pendant la procédure.

Il est important de se rappeler que cet exercice a pour but de suivre les procédures d'atterrissage en sécurité sur une aire appropriée et, sous réserve que la procédure utilisée soit méthodique et logique et que la configuration de l'appareil soit telle que stipulée dans le manuel d'utilisation de l'appareil, l'examineur ne doit pas se laisser influencer défavorablement si la procédure utilisée diffère légèrement de sa propre procédure. Si un aérodrome approprié est disponible, il est recommandé de demander au candidat de réaliser l'approche jusqu'à l'atterrissage. Ceci permettra à l'examineur d'évaluer la capacité d'entreprendre un atterrissage court ou en douceur dans le cadre de cet exercice.

6.3.1.15 Simulation d'atterrissage forcé

La panne moteur sera simulée conformément à la méthode recommandée par le constructeur. Elle doit être simulée à une altitude suffisante pour permettre au candidat de disposer de suffisamment de temps pour montrer clairement sa connaissance des procédures et ses compétences. L'exercice doit être effectué sans avertissement préalable de l'examineur mais celui-ci doit cependant s'assurer qu'il existe plusieurs aires d'atterrissage dans le champ de vision du candidat à une distance qu'il peut franchir en vol plané (finesse max). Si le candidat parvient à réaliser l'exercice de façon méthodique, l'examineur ne doit pas se laisser influencer défavorablement si la procédure utilisée diffère légèrement de sa propre procédure.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

L'examineur doit prendre soin du moteur pendant la descente de manière à s'assurer de la sécurité à la remise des gaz. La pratique consistant à conserver un peu de puissance et à atteindre une vitesse et un angle de descente normaux en utilisant les volets de courbure est acceptable. Les examinateurs doivent déterminer la procédure que le candidat a l'intention d'utiliser pour cet exercice pendant le briefing avant le vol.

6.3.2 Navigation en route

6.3.2.1 Procédures de planification avant le vol

Plutôt qu'un simple résumé global des critères, cette partie est une description plus détaillée de ce que l'on attend du candidat et les performances acceptables ont été modifiées et classées par item.

Le candidat devra

- a. Choisir un itinéraire sûr et efficace conforme à la réglementation aérienne.
- b. Obtenir et interpréter les informations météorologiques.
- c. Déterminer la procédure de départ appropriée.
- d. Obtenir des informations opérationnelles sur les aérodrômes de destination et en route.
- e. Déterminer l'acceptabilité des pistes de départ et d'arrivée dans les conditions existantes ou prévues.

Au moment d'attribuer un itinéraire, les examinateurs doivent essayer de choisir une destination permettant au candidat de disposer d'un terrain approprié et de points de contrôle en route suffisants.

L'exactitude des calculs effectués par le candidat doit être vérifiée.

6.3.2.2 Procédure de départ

Les candidats ne sont pas limités à une seule méthode de départ. Ils ont la possibilité de choisir la procédure de départ appropriée à l'emplacement donné.

L'évaluation doit porter sur la capacité à s'adapter aux nouvelles circonstances et à la manière dont la procédure de départ est modifiée.

6.3.2.3 Procédure en route

En ce qui concerne le temps, si aucun point de contrôle approprié n'est disponible, du temps supplémentaire doit être accordé au candidat pour lui permettre de déterminer s'il existe une erreur de route. L'itinéraire affecté doit être choisi de manière à éviter cette situation.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

6.3.2.4 Déroutement vers un aérodrome de dégagement

Lorsque l'examineur choisit d'effectuer le déroutement après une série d'autres manœuvres de test en vol, il doit laisser du temps et, si nécessaire, apporter son aide au candidat pour la préparation de la carte et pour déterminer les emplacements exacts. Lorsque cette procédure est terminée, l'examineur doit demander le déroutement.

Il ne sera pas toujours possible de tester le déroutement à faible altitude mais, lorsque l'examineur effectue le test de cette manière, il doit tenir compte des éléments suivants :

- a. Réglementations, zones construites, etc.
- b. Considérations sur la sécurité, l'acceptabilité de la zone, l'altitude, les obstacles
- c. Les nuisances aux personnes ou au bétail, et
- d. Dans le cadre de cet exercice, l'examineur ne devra pas demander au candidat de violer les règles de l'air ou la réglementation.

En cas de test à faible altitude (altitude raisonnable), la destination choisie ne doit pas obliger le candidat à survoler des zones habitées en route. Ne pas oublier qu'il ne s'agit pas d'un test sur les compétences pures en navigation, mais d'une évaluation de l'aptitude à poursuivre vers un aérodrome de dégagement à l'aide de la navigation à l'estime et des caractéristiques géographiques naturelles telles que les routes, les voies de chemin de fer, etc. Les règles, les rapporteurs et les calculateurs ne doivent pas être utilisés pour cette procédure.

En ce qui concerne l'heure d'arrivée prévue et l'heure d'arrivée effective à l'aérodrome de dégagement, aucun chiffre précis n'a été établi comme critère. L'examineur peut accepter pour cet exercice une heure d'arrivée prévue raisonnable et permettant de garantir que le déroutement pourrait être effectué comme prévu.

6.3.2.5 Vol aux instruments et utilisation des aides de radionavigation

Le candidat doit effectuer un contrôle basique des instruments (exécution d'un virage de 180 degrés dans les conditions IMC simulées).

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

6.3.3 Procédures d'urgence

- a. Si l'examineur ne connaît pas parfaitement l'avion utilisé pour le test en vol, il doit étudier le manuel d'utilisation de l'appareil avant de demander au candidat de traiter les différentes urgences simulées.
- b. Il n'est pas prévu que toutes les procédures d'urgence possibles soient évaluées pour chaque candidat. Dans le cadre des tests de cet exercice, les examinateurs doivent demander la réalisation de deux procédures d'urgence, une lorsque l'avion est en vol et l'autre lorsque l'avion est au sol. Les examinateurs doivent utiliser un système d'échantillonnage aléatoire, en alternant les procédures d'urgence requises afin d'éviter que le test en vol des examinateurs ne soit connu par les candidats et afin de s'assurer que toutes les procédures d'urgence et tous les systèmes ont été couverts pendant la formation.
- c. Une méthode que beaucoup d'examineurs trouvent très efficace, que vous pouvez choisir pour évaluer l'urgence au sol, consiste à évaluer cet exercice soit avant le démarrage du moteur, soit après être retourné à l'aire de stationnement, lorsque le moteur est coupé. Avec les commandes en position de coupure normale, l'examineur place la manette des gaz, la commande de richesse, les commutateurs associés et les différentes commandes de servitude, etc. dans la position où ils se trouveraient normalement avec un moteur au régime de croisière. L'examineur doit ensuite décrire au candidat une situation d'urgence, par exemple un incendie dans le moteur. L'examineur peut ensuite procéder à l'évaluation sur la base de la manière dont le candidat positionne les commandes, commutateurs ou clapets appropriés dans le cadre de l'exercice pratique, plutôt qu'en procédant à une simple évaluation d'une explication verbale de la procédure à suivre. L'utilisation de cette méthode doit permettre d'éviter d'attribuer une évaluation favorable à un candidat sur la base de sa capacité à réciter un exercice d'urgence, alors qu'en réalité, il ne comprend pas ou n'apprécie pas bien l'action requise par l'exercice.
- d. Les examinateurs ne doivent pas cumuler les urgences demandées, ni en demander un nombre tel que l'exercice devient un exercice d'endurance jusqu'à ce que le candidat se trompe dans la procédure.

