

SECRETARIAT GENERAL

AGENCE NATIONALE DE
L'AVIATION CIVILE

ARRETE n°2013.0044.../MIDT/SG/ANAC
portant agrément des organismes de
formation aéronautique

LE MINISTRE DES INFRASTRUCTURES, DU
DESENCLAVEMENT ET DES TRANSPORTS

- Vu** la Constitution ;
- Vu** le Decret n°2012-1038/PRES du 31 décembre 2012, portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu** le Décret n°2013-002/PRES/PM du 02 janvier 2013, portant composition du Gouvernement du Burkina Faso ;
- Vu** le Décret n°2013-104/PRES/PM/SGG-CM du 07 mars 2013, portant Attributions des membres du Gouvernement ;
- Vu** le Décret n°2013-582/PRES/PM/MIDT du 15 juillet 2013, portant organisation du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports ;
- Vu** le Decret n°2009-940/PRES/PM/MEF/MT du 31 décembre 2009, portant création de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) ;
- Vu** le Décret n°2010-210/PRES/PM/MT du 27 avril 2010, portant approbation des statuts de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) et ensemble ses modificatifs ;
- Vu** le Décret n° 2010-236/PRES du 14 mai 2010, promulguant la loi n°013-2010/AN du 06 avril 2010, portant Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
- Vu** la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses annexes ainsi que les instruments juridiques de droit aérien international ;
- Vu** le Règlement n°01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007, portant adoption du Code Communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** le Décret n° 2012 -114/PRES/PM/MT PEN/MEF/DEF/MATDS du 21 février 2012 relatif aux personnels de l'aéronautique civile,

ARRETE

Article 1 : Le présent arrêté ainsi que son annexe définissent les conditions d'agrément des organismes de formation aéronautique.

Article 2 : Le présent arrêté abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire.

Article 3 : Le Secrétaire Général du Ministère des infrastructures, du désenclavement et des transports et le Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Ouagadougou, le 26 / 12 / 2013



Jean Bertin OUEDRAOGO
Commandeur de l'ordre national

**MINISTERE DES INFRASTRUCTURES, DU DESENCLAVEMENT
ET DES TRANSPORTS**



ANNEXE

**RAF 01.2 : ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

Edition 2 : Novembre 2013

26 DEC. 2013

MAITRISE DU DOCUMENT					
Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Visa	Date	-DEA -DANAS -Exploitants -Bibliothèque
Rédacteur	Chargé PEL	Karim TAPSOBA		04/11/2013	
Vérificateur	Chef service OPS	Azakaria TRAORE		11/11/2013	
Approbateur	Directeur Général	Abel SAWADOGO		11/11/2013	





**RAF-01.2 : ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

Edition :02
Date :NOV 2013

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° Édition	Date Édition	N° Amendement	Date Amendement
PG	i	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
MD	ii	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
LPE	iii	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
LA	iv	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
LR	v	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
LD	vi	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
TM	vii	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I	1	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.1	1	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.2	4	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.3	4	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.4	5	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.5	5	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.6	6	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.7	8	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.8	8	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.9	10	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.10	10	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre I.11	10	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.1	10	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre II.2	10	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III	18	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.1	18	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.2	18	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.3	19	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.4	19	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.5	19	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.6	20	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.7	20	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.8	20	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.9	20	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre III.10	21	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre IV	27	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre V	33	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI	40	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI.1	40	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI.2	41	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI.3	43	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI.4	44	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VI.5	49	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VII	52	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VII. 1	52	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VII. 2	54	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VIII	61	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VIII.1	61	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VIII.2	66	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013
Chapitre VIII.3	68	02	Novembre 2013	00	Novembre 2013



LISTE DES RÉFÉRENCES

La convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944;

- Les annexes à cette convention notamment l'annexe 1
- Le document 7192 manuel de formation
- Le document 9379 manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel;
- Le document 9401 manuel sur la création et le fonctionnement des centres de formation aéronautique;
- Toute autre référence réglementaire



**RAF-01.2 : ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

*Edition :02
Date :NOV 2013*

LISTE DE DIFFUSION

N° de copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général	P/E
02	IGQSS	Inspection Gestion Qualité Sécurité Sureté	P/E
03	DANAS	Direction des Aéroports, de la Navigation Aérienne et de la sureté	P/E
04	DEA	Direction de l'Exploitation des Aéronefs	P/E
00	CID	Cellule Informatique et documentation	P/E
N00	TI	Tout inspecteur	E

Observations:

P = Version Papier

E = Version Electronique

N00 = Numéro de la version neutre pour large diffusion

00 = version originale



TABLE DES MATIERES

		PAGE
PAGE DE GARDE		i
MAITRISE DU DOCUMENT		ii
LISTE DES PAGES EFFECTIVES (LPE)		iii
LISTE DES AMENDEMENTS (LA)		iv
LISTE DES REFERENCES (LR)		v
LISTE DE DIFFUSION		vi
TABLE DES MATIERES		vii
CHAPITRE I. ORGANISMES DE FORMATION AÉRONAUTIQUE		1
I.1	Généralités	1
I.1.1	Domaine d'application	1
I.1.2	Définitions	1
I.1.3	Abréviations	3
I.2	Exigences applicables aux organismes nationaux	4
I.3	Exigences applicables aux organismes de formation sis à l'étranger	4
I.4	Programmes de formation	5
I.5	Système d'assurance qualité	5
I.6	Locaux, Installations, Equipement, Matériels et moyens	6
I.7	Personnel	8
I.8	Dossiers	8
I.9	Supervision	10
I.10	Évaluation et vérification	10
I.11	Retrait d'agrément	10
CHAPITRE II ORGANISMES DE FORMATION AU PILOTAGE ET ORGANISMES DECLARES		10
II.1	simulateurs de vol	10
II.1.1	Champ d'application	10
II.1.2	Mise en œuvre	11
II.1.3	Définitions	11
II.2	Exigences	11
II.2.1	Simulateurs de vol avion	11
II.2.2	Règles régissant les opérateurs de simulateurs de vol	13
II.2.3	Niveaux de qualification	14
II.2.4	Exigences minimales en vue de l'obtention de la qualification d'un simulateur au niveau A, B, C ou D	15
II.2.5	Niveau de qualification	15
II.2.6	Modifications des simulateurs de vol qualifiés	16
II.2.7	Qualification provisoire d'un simulateur de vol	17
CHAPITRE III ORGANISMES DE FORMATION AU VOL EN VUE DE LA DÉLIVRANCE DES LICENCES DE PILOTE ET DES QUALIFICATIONS ASSOCIÉES (FTO)		18
III.1	Introduction	18
III.2	Obtention de l'approbation	18



**RAF-01.2 : ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

Edition :02
Date :NOV
2013

III.3	Ressources financières	19
III.4	Responsable pédagogique (HT- Head of Training)	19
III.5	Responsable pédagogique	19
III.6	Chef instructeur de vol (CFI)	20
III.7	Chef instructeur au sol (CGI)	20
III.8	Instructeurs au sol	20
III.9	Dossiers	20
III.10	Programme de formation	21
III.11	Dispositifs de simulation de vol	22
III.12	Installations matérielles pour les opérations	22
III.13	Installations pour la formation théorique	23
III.14	Conditions d'admission	23
III.15	Manuel de formation et manuel d'opérations	23
III.16	Manuels de formation	23
III.17	Contenu du manuel d'opérations	26
III.18	Manuel d'opérations (technique)	27
III.19	Manuel d'opérations (route)	27
III.20	Manuel d'opérations (formation du personnel)	27
CHAPITRE IV ORGANISMES DE FORMATION À LA QUALIFICATION DE TYPE POUR LA SEULE DÉLIVRANCE DE TYPE À DES DÉTENTEURS DE LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE (TRTO)		27
IV.1	Introduction	27
IV.1.2	Obtention de l'approbation	28
IV.1.3	Inspections	28
IV.1.4	Gestion et personnel	28
IV.1.5	Instructeur sur entraîneurs de vol synthétique	29
IV.1.6	Instruction au sol	29
IV.1.7	Standards de formation	29
IV.1.8	Dossiers	29
IV.1.9	Programme de formation	30
IV.1.10	Avion-école	30
IV.1.11	Installation	30
IV.1.12	Conditions d'admission	30
IV.1.13	Manuel de formation et manuel d'opérations	30
IV.2	Conditions de formation théorique pour l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de qualifications de type/classe et pour le contrôle de compétence de qualifications de type/classe	30
IV.2.1	Approbation des programmes de qualification de type sans vol (ZFTT : Zero Flight Time Training)	32
IV.2.2	Formation au travail en équipage	33



