

# CHARTRE PÉDAGOGIQUE

Le pilote professionnel doit posséder les compétences techniques lui permettant d'assumer toutes les fonctions durant toutes les phases au sol et en vol conformément aux critères de l'aviation civile (et/ou des compagnies aériennes), le savoir-faire. Il doit également disposer de compétences non-techniques lui permettant d'appréhender avec rigueur, honnêteté intellectuelle et humilité les situations auxquelles il sera confronté dans le cadre de sa fonction (le "savoir-être").

Cette combinaison est primordiale et tout pilote doit y être sensibilisé dès le début de sa formation. A ce titre, les ATO doivent s'astreindre à une obligation de moyens pour dispenser des formations aux contenus (I.) techniques et (II.) non techniques adaptés aux exigences de qualité du secteur aéronautique, tout en donnant au stagiaire l'opportunité de suivre intégralement la formation envisagée.

## **1. Formation aux compétences techniques**

### **1. Moyens matériels mis en œuvre**

#### ***1. Aéronefs exploités***

L'ATO doit s'assurer que les aéronefs exploités sont adaptés aux actions de formation envisagées. En particulier, lors de la planification des vols, l'ATO doit veiller à ce que les aéronefs affectés aux séances prévues permettent d'atteindre les objectifs des cours programmés, notamment en ce qui concerne leurs équipements.

L'ATO doit s'appuyer sur une flotte d'aéronefs homogène par phase de formation et disposer de simulateurs de type FNPT II cohérents avec cette flotte, notamment concernant les EFIS et les check-lists utilisées.

L'exploitation des aéronefs doit s'effectuer conformément au manuel d'exploitation établi par l'ATO. Le manuel d'exploitation doit reprendre la structure établie pour les opérations de transport aérien commercial.  
**(Validation par les autorités ?)**

L'ATO doit disposer de personnels qualifiés pour la gestion des opérations aériennes et ayant une connaissance technique de la flotte d'aéronefs exploitée. Ce personnel doit pouvoir s'appuyer sur des logiciels adaptés.

## ***2. Nombre de stagiaires par aéronef***

Le nombre d'aéronefs en état de vol doit être adapté au nombre de stagiaires en phase de vol au sein de l'ATO.

Il est recommandé de s'astreindre à respecter un ratio maximal d'un aéronef en état de vol pour six stagiaires, sauf à ce qu'il soit démontré une capacité d'exploitation supérieure de l'aéronef.

## ***2. Locaux occupés et équipements mis à disposition***

L'ATO doit disposer de locaux adaptés aux formations envisagées.

Outre le respect des obligations applicables aux établissements recevant du public, l'ATO doit disposer et rendre accessible des locaux et équipements permettant le bon déroulement des cours, des briefings et débriefings et la bonne préparation des vols (ex : salles de cours, WiFi, ordinateurs et tablettes dédiés, logiciels adaptés, imprimantes, documentation de vol, etc.).

Le personnel de l'ATO, en particulier le personnel pédagogique, devra être formé à l'utilisation des équipements mis à disposition.

## **2. Moyens humains mis en œuvre**

La qualité de la formation proposée aux stagiaires dépend des compétences des formateurs et des moyens mis à leur disposition pour assurer leur mission.

### **1. Nombre de stagiaires par instructeur**

Le nombre de stagiaires en phase de vol et par instructeur ne saurait dépasser cinq.

### **2. Temps de travail des instructeurs**

Les instructeurs n'étant pas soumis aux limitations de temps de vols ("FTL" pour "Flight Time Limitation"), les ATO s'engagent à ne pas programmer leurs instructeurs au-delà de 6 heures de vol ou de simulateur par jour avec une durée de travail quotidien maximum de 9 heures 30 afin de permettre un enseignement de qualité.

La durée du travail en exploitation ne saurait dépasser 10 heures quotidiennes maximum selon le code du travail.

Le temps de rédaction des feuilles de notes selon les critères d'une grille de compétences devrait être pris en compte dans le temps de travail.

### **3. Décomposition du temps de travail**

Les briefings et débriefings font parties intégrantes des formations et sont comptabilisés dans le temps de travail des instructeurs.

La durée standard d'un briefing est de 1 heure, celle d'un débriefing est de 30 minutes, sauf exceptions.

Les tâches non liées à l'instruction, mais assignées à l'instructeur, sont à effectuer durant son temps de travail.

Une pause ou un repas doivent être prévus entre deux sessions de vol.

#### **4. Standardisation des instructeurs**

Les instructeurs nouvellement embauchés doivent bénéficier :

- D'un stage de standardisation de qualité permettant une l'acquisition des exigences propres aux programmes de l'ATO (d'une durée de trois jours au minimum dans le cadre d'un stage conforme aux programmes de formation déposés auprès de la DGAC), et
- D'un stage initial de deux jours à la formation aux compétences non-techniques, suivi d'un stage annuel de rafraîchissement d'une journée pendant les trois premières années de présence dans l'ATO (sauf à démontrer le suivi de cette formation précédemment dans un autre ATO). En particulier, les instructeurs doivent être formés aux méthodes de briefing et de débriefing non-techniques ainsi qu'aux procédés de "*Threat and Error Management*" ou "*TEM*".