6.3.4 Communications radio

- a. La démonstration des procédures radio correctes pendant toute la durée du vol nécessite que l'examineur procède à une évaluation de cet exercice uniquement lorsque le vol est terminé.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

- b. L'évaluation doit porter sur la capacité du candidat à utiliser les procédures radio correctes, à répondre et à agir sur la base des instructions et des autorisations du contrôle du trafic aérien, à obtenir les informations météo et à mettre à jour les autres données relatives au vol. Lorsque cela est nécessaire, cet exercice peut être simulé par l'examineur si le test en vol n'est pas effectué à proximité d'un établissement de contrôle du trafic aérien. Si nécessaire, l'examineur peut évaluer la plupart de cet exercice au sol. L'utilisation d'un scénario pratique est une excellente méthode pour permettre au candidat de prendre une décision au sujet des services de communications radio à utiliser.

6.4 Avion multimoteur (non applicable)

6.5 Hélicoptère

Tableau de consultation rapide :

TEST D'APTITUDE PPL(H)	
Référence RACI 2000:	Appendice au §2.1.3
Personne habilitée à faire passer les tests :	Licence de pilote privée PPL (H) – Examineur de vol FE (H) Les examinateurs ne doivent pas faire passer de tests aux candidats à qui ils ont dispensé une instruction en vol pour cette licence (les contrôles de progression et de la sécurité ne sont pas considérés comme une instruction en vol). Si la tentative se déroule sur deux vols, les tests de procédure en route et de manœuvrabilité générale doivent être dirigés par le même examinateur. Le même examinateur FE(H) peut être choisi pour une seconde tentative mais l'élève peut demander de changer d'examineur FE (H). Pour d'autres tentatives, l'ANAC doit être consultée.
Formulaire utilisé :	Formulaire ANAC
Format du test :	Ce test peut être effectué en deux parties, mais la Section 1 doit être incluse sur chaque vol et les éléments de la Section 5 peuvent être testés sur l'un ou l'autre des vols.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

TEST D'APTITUDE PPL(H) (suite)	
Référence RACI 2000:	
Nota :	<u>Formation</u> Si le test doit être exécuté sur un hélicoptère multimoteur, les candidats doivent avoir 70 heures en tant que pilote aux commandes (PIC) d'hélicoptères et avoir rempli les exigences de la qualification de type spécifiées dans le RACI 2000. Les candidats doivent également avoir réussi un ensemble de tests écrits dispensés par l'organisme TRTO et approuvés par ANAC, sur le type d'hélicoptère (note de réussite 75 %). <u>Validité de la formation :</u> Le test d'aptitude doit commencer dans les six mois suivant la fin de l'instruction en vol et les tests ultérieurs éventuels doivent être achevés dans les six mois suivant la première tentative.
Prorogation :	Qualification de type valable pendant un an. Le Contrôle de compétences pour la prorogation peut être effectué dans les trois mois précédant la date d'échéance avec validité à compter de la date d'échéance.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

MODULE 7 – LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL (AVION ET HÉLICOPTÈRE) – CPL (A/H)

Guide de l'examineur pour le test d'aptitude des licences CPL(A) et CPL(H).

Tous les éléments du test d'aptitude doivent être réalisés en utilisant les normes de Test en Vol du Module 3/4 et les Tolérances du Module 5.

7.1 Avion

Tableau de consultation rapide :

Référence RACI 2000 :	Appendice au § 2.4.3.2 (c) - B
Personne habilitée à faire passer les tests :	Examineur FE, sous réserve d'être personnellement autorisé pour cette fonction. Les examinateurs ne doivent pas tester des candidats à qui ils ont dispensé l'instruction en vol pour cette licence (les contrôles de progression et de la sécurité ne sont pas considérés comme une instruction en vol). En cas de tentative constituée de deux vols, les deux parties doivent être dirigées par le même examinateur.
Formulaire utilisé :	Form 2045 (MEP) , Form 2055 (QT) avion et Form 2044 hélicoptère

7.2 Instructions complémentaires

Les candidats seront évalués sur tous les aspects de l'exploitation d'un avion. De solides compétences de base en termes de manœuvre sont essentielles, ainsi que les compétences aéronautiques, la navigation, le vol aux instruments, la phraséologie de radiotéléphonie appropriée, la gestion du poste de pilotage et la gestion globale des vols. L'examineur peut choisir d'évaluer certains aspects par interrogation orale. Le test d'aptitude CPL se décompose en six sections principales.

Section 1 Opérations avant le vol et départ

Section 2 Travail aérien général

Section 3 Procédures en route

Section 4 Procédures d'approche et d'atterrissage

Section 5 Procédures anormales et d'urgence

Section 6 Vol asymétrique simulé et éléments de classe / type applicables

Toutes les sections du test doivent être réalisées au cours d'un seul vol. L'ordre des sections peut varier en fonction des circonstances et le briefing de l'examineur doit couvrir le profil prévu. Les examinateurs sont responsables d'assurer un test efficace

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

mais les candidats doivent s'adapter, en particulier si les conditions météorologiques, les créneaux horaires du contrôle du trafic aérien, etc. imposent ultérieurement un scénario différent pendant le vol.

L'Appendice au § 2.4.3.2 (c) exige que la durée du vol soit d'au moins 90 minutes.

Le test d'aptitude CPL est très exigeant. Il est reconnu que même les pilotes les plus "professionnels" ou "expérimentés" commettent des erreurs. Ceci ne signifie pas nécessairement qu'un échec s'ensuivra.

Les notes suivantes reflètent le style et la séquence du briefing auxquels le candidat peut s'attendre. Cependant, l'examineur peut procéder à des changements dans sa présentation du briefing et peut devoir modifier la séquence de l'exposé et de la réalisation des items.

Avant, pendant et après le vol, le candidat sera évalué sur sa gestion générale du vol et ses capacités à voler.

7.3 Section 1 – Opérations avant le vol et départ

Le candidat sera tenu d'effectuer une inspection pratique et en sécurité de l'avion avant le vol et doit connaître les opérations d'entretien qu'il est en droit d'effectuer sur l'avion. Le candidat sera tenu d'effectuer les contrôles à un rythme correspondant à la pratique et en faisant référence à la liste de contrôle. Lorsque les vérifications visuelles sont effectuées, celles-ci doivent être décrites à l'examineur uniquement si elles sont demandées. Les contrôles avant le vol de l'équipement radio et de navigation doivent couvrir tous les équipements que le candidat a proposé d'utiliser pendant le vol. L'emplacement et la méthode d'utilisation des sorties de secours, des ceintures de sécurité, des harnais de sécurité, de l'équipement à oxygène, des gilets de sauvetage et de tous les autres dispositifs pouvant être utilisés par les passagers en cas d'urgence doivent être présentés à l'examineur, en tant que passager. Le candidat doit indiquer à l'examineur les actions qu'il doit prendre en cas d'urgence. Il est possible d'utiliser les fiches de briefing passager, mais l'examineur peut poser des questions.