**RAF-01.2 : ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

Edition :02
Date :NOV
2013

IV.2.3	Connaissances théoriques	33
IV.2.4	Formation en vol	33
IV.2.5	Certificat de stage	33
IV.2.6	Prise en compte de connaissances théoriques	33
CHAPITRE VEXIGENCES EN MATIERE DE CERTIFICAT		33
V.1.1	Certificat exigé	33
V.1.2	Demande de délivrance ou d'amendement de l'agrément	34
V.1.3	Domaines couverts par l'agrément	36
V.1.4	Manuel des spécifications de l'organisme de formation	36
V.1.5	Contenu d'un certificat d'OFA	36
V.1.6	Maintien de la validité de l'agrément	37
V.1.7	Dérogations ou déviations	37
V.1.8	Restrictions de publicité	38
V.2	Installations,équipements et supports didactiques de formation en vol	38
V.2.1	Annexes d'organisme de formation agréé	38
V.2.2	Modifications nécessitant notification a l'administration de l'aviation civile	39
V.2.3	Certificats et diplômes	39
V.2.4	Attestations	39
CHAPITRE VI FORMATION DE PILOTE		40
VI.1	Généralités	40
VI.1.1	cours de formation de pilote	40
VI.1.2	Exigences relatives au certificat d'OFA	41
VI.1.3	Renouvellement des certificats et qualifications	41
VI.2	Exigences en matiere d'équipements de formation en vol	41
VI.2.1	Domaine d'application	41
VI.2.2	Exigences en matière d'aéroports	42
VI.2.3	Exigences en matière d'aéronefs	42
VI.3	Exigences en matiere de programmes de formation	43
VI.3.1	Domaine d' application	43
VI.3.2	Approbation des programmes de formation	43
VI.3.3	Exigences en matière de modules de programme de formation	43
VI.4	Exigences en matière de personnel	44
VI.4.1	Domaine d'application	44
VI.4.2	Exigences en matière d'eligibilité des instructeurs d'OFA	44
VI.4.3	Privilèges et limitations pour les instructeurs et examinateurs d'OFA	45
VI.4.4	Exigences en matiere de formation et controle d'instructeur d'OFA	46
VI.4.5	Exigences pour examinateur d'OFA	47
VI.4.6	Personnel d'OFA	48
VI.4.7	Qualifications de l'instructeur examinateur d'OFA	48
VI.4.8	Formation en vol d'instructeur d'OFA	48
VI.4.9	Formation au sol d'instructeur d'OFA	49
VI.5	Règles de fonctionnement	49
VI.5.1	Domaine d'application	49
VI.5.2	Privilèges	49
VI.5.3	Limitations d'OFA	50
VI.5.4	Limitations: élèves inscrits dans des cours réels de formation en vol	51
VI.5.5	Documents d'inscription d'OFA	51
VI.5.6	Cours de formation : contenu	52
CHAPITRE VII PERSONNELS AERONAUTIQUES AUTRES QUE LES M EMBRESD'EQUIPAG CONDUITE		52
VII.1	Cours autres que ceux de TMA	52



**RAF-01.2 : ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

Edition :02

Date :NOV

2013

VII.1.1	Domaine d'application	52
VII.1.2	Autres cours de formation	53
VII.1.3	Demande, durée et renouvellement	53
VII.1.4	Qualification d'instructeur/examineur ATE	54
VII.1.5	Conditions de prorogation et de renouvellement d'une qualification d'instructeur ATE	54
VII.1.6	Qualification examinateur ATE	54
VII.1.7	Validité de la qualification – ATE	54
VII.2	Cours de formation de TMA	54
VII.2.1	Domaine d'application	54
VII.2.2	Cours de formation TMA	55
VII.2.3	Exigences générales en matière de programme	55
VII.2.4	Fournisseurs de programme de formation de TMA	56
VII.2.5	Exigences en matière d'instructeurs	56
VII.2.6	Moyens pédagogiques	57
VII.2.7	Documents de formation a la maintenance	58
VII.2.8	participation et crédit pour formation ou expérience antérieure	58
VII.2.9	Privilèges de l'organisme pour la formation de TMA	58
VII.2.10	Qualification d'instructeur/examineur mécanicien avion	60
VII.2.11	Qualification examinateur mecanicien avion (TMA)	60
CHAPITRE VIII CRITERES DE SELECTION ET D'APPROBATION DES ORGANISMES DE CONTROLE DU NIVEAU DE COMPETENCE LINGUISTIQUE EN LANGUE ANGLAIS DES PILOTES AVIONS ET HELICOPTERE ET DES CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIEENNE ET DES OPERATEURS RADIO DE STATION AERONAUTIQUE		61
VIII.1	Sélection des centres d'évaluation des compétences linguistiques (language proficiency organisation : LPO)	61
VIII.2	Conditions d'approbation des centres d'évaluation des compétences linguistiques (LPO)	66
VIII.3	Méthode d'évaluation des compétences linguistiques	68
SOUS PARTIE A – FORMATION DE BASE APPROUVEE		68
A1	Formation de base approuvée	68
A2	Examens – Généralités	69
A3	Examens de connaissances théoriques	70
A4	Contrôles pratiques	70
SOUS PARTIE B – FORMATION AUX QUALIFICATIONS DE TYPES E AUX TACHES DE MAINTENANCE		71
B1	Formation aux types d'aéronefs et aux tâches de maintenance	71
B2	Examens de types d'aéronefs	71
SOUS PARTIE C –CONDITIONS D'EQUIVALENCE ET REVOCATION		71
C1	Conditions d'équivalence	71
C2	Retrait, suspension et limitation de l'agrément d'organisme chargé de la formation à la maintenance	71
SOUS- PARTIE D - DELIVRANCE D'UN AGREMENT		72
D1	Procédure d'agrément et modifications de l'agrément	72
D2	Procédure de maintien de la validité	72
D3	Certificat d'agrément d'organisme chargé de la formation à la maintenance	72
D4	Constatations	72



CHAPITRE I ORGANISMES DE FORMATION AERONAUTIQUE

Généralités

Domaine d'application

La présente annexe définit les exigences auxquelles doivent satisfaire les organismes désirant obtenir un agrément d'organisme de formation aéronautique (OFA) de base et de qualifications de type du personnel aéronautique (personnel navigant technique, personnel de maintenance d'aéronefs, personnel navigant de cabine, agents techniques d'exploitation, contrôleurs de la circulation aérienne, etc...)

Définition

Pour l'application de la présente annexe, les termes suivants ont les significations ci-après :

Aéronef : tout appareil qui peut se sustenter dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre .

Aéronef (catégorie d') : classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple: avion, hélicoptère, planeur, ballon libre.

Aéronef (Type d') : ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui leur sont apportées, à l'exception cependant des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol.

Annexe : un OFA situé sur un site autre que le site principal de l'OFA.

Avion : aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur les surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Ballon : aérostat non entraîné par un organe moteur.

Cours de Technicien de Maintenance d'Aéronef (TMA) : un cours de formation pour les qualifications maintenance des TMA (cellule/groupe motopropulseur) .

Dirigeable : aérostat entraîné par un organe moteur.

Dirigeant Responsable (formation) : le dirigeant qui détient l'Administration de l'aviation civile pour garantir que toute la formation peut être financée et effectuée suivant les normes requises par l'Administration de l'aviation civile. Le dirigeant responsable peut déléguer cette responsabilité par écrit à une autre personne dans l'organisme qui devient ainsi dirigeant responsable avec l'accord de l'Administration de l'aviation civile.

Entraînement type de vol en ligne (LOFT) : formation dans un simulateur avec un équipage complet utilisant des segments de vol représentatifs qui contiennent des procédures normales, anormales et de secours qui peuvent être prévues dans des opérations en ligne.

Équipement avancé de formation en vol : un appareil de formation en vol qui a un poste de pilotage qui représente exactement le poste de pilotage d'une marque, modèle et type spécifique d'aéronef, et simulant correctement les caractéristiques de ce modèle d'aéronef.

Équipement de formation en vol : simulateurs de vol, appareils de formation en vol et aéronefs.

Hélicoptère : aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.



Maintenance : tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef ou au maintien de l'état de fonctionnement d'un équipement de la navigation aérienne. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes: révision, réparation, inspection, remplacement, modification et correction de défektivité.

Membre d'équipage de conduite : membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

Nuit : heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'Administration de l'aviation civile compétente.

Permis d'exploitation aérienne : permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

Planeur : aérodyne non entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur les surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Qualification : mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, les privilèges ou les restrictions propres à cette licence.

Simulateur de vol : appareillage donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

Simulation d'opération en vol : simulation conduite en utilisant les scénarios orientés de vol en ligne qui représentent correctement l'interaction parmi les membres d'équipage de conduite et entre les membres d'équipage de conduite et les installations de régulation, les autres membres d'équipage, le contrôle aérien et les opérations sol.

Organisme de formation aéronautique de niveau 1 (OFA) : une structure de formation en vol qui dispense tout ou presque tous les cours de formation en vol, en utilisant un aéronef.

Organisme de formation aéronautique de niveau 2 (OFA) : une structure de formation en vol qui dispense tout ou presque tous les cours de formation en vol en utilisant les médias de simulation qui sont qualifiés et approuvés par l'Administration de l'aviation civile.

Programme spécialisé : un ensemble de cours destiné à satisfaire à une exigence des règlements de l'Aviation Civile et qui est approuvé par l'Administration de l'aviation civile pour une utilisation par un OFA particulier de niveau 2 ou un OFA annexe de niveau 2. Le programme d'études de spécialité comprend des exigences de formation unique destinée à un client ou plus d'un OFA de niveau 2.

Spécifications de formation : un document délivré à un Organisme de Formation Aéronautique certifié par l'Administration de l'aviation civile, prescrivant les autorisations et limitations de formation, contrôle et test et spécifie les exigences sur le programme de formation.



Abréviations

Pour les besoins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent :

ADF	Equipement de Radiogoniométrie Automatique.
PEA	Permis d'Exploitation Aérienne.
CV	Cheval Vapeur.
HF	Haute Fréquence.
IFR	Règles de Vol aux Instruments.
LRU	Elément remplaçable en ligne (Line Replaceable Unit).
MTOE	Manuel de spécifications de l'organisme de formation de TMA (Maintenance Training Organization Exposition) .
OFA	Organisme de Formation Aéronautique.
OMA	Organisme de Maintenance Aéronautique.
PA	Procédure d'Application.
TMA	Technicien de Maintenance Aéronef.
VHF	Très Haute Fréquence.
ATSEP	Personnel Electronicien en Sécurité de la Circulation Aérienne



- Exigences applicables aux organismes nationaux

a- Les organismes de formation aéronautique (ATO) nationaux, notamment pour le personnel navigant, les contrôleurs de la circulation aérienne, les techniciens de maintenance d'aéronefs désirant dispenser une formation doivent au préalable être agréés par l'ANAC. La délivrance initiale doit faire l'objet d'une certification complète.

b- La délivrance d'un agrément d'organisme de formation et le maintien de la validité d'un tel agrément dépendront de la conformité de l'organisme aux dispositions du présent règlement.

c- L'agrément d'un organisme de formation aéronautique est délivré pour une durée de deux (02) ans renouvelable dans les mêmes conditions que celles prévues pour sa délivrance.

d- Le document d'agrément contiendra au moins les renseignements suivants : - Nom et emplacement de l'organisme ;

- Date de délivrance et période de validité;

- Conditions de l'agrément.

