

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

La direction de la sécurité de l'aviation civile

Direction des personnels navigants

Pôle Examens

Paris, le 07 JUIN 2012

Note à l'attention des responsables formations
d'entreprises de TPP et des chefs de
département SR des DSAC/IR

Référence : 12 - 292 /DSAC/PN/EXA
Vos réf. :

Affaire suivie par : JF BRYLSBAERT
jean-francois.brylsbaert@aviation-civile.gouv.fr
Tél. 01.58.09.43.67 – Fax : 01.58.09.41.53

Objet : ATPLA: méthode de supervision des heures PICUS

Madame, Monsieur,

Pour se présenter à l'épreuve pratique de pilote de ligne avion (ATPLA), un candidat doit démontrer notamment une expérience minimale de 250 heures en tant que commandant de bord (CDB).

Cette expérience minimale CDB peut être également justifiée par 500 heures de pilote commandant de bord sous supervision (PICUS) ou par 250 heures de vol PICUS et CDB dont au moins 70 heures CDB (FCL1.280).

Les heures décomptées comme pilote commandant de bord sous supervision (PICUS) sont celles effectuées par un copilote sous supervision du commandant de bord (en titre). Les heures PICUS s'entendent pilote en fonction (PF) sur un avion exploité en multi pilote par une entreprise de transport aérien public, et incluent les aspects décisionnels du vol, de sa préparation à sa conduite. La gestion commerciale du vol n'est pas exigée. La méthode de supervision définie par l'exploitant doit être acceptée par l'Autorité (FCL1.001). Dans le cas des vols renforcés, seules les heures effectuées dans la composition équipage CDB en charge de la supervision PICUS/PNF et copilote PICUS/PF, sont décomptées.

Afin de lever les difficultés ou les incompréhensions qui ont pu être rencontrées par le passé et préparer la stricte conformité aux futures normes communautaires (AIRCREW / Part-FCL) applicables le 8 avril 2013 en France, il est demandé, à compter du 1^{er} juillet 2012, aux candidats ATPL(A) de justifier la réalisation de ces heures PICUS par une attestation des compagnies aériennes de transport public (communautaires ou non) dans lesquelles ont été réalisées ces heures.

A partir du 8 avril 2013, les attestations des candidats à l'ATPL(A) présentés par un exploitant de transport public français ne seront prises en compte qu'à la condition que ces exploitants disposent d'une méthode jugée acceptable par l'Autorité et déposée dans les parties pertinentes du manuel d'exploitation notamment A1, A2, A4, A5 ou D. A ce titre, la méthode de supervision et les parties amendées du manuel d'exploitation seront adressées à la DSAC/IR en charge de

PJ : Formulaire d'inscription ATPLA version jan 2012
Copie à : DSAC/NO

la surveillance de l'exploitant qui assurera le lien avec la direction des personnels navigants de la DSAC pour établir son acceptation.

En conséquence, nous engageons les exploitants de transport aérien public français à formaliser une méthode de supervision des heures PICUS acceptable par l'Autorité, avant la date du 08/04/2013 (application par la France de la Part FCL).

Cette méthode devrait notamment définir précisément :

- l'objectif de réalisation de ces heures,

Ce point doit préciser l'aspect réglementaire et le but de la réalisation de ces heures dans l'entreprise. Ce dernier est généralement de compléter l'expérience en tant que commandant de bord des OPL, en vue de leur accession aux critères de présentation à l'ATPL pratique.

- les heures de CDB sous supervision (FCL 1.050 a) 3) (ii)),

Pour être recevables, les heures de PICUS devront être effectuées dans le cadre d'une entreprise de transport aérien public (OPS1) en exploitation multi pilote. Le copilote devra agir en tant que PF et gérer la totalité de la préparation et de la conduite du vol à l'exclusion toutefois de la gestion commerciale, sous la supervision d'un commandant de bord désigné à cet effet.

- la formation et la liste des commandants désignés à cet effet,

Il est important de considérer que plus ces CDB seront qualifiés et expérimentés, plus la supervision sera constructive.

Les CDB désignés PICUS ne sont pas obligatoirement des CDB désignés Adaptation En Ligne. Ils recevront selon le cas, une formation ou une information, incluant la présentation de la réglementation définissant ces heures sous supervision, la délégation de certaines tâches sous surveillance comme la préparation du vol, la conduite du vol, les propositions de solutions opérationnelles, la claire définition des tâches qui restent à la charge du CDB en titre, notamment conformément à l'OPS 1.085 § (f) (g) et OPS 1.090. L'aspect CRM de ces vols sous supervision devra également être pris en considération dans la formation.

- la méthode de programmation et de réalisation de ces heures,

Le but étant que ces heures soient réalisées intentionnellement dans le cadre défini précédemment, elles devront donc être programmées en ce sens.

- les critères de validation et d'enregistrement des heures réalisées,

Des critères de validation devront être définis pour permettre au CDB désigné de valider les heures réalisées. Ils devront porter sur la liberté accordée à l'OPL pour qu'il mène à bien son vol (préparation, conduite du vol). En effet certaines interférences opérationnelles (y compris l'occurrence de pannes réelles) ou commerciales peuvent nécessiter une interruption de la supervision.

Une fois le vol effectué et les critères de validation respectés, le CDB appliquera la procédure de validation définie qui permettra à l'OPL de tenir à jour son décompte d'heures sous supervision.

La compagnie devra fournir au pilote une attestation du nombre d'heures réalisées sous supervision signée par le responsable formation. Cette attestation viendra compléter le dossier d'inscription du candidat à l'épreuve pratique de l'ATPL (A).

Le formulaire d'inscription à l'épreuve pratique ATPL(A) est amendé en conséquence.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

La Directrice de la sécurité
de l'Aviation civile

Florence ROUSSE