Le candidat doit être préparé à gérer les opérations anormales ou d'urgences réelles ou simulées à n'importe quelle étape. L'examineur peut simuler, par exemple, un incendie moteur pendant le démarrage.

Le candidat est tenu de prendre en considération tous les facteurs pouvant affecter un décollage et un départ en sécurité.

Le départ doit être conforme aux instructions du contrôle du trafic aérien.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

7.4 Section 2 – Travail aérien général

Pendant toute cette section, l'examineur sera responsable de la navigation et de la liaison avec le contrôle du trafic aérien, mais le candidat sera responsable de la vigilance et de l'évitement de collision (sauf lors de la simulation de conditions IMC). Les éléments suivants seront évalués dans les sous-sections de vol à vue et aux instruments de la Section 2.

7.4.1 Travail aérien à vue

Maîtrise de l'avion par référence visuelle externe comprenant ce qui suit :

- a. Vol en ligne droite et en palier à diverses vitesses et configurations. Montée et descente à divers taux et vitesses pouvant inclure le meilleur angle (V_x) et le meilleur taux (V_y).
- b. Vol à vitesse critique réduite et manœuvres de vol au ralenti.
- c. Virages, comprenant les virages en configuration d'atterrissage ; virages à forte inclinaison en palier à une inclinaison d'au moins 45° ; virages à forte inclinaison en configuration de plané.
- d. Vol à vitesses critiques élevées (en s'approchant de la vitesse à ne jamais dépasser VNE), la reconnaissance et le redressement des piqués en spirale. Ces manœuvres sont souvent combinées ; l'examineur peut mettre l'avion en piqué à forte inclinaison ou en piqué en spirale avec la vitesse en augmentation rapide et transmettre les commandes au candidat afin de déclencher l'action de redressement appropriée pour obtenir un vol en ligne droite et en palier ou une montée.
- e. Reconnaissance et redressement des décrochages :
 - Généralement le premier décrochage sera un décrochage lisse, entièrement développé commençant à partir d'un vol en ligne droite et en palier, avec les manettes des gaz fermées.
 - Le deuxième décrochage se fera à partir d'une configuration d'approche (angle de braquage des volets et train d'atterrissage) et d'une puissance appropriée. Le décrochage doit être lancé à partir d'un virage (vol en palier ou descente avec une inclinaison d'environ 20° AOB) et le candidat doit procéder au redressement au premier signe du décrochage se rapprochant.
 - Le troisième décrochage se fera dans une configuration d'atterrissage et avec une puissance définie appropriée. Le décrochage doit être lancé à partir d'un vol en ligne droite comme s'il était établi sur l'approche finale

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

vers le sol (c'est-à-dire pas la montée) ; le candidat doit procéder au redressement au premier signe du décrochage se rapprochant.

- Tous les redressements doivent être effectués avec perte d'altitude minimum et le retour en montée lisse, avec les ailes horizontales.

7.4.2 Travail aérien aux instruments

Maîtrise de l'avion uniquement par référence aux instruments comprenant ce qui suit:

7.4.3 Planche de bord complète :

Vol en palier en configuration de croisière. Virages en palier au taux un ou à des angles d'inclinaison latérale jusqu'à 30°. Virages en montée et en descente aux taux et vitesses déterminés.

7.4.4 Planche de bord limitée

- Référence de vol par indicateur coordinateur de virage et glissement / virage, compas de secours et instruments de performances uniquement
- Vol en ligne droite et en palier à vitesse déterminée.
- Virages en palier pour atteindre des caps donnés au taux un en ayant recours aux virages au compas et à la montre.
- Montée et descente à vitesse de croisière en vol en ligne droite.
- Redressement à partir d'assiettes inhabituelles (le redressement doit être effectué de manière à obtenir un vol équilibré en ligne droite et en palier avec une perte d'altitude minimale).

7.5 Section 3 – Procédures en route

La Section 3 est généralement réalisée après le départ afin de garantir un déroulement efficace jusqu'au vol. Pendant cette section du vol, l'avion est supposé être exploité pour le transport de passagers conformément aux règles de vol à vue VFR. Lorsque l'avion a atteint son altitude de croisière et se trouve sur le cap pour le point de virage, le candidat doit confirmer à l'examineur le cap, l'altitude et l'heure d'arrivée prévue, en indiquant par la suite tous changements (par exemple "retard de 2 minutes à mi-chemin – l'heure d'arrivée prévue corrigée est maintenant...", etc.).

Les corrections de cap ou d'heure d'arrivée prévue doivent être calculées plutôt que basées sur un suivi à l'aveugle de la route, une décision impulsive ou une inspiration. Le candidat est tenu de naviguer par positionnement visuel de manière pratique, et

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

non pas à l'aveugle. De nombreux changements de cap ou d'altitude résultant de mauvaises capacités en vol peuvent constituer un échec à cette section. Le candidat est tenu d'apporter des changements à son cap et à l'heure d'arrivée prévue afin de corriger les écarts par rapport à son plan.

Les aides de radio navigation ne doivent pas être utilisées pendant une étape de la section en route afin d'évaluer la capacité des candidats à naviguer par référence visuelle.

À une étape quelconque, le candidat recevra l'instruction d'effectuer un déroutement par rapport à sa route planifiée vers un autre lieu. Il ne s'agit pas d'une procédure d'urgence. Un emplacement important sera repéré sur la carte du candidat. Il peut être demandé au candidat de commencer le déroutement au plus tard au niveau d'un point de virage planifié. Le candidat doit désigner son cap, son altitude et son heure d'arrivée prévue pour le déroutement.

Au cours d'une quelconque étape, l'Examineur simulera de mauvaises conditions météorologiques en simulant des conditions IMC. Le candidat doit prendre les mesures appropriées pour établir un vol en sécurité.

En conditions IMC simulées, le candidat doit continuer à naviguer et à établir la position géographique de l'avion en utilisant les techniques de radionavigation. Les informations peuvent uniquement être obtenues par VDF, VOR, DME ou ADF, le GPS ne doit pas être utilisé comme aide à la navigation *principale*. Lorsque l'examineur décide de revenir aux conditions VMC, le candidat sera tenu de déterminer sa position visuellement et de continuer à naviguer jusqu'au point de déroutement en utilisant le positionnement indiqué par les aides radio et visuelles suivant besoin. Les GPS (données brutes de latitude et de longitude uniquement) et RNAV peuvent être utilisés comme aides à la navigation visuelle, mais l'utilisation d'indicateurs cartographiques n'est pas acceptable.

La démonstration du suivi des aides radio sera requise au cours d'une étape quelconque. L'examineur décidera du moment pour demander cet exercice afin de garantir une utilisation efficace du temps et de l'espace aérien ; cet exercice peut être combiné à une autre section. Il désignera le NDB ou VOR à utiliser et la route à intercepter.