I.3- Exigences applicables aux organismes de formation sis à l'étranger

Un organisme de formation dans le domaine de l'aviation civile exerçant en totalité ses activités à l'étranger ne peut être autorisé à dispenser des formations que s'il répond aux exigences du présent règlement et il a été agréé par l'ANAC.

Dans ce cas, l'autorité de l'aviation civile délivrera à l'organisme de formation étranger une reconnaissance d'agrément ou validation dont la validité ne doit en aucun cas dépasser celle de l'agrément étranger et doit être limitée dans le temps.

- L'organisme de formation mettra un manuel de formation et de procédures à la disposition du personnel intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions. Ce manuel, qui pourra être publié en parties distinctes, contiendra au moins les renseignements suivants :

a. une description générale de l'objet de la formation que l'organisme est habilité à donner en vertu des conditions de son agrément

b. la teneur des programmes de formation offerts, y compris les didacticiels et le matériel utilisés ;

c. une description du système d'assurance qualité de l'organisme exigé ;

d. une description des installations et des moyens de l'organisme ;

e. le nom, la fonction et les qualifications de la personne désignée, pour veiller au respect des conditions de l'agrément ;



- f. une description des fonctions et des qualifications du personnel employé, pour planifier, donner et superviser la formation ;
- g. une description des procédures à suivre pour établir et maintenir les compétences du personnel instructeur;
- h. une description de la méthode d'établissement et de tenue des dossiers de formation ;
- i. une description, s'il y a lieu, de la formation supplémentaire à suivre pour se conformer aux procédures et exigences de l'exploitant ;
- j. si, l'ANAC a autorisé un organisme de formation agréé à faire subir les examens en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification, une description de la sélection, du rôle et des fonctions du personnel autorisé ainsi que des conditions applicables établies par le service de délivrance des licences.

2- L'organisme de formation veillera à ce que le manuel de formation et de procédures soit mis à jour selon les besoins.

3- Tous les amendements apportés au manuel de formation et de procédures seront communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué

- Programmes de formation

1- La formation homologuée dispensée par un organisme de formation agréé reste fondée sur la compétence. L'ANAC pourra homologuer un programme de formation pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne, une licence d'agent technique d'exploitation, une licence de personnel navigant cabine, une licence de technicien de maintenance, une licence de pilote privé, une licence de pilote professionnel ou une qualification de vol aux instruments qui permet l'emploi d'un moyen alternatif pour la conformité avec les conditions d'expérience fixées par la présente annexe et l'Annexe 1 de la convention de Chicago, à condition que l'organisme de formation agréé démontre à la satisfaction de l'ANAC que la formation assurera un niveau de compétence équivalent au moins à celui qui est assuré par les conditions minimales d'expérience applicables au personnel n'ayant pas suivi une telle formation homologuée.

2- Lorsque l'ANAC homologuera un programme de formation pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne, une licence d'agent technique d'exploitation, une licence de personnel navigant cabine, une licence de technicien de maintenance, une licence de pilote privé, une licence de pilote professionnel, une licence de pilote en équipage multiple une qualification de vol aux instruments.

3- L'organisme de formation agréé démontrera à la satisfaction de l'ANAC que la formation assurera un niveau de compétence pour l'exploitation en équipage multiple au moins égal à celui de titulaires d'une licence de pilote professionnel, d'une qualification de vol aux instruments et d'une qualification de type applicables à un avion certifié pour être exploité avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes.

Système d'assurance qualité

1- L'organisme de formation doit mettre en place un système d'assurance qualité qui soit acceptable pour l'ANAC qui accorde l'agrément et qui garantit que les pratiques de formation respectent toutes les dispositions pertinentes.



2- Le système qualité, mis en place par l'organisme de formation doit être conforme aux exigences de l'ISO 9001- 2000, doit garantir que la formation est effectuée conformément aux standards approuvés.

Locaux, Installations, Equipement, Matériels et moyens

1- Les installations et l'environnement de travail conviendront à la tâche à effectuer et seront acceptables pour l'ANAC.

2- L'organisme de formation disposera des renseignements, de l'équipement, des dispositifs et du matériel nécessaires pour dispenser la formation visée par son agrément.

3- Les moyens de formation synthétiques seront qualifiés conformément aux critères établis, et leur utilisation sera approuvée par l'ANAC, pour faire en sorte qu'ils conviennent à la tâche.

a) Les installations doivent assurer la protection contre les intempéries et être d'une dimension compatible avec les formations et examens prévus.

b) Les locaux où se tiennent les cours théoriques et les examens doivent être fermés et séparés des autres installations.

c) L'environnement des locaux définis au paragraphe (b) doit être maintenu à un niveau d'éclairage, de bruit, de température et d'humidité tel que les élèves puissent se concentrer sur leurs études ou examens comme il convient sans perturbation ou inconfort excessif.

d) Des bureaux doivent être fournis aux instructeurs, examinateurs et contrôleurs pratiques pour qu'ils puissent préparer leurs travaux sans distraction ou inconfort excessif.

(a) Des locaux d'archivage protégés doivent être fournis pour les documents d'examens et les enregistrements des cours. L'environnement doit être tel que les documents restent en bon état pendant la durée d'archivage prévue au paragraphe 1.8 Les locaux d'archivage et les bureaux peuvent être réunis sous réserve d'une sécurité adéquate.

(b) Une bibliothèque doit contenir les documents techniques tenus à jour, appropriés à l'étendue et au niveau de la formation entreprise.

(c) Les dimensions des différentes salles de classes doivent être suffisantes pour le confort. Dans leur ensemble les salles de classe doivent être suffisantes pour recevoir la totalité des élèves à un moment donné. L'éclairage et la ventilation doivent répondre à des normes raisonnables.

(d) Le centre d'instruction au sol doit être située à l'intérieur ou à proximité de l'aérodrome base.

(e) Les locaux doivent comprendre :

(1) des toilettes ;

(2) des salles de briefing ;

(3) des moyens de restauration ;

(4) des logements pour les stagiaires, dans un rayon de 30 minutes de déplacement à partir de l'aérodrome ;

(5) un bureau administratif muni de moyens de dactylographie et d'imprimerie.



**RAF-01.2 : ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

Edition : 02
Date : NOV
2013

(f) Un détenteur de certificat ne peut pas faire un changement important des installations, des équipements, ou matériel qui ont été approuvés pour un programme d'études particulier, sans que ce changement ne soit approuvé auparavant par l'Administration de l'aviation civile.

(g) Un détenteur de certificat avec des cours approuvés de TMA ne peut pas faire de changement dans le site de l'OFA sans que le changement ne soit approuvé auparavant par l'Administration de l'aviation civile. Si le détenteur de certificat désire changer le site de l'OFA, il doit le notifier par écrit à l'Administration de l'aviation civile, au moins 30 jours avant la date du transfert. L'Administration de l'aviation civile peut prescrire les conditions sous lesquelles l'OFA peut fonctionner pendant qu'il est en train de changer de site ou de locaux. Si le détenteur du certificat change le site de l'OFA sans notification, le certificat sera retiré.

(h) Tout postulant, ou détenteur de certificat délivré conformément au présent règlement doit établir et maintenir un siège principal qui est physiquement situé à l'adresse inscrite sur son certificat. Le siège principal ne peut pas être partagé, ou utilisé par une autre personne morale qui détient un certificat d'OFA.

(i) Tout détenteur de certificat délivré conformément aux dispositions du présent règlement doit s'assurer que :

(1) toute salle de formation, ou autre espace utilisé pour les besoins pédagogiques est éclairé, et ventilé pour se conformer aux normes nationales de construction de bâtiment en matière d'hygiène, de sécurité et de santé ;

(2) les installations utilisées pour la formation ne soient pas couramment soumises à d'importantes perturbations liées à l'exploitation aérienne et la maintenance à l'aéroport.

(j) Tout postulant, ou détenteur de certificat avec des cours approuvés de TMA doit disposer des matériels didactiques suivants, selon la qualification recherchée :

(1) diverses sortes de structures de cellules, de systèmes et composants de cellules de systèmes et composants de groupes motopropulseurs (y compris les hélices), en quantité et types convenables pour compléter les projets pratiques exigés par ses programmes d'études approuvés.

(2) au moins un aéronef d'un type acceptable pour l'Administration de l'aviation civile.

(3) l'équipement exigé au paragraphe (n) n'a pas besoin d'être en condition de navigabilité, et s'il a été endommagé antérieurement à l'utilisation par l'OFA, il doit avoir été suffisamment réparé pour permettre un assemblage complet.

(k) Un postulant ou un détenteur de certificat avec des cours de qualification de TMA doit disposer des cellules, groupes motopropulseurs, hélices, appareillages, et équipement correspondants, à utiliser pour la formation et à partir desquels les élèves gagneront en expérience de travail pratique, et doit s'assurer que les cellules, les groupes motopropulseurs, les hélices, les appareillages, et les équipements correspondants, sont suffisamment diversifiés de façon à montrer les différentes méthodes de construction, d'assemblage, d'inspection et de fonctionnement lorsque installés sur un aéronef pour utilisation.

(l) Tout postulant, ou détenteur de certificat avec des cours de qualification de TMA doit s'assurer qu'il garde un nombre suffisant d'éléments de matériels décrits au paragraphe



(n) (3), de façon à ce qu'il n'y ait pas plus de huit élèves travaillant à la fois sur le même élément.