Une supervision annuelle des instructeurs vol en simulateur ou en vol doit être réalisée par un contrôleur au fait de l'outil TEM et du débriefing non-technique afin de contrôler l'appropriation du modèle de compétences.

Les ATO formant à l'ATPL théorique doivent mettre en place un audit externe de la méthodologie d'évaluation aux 100 KSA en fin de formation.

Un système d'évaluation des instructeurs par les stagiaires doit être institué avec notamment une organisation de la remontée par les stagiaires des écarts de pédagogie entre instructeurs.

#### **5. Niveau d'anglais**

Si la formation proposée doit se dérouler en anglais, tous les instructeurs sol et vol devront posséder un niveau d'anglais adapté.

L'anglais étant pratiqué au quotidien par les pilotes professionnels, il est fortement recommandé de proposer l'ensemble des formations dans cette langue.

## **6. Refus de vol ou de séance de simulateur**

Les instructeurs auront toute latitude pour refuser les séances de vol ou de simulateur s'ils considèrent que l'état du stagiaire ou les conditions du vol ne sont pas adaptés aux objectifs de la séance.

De la même façon, le stagiaire peut refuser des séances de vol ou de simulateur s'il estime ne pas être en état de suivre la séance. Cette séance annulée ne saurait faire l'objet d'une facturation ni ne doit être déduite des heures contractuellement prévues.

En cas de refus répétés par le stagiaire, une commission pédagogique décidera de sa capacité à poursuivre la formation au sein de l'ATO.

## **7. Evaluation des stagiaires**

Les stagiaires seront testés en fin de progression par des examinateurs indépendants de l'ATO.

## **8. Progression et suivi des stagiaires**

La progression des stagiaires durant la formation en vol dépend d'une programmation régulière des vols.

Le programme de vol doit faire l'objet d'un suivi régulier par le référent et les formateurs de chaque stagiaire, avec des indicateurs transparents (**à préciser?**) pour l'ensemble des stagiaires de l'ATO.

### **9. Programmation des vols**

Les stagiaires doivent être prévenus suffisamment à l'avance de la programmation d'un vol afin qu'il puisse bénéficier du temps nécessaire à sa préparation. L'intervalle prévu entre deux vols doit prendre en compte cette exigence et laisser un temps de repos suffisant au stagiaire.

### **10. Désignation d'un responsable de la sécurité des vols**

La sécurité des vols au sein de l'ATO est gérée par une personne désignée à cet effet, spécifiquement formée à ce poste et disposant d'une expérience préalable conséquente.

La mission du responsable de la sécurité des vols doit être guidée par les principes de la "*Just and Fair Culture*". Il est le référent "*Threat and Error Management*" ou "*TEM*" de l'ATO.

Le responsable de la sécurité des vols doit être en mesure de signaler directement à la direction de l'ATO des faits dont il aurait connaissance, sans qu'il ne puisse lui être reproché un non-respect de la hiérarchie.

Le responsable de la sécurité des vols devra se former continuellement aux enjeux de sa mission et se tenir informé des développements dans ce domaine.

### **11. Recours à un responsable des services informatiques**

En raison de l'importance de l'infrastructure informatique dans le cadre de l'exploitation d'une ATO et dans la préparation et la gestion des vols, il est vivement recommandé de créer un poste de responsable des services

informatiques de préférence au sein de l'ATO, sinon en sous-traitance qualifiée.

## **2. Formation aux spécificités du métier de pilote en ligne**

Le stagiaire devra bénéficier d'un suivi et d'un coaching individualisés aux trois composantes ci-après énumérées.

### **1. Culture de sécurité des vols**

Dès le début de sa formation et durant tout son déroulé, le stagiaire doit être fortement sensibilisé aux enjeux de sécurité liés au vol et aux principes de la "*Just and Fair Culture*".

Les coordonnées du responsable de la sécurité des vols doivent lui être communiquées dès le début de la phase pratique de sa formation.

### **2. Formation au savoir-être : "*No Tech*"**

Le stagiaire doit au fur et à mesure de sa formation développer les compétences lui permettant, à terme, de développer une conscience situationnelle, de gérer sa charge de travail, de communiquer, d'avoir des capacités de leadership et de prise de décision.

En particulier, l'accent doit être mis sur le volet "*Knowledge, Skills and Attitudes*" en appliquant ses principes directeurs à la formation pratique du stagiaire.

### **3. Gestion des événements selon un processus dit TEM**

Le stagiaire doit être formé au traitement des événements suivant un processus dit de "*Threat and Error Management*" ou "*TEM*".