Pendant toute cette section, le candidat sera tenu de faire preuve d'un niveau satisfaisant de compétences en vol.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	---

7.6 Section 4 – Procédure d’approche et d’atterrissage

Cette section peut être réalisée à l'aérodrome de base ou à un aérodrome de dégagement désigné par l'examineur avant le vol. Les candidats seront tenus de rejoindre rapidement et en sécurité le circuit. Ceci implique l'entrée au point le plus approprié sur le circuit avec l'avion dans la configuration et à la vitesse appropriées. Les candidats seront tenus de réaliser un certain nombre d'approches et d'atterrissages (généralement des atterrissages « touch and go ») impliquant ce qui suit :

- a. Atterrissage normal.
- b. Atterrissage par vent de travers (lorsque cela est possible).
- c. Remise des gaz à partir d'une hauteur / altitude basse.
- d. Atterrissage court. Ceci peut être combiné à une simulation de circuit avec mauvaise visibilité / à basse altitude. Pour évaluer cet exercice, l'examineur peut limiter la quantité de pistes disponibles.
- e. Approche et atterrissage sans utilisation de puissance (approche en vol plané). L'examineur peut limiter la quantité de pistes disponibles.
- f. Approche et atterrissage sans utilisation des volets (sans les volets).
- g. Action après le vol. Le candidat sera responsable du roulage au sol et du stationnement, des contrôles après l'atterrissage et à l'arrêt, et du renseignement des documents de l'avion.

Pendant toute cette section, le candidat est également responsable de la liaison avec le contrôle du trafic aérien, de l'altimétrie et de la vigilance.

7.7 Section 5 – Procédures anormales et d’urgence

Les éléments de cette section peuvent être combinés aux Sections 1 à 4. L'examineur simulera une situation anormale ou d'urgence. Le candidat est tenu de prendre les mesures d'urgence appropriées. Si les exercices nécessitent l'utilisation des robinets de carburant, des robinets coupe-feu, des commandes de richesse et de toute commande moteur critique, ces utilisations doivent être simulées uniquement par des "actions tactiles". Les appels radio de secours doivent être effectués à haute voix mais pas émis. Les candidats ne doivent pas supposer qu'une quelconque urgence simulée est terminée avant que l'examineur ne le dise.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

7.8 Section 6 – Vol asymétrique simulé et éléments de classe/Type applicables

Les candidats passant le Test d'aptitude dans un avion multimoteur (poussée des moteurs non axiale) seront tenus de réaliser les exercices de la Section 6. À une altitude sûre après le décollage, l'examineur simulera une panne moteur en fermant une des manettes des gaz. Le candidat sera tenu de conserver la maîtrise de l'avion, d'identifier le moteur "en panne" et de réaliser les procédures appropriées d'arrêt moteur et de mise en drapeau de l'hélice, à l'aide d'opérations tactiles. Au terme de ces exercices, puisque les actions des candidats pourraient aboutir à la sécurité des moteurs et au réglage du pas de l'hélice comme requis, l'examineur ou le pilote de sécurité sera responsable du réglage puissance nulle et de la gestion du moteur en panne (simulée). Le candidat sera tenu de réaliser un circuit de remise des gaz sous puissance asymétrique et une approche asymétrique vers le sol. Cette section peut, à la discrétion de l'examineur, être combinée aux Sections 4 et 5 du vol.

Les candidats qui doivent réaliser la Section 6 ne seront pas tenus d'effectuer les virages à forte inclinaison en vol plané de la Section 2, l'approche en vol plané de la Section 4 ou l'exercice d'atterrissage forcé et la panne moteur à la Section 5.

7.8.1 Simulateur de vol ou système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT)

Les éléments suivants peuvent être réalisés sur un (FNPT II) :

- Travail aérien (Section 2) – items c et e (iv)
- Procédures anormales et d'urgence (Section 5) – tous les items
- Vol asymétrique simulé (Section 6) – tous les items

Le simulateur ou système FNPT II doit être approuvé pour l'usage auquel il est destiné et doit être du même type / classe d'avion que celui utilisé pour le reste du test d'aptitude.

7.9 Note générale

Dans les cas où l'examineur n'occuperait pas un siège pilote, il serait responsable d'exposer au pilote de sécurité (Pilote Commandant de bord) ses responsabilités pendant le test.

7.10 Hélicoptère

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

Tableau de consultation rapide :

TEST D'APTITUDE CPL (H)	
Référence RACI 2000 :	Appendice au § 2.4.3.2 (c) - C
Personne habilitée à faire passer les tests :	FE (H) - CPL (H) habilité à cet effet
Formulaire utilisé :	Form 2044
Format du test :	Test d'aptitude comme indiqué à Appendice au § 2.4.3.2 (c) – C. Le test peut être réalisé en deux parties ; cependant, la Section 1 doit être incluse à chaque vol et les items de la Section 5 peuvent être réalisés dans n'importe quel vol. La Section 4 doit normalement être réalisée avec la Section 3 après le déroutement.
Instructions sur le formulaire :	En cas d'échec à une deuxième tentative, le formulaire doit être transmis à l'ANAC qui peut ordonner un complément de formation obligatoire. Après l'échec à une deuxième tentative, l'ANAC peut désigner un autre examinateur pour les tentatives ultérieures. Contresigner le carnet du candidat si nécessaire.
Nota :	La qualification de type correspondant à l'hélicoptère utilisé pour le test d'aptitude de délivrance de la licence pourra être attribuée avec cette licence.
Validité :	Valable pendant 6 mois. Les candidats doivent respecter toutes les autres exigences concernant la délivrance de la licence. Après la délivrance de la licence, la période de validité de la qualification de type est identique à celle de la licence PPL (H).

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

MODULE 8 – QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS IR (AVION ET HÉLICOPTÈRE)

Guide sur la structure du test d'aptitude de qualification de vol aux instruments pour l'examineur IRE et contrôles de compétences pour l'examineur IRE et l'examineur CRE.

Tous les éléments du test d'aptitude doivent être réalisés en utilisant les normes de test en vol du Module 3/4 et les Tolérances du Module 5.

8.1 Avion

Tableau de consultation rapide :

Tableau 4 A	TEST D'APTITUDE DE QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS
Référence RACI 2000 :	Appendice au § 2.7.1.2 (b)
Personne habilitée à faire passer les tests :	Examineur IRE (un examineur IRE ou un examineur CRE autorisé de manière appropriée peut mener le contrôle de compétences de renouvellement ou de prorogation IR)
Formulaire utilisé :	Form 2043
Format du test :	Appendice au § 2.7.1.2 (b)

8.2 Généralités

Le test d'aptitude et le contrôle de compétences seront réalisés conformément à l'appendice au § 2.7.1.2 (b).

Le formulaire du test d'aptitude se décompose en six sections :

- Section 1 Opérations prévol et départ
- Section 2 Manœuvres générales
- Section 3 Procédures IFR en route
- Section 4 Procédures d'approche de précision
- Section 5 Procédures d'approche de non précises
- Section 6 Vol avec un moteur à l'arrêt

8.3 Conduite des tests

Appendice 1 au § 2.7.1.2 (b) du RACI 2000

La durée du vol sera d'au moins une heure.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

La durée totale du test / contrôle pourra être d'au moins 2 heures. Toutes les sections du test / contrôle doivent être réalisées pendant le vol. La séquence des sections peut varier, en fonction des circonstances et du briefing de l'examineur.

8.4 Minima météorologiques

Les minima météorologiques pour mener le test / contrôle pratique en vol pour une qualification IR(A) seront déterminés par les Autorités nationales.

