



**N° 1699 DAC/DSA**

**INSTRUCTION TECHNIQUE  
RELATIVE AUX EXAMINATEURS DE VOL**

**ARTICLE PREMIER : OBJET**

Vu le décret N°2-61-161 du 10 Juillet 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile, tel qu'il a été modifié et complété,

Vu l'arrêté du Ministre de l'Equipeement et du Transport N° 3163-12 relatif aux licences et qualifications des membres d'équipage de conduite, notamment ses articles 33, 34, 35 et 36,

La présente instruction technique a pour objet de :

- présenter des directives portées à la connaissance des examinateurs;
- fixer les conditions d'exercice de leurs missions;
- spécifier les modalités d'exécution des contrôles, ainsi que les différentes considérations à prendre en compte lors de l'exercice de l'activité de l'examineur.
- Assurer la supervision et le contrôle des examinateurs en vol

**ARTICLE 2 : REGLES GENERALES**

- Nul ne peut agir en qualité d'examineur en vol sans qu'il dispose d'une désignation du Directeur de l'Aéronautique Civile en cours de validité.
- En aucun cas, un examinateur ne peut superviser un contrôle pour un candidat pour qui il a assuré la formation relative au contrôle en question.
- Aucun lien de parenté ne doit exister entre un candidat et son examinateur.

- L'examineur doit veiller à créer une atmosphère détendue et bienveillante avant, pendant et après l'examen. Les remarques négatives, critiques ou jugements éventuels seront communiqués lors du débriefing ;
- Le nombre maximal des contrôles que peut effectuer un examinateur par jour est de **3** pour les examens/contrôles en vue de :
  - la délivrance de la licence de pilote privé (PPL),
  - la délivrance de la licence de pilote professionnel (CPL),
  - la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la qualification de vol aux instruments (IR),
  - la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des qualifications de classe SEP/MEP.
- Le nombre maximal des contrôles que peut effectuer un examinateur par jour est de **2** pour les examens pratiques en vue de:
  - la délivrance de la licence de pilote de ligne (ATPL)
  - la délivrance de la qualification de vol aux instruments combiné avec la licence de pilote professionnel (CPL/IR)
  - la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type
  - l'habilitation d'instructeur/examineur (FI/FE, CRI/CRE, IRI/IRE, TRI/TRE, SFI/SFE)
  - la validation de licence étrangère
  - l'équivalence de licence étrangère
  - la conversion de titre militaire
- Il n'est pas permis aux examinateurs d'apporter aucune annotation sur les licences des candidats

### **ARTICLE 3 : AUTORISATION D'EXAMINATEUR**

- Les conditions d'obtention de l'autorisation d'examineur ainsi que les privilèges y associés sont définies dans l'arrêté 3163-12 et son annexe technique.
- Un examinateur ne peut effectuer que les contrôles pour lesquels il a reçu une désignation délivrée par la Direction de l'Aéronautique Civile, dans les limites des privilèges portés sur son autorisation d'examineur.

- A l'exception des inspecteurs de l'Aéronautique Civile, un examinateur ne peut effectuer un contrôle sur une classe ou un type d'aéronefs que s'il dispose de la qualification correspondante, en qualité de commandant de bord.

#### **ARTICLE 4 : CONDITIONS A VERIFIER AVANT LE DEBUT DES EXAMENS**

Avant le début de chaque contrôle, l'examineur doit s'assurer de :

- La validité de ses titres aéronautiques, notamment sa licence de pilote et son autorisation d'examineur ;
- La validité de sa désignation pour le contrôle en question ;
- La disponibilité des moyens appropriés (avion, simulateur) et de tous les documents requis pour le vol ;
- La satisfaction des conditions d'accès au contrôle par le candidat, notamment en terme de certificat d'aptitude théorique, d'expérience nécessaire et entraînements exigés;
- La validité des titres aéronautiques du candidat (licences, qualifications, certificat médical, carnet de vol...);
- La présence à bord de l'aéronef/du simulateur d'un instructeur ou d'un pilote de sécurité qualifié.
- La réalisation d'un briefing sur les consignes de sécurité des moyens utilisés (avion et simulateur).

#### **ARTICLE 5 : DEROULEMENT DES EXAMENS**

- Pendant l'examen, l'examineur vérifie si le candidat possède ou conserve le niveau requis des connaissances théoriques et des compétences pratiques ;
- L'examen comporte : un briefing, le contrôle, un débriefing ;
- Le briefing et le débriefing auront lieu dans des locaux appropriés ;
- La constitution de l'épreuve est comme suit :

⇒ Un examen oral au sol qui porte sur:

- La réglementation et l'organisation de l'autorité nationale de l'aviation civile ;