(m) Tout postulant, ou détenteur de certificat avec des cours de qualification de TMA utilisant un aéronef pour les besoins de formation, qui n'a pas de train escamotable et des volets de courbure, doit disposer de matériels didactiques ou de maquettes de train escamotable et de volets de courbure qui sont acceptables pour l'Administration de l'aviation civile.

(n) Tout postulant pour un certificat d'OFA avec une qualification de TMA, ou un postulant recherchant une qualification supplémentaire de TMA, doit disposer au moins des installations, équipements et matériels appropriés à la qualification recherchée.

(o) Un postulant, ou détenteur de certificat avec une qualification de TMA doit maintenir sur les lieux et sous le plein contrôle de l'OFA une quantité suffisante de matériels, outils spéciaux, équipements d'atelier utilisés dans la construction et la maintenance d'aéronefs selon les besoins du programme d'études approuvé de l'OFA, dans le but de s'assurer que chaque élève sera correctement formé.

(p) Par rapport aux besoins de l'enseignement et de la formation pratique, un postulant ou détenteur de certificat avec une qualification de TMA doit s'assurer que les outils spéciaux et les équipements d'atelier exigés par le paragraphe (n) sont dans un état de fonctionnement satisfaisant.

Personnel

1- L'organisme de formation désignera une personne chargée de veiller à ce qu'il respecte les exigences relatives aux organismes agréés.

2- L'organisme de formation emploiera le personnel nécessaire à la planification, à la conduite et à la supervision de la formation à donner.

3- Les compétences du personnel instructeur cadreront avec les procédures et seront d'un niveau acceptable pour l'ANAC.

4- L'organisme de formation veillera à ce que tout le personnel instructeur reçoive une formation initiale et une formation

périodique qui conviennent aux tâches et aux responsabilités qui lui sont attribuées. Le programme de formation établi par l'organisme comprendra une formation théorique et pratique sur les performances humaines.

Dossiers

1- L'organisme de formation tiendra des dossiers détaillés sur les stagiaires afin de prouver que toutes les conditions en matière de formation ont été respectées comme l'ANAC en ait convenu.

2- L'organisme de formation mettra en place un système permettant de consigner les qualifications et la formation du personnel instructeur et examinateur, s'il y a lieu.

3- Les dossiers exigés seront conservés pendant une période d'au moins deux ans une fois la formation terminée. Les dossiers exigés seront conservés pendant une période d'au moins deux ans après que l'instructeur ou l'examineur aura cessé d'assurer une fonction pour l'organisme de formation.



Archivage

(a) L'organisme doit instituer un système de suivi de dossiers qui donne une indication immédiate de la progression de chaque élève dans l'instruction en vol et l'instruction au sol. L'instructeur en chef doit examiner chaque dossier mensuellement; si la progression de l'élève est inférieure à la normale, il y analysera par écrit les raisons et les mesures correctives à prendre. Les dossiers pourront être consultés aussi bien par les instructeurs que par les élèves.

(b) L'organisme doit conserver toutes les archives de la formation, des examens et contrôles pratiques des élèves pendant cinq ans au moins après la fin des études de l'élève concerné.

(c) Le dossier de chaque élève doit comprendre les informations suivantes selon le cas :

(1) le nom de l'élève ;

(2) une copie de la carte de l'élève ou éventuellement d'une licence, s'il y en a, et un certificat médical ;

(3) la désignation du cours ainsi que la marque et le modèle de l'équipement de formation en vol utilisé, selon le cas ;

(4) l'expérience antérieure de l'élève ainsi que les temps de cours passé au sein de l'OFA

(5) la date d'obtention du diplôme de fin de formation ou de transfert vers une autre école

(6) le niveau de réussite de l'élève par rapport à chaque cours et le nom de l'instructeur qui a dispensé la formation ;

(7) un enregistrement continu de la progression de chaque élève montrant les travaux pratiques ou travaux de laboratoire effectués ou devant être effectués sur chaque sujet;

(8) la date et les résultats de chaque contrôle de connaissance et du contrôle pratique de fin de cours ainsi que le nom de l'examineur ayant effectué le(s) contrôle(s);

(9) le nombre d'heures de formation supplémentaire effectuées après chaque contrôle pratique non satisfaisant.

(d) L'Administration de l'aviation civile ne considérera pas le livret de l'élève comme suffisant pour les données exigées par le paragraphe (c).

(e) Tout OFA doit conserver un dossier pour chaque instructeur ou examinateur désigné pour dispenser un cours approuvé conformément aux dispositions du présent règlement, indiquant que l'instructeur ou examinateur est en conformité avec les exigences applicables.

(f) Tout OFA doit :

(1) conserver les données exigées par le paragraphe (c) pour au moins 2 années après la fin de la formation, examen ou contrôle ;

(2) conserver les dossiers de qualification exigés par le paragraphe (e) pendant que l'instructeur ou examinateur est encore employé chez le détenteur du certificat et pour 2 ans après son départ ;

(3) conserver les dossiers de compétence exigés au paragraphe (e) pour au moins 2 ans.



(g) Tout OFA doit fournir les données exigées par cette section à l'Administration de l'aviation civile sur demande, dans un délai raisonnable et doit conserver les données exigées par :

(1) le paragraphe (d) à l'OFA, ou annexe d'OFA où la formation, examen ou contrôle, suivant le cas, a eu lieu, ou à un autre site acceptable pour l'Administration de l'aviation civile ;

(2) le paragraphe (e) à l'OFA ou annexe d'OFA où l'instructeur ou l'examineur est employé principalement, ou à un autre site acceptable pour l'Administration de l'aviation civile.

(h) Tout OFA doit fournir à l'élève, sur demande et dans un délai raisonnable, une copie de son dossier de formation.

(i) Tout OFA doit conserver un dossier valide de chaque élève inscrit, montrant, selon le cas :

(1) la formation dont l'élève est crédité, s'il y en a eu ;

(2) une attestation authentifiée des diplômes obtenus ou les niveaux atteints dans les écoles antérieurement fréquentées.

Supervision

L'ANAC mettra en place un programme de supervision efficace permettant de veiller à ce que les organismes de formation agréés continuent de respecter les conditions de leur agrément.

Évaluation et vérification

Si l'ANAC a autorisé un organisme de formation agréé à conduire les examens en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification, les examens seront donnés par du personnel autorisé par l'ANAC ou désigné par l'organisme de formation conformément à des critères approuvés par l'ANAC.

Retrait d'agrément

L'ANAC procédera au retrait de l'agrément d'un organisme de formation dès qu'il a des preuves suffisantes qu'il ne s'est pas acquitté de ses fonctions conformément à son manuel de procédure.

CHAPITRE II ORGANISMES DE FORMATION AU PILOTAGE ET ORGANISMES DECLARES

simulateurs de vol

Champ d'application

1-Les personnes, organismes ou entreprises voulant obtenir la qualification d'un simulateur de vol avion pour l'acquisition d'expérience ou l'exécution de toute manœuvre imposée pendant la démonstration d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification doivent établir que le simulateur et ses conditions d'utilisation satisfont aux conditions techniques fixées par la présente annexe.

2-L'ANAC reconnaît les spécifications techniques des autorités primaires de certification des entraîneurs synthétiques de vol.



3-Dans ce cas l'ANAC délivrera à l'organisme de formation étranger une reconnaissance d'agrément ou validation dont la validité tout en étant limitée dans le temps ne doit en aucun cas dépasser celle de l'agrément d'origine.

Mise en œuvre

a- L'ANAC délivre un Certificat de Qualification du simulateur de vol. Le certificat est valable 24 mois, sauf spécification contraire de l'ANAC, renouvelable pour la même durée après un contrôle de conformité de la qualification du simulateur de vol.

b- L'ANAC peut refuser, retirer, suspendre ou modifier le certificat de qualification d'un simulateur de vol si les conditions techniques qui ont conduit à sa délivrance ne sont pas respectées.

Définitions

Terminologie

1- Simulateur de vol (Simulateur). Réplique grandeur nature du poste de pilotage d'un avion d'un type ou d'une fabrication, d'un modèle et d'une série spécifiques, comprenant tous les équipements et programmes informatiques nécessaires à la représentation de l'avion en utilisation au sol et en vol, un système de visualisation offrant une vue de l'extérieur et un système de mouvement reproduisant les forces.

2- Approbation simulateur de vol (Approbation simulateur). Limite dans laquelle un simulateur d'un niveau de qualification spécifié peut être utilisé par des personnes, des organismes ou des entreprises tel qu'approuvé par l'ANAC. Elle tient compte des différences entre l'avion et le simulateur ainsi que de l'exploitation et des capacités de formation de l'organisme.

3- Opérateur de simulateur de vol (Opérateur de simulateur). Personne, organisme ou entreprise directement responsable envers l'ANAC de la demande et du maintien de la qualification d'un simulateur de vol donné.

4- Utilisateur de simulateur de vol (Utilisateur de simulateur). Personne, organisme ou entreprise demandant des crédits en matière de formation et de contrôle utilisant un simulateur de vol.

5- Qualification d'un simulateur de vol (Qualification simulateur). Niveau de capacité d'un simulateur tel que défini dans le document de conformité.

6- Guide de Test de Qualification (QTG). Document conçu pour démontrer que les performances et qualités de vol et de manœuvre d'un simulateur correspondent dans des limites prescrites à celles de l'avion et que toutes les conditions réglementaires applicables sont respectées. Le QTG comprend les données de l'avion ainsi que celles du simulateur utilisées pour démontrer la conformité.

Exigences

Simulateurs de vol avion

1- Demande de qualification pour un simulateur de vol

2- L'opérateur de simulateur de vol doit en faire la demande à l'ANAC.

(a) L'utilisation d'un entraîneur synthétique de vol pour effectuer toute manœuvre imposée pendant les démonstrations d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou



**RAF-01.2 : ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

Edition : 02
Date : NOV
2013

d'une qualification doit être approuvé par l'Administration de l'aviation civile, qui veillera à ce que l'entraîneur synthétique de vol utilisé soit adapté à la tâche prévue.