8.5 Avion

Les avions pour les tests d'aptitude / contrôles de compétences pour la qualification IR doivent être équipés de manière appropriée afin de simuler les conditions météorologiques de vol aux instruments et pour l'entraînement de vol aux instruments.

8.6 Composition de l'équipage technique et fonction de l'examineur / du pilote de sécurité

Un candidat doit piloter l'avion / hélicoptère à partir d'une position où les fonctions du commandant de bord peuvent être réalisées et afin d'effectuer le test comme s'il n'y avait pas d'autres membres d'équipage. L'examineur FE ne doit pas participer à l'exploitation de l'avion / hélicoptère, sauf lorsqu'une intervention est nécessaire pour des questions de sécurité ou afin d'éviter un retard inacceptable à l'égard des autres appareils. Lorsque l'examineur ou un autre pilote agit comme un co-pilote pendant le test, les privilèges de la qualification de vol aux instruments sont limités aux opérations multipilote. Cette restriction peut être supprimée par le candidat en réalisant un autre test d'aptitude initial de qualification de vol aux instruments en agissant comme s'il n'y avait pas d'autres membres d'équipage sur un avion / hélicoptère monopilote. La responsabilité du vol sera attribuée conformément aux réglementations nationales.

L'équipage technique minimum nécessaire à la conduite des tests d'aptitude réalisés à titre d'opérations monopilote doit comprendre le candidat, l'examineur et, le cas échéant, un pilote de sécurité. Le candidat doit piloter l'avion et agir en tant que Commandant de bord. Si un pilote de sécurité est requis, il s'agira d'un instructeur qualifié pour agir en tant que Commandant de bord sur le type ou la classe d'avion utilisé pour le test et qui sera responsable en tant que Commandant de bord de la sécurité et de l'exploitation générale de l'avion.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

8.7 Briefings

Le briefing avant le vol doit être conforme au module 2 du présent manuel FEM.

Si l'examineur n'occupe pas le siège du pilote pendant le test / contrôle, il doit s'assurer que le Pilote de sécurité est « briefé » sur les méthodes requises concernant ce qui suit :

- simulation des conditions de vol aux instruments
- simulation d'une panne moteur
- suppression des informations d'aide radio suivant besoin
- actions à prendre en cas d'urgence réelle
- utilisation de la radio si nécessaire pour réaliser le test
- tout autre élément à déterminer par l'examineur

Le débriefing et l'évaluation du test seront conformes au module 2 du présent manuel FEM.

8.8 Test d'aptitude

Les éléments du test en vol du test d'aptitude / contrôle de compétences doivent être réalisés conformément aux normes de test en vol du module 3.

8.9 Tolérances de test

Les tolérances de test du module 5 sont utilisées pendant tout le test en vol. Cependant, dans la mesure où les circonstances de chaque test / contrôle mené par un examinateur peuvent varier, il est également important qu'une évaluation du test / contrôle par l'examineur prenne en considération toutes les conditions défavorables rencontrées pendant le test / contrôle.

8.10 Hélicoptère

Tableau de consultation rapide :

TEST D'APTITUDE IR(H)	
Référence RACI 2000 :	Appendice au § 2.7.1.2 (b)
Personne habilitée à faire passer les tests :	IRE (H)
Formulaire utilisé	Form 2042
Format du test :	Comme indiqué à l'appendice au § 2.7.1.2 (b)
Nota :	Lorsque la méthode RNAV (navigation de surface) est disponible, celle-ci peut être utilisée conformément aux instructions de l'examineur IRE (H).

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

PROROGATION IR(H)	
Référence RACI 2000	§ 2.7.5
Prorogation	Validité de 12 mois La prorogation doit être effectuée dans les 3 mois précédant la date d'échéance, la nouvelle durée de validité étant de 12 mois à compter de cette date d'échéance.
Personne habilitée à faire passer les tests :	Examineur TRE (H) avec privilèges IR (H)
Format du test :	RACI 2000 § 2.7.5 recommande que la qualification IR(H) soit effectuée dans le cadre de la prorogation annuelle de la qualification de type sur hélicoptère monopilote (SPH) du pilote.
Echec	L'examineur peut faire ré exécuter certains items en vol. Si le résultat final est un échec, l'item ou les items auxquels le candidat a échoué doivent être, après un réentraînement obligatoire, vérifiés à nouveau au cours d'un vol ultérieur. Cependant, l'examineur peut déclarer l'échec au contrôle de prorogation IR(H) s'il le considère inacceptable, auquel cas l'ensemble de la section IR(H) doit être repassée au terme d'un réentraînement obligatoire.



MODULE 9 – QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE (AVION ET HÉLICOPTÈRE)

Guide sur la structure du test d'aptitude pour la délivrance de qualifications et du contrôle de compétences de prorogation pour les examinateurs TRE et CRE.

Tous les éléments du test de contrôle de compétences doivent être réalisés en utilisant les normes de test en vol du module 3/4 et les tolérances du module 5.

9.1 Avion

Tableau de consultation rapide :

Référence RACI 2000 :	
Personne habilitée à faire passer les tests :	Avion monopilote SPA : Examineurs CRE, FE(PPL), FE(CPL), FIE Avion multipilote MPA : Examineur TRE
Formulaire utilisé :	Forms 2055, , Form 2045, Form 2044

9.2 Avion mono pilote SPA

→ Contenu de la qualification / formation / test d'aptitude et de contrôle de compétences de classe / type sur avions monopilote, monomoteur et multimoteur.

1 Lorsqu'un contrôle de compétences sur un avion monopilote est réalisé sur une exploitation multipilote conformément aux RC-OPS, la qualification de type / classe sera limitée à la catégorie multipilote.

2 Un simulateur de vol ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation FNPT II doit être utilisé pour la formation pratique pour les qualifications de classe multimoteur ou de type si le simulateur ou le système FNPT II font partie intégrante d'un cours de qualification de type ou classe approuvé. Les considérations suivantes s'appliqueront à l'approbation du cours :

- (a) la qualification du simulateur de vol ou du système FNPT II
- (b) les qualifications des instructeurs et de l'examineur ;
- (c) le niveau de formation sur simulateur de vol ou système FNPT II donné pendant le cours ; et
- (d) les qualifications et l'expérience antérieure du pilote en formation.

9.3 Instructions complémentaires

Les profils doivent être planifiés de manière à utiliser efficacement le temps et l'espace aérien. Les profils des tests et contrôles ne sont pas différents de ceux utilisés pour les

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

tests d'aptitude initiaux (PPL, CPL et IR). Cependant, l'examineur doit éviter de perdre du temps de vol au-delà du temps requis pour que le candidat démontre les capacités requises et doit généralement être en mesure d'appliquer une approche pratique au test. L'exigence des tests d'aptitude consiste pour le candidat à démontrer ses connaissances et sa gestion des procédures dans un nouvel environnement. Les contrôles de compétences doivent montrer l'expérience pratique du candidat avec ses performances pour les éléments requis évalués par rapport aux normes de gestion des vols et de manœuvre de l'avion en sécurité.

Les normes de test pour chaque élément de test / contrôle sont indiquées au Module 3. Les tolérances de précision sont indiquées au Module 5.