- Les connaissances des systèmes avion et ses performances de vol ;
  - La préparation du vol et les procédures opérationnelles ;
  - Des questions spécifiques à l'épreuve en question
- ⇒ La préparation du vol (pré-flight briefing) portant sur:
- Les objectifs et les règles du déroulement du vol
  - Les aspects réglementaires du vol
  - La coordination avec le pilote de sécurité, les procédures à suivre (transfert des commandes, la méthode de simulation des pannes)
  - La documentation utilisée par le candidat
  - Les différentes étapes de l'épreuve
  - Les normes de sécurité
- ⇒ Les exercices en vol: tous les exercices prévus pour l'épreuve en question, L'examineur peut en ajouter d'autres s'il le juge nécessaire.
- ⇒ Le débriefing après le vol (à la fin de chaque examen ou suite à une Interruption de ce dernier), doit porter au moins sur :
- L'évaluation du candidat en lui notifiant le résultat de son épreuve (réussite ou échec) et en apportant toutes les explications nécessaires ;
  - L'explication sur la performance et/ou les insuffisances du candidat ;
  - Les recommandations et conseils au candidat de nature à renforcer les standards.
- Tout commentaire ou divergence dont le candidat fait état durant le débriefing sera noté par l'examineur sur le formulaire destiné à l'épreuve et contresigné par le candidat.
  - A l'issue du contrôle, l'examineur emmargera sur le carnet de vol du candidat dument renseigné en précisant la nature de l'examen ;

#### **ARTICLE 6 : DUREE DE L'EXAMEN**

- Le temps normal alloué au candidat pour préparer un examen sera d'une heure.

- Le temps planifié, ainsi que la durée minimale du vol (ou sur simulateur agréé), selon le type de contrôle sont précisés sur ce tableau :

| Examen   | Temps minimal planifié | Durée de vol minimale |
|--|------------------------|-----------------------|
| PPL  | 3 h                    | 1h30                  |
| CPL  | 3h                     | 1h30                  |
| IR   | 3h                     | 1h                    |
| CPL/IR combinés  | 4h                     | 2h                    |
| ATPL   | 4h                     | 2h                    |
| Habilitation Instructeur/Examineur                                     | 4h                     | 1h                    |
| Qualification de classes (SEP, MEP)                                    | 3h                     | 1h                    |
| Qualification de type  | 4h                     | 2h                    |
| Validation d'une licence étrangère                                     | 3h                     | 1h30                  |
| Conversion d'un titre militaire ou équivalence d'une licence étrangère | 3h                     | 1h30                  |

## ARTICLE 7 : RESULTAT DE L'EXAMEN

Le candidat est déclaré :

- Admis, s'il a :
  - atteint ou a maintenu le niveau requis des connaissances théoriques et d'aptitude pratique, et
  - respecté les limites fixées pour l'épreuve.
- Éliminé, si :
  - L'épreuve n'a pas été achevée ;
  - Les connaissances requises n'ont pas été démontrées ;

- L'aptitude requise n'a pas été démontrée;
- Les limites fixées pour passer le vol, éventuellement adaptées pour tenir compte des turbulences et des instructions ATC, n'ont pas été respectées par le candidat ;
- Des situations dangereuses, des infractions à la réglementation, un faible Airmanship/Leadership ou une manipulation brutale ont été constatées.
- Il y a eu recours à l'intervention de l'examineur ou du pilote de sécurité pour assurer la sécurité du vol.

#### **ARTICLE 8 : RAPPORT DE L'EXAMEN**

A la fin de chaque contrôle, l'examineur transmettra à la Direction de l'Aéronautique Civile un rapport complet d'examen, comprenant notamment les formulaires préétablis par cette dernière à cet effet, dûment renseignés.

#### **ARTICLE 9 : ARCHIVE DES CONTROLES**

- Les examinateurs sont tenus de garder une copie du rapport de chaque examen qu'ils ont effectué, et de l'archiver pendant une durée d'au moins 5 ans.
- Les examinateurs sont responsables de la sécurité et la confidentialité des rapports d'examen à leur possession.

#### **ARTICLE 10 : SUPERVISION DES EXAMINATEURS**

- La décision portant désignation d'examineur a une validité de 3 ans.
- Durant la période de validité de leur décision de désignation, les examinateurs sont soumis au contrôle et à la supervision des inspecteurs de l'Aéronautique Civile ou des superviseurs d'instructeurs/examineurs (SIE) aux fins de vérifier leur capacité à s'acquitter des tâches qui leurs sont confiées.
- A cet effet, ce contrôle de supervision doit être réalisé au moins deux fois durant la période de validité de la désignation.

- Les inspecteurs et les SIE présenteront à la Direction de l'Aéronautique Civile un rapport de supervision d'examineur, ils peuvent utiliser le formulaire « **Epreuve d'habilitation à une fonction d'examineur** »
- Les examinateurs doivent assister aux réunions de standardisation, organisées par la Direction de l'Aéronautique Civile, au moins une fois chaque deux ans.

#### **ARTICLE 11 : DISPOSTIONS DIVERSES**

- Les examinateurs sont tenus de connaître et d'appliquer les dispositions des arrêtés ministériels fixant les régimes des différents examens (PPL, CPL, ATPL, et IR).

- Le non-respect des procédures d'examen, des dispositions de standardisations approuvées par la réglementation ou des directives reprises dans la présente instruction entraînera le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation d'examineur.

#### **ARTICLE 12 : MISE EN APPLICATION**

Le Directeur de l'Aéronautique Civile est chargée de l'application de cette instruction technique à partir de la date de sa signature.

Cette instruction technique abroge et remplace la circulaire N° 2538 DAC/DSA du 29 Octobre 2009.

Fait à Rabat, le 26 Septembre 2014.

**Le Ministre Délégué auprès du Ministre de l'Équipement,  
du Transport et de la Logistique, chargé du Transport**

**Signé : Mohamed Najib BOULIF**