(b) Tout postulant, ou détenteur de certificat d'OFA doit démontrer que tout simulateur de vol et équipement de formation en vol, utilisés pour les formation, test et contrôle sont spécifiquement qualifiés et approuvés par l'Administration de l'aviation civile pour :

(1) chaque manoeuvre et procédure pour les marques, modèle et série d'aéronef, groupe d'aéronefs ou type d'aéronef simulés, selon le cas ;

(2) chaque programme d'études ou cours de formation dans lequel le simulateur de vol ou équipement de formation en vol est utilisé, si ce programme ou cours est destiné à se conformer à une exigence quelconque de ces règlements.

(c) Tout postulant, ou détenteur de certificat d'OFA doit démontrer que chacun de ses simulateurs de vol et équipements de formation en vol utilisés pour les formation, test et contrôle approuvés par l'Administration de l'aviation civile :

(1) représente l'aéronef pour lequel le cours est homologué ;

(2) est utilisé uniquement pour la formation dispensée par un instructeur agréé ;

(3) n'est pas utilisé au delà de 25% du total des heures de formation exigées.

(d) Tout détenteur de certificat doit s'assurer, avant utilisation, que l'approbation exigée par cette section comprend :

(1) l'évaluation, le groupe d'aéronef ou le type d'aéronef ;

(2) selon le cas, la variante particulière, dans le type, pour laquelle les formations, test ou contrôle sont effectués.

(3) la manoeuvre, procédure ou fonction particulière de membre d'équipage à effectuer.

(e) Tout détenteur de certificat doit s'assurer que tout simulateur de vol ou équipement de formation en vol utilisé par un OFA est :

(1) entretenu pour s'assurer de la fiabilité des performances, fonctions et toutes les autres caractéristiques exigées pour la qualification ;

(2) structuré pour se conformer à toute modification de l'aéronef simulé si la modification introduit des changements par rapport aux performances, fonctions ou autres caractéristiques exigées pour la qualification ;

(3) l'objet d'une vérification fonctionnelle journalière avant toute utilisation ;

(4) muni d'un livret de bord dans lequel l'instructeur ou l'examineur enregistre toute anomalie à la fin de chaque session de formation.

(f) A moins que cela ne soit autrement autorisé par l'Administration de l'aviation civile, tout détenteur de certificat doit s'assurer que tout équipement sur un simulateur de vol ou de formation en vol utilisé par un OFA est fonctionnel.

(g) L'Administration de l'aviation civile ne limitera pas les instructeurs ou stagiaires de l'OFA à :

(1) des segments de route spécifiques pendant les simulations de vol en ligne ; ou

(2) des procédures spécifiques reproduisant les bases d'exploitation d'un client particulier.



(h) Tout postulant ou détenteur de certificat d'OFA peut demander une évaluation, une qualification, et un suivi pour la qualification de ses simulateurs de vol et dispositifs de formation en vol sans :

- (1) détenir un certificat de transporteur aérien ; ou
- (2) avoir une relation spécifique avec un détenteur de certificat de transporteur aérien.

Règles régissant les opérateurs de simulateurs de vol

1- L'opérateur de simulateur de vol doit démontrer sa capacité à maintenir les performances, fonctions et autres caractéristiques spécifiées pour le niveau de qualification du simulateur de vol comme suit :

a- Contrôle de qualité. Maintenir un système de contrôle de qualité.

b- Mise à jour. Maintenir des relations avec les fabricants afin d'incorporer les modifications importantes, particulièrement

c- Modifications de l'avion. Les modifications de l'avion, qu'elles soient ou non l'objet d'une consigne de navigabilité, et qui sont essentielles pour l'entraînement et le contrôle, doivent être appliquées à tous les simulateurs de vol concernés.

d- Modification de simulateurs y compris les systèmes de mouvement et de visualisation :

e- Lorsque c'est applicable et essentiel pour la formation et le contrôle, les opérateurs de simulateurs doivent mettre leurs simulateurs de vol à jour (par exemple révisions de données). Les modifications des logiciels et matériels affectant le vol, le maniement au sol et les performances ou toutes modifications majeures des systèmes de mouvement ou de visualisation doivent être évalués pour déterminer l'incidence sur les conditions de validation originales. Si nécessaire, les opérateurs de simulateurs doivent préparer des amendements pour tous les tests de validation concernés. L'opérateur de simulateur doit contrôler le simulateur en fonction des nouvelles conditions de validation.

f- L'ANAC doit être informée par avance de toute modification majeure pour déterminer si les contrôles effectués par l'opérateur de simulateur sont satisfaisants. Suite à la modification, une évaluation spéciale du simulateur peut être nécessaire avant la remise en service pour la formation.

g- Installations. S'assurer que le simulateur de vol soit logé dans des locaux convenables permettant un fonctionnement sûr et fiable.

L'opérateur de simulateur doit s'assurer que le simulateur et son installation respectent au minimum ce qui suit :

a- Les occupants du simulateur et le personnel d'entretien doivent recevoir des instructions sur la sécurité du simulateur afin qu'ils connaissent les équipements de sécurité et leur emplacement dans le simulateur en cas d'urgence.

b- Dispositifs appropriés de détection, d'avertissement et d'extinction de feu/fumée pour assurer l'évacuation en sécurité des occupants hors du simulateur.

c- Protection appropriée contre les dangers électriques, mécaniques, hydrauliques et pneumatiques, y compris ceux provenant des systèmes de restitution d'efforts aux commandes et de mouvement pour assurer la sécurité maximale de tout le personnel aux abords du simulateur.



- d- Autres éléments :
- e- Système de communication bilatéral qui reste opérationnel en cas de panne totale de courant.
- f- Éclairage de secours.
- g- Issues et installations de secours.
- h- Systèmes de retenue des occupants tels que sièges, ceintures.
- i- Avertisseur extérieur d'activité du mouvement cabine de la rampe d'accès et des escaliers.
- j- Marquage des zones dangereuses.
- k- Portes et rampes de sécurité.
- l- Commandes d'arrêt d'urgence du mouvement cabine et du système de retour d'efforts aux commandes accessibles indifféremment des sièges pilote et instructeur.
- m- Et interrupteur d'isolation de courant électrique manuel ou automatique. Les caractéristiques de sécurité du simulateur telles que les arrêts d'urgence et les éclairages de secours doivent être contrôlés régulièrement par l'opérateur de simulateur, mais dans tous les cas au moins une fois par an. Ces contrôles doivent être enregistrés.

Niveaux de qualification

- 1- Tout simulateur de vol soumis à une première évaluation à partir de l'adoption de réglementation, est évalué pour des niveaux de qualification A, B, C ou D.
- 2- Un simulateur de vol doit être évalué dans les domaines indispensables à l'exécution de la formation du membre d'équipage et des procédures de contrôle y compris :
 - a- Les qualités de vol et de manœuvre longitudinale, latérale et directionnelle.
 - b- Performances au sol et en vol.
 - c- Opérations spécifiques si applicables.
 - d- Configuration du poste de pilotage.
 - e- Fonctionnement dans des conditions normales, anormales, d'urgence et, si applicable, inhabituelles.
 - f- Fonctionnement et commandes du simulateur du poste instructeur.
 - g- Et certaines exigences de qualification et de l'équipement installé.
- 3- Le simulateur de vol doit être soumis à :
 - h- Des tests de validation.
 - i- Et des tests subjectifs et des tests de fonctionnement tels que définis dans le Guide de Test de Qualification (QTG).
- 4- Les données utilisées pour s'assurer de la fidélité d'un simulateur de vol doivent être d'un niveau satisfaisant pour l'ANAC avant que le simulateur de vol n'obtienne un niveau de qualification.

L'opérateur de simulateur doit soumettre un QTG sous une forme et procédure acceptables par l'ANAC.
- 5- Après avoir achevé une évaluation initiale ou d'amélioration, et lorsque tous les points à modifier dans le QTG ont été corrigés pour satisfaire l'ANAC, le QTG est approuvé. Après avoir inclus les résultats des contrôles vérifiés par l'ANAC, le QTG approuvé devient



le 'QTG de référence' (MQTG), qui est la base pour la qualification du simulateur ainsi que pour les évaluations périodiques ultérieures du simulateur.

6- L'opérateur de simulateur doit :

a- Exécuter l'intégralité du MQTG progressivement entre chaque évaluation annuelle par l'ANAC. Les résultats doivent être datés et conservés de manière à permettre à l'opérateur de simulateur ainsi qu'à l'ANAC de s'assurer que les critères de validation du simulateur sont respectés.

Exigences minimales en vue de l'obtention de la qualification d'un simulateur au niveau A, B, C ou D.

1- Chacun de ces quatre niveaux comprend une description appropriée ainsi que des crédits maximaux de formation, de contrôle et de test.

2- Lors de la délivrance de l'approbation, le niveau de qualification d'un simulateur n'implique pas automatiquement pour l'utilisateur l'obtention du crédit maximal correspondant.

3- Le tableau 1 fixe de manière générale les crédits maximaux possibles pour chaque niveau de qualification. Les exigences spécifiques d'utilisation de l'aéronef ou du simulateur sont déterminées par l'ANAC. Des cours de formation spécialisés tels que ETOPS, TCAS, AWOPS, cisaillements de vent, exigent un niveau de simulation adapté qui doit être évalué par l'ANAC.

Niveau de qualification

Exigences techniques générales Crédit maximal

A) Niveau A - Niveau le plus bas de complexité d'un simulateur.

1- Une réplique close, grandeur nature, du poste de pilotage de l'avion comprenant la simulation de tous les systèmes, instruments, équipements de navigation, de surveillance et de communications, ainsi que des systèmes d'avertissement et d'alarme. Il doit y avoir un poste instructeur avec siège, ainsi que des sièges pour les membres d'équipage et un siège pour des inspecteurs ou observateurs.