Un examinateur doit planifier un vol de test / contrôle de manière à ce que le temps de vol dans un avion ou que le temps au sol dans un dispositif STD approuvé ne soit pas inférieur à 60 minutes.

9.4 Dispositifs synthétiques de formation (STD)

Les éléments qui peuvent faire l'objet d'entraînements et de tests dans un dispositif STD sont identifiés dans les exigences RC-PEL/RACI.

Les dispositifs STD utilisés doivent être approuvés l'ANAC par ANAC pour l'usage pour lequel ils sont prévus. Le dispositif peut être identifié par l'examineur par le biais de son certificat, d'un numéro d'autorisation unique et d'une durée de validité.

9.5 Avion multipilote MPA

Les profils des tests d'aptitude et des contrôles de compétences MPA peuvent être exécutés à l'aide des instructions du Module 10.



9.6 Hélicoptères

Tableau de consultation rapide :

MPH.IR(H) – TEST D'APTITUDE INITIALE MENEÉ SUR MP(H)	
Référence RACI 2000 :	§ 11 de l'appendice au § 2.1.3
Personne habilitée à faire passer les tests :	Examineur TRE (H)
Formulaire utilisé :	Form 2044
Format du test :	Le test est mené de manière similaire au test d'aptitude IR(H) mené sur hélicoptère monopilote SPH. Les considérations suivantes sont requises (voir également Nota) : ▪ Tous les membres de l'équipage technique doivent participer au briefing avant le vol. ▪ Le briefing doit spécifier que le Pilote de Sécurité n'émettra pas de jugement et n'anticipera pas les exigences P1. Le P1 sert à demander tous les contrôles et le réglage de l'équipement. Les éléments suivants doivent être décidés avant le vol : ▪ La méthode pour simuler une panne moteur. ▪ La méthode de filtrage et la pratique planche de bord limitée. ▪ Les éléments qui, pour des raisons de sécurité, ne peuvent pas être effectués en vol et qui peuvent être : ○ vérifiés par l'examineur par interrogation orale ○ tous minima auxquels le P1 est soumis par l'exploitant de l'avion.
Nota :	Sauf s'il est qualifié sur le type, l'examineur ne prendra pas la place du co-pilote, sauf autorisation spécifique de l'ANAC. Le Pilote de Sécurité doit être qualifié en tant qu'instructeur TRI(H) ou équivalent et doit agir de manière à assumer la fonction de vigilance et de pilote de sécurité.
Revalidation :	La qualification IR(H) est valide uniquement pour le type d'hélicoptère sur lequel le test d'aptitude est réalisé. La qualification de type sur hélicoptère multipilote MPH et la qualification MPH IR(H) ne sont pas valides pour la fonction SPH sur type et vice-versa. Si la qualification est expirée depuis plus de cinq ans, le renouvellement MPH IR(H) doit être effectué par un examineur de l'ANAC et par un test d'aptitude. Si la qualification est expirée depuis plus de 7 ans, l'ensemble du test d'aptitude IR(H) et des examens de connaissances théoriques IR doivent être repassés.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

TEST D'APTITUDE DE QUALIFICATION DE TYPE SP(H)	
Référence RACI 2000 :	§ 11 de l'appendice au § 2.1.3
Formulaire utilisé :	Formulaires ANAC
Personne habilitée à faire passer les tests :	FE(H) – SEH/MEH, FE(H) – PPL SEH, TRE(H) – SEH/MEH
Nota :	<u>Formation</u> Si le test doit être mené sur un hélicoptère multimoteur, les candidats doivent avoir 70 heures en tant que pilote aux commandes (PIC) à bord d'hélicoptères et avoir respecté les exigences de la qualification de type spécifiées RACI 2000. Les candidats doivent également avoir réussi un ensemble de tests écrits dispensés par l'organisme TRTO et approuvés par ANAC, sur le type d'hélicoptère (note de réussite de 75 %) <u>Tests</u> Les candidats qui ne souhaitent pas revalider une qualification IR(H) ne doivent pas appliquer cette Section.

CONTRÔLE DE COMPÉTENCES DE QUALIFICATION DE TYPE SPH	
Référence RACI 2000 :	§ 11 de l'appendice au § 2.1.3
Durée :	12 mois pour tous les types Les contrôles de compétences peuvent être réalisés dans les 3 mois précédant la date d'expiration sans perte par rapport à la date d'expiration d'origine, sous réserve qu'au moins 2 heures de vol aient été réalisées sur le type concerné dans les 12 mois précédant l'expiration. Si la date d'expiration est dépassée de moins de 5 ans, le candidat peut renouveler la qualification comme ci-dessus. Si la date d'expiration est dépassée de 5 ans, l'ANAC peut ordonner une formation de rafraîchissement avant un vol de test de Renouvellement.
Personne habilitée à faire passer les tests :	AE(H) – SEH/MEH, FE(H) – PPL SEH, TRE(H) – SEH/MEH
Formulaire utilisé :	Form 2044
Format du test :	Prorogation par expérience pour le groupe monomoteur à piston SEH comme indiqué à § 2.1.5.10 du RACI 2000. Les types monomoteurs à piston SEH peuvent être prorogé par expérience de 2 heures sur chaque type dans les 12 mois précédant l'expiration, sous réserve qu'un contrôle de compétences soit réalisé avec un examinateur sur un des types monomoteurs à piston SEH de la liste. L'enregistrement sur la licence pour les qualifications de type prorogées par expérience doit indiquer la même date de fin de validité que celle pour laquelle le contrôle de compétences a été réalisé.
Nota :	Les candidats avec une qualification IR(H) valide sur le type doivent proroger leur qualification IR(H) dans le cadre du contrôle. Cependant, si la qualification IR(H) doit être évaluée séparément en raison des conditions météorologiques, l'évaluation peut être effectuée sur un vol séparé pendant la période de prorogation / renouvellement. Dans ce cas le compte rendu du contrôle de compétences sera signé à une même date.

MODULE 10 – LICENCE DE PILOTE DE LIGNE (AVION) – ATPL (A)

Guide sur la structure du test d'aptitude ATPL pour l'examineur TRE.

Tous les éléments du test d'aptitude doivent être effectués en utilisant les normes de test en vol du module 3/4 et les tolérances du module 5.

10.1 Avion

Tableau de consultation rapide :

Référence RACI 2000 :	Appendice au § 2.1.3 (page 14-28)
Personne habilitée à faire passer les tests :	Examineur TRE habilité à cet effet
Formulaire utilisé :	Form 2055
Format du test :	Appendice au § 2.1.3 (page 14-28)

10.2 Instructions complémentaires

Appendice au § 2.1.3 (page 14-28)

Test d'aptitude et contrôle de compétences pour les qualifications de type / classe sur avion et ATPL

Format du Test

1 Le candidat doit avoir suivi l'instruction requise conformément au programme. Les dispositions administratives pour confirmer la capacité du candidat à passer le test, notamment la divulgation du dossier de formation du candidat à l'examineur, seront déterminées par l'ANAC.

2 Les éléments à couvrir dans les tests d'aptitude sont indiqués à l'appendice au § 2.1.3 du RACI 2000. Avec l'accord de l'ANAC, divers scénarios de tests d'aptitude peuvent être élaborés en simulant une exploitation normale. L'examineur choisira un de ces scénarios. Les simulateurs de vol, s'ils sont disponibles, et d'autres dispositifs de formation approuvés, seront utilisés.

- 3
 - (a) Pour les avions SPA : (non inclus dans ce Module)
 - (b) Pour les avions MPA : le candidat doit réussir toutes les sections du test d'aptitude / contrôle de compétences. Si le candidat échoue à plus de 5 items, il doit repasser l'intégralité du test / contrôle. Tout candidat

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

échouant au maximum à 5 items doit repasser les éléments auxquels il a échoué. Si le candidat échoue à un quelconque item au cours du nouveau test / contrôle, notamment les éléments qu'il a réussis lors d'une tentative antérieure, il doit repasser l'intégralité du contrôle / test.

(c) Dans le cas où le candidat échouerait uniquement à la Section 6 ou ne la passerait pas, la qualification de type serait établie sans privilège de Catégorie II ou III.

(d) La Section 6 ne fait pas partie du test d'aptitude ATPL.

4 Une formation complémentaire peut être requise après un échec au test. En cas d'échec de tous les items au cours de deux tentatives, une formation complémentaire sera requise comme déterminée par l'examineur. Le nombre de tests d'aptitude pouvant être passés n'est pas limité.

Conduite du test / contrôle – Généralités

5 L'ANAC indiquera à l'examineur les critères de sécurité à respecter pour la conduite du test.

6 Dans le cas où un candidat choisirait de ne pas poursuivre un test pour des raisons considérées inadéquates par l'examineur, le candidat serait considéré comme ayant échoué aux items qu'il n'a pas passés. Si le test est terminé pour des raisons considérées adéquates par l'examineur, seuls les items non réalisés seront testés au cours d'un vol ultérieur.

7 À la discrétion de l'examineur, toute manœuvre ou procédure du test peut être ré exécutée une seule fois par le candidat. L'examineur peut stopper le test à une quelconque étape s'il considère que les compétences du candidat doivent être complètement re-testées.

8 Les contrôles et procédures seront réalisés / exécutés conformément à la liste de contrôle autorisée pour l'avion utilisé dans le test et, le cas échéant, au concept MCC. Les données de performances pour le décollage, l'approche et l'atterrissage seront calculées par le candidat conformément au manuel d'utilisation ou au manuel de vol de l'avion utilisé. Les hauteurs / altitudes de décision, les hauteurs / altitudes de descente minimales et le point d'approche interrompue seront déterminés par le candidat pour la licence ATPL(A).

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

9 Le test pour un avion multipilote sera réalisé dans un environnement de travail en équipage. Un autre candidat, ou un autre pilote, peut agir en tant que deuxième pilote. Si un avion, plutôt qu'un simulateur, est utilisé pour le test / contrôle, le deuxième pilote sera un instructeur TRI.

10 Un candidat à la première délivrance d'une licence ATPL(A) doit agir en tant que « pilote en fonction » (PF) pendant toutes les sections du test (conformément à l'appendice au § 2.1.3 du RACI 2000). Le candidat doit également faire preuve de sa capacité à agir en tant que « pilote non en fonction » (PNF). Le candidat peut choisir le siège gauche ou droit pour le test.

11 Les questions suivantes doivent être spécifiquement testées lors des tests des candidats pour la licence ATPL(A) s'étendant aux responsabilités d'un pilote commandant de bord, que le candidat agisse en tant que PF ou PNF :

- (a) gestion du travail en équipage ;
- (b) maintien d'un contrôle général de l'exploitation de l'avion par une supervision appropriée ; et
- (c) définition des priorités et prise de décisions conformément aux aspects de sécurité et aux règles et réglementations applicables à la situation d'exploitation, y compris les urgences.

12 Le test doit être accompli en IFR et, dans la mesure du possible, dans un environnement simulé de transport aérien commercial. Un élément essentiel est la capacité à planifier et à mener le vol à partir des éléments de briefings de routine.

Tolérances de test en vol

1 Le candidat doit faire preuve des capacités suivantes :

- (a) exploiter l'avion en respectant ses limitations ;
- (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- (c) faire preuve de bon sens et de professionnalisme ;
- (d) appliquer les connaissances aéronautiques ;
- (e) garder à tout instant le contrôle de l'avion de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais incertaine ;
- (f) comprendre et appliquer les procédures de travail en équipage et d'incapacité, le cas échéant ; et,

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

- (g) communiquer effectivement avec les autres membres de l'équipage, le cas échéant.

10.3 Tolérances de test : voir module 5

Contenu du test d'aptitude

Le contenu et les sections du test d'aptitude sont définis à

Le format et le formulaire de l'appendice au § 2.1.3 du RACI 2000.demande du test d'aptitude peuvent être déterminés par ANAC.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	---

MODULE 11 – EXAMEN DES INSTRUCTEURS (AVION ET HÉLICOPTÈRE)

Guide sur la structure des premiers tests d'aptitude des instructeurs de vol et des contrôles de compétences de prorogation pour l'examineur FIE.

Tous les items du test d'aptitude doivent être réalisés en utilisant les normes de test en vol du module 3/4 et les tolérances du module 5.

11.1 Généralités

Le test d'aptitude et le contrôle de compétences doivent être réalisés conformément au RACI 2000, § 2.8. Le test comprend les examens théoriques oraux au sol, les briefings avant le vol et après le vol et les démonstrations en vol FI(A).

Le test d'aptitude se décompose en 7 sections :

Section 1	Examen des connaissances théoriques à l'oral
Section 2	Briefing avant le vol
Section 3	Vol
Section 4	Autres exercices
Section 5	Exercices sur appareils multimoteur
Section 6	Exercices sur instruments
Section 7	Débriefing après le vol

À noter que :

- La Section 1 est composée de deux parties :
 - a. Un bref cours < 45 minutes, dont le sujet est choisi parmi les items 1-8 de la Section 1 et le candidat étant informé du sujet la veille.
 - b. Un examen oral de connaissance des éléments 1-9 de la Section 1 et du contenu "formation et enseignement" des cours FI(A).
- La Section 4 est laissée intentionnellement vierge sur les formulaires et est utilisée pour les démonstrations supplémentaires des instructeurs de vol, comme décidé par l'examineur et accepté par le candidat avant le test d'aptitude.
- La Section 5 sera utilisée pour une qualification FI(A) pour la qualification sur avion multimoteur monopilote ME(SPA) ou instructeur de qualification de classe multimoteur CRI (ME) (A).

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

- La Section 6 sera utilisée pour un instructeur FI(A) pour la qualification de vol aux instruments ou IRI(A).

Toutes les sections doivent être réalisées dans un délai de 6 mois ; cependant, si cela est possible, le test / contrôle doit être réalisé en 1 jour.

En cas d'échec à un exercice quelconque dans les Sections 2, 3, 4, 5 et 6, un nouveau test couvrant tous les exercices sera nécessaire. Il est possible de repasser séparément la Section 1 en cas d'échec.

Les minima météorologiques pour le test d'aptitude et le contrôle de compétences FI/CRI/IRI seront déterminés par les Autorités Nationales.