2- Les efforts et débattements des commandes doivent correspondre à ceux de l'avion dont il est la réplique et ils doivent répondre de la même manière que l'avion dans les mêmes conditions de vol.

3- L'utilisation de données spécifiques de classe adaptées au type spécifique d'avion avec une fidélité suffisante pour répondre aux tests objectifs.

4- Des tests de fonctionnement et des tests subjectifs sont autorisés. Des modèles génériques pour l'effet de sol et les manœuvres au sol sont permis. Les systèmes de mouvement, de visualisation et de restitution sonore suffisants pour permettre les crédits maximaux de formation, de test et de contrôle recherchés sont exigés.

5- Le système de visualisation doit fournir pour chaque pilote un champ visuel horizontal d'au moins 45 degrés et vertical d'au moins 30 degrés.

Une scène de nuit est acceptable.

La réponse aux entrées aux commandes ne doit pas excéder 300 millisecondes de plus que celles reconnues sur l'avion.

Il n'est pas nécessaire de simuler les cisaillements de vent Convenable pour :



- a- La formation de l'équipage aux procédures.
- b- La formation au vol aux instruments.
- c- Formation, test et contrôle de Transition/ de Conversion excepté pour les manœuvres de décollage et d'atterrissage.
- d- Formations, tests et contrôles des compétences (Renouvellement/ Revalidation de qualifications de type et de vol aux instruments).

B) Niveau B - Comme pour le niveau A plus :

- 1- Les données de validation d'essais en vol doivent être utilisées comme base de validation des caractéristiques de vol, de performances et de systèmes. En outre,
- 2- Une programmation des manœuvres au sol et une programmation aérodynamique de l'effet de sol et des caractéristiques associées doivent être tirées des données de validation d'essais en vol. Comme pour le niveau A, plus :

3- Conditions d'expérience récente.

- a- Formation de transition/Conversion pour les manœuvres de décollage et d'atterrissage.
- b- Test et contrôle de transition/conversion sauf pour les décollages et atterrissages.

C) Niveau C - Comme pour le niveau B, plus :

1- Un système de visualisation crépuscule et nuit est exigé avec un champ de visualisation horizontale permanente d'au moins 75 degrés par pilote.

Il doit être équipé d'un système de mouvement six degrés de liberté.

2- La simulation de bruit doit comprendre les bruits de précipitations et autres bruits significatifs perceptibles par le pilote et doit pouvoir reproduire les bruits d'un atterrissage en catastrophe. La réponse aux entrées aux commandes ne doit pas excéder 150 millisecondes de plus que celles reconnues sur l'avion.

a- Doit être équipé de la simulation de cisaillements de vent. Comme pour le niveau B, plus :

b- Test et contrôle de transition/ conversion pour décollage pour les membres d'équipage dont le niveau d'expérience minimal est défini par l'ANAC.

D) Niveau D - Comme pour le niveau C, plus :

1- Un système de visualisation intégral jour, crépuscule et nuit est exigé et les bruits doivent être fidèlement reproduits ainsi que les vibrations dues au mouvement. Comme pour le niveau C, plus :

2- Test et contrôle de transition/ conversion pour le décollage et l'atterrissage pour les membres d'équipage, pour lesquels un niveau minimal d'expérience défini par l'ANAC peut être exigé.

Modifications des simulateurs de vol qualifiés

1- Exigence de notification de modifications majeures d'un simulateur de vol.

L'opérateur d'un simulateur de vol qualifié doit informer l'ANAC de modifications majeures proposées telles que :

- a- Modifications avion qui pourraient affecter la qualification du simulateur de vol.
- b- Modifications du matériel et/ou des logiciels du simulateur de vol qui pourraient affecter les qualités de vol et de manœuvres, les performances ou la représentation des systèmes.
- c- Déplacement d'un simulateur de vol.



d- Et toute interruption d'exploitation du simulateur de vol.

L'ANAC peut faire une évaluation spéciale suite à des modifications majeures ou lorsqu'un simulateur de vol ne semble pas fonctionner comme à son niveau de qualification initial.

2- Amélioration d'un simulateur de vol.

a- Un simulateur de vol peut être amélioré pour l'obtention d'un niveau de qualification supérieur. Une évaluation spéciale est nécessaire avant l'attribution d'un niveau de qualification supérieur.

b- Si une amélioration est proposée, l'opérateur de simulateur doit consulter l'ANAC et donner tous les détails concernant les modifications. Si l'évaluation d'amélioration ne tombe pas sur la date anniversaire de la date de qualification originale, une évaluation spéciale est nécessaire pour permettre au simulateur de garder sa qualification, même au niveau précédent.

c- Dans le cas d'une amélioration de simulateur, un opérateur de simulateur doit effectuer tous les tests de validation pour le niveau de qualification visé. Les résultats des tests de validation proposés dans un guide de test pour une évaluation initiale ou une amélioration ayant eu lieu précédemment ne doivent pas être utilisés pour valider les performances d'un simulateur dans le guide de test proposé pour une amélioration en cours.

3- Déplacement d'un simulateur de vol

a- Lors du déplacement d'un simulateur, l'ANAC doit être prévenue avant l'opération programmée avec un calendrier associé.

b- Avant de remettre le simulateur en service à son nouvel emplacement, l'opérateur de simulateur doit effectuer au moins un tiers des tests de validation (s'il y en a) et les tests subjectifs et des tests de fonctionnement pour s'assurer que le simulateur répond aux critères originaux de qualification.

c- Un exemplaire du document de test doit être conservé pour que l'ANAC puisse le consulter.

d- A la discrétion de l'ANAC, le simulateur sera soumis à une évaluation conformément aux critères de qualification originaux.

4- Interruption d'exploitation d'un simulateur dont la qualification est valable.

a. Au cas où un opérateur de simulateur prévoit de cesser l'exploitation d'un simulateur pendant une longue période, il doit le notifier à l'ANAC et des contrôles adaptés doivent être établis pendant la période d'inactivité du simulateur.

b. L'opérateur de simulateur doit établir une procédure acceptable par l'ANAC permettant de s'assurer que le simulateur puisse être remis en service à son niveau de qualification original.

Qualification provisoire d'un simulateur de vol

a- Dans le cas de nouveaux programmes d'avion, des dispositions particulières peuvent être mises en place pour permettre l'établissement d'un niveau de qualification provisoire.

b- Les exigences, les détails relatifs à la délivrance et la période de validité d'un niveau de qualification provisoire sont décidés par l'ANAC.

Transmissibilité de la qualification d'un simulateur de vol



- 1- Lorsque l'opérateur de simulateur change, le nouvel opérateur doit par avance en informer l'ANAC et établir un plan de transfert du simulateur acceptable par l'ANAC.
- 2- A la discrétion de l'ANAC, le simulateur est soumis à une évaluation conformément aux critères de qualification originaux.
- 3- Si le simulateur de vol fonctionne conformément à ses critères originaux, son niveau de qualification original est restitué.

CHAPITRE III ORGANISMES DE FORMATION AU VOL EN VUE DE LA DÉLIVRANCE DES LICENCES DE PILOTE ET DES QUALIFICATIONS ASSOCIÉES (FTO)

Introduction

1- Un organisme (FTO) est un organisme doté de personnel, équipé et exploité au sein d'un environnement approprié, dispensant une formation en vol et/ou sur entraîneur de vol synthétique, et le cas échéant une formation théorique, pour des programmes de formation spécifiques.

2- Un organisme FTO qui désire obtenir une approbation pour dispenser une formation conforme aux règles de la présente annexe doit obtenir l'approbation de l'ANAC. Cette approbation ne sera donnée que si les conditions suivantes sont remplies :

Le lieu d'établissement principal et le siège social de l'organisme FTO sont situés sur le territoire national, et l'ANAC a la possibilité de contrôler la conformité des normes aux règles de présente annexe, et

L'organisme FTO qui remplit toutes les conditions de la présente annexe et toutes autres dispositions relatives à l'approbation des organismes de formation.

La présente Annexe contient les conditions à remplir pour la délivrance, la prorogation et la modification de l'approbation d'un organisme FTO.

Obtention de l'approbation

3- Un organisme FTO qui désire être approuvé doit présenter à l'ANAC ses manuels de formation et d'opérations. Un organisme FTO doit établir des procédures acceptables pour l'ANAC afin d'assurer la conformité à toutes les règles PEL appropriées. Les procédures doivent comporter un système qualité permettant de détecter immédiatement toute déficience appelant une action autocorrective. Après étude de la demande, l'organisme doit être inspecté afin de vérifier s'il répond aux conditions définies. Sous réserve d'une inspection satisfaisante, l'organisme est initialement approuvé pour une période d'un an. L'approbation peut être prorogée pour d'autres périodes ne pouvant excéder trois ans.

4- Tous les programmes de formation doivent être approuvés.

5- L'ANAC contrôle le niveau de la formation et effectue des vols représentatifs avec des stagiaires en formation. Lors de ces inspections, l'ANAC doit avoir accès aux archives de formation, aux documents d'autorisation, aux registres techniques, aux textes des conférences, aux notes de travail et aux briefings, et à tout autre document approprié. Une copie du rapport d'inspection sera communiquée à l'organisme FTO par l'ANAC.

6- L'approbation est modifiée, suspendue ou supprimée si l'une quelconque des conditions minimales exigées pour l'approbation cesse d'être remplie.



7- Si un organisme FTO désire modifier un programme approuvé, son manuel d'opérations ou son manuel de formation, il doit obtenir l'approbation de l'ANAC avant la mise en application de ces modifications. Il n'est pas nécessaire que l'organisme FTO informe l'ANAC des modifications mineures apportées aux opérations quotidiennes. Si un doute subsiste quant au caractère mineur d'une modification, l'ANAC doit être consultée.

8- Un organisme FTO peut conclure des accords avec d'autres organismes de formation FTO ou utiliser d'autres bases en tant qu'éléments de son organisation globale de formation, sous réserve de l'approbation de l'ANAC.

Ressources financières

9- Un organisme FTO doit démontrer à l'ANAC qu'il dispose d'un financement suffisant pour permettre de dispenser les cours.

Gestion et Personnel

10- La structure de gestion doit assurer une supervision du personnel à tous les niveaux de responsabilité par des personnes possédant l'expérience et les qualités nécessaires pour assurer le maintien d'un standard élevé. Des informations détaillées sur la structure de gestion, indiquant les responsabilités de chacun, doivent être incluses dans le manuel d'opérations.

11- L'organisme FTO doit démontrer à l'ANAC qu'un effectif approprié de personnel qualifié et compétent est employé. Pour les formations intégrées, trois personnes de cet effectif sont employées à temps complet aux fonctions suivantes :

Responsable pédagogique (HT- Head of Training)

- Chef instructeur de vol (CFI- Chief Flight Instructor)
- Chef instructeur au sol (CGI- Chief Ground Instructor)

Pour les cours modulaires ces trois fonctions peuvent être combinées et exercées par une (ou deux) personne(s) selon le contexte de la formation proposée. Au moins une personne doit être employée à temps complet.

12- Le nombre des instructeurs à temps partiel eu égard la formation proposée doit être acceptable par l'ANAC.

13- Le nombre de stagiaires par instructeur de vol (le responsable pédagogique étant exclu) ne doit pas dépasser six en situation normale. Le nombre de stagiaires dans un cours théorique impliquant un haut niveau de supervision ou des travaux pratiques ne doit pas dépasser 12.

Responsable pédagogique

14- Le responsable pédagogique doit avoir la responsabilité globale d'assurer l'intégration satisfaisante de la formation au vol, de la formation au vol simulé, de l'instruction théorique et de superviser les progrès de chaque stagiaire. Le responsable pédagogique doit posséder une grande expérience en tant qu'instructeur de vol pour la formation à l'obtention de licences professionnelles de pilotes et posséder de bonnes capacités sur le plan de la gestion. Le responsable pédagogique doit être titulaire ou l'avoir été dans les trois années qui précèdent sa première nomination comme responsable pédagogique, d'une licence professionnelle de pilote et d'une (de) qualification(s) délivrée(s) en conformité avec l'Annexe 1 de l'OACI et correspondant aux formations au vol dispensées.



Chef instructeur de vol (CFI)

15- Le CFI est responsable de la supervision des instructeurs de vol et des instructeurs sur simulateur et de la normalisation de toute la formation au vol et la formation sur entraîneur synthétique de vol. Le CFI doit :

- a- Être titulaire de la licence professionnelle de pilote la plus élevée correspondant aux formations au vol dispensées ;
- b- Être titulaire de (des) la qualification(s) correspondant aux formations au vol dispensées
- c- Être titulaire d'une qualification d'instructeur de vol pour au moins un des types d'avions utilisés dans le stage ; et
- d- Avoir accompli 1000 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord, et au moins 1 000 heures de formation au vol correspondant aux formations dispensées dont 200 heures peuvent être aux instruments au sol.

16- Instructeurs de vol, autres qu'instructeurs sur entraîneur de vol synthétique

Les instructeurs doivent être titulaires :

- e- D'une licence professionnelle de pilote et de (des) la qualification(s) correspondant aux cours de formation de vol qu'ils sont chargés de dispenser ;
- f- D'une qualification d'instructeur appropriée aux formations dispensées : instructeur de qualification de vol aux instruments, instructeur de vol, instructeur de qualification de type/classe, selon le cas; ou

Le cas échéant, d'une autorisation de l'ANAC en vue de donner une formation spécifique dans un organisme de formation FTO

17- Les limites, la durée, la répartition de l'activité assurée par les instructeurs et les temps de repos entre les périodes de formation, doivent être acceptables pour l'ANAC.

Instructeurs sur entraîneur de vol synthétique

18- Pour assurer des fonctions de formation au vol sur un entraîneur de vol (FTD) ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type I (FNPT I), les instructeurs doivent être ou avoir été titulaires d'une licence professionnelle de pilote et de (des) la qualification(s) correspondant aux formations qu'ils sont chargés de dispenser, et posséder une expérience de la formation, à l'exception des personnes possédant une expérience récente acceptable par l'ANAC supérieure à 3 ans dans les fonctions d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique et qui peuvent continuer à exercer dans le type de formation dispensée. Pour assurer des fonctions sur un simulateur de vol et/ou sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT

II) ou répondant aux mêmes critères, les instructeurs doivent être titulaires d'une qualification FI(A), CRI(A), TRI(A), IRI(A) selon le cas, ou d'une autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique SFI(A).

Chef instructeur au sol (CGI)

19- Le chef instructeur au sol (CGI) est chargé de superviser tous les instructeurs au sol et d'assurer la cohérence de l'ensemble de la formation théorique. Il doit avoir une expérience pratique en aviation et avoir suivi un cours de formation aux méthodes d'instruction ou avoir eu une expérience antérieure approfondie de la formation théorique. Il doit veiller à ce que la progression des élèves soit continuellement suivie et à ce que des



dossiers d'instruction soient bien conservés. Il doit posséder des qualités personnelles spéciales. Les titres, les qualités et l'expérience des personnes proposées à l'agrément sont examinés par l'Administration de l'aviation civile. Les candidats sont interviewés par l'Administration de l'aviation civile avant l'approbation.

Un instructeur en chef de pilotage doit être proposé à l'agrément. Il est chargé de l'exécution détaillée du programme approuvé d'instruction en vol et de faire maintenir un niveau satisfaisant d'instruction en vol. Il est tenu de planifier et d'appliquer un programme de normalisation de l'instruction en vol. Il doit être titulaire, au minimum, d'une licence de pilote professionnel avec qualification d'instructeur de catégorie A et d'une qualification aux instruments. Les candidats peuvent être interviewés par l'Administration de l'aviation civile ou son représentant avant l'agrément.

Instructeurs au sol

20- Les instructeurs au sol dispensant l'instruction théorique relative aux sujets d'examens des licences et des qualifications doivent posséder une expérience aéronautique appropriée et doivent, avant d'être nommés, démontrer leur compétence en donnant un cours témoin basé sur le matériel de travail qu'ils ont conçu pour les sujets qu'ils doivent enseigner.

Dossiers

21- L'organisme FTO doit mettre à jour et conserver les dossiers ci-dessous pendant une période minimale de 5 ans, en utilisant pour cela un personnel administratif approprié:

Un relevé détaillé de la formation au sol, en vol et sur entraîneur de vol synthétique dispensée à chaque stagiaire ;

Des rapports d'instructeur détaillés et réguliers sur la progression des stagiaires, évaluations comprises, et sur les épreuves en vol et les examens au sol ; et

Des renseignements individuels, par exemple dates d'expiration des certificats médicaux, des qualifications ; Les dossiers des stagiaires doivent être portés à la connaissance des intéressés et visés par ces derniers.

22- Le modèle des dossiers de formation des élèves doit être spécifié dans le manuel de formation.

23- L'organisme FTO doit soumettre ses dossiers et rapports de formation sur demande de l'ANAC

Programme de formation

24- Un programme de formation doit être établi pour chaque formation proposée. Ce programme doit comprendre le découpage de la formation en vol et de la formation au sol présentée par semaine ou par phase, une liste des exercices standard et un résumé du contenu de la formation. En particulier, la formation sur entraîneur de vol synthétique et la formation théorique doivent être structurées de telle sorte que, lorsque des exercices en vol sont effectués, les stagiaires puissent leur appliquer les connaissances acquises au sol. Des dispositions devront être prises pour que les problèmes rencontrés en instruction puissent être résolus au cours d'une phase ultérieure. Le contenu et l'enchaînement du programme de formation doivent être acceptables par l'ANAC.



Avion-école

25- L'organisme doit disposer d'une flotte adéquate d'avion-école appropriée à la formation. Chaque avion doit être équipé de commandes de vol primaires doublées utilisables par l'instructeur et le stagiaire. Des commandes de vol basculables ne sont pas acceptables. La flotte doit comprendre, en fonction de la formation, un (ou des) avion(s) permettant de démontrer le décrochage et la façon d'éviter la vrille, et un (ou des) avion(s) convenablement équipé(s) pour l'entraînement au vol aux instruments et pour simuler les conditions météorologiques de vol aux instruments.

Seuls les avions jugés acceptables par l'ANAC à des fins de formation doivent être utilisés.

Dispositifs de simulation de vol

26- Les dispositifs de simulations de vol doivent être agréés pour la formation dispensée.
Aérodromes

27- Les aérodromes servant de bases principales et secondaires utilisés pour la formation au vol doivent répondre au moins aux exigences ci-après :

a- Avoir au moins une piste ou une aire de décollage permettant aux avions écoles d'effectuer un décollage et un atterrissage normal aux masses maximales autorisées pour le décollage ou l'atterrissage :

b- Par vent inférieur à 4 nœuds et par des températures égales aux températures maximales moyennes pour le mois le plus chaud de l'année dans la région ;

c- En franchissant avec une marge d'au moins 50 pieds tous les obstacles situés sur la trajectoire de décollage ; avec le régime des moteurs et la position de train d'atterrissage et de volets recommandés par le constructeur, le cas échéant, et

d- En passant progressivement de l'envol à la vitesse de meilleur taux de montée sans que cela exige une habileté ou des techniques de pilotage exceptionnelles.

e- Avoir un indicateur de direction du vent visible au niveau du sol des deux extrémités de chaque piste.

f- Avoir un éclairage électrique de la piste approprié si l'aérodrome est utilisé pour des vols de formation de nuit. avoir un service de contrôle de la circulation aérienne sauf, lorsqu' avec l'approbation de l'ANAC les

g- Exigences de formation peuvent être satisfaites en toute sécurité par d'autres moyens de communication air/sol.

h- Être, dans le cas des formations IFR, munis d'une procédure d'approche aux instruments publiée.