L'avion doit être équipé de manière appropriée afin d'effectuer tous les exercices et les manœuvres requis dans le test / contrôle.

L'examineur doit normalement être le commandant de bord, sauf cas convenu par l'examineur.

La partie théorique du test doit se dérouler dans un lieu approprié pour dispenser un cours de test à des élèves.

Les livres et documents suivants doivent être mis à disposition pour les briefings et le vol :

- Publications d'informations aéronautiques AIP
- Circulaires d'informations aéronautiques AIC
- RACI 2000 ;
- Matériels, cartes, calculateur de navigation
- Manuels de vol
- Programme de formation pour les licences PPL
- Licences de pilote

La documentation / les aides pédagogiques appropriées représentatives de l'avion utilisé pour le test, doivent être utilisées pour le cours et les briefings.

11.2 Connaissances théoriques

L'examen oral a pour objet de déterminer les connaissances du candidat concernant les sujets suivants :

- a. Droit aérien

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	---	---

- b. Connaissance générale de l'avion / hélicoptère
- c. Exécution et préparation du vol
- d. Performances et limitations humaines
- e. Météorologie
- f. Navigation
- g. Procédures d'utilisation
- h. Principes de vol
- i. Administration

L'examen oral durera normalement une heure mais sa durée dépend à la fois du type de test et des performances du candidat.

- Les questions doivent être d'un type pratique relatif aux sujets.
- Il est possible de répondre aux questions en utilisant tous les matériels ou aides pédagogiques disponibles.
- Il est possible de répondre aux questions en se référant aux livres, documents et schémas.

Si le test est réalisé en vue d'une qualification ou d'un renouvellement d'un instructeur IRI, les questions doivent également être axées sur les techniques de vol aux instruments, les réglementations et procédures de qualification de vol aux instruments IR.

Si le test est réalisé en vue d'une qualification ou d'un renouvellement de qualification d'un instructeur FI(ME) ou CRI(ME), des questions spécifiques relatives au vol asymétrique doivent être posées.

11.3 Cours

Il est demandé au candidat de donner un cours dans des conditions de test à son "auditoire" d'élèves parmi lesquels se trouve l'examineur.

- Le sujet du cours sera déterminé par l'examineur et choisi de préférence parmi les exercices tirés du RACI 2000 § 2.3.1.2 ou du programme de formation pour PPL.
- Le candidat sera averti au moins 24 heures à l'avance du sujet du cours et disposera de suffisamment de temps pour se préparer le jour même.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
---	--	--

- Le cours ne doit pas dépasser 45 minutes.
- L'examineur jouant le rôle de l'élève doit clairement expliquer son niveau en tant qu'élève.
- Les candidats doivent utiliser tous les matériels et équipements pédagogiques disponibles.
- Il est essentiel d'utiliser une maquette d'avion / hélicoptère représentant l'avion / hélicoptère de test.

Les quatre composants de base du cours seront :

1. L'objectif
2. Les principes de vol (référence la plus courte possible uniquement)
3. Les exercices aériens (quoi, comment et par qui)
4. Le professionnalisme ou compétences aéronautiques (conditions météorologiques, sécurité du vol, etc.)

Le cours doit inclure ce qui suit :

- une bonne durée
- une "composition" structurée
- aucune déclaration erronée
- une explication théorique du cours pratique
- l'explication du professionnalisme ou des compétences aéronautiques
- la mention des échecs fréquents des étudiants pendant les exercices
- l'explication des corrections à apporter aux échecs
- tous les détails pratiques sur les vols
- des questions posées à l'auditoire
- du temps pour que l'auditoire réponde aux questions

Pendant le cours, le candidat sera évalué par l'examineur sur les points suivants :

- présentation visuelle
- précision technique
- clarté des explications
- clarté du discours
- techniques d'enseignement
- utilisation des maquettes et des aides
- participation des élèves

11.4 Briefing avant le vol

Un exercice sera choisi par l'examineur à partir du programme en vol du cours de formation FI.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

Les quatre composants de base du briefing de l'exercice seront les suivants :

- a. L'objectif
- b. Les principes de vol (référence la plus courte possible uniquement)
- c. Les exercices aériens (quoi, comment et par qui)
- d. Le professionnalisme ou compétences aéronautiques (conditions météorologiques, sécurité du vol, etc.).

Le briefing avant le vol correspondra à un briefing pratique d'une durée brève d'environ 15 à 20 minutes.

L'examineur doit expliquer que pendant tout le vol, lui ou un autre instructeur FI jouera le rôle de l'élève. Le niveau d'expérience de cet élève doit être clairement identifié.

L'évaluation du briefing avant le vol sera conforme aux éléments d'évaluation du paragraphe 11.3 ci-dessus.

11.5 Vol

Le test en vol, réalisé après le briefing, doit durer au moins 60 minutes.

L'exercice choisi et exposé pendant le briefing précédant le vol doit constituer l'exercice principal du vol.

Avant le vol, l'examineur doit clairement identifier :

- les exercices que le candidat doit réaliser sans "jargon" pédagogique,
- les exercices qui doivent être enseignés à l'élève, et
- les exercices qui peuvent être démontrés à l'élève mais avec un "jargon" d'accompagnement.

Pendant le test d'aptitude, le candidat doit occuper le siège normalement occupé par l'instructeur FI. L'examineur, jouant le rôle de l'élève, doit agir conformément aux instructions données par le candidat. L'examineur ne doit pas délibérément poser de pièges, mais jouer le rôle d'un élève normal et introduire des erreurs fréquentes d'élève pour que le candidat les identifie et les corrige. Il est également important que l'examineur soit cohérent dans sa réponse, de manière à ce que les erreurs maîtrisées par le candidat ne se reproduisent plus.

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE DE L'EXAMINATEUR EN VOL RACI 2004	Edition 2 Date : 27 Août 2019 Amendement 01 Date : 27 Août 2019
--	---	--

Le candidat doit :

- faire preuve d'une bonne connaissance pédagogique des erreurs fréquentes des élèves dans les exercices,
- démontrer et expliquer simultanément les exercices en vol,
- analyser et corriger les erreurs fréquentes simulées.

Le candidat sera tenu de prouver ses niveaux personnels de capacités à voler et de compétences aéronautiques par rapport au niveau d'un pilote professionnel.

L'évaluation du vol couvrira ce qui suit :

- Disposition de la démonstration
- Synchronisation du discours avec la démonstration
- Correction des fautes
- Manœuvres de l'avion
- Technique d'enseignement
- Compétences aéronautiques générales / sécurité
- Positionnement, utilisation de l'espace aérien

11.6 Briefing après le vol

L'évaluation du briefing après le vol sera conforme aux éléments du paragraphe 11.3 ci-dessus.

11.7 Normes de Test en Vol

La connaissance par le candidat des éléments de contrôle réalisés pendant le test en vol doit être évalué par rapport aux normes de test en vol applicables du module 3 de ce guide.

11.8 Tolérances de test

Les tolérances de test pour les licences CPL indiquées au module 5 de ce guide doivent être utilisées pour l'évaluation du candidat FI. Cependant, dans la mesure où les circonstances de chaque test / contrôle peuvent varier, il est également important que l'évaluation de l'examineur prenne en compte toutes les conditions défavorables rencontrées pendant le vol.