Installations matérielles pour les opérations

28- Les installations ci-après doivent normalement être disponibles :

Une salle d'opérations pourvue de moyens permettant de contrôler les opérations de vol ;
une salle de planification des vols pourvue des moyens suivants :

- Cartes et documentation appropriées à jour,
- Informations aéronautiques à jour,
- Informations météorologiques à jour,



- Moyens de communications avec les services du contrôle de la circulation aérienne et la salle d'opérations,
- Cartes indiquant les cheminements standards de navigation,
- Cartes indiquant les zones interdites, dangereuses et réglementées en vigueur,
- Tous autres éléments relatifs à la sécurité des vols

Des pièces/cabines de préparation de vol de dimensions suffisantes et en nombre suffisant ;

Des bureaux appropriés pour le personnel de supervision et une (des) pièce(s) permettant aux instructeurs de vol de rédiger des rapports sur les stagiaires, de tenir des dossiers, etc. ;

Une (des)salles (s) de repos meublée(s) pour les instructeurs et les stagiaires.

Installations pour la formation théorique

29- Les installations pour la formation théorique doivent comprendre des salles de classe adaptées au nombre de stagiaires ;

Des salles contenant de l'équipement pédagogique pour la formation théorique ; des installations de formation et d'examen de radiotéléphonie ;

Une bibliothèque contenant des publications de référence portant sur le programme d'études ; des locaux pour les instructeurs.

Conditions d'admission

30- Un stagiaire en formation doit posséder le certificat médical approprié pour la licence demandée et doit répondre aux conditions d'admission fixées par l'organisme de formation FTO et approuvées par l'ANAC.

Manuel de formation et manuel d'opérations

31- L'organisme FTO doit préparer et tenir à jour un manuel de formation et un manuel d'opérations contenant des informations et des instructions permettant au personnel de s'acquitter de ses tâches et de guider les stagiaires sur la manière de répondre aux exigences de la formation. L'organisme FTO doit communiquer au personnel et, le cas échéant, aux stagiaires, les informations contenues dans le manuel de formation, le manuel d'opérations et la documentation relative à son approbation. La procédure d'amendement doit être indiquée et les amendements convenablement contrôlés.

32- Les manuels de formation doivent indiquer les standards, les objectifs et buts de la formation pour chaque phase de formation auxquels les stagiaires doivent se conformer.

33- Le manuel d'opérations doit fournir des informations pertinentes aux différentes catégories de personnel, tels que les instructeurs de vol, les instructeurs sur entraîneur synthétique de vol, les instructeurs au sol, le personnel d'opérations et d'entretien, etc.

Manuels de formation

34- Le manuel de formation utilisé dans un organisme FTO dispensant des formations intégrées ou modulaires approuvées doit contenir les informations suivantes :



**RAF-01.2 : ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

Edition :02
Date :NOV
2013

1ère Partie- Le plan de formation Contenu du manuel de formation

L'objet de la formation (ATP, CPL/IR, CPL, selon le cas)	Exposé des objectifs qu'un stagiaire est censé atteindre à la suite de la formation reçue, du niveau de performance à obtenir et des contraintes liées à la formation.
Conditions d'admission	Age minimal, exigences d'éducation (langue comprise), exigences médicales. Toutes exigences réglementaires.
Prise en compte de l'expérience antérieure	A obtenir de l'ANAC avant le début de la formation.
Programmes de formation	Le programme de formation en vol, (monomoteur), le programme de formation en vol (multimoteur), le programme de formation sur entraîneur de vol synthétique, et le programme de formation théorique. Organisation du stage et intégration par semaine pour chaque programme.
Calendrier général et hebdomadaire pour chaque programme de formation	Organisation générale des programmes quotidiens et hebdomadaires de formation en vol, au sol et sur entraîneur de vol synthétique. Contraintes en cas de mauvaises conditions météorologiques. Contraintes du programme du point de vue du nombre maximal heures de formation des stagiaires (en vol, théorique, sur entraîneur de vol synthétique), par exemple par jour/semaine/mois. Limitations pour les stagiaires en fonction des périodes de service. Durée des vols en double commande et en solo à divers stades. Nombre maximum de vols par jour/nuit ; nombre maximal de vols de formation par jour/nuit. Périodes minimales de repos entre les périodes de service en vol.
Dossiers de formation	Règles pour la sécurité des dossiers et des documents. Relevés de présence. Forme des dossiers de formation à tenir. Personnes chargées de vérifier les relevés et les carnets de vol des stagiaires. Nature et fréquence de la vérification des dossiers.
Formation à la sécurité	Responsabilités individuelles. Exercices essentiels. Exercices d'urgence (fréquence).
Contrôles et examens	Contrôle en double commande (fréquence aux divers stades). Exigences avant le premier vol en solo de jour/de nuit/navigation, etc. En vol Contrôles de progression. Épreuves pratiques d'aptitude. Théoriques Contrôles de progression Examens théoriques
Efficacité de la formation	Autorisation pour un contrôle. Règles concernant la remise à niveau avant un nouveau contrôle. Compte rendu d'épreuve. Procédures pour la préparation des épreuves d'examen, type de question et évaluation, niveau requis pour être reçu. Procédure pour l'analyse et la révision des questions et pour produire des épreuves



**RAF-01.2 : ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

Edition :02
Date :NOV
2013

	<p>de remplacement. Procédures de nouvel examen pour les stagiaires ajournés.</p> <p>Responsabilités individuelles. Évaluation générale. Liaison entre les services. Identification des progrès non satisfaisants pour chaque stagiaire individuellement. Mesures pour remédier aux progrès non satisfaisants. Procédure pour changer d'instructeur. Nombre maximum de changements d'instructeur par stagiaire. Système interne de retour de l'information pour détection des déficiences de la formation. Procédure d'interruption de la formation du stagiaire. Discipline. Rapports et documentation.</p>
Normes et niveau de Performance à différents stades	Responsabilités individuelles. Standardisation. Exigences et procédures de standardisation. Application des critères pour les contrôles.

2ème Partie - Briefing et exercices en vol

Exercices en vol	Un exposé détaillé du contenu de tous les exercices en vol qui doivent être enseignés, présentés par ordre de réalisation avec des titres et sous-titres. Normalement, il devrait s'agir ici des mêmes exercices en vol que ceux spécifiés pour la formation de qualification d'instructeur de vol.
Liste de référence des exercices en vol	Liste abrégée des exercices ci-dessus donnant uniquement les titres et sous-titres pour consultation rapide, et de préférence sous forme de fiches mobiles pour faciliter l'utilisation quotidienne par les instructeurs de vol.
Structure du stage - Phase de formation	stage - Phase de formation Exposé indiquant le découpage de la formation en phases, la répartition en phases des exercices en vol ci-dessus, leur organisation pour qu'ils soient réalisés dans la séquence d'apprentissage qui convient le mieux et pour que les exercices essentiels (situations d'urgence) soient répétés avec la fréquence correcte. L'exposé doit indiquer également le nombre heures pour chaque phase et pour chaque groupe d'exercices dans chaque phase, ainsi que le moment où les contrôles de progression doivent avoir lieu, etc.
Structure du stage - Intégration des programmes	Indiquer comment la formation théorique, la formation sur entraîneur de vol synthétique et la formation en vol, sont intégrées afin que, à mesure que les exercices en vol sont effectués, les stagiaires puissent appliquer les connaissances obtenues dans les formations théoriques et sur entraîneur de vol synthétique correspondantes.
Progression des stagiaires	Indication des exigences de l'organisme à cet égard et exposé bref, mais précis de ce qu'un stagiaire est censé faire ainsi que le niveau de compétence qu'il doit acquérir avant de progresser d'une phase d'exercice en vol à la suivante. Indication de l'expérience minimale requise du point de vue des heures de vol, de l'exécution



**RAF-01.2 : ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

Edition :02
Date :NOV
2013

	satisfaisante des exercices, comme il convient, avant le début d'exercices importants, par exemple le vol de nuit.
Méthodes de formation	Indication des exigences de l'organisme de formation, particulièrement en ce qui concerne le briefing et le débriefing, le respect des programmes et des spécifications de formation, l'autorisation des vols en solo, etc.
Contrôles de progression Glossaire	Instructions données aux examinateurs pour l'exécution et la rédaction des comptes rendus des contrôles de progression. Définition des termes importants, si nécessaire. Formulaires de rapport sur les tests de progression. Formulaires de rapport sur les épreuves pratiques. Certificats d'expérience, de compétence, etc. établis par l'organisme de formation, suivant les besoins.

3ème Partie - Formation sur entraîneur de vol synthétique.

Même structure générale que pour la 2ème Partie.

4ème Partie - Formation théorique

Même structure générale que pour la 2ème partie, mais avec une spécification de la formation et des objectifs pour chaque sujet. Les plans de chaque leçon doivent mentionner les aides spécifiques à la formation pouvant être utilisées.

35- Le manuel d'opérations utilisé dans un organisme FTO dispensant des formations intégrées ou modulaires approuvées doit contenir les informations suivantes :

Contenu du manuel d'opérations

Manuel d'opérations (Généralités)

- Liste et description de tous les volumes du manuel d'opérations
- Administration (fonctions et gestion) - Responsabilités (de tout le personnel de gestion et d'administration)
- Discipline des stagiaires et mesures disciplinaires
- Approbation/autorisation des vols
- Préparation du programme de vol (limitation du nombre d'avions par mauvaises conditions météorologiques)
- Commandement de l'avion - Responsabilités du pilote commandant de bord
- Transport de passagers
- Documents de bord
- Conservation des documents
- Relevés des qualifications du personnel navigant (licences et qualifications) - Prorogation (aptitude médicale et qualifications)
- Période de service en vol et limitations du temps de vol (instructeurs de vol)
- Période de service en vol et limitations du temps de vol (stagiaires)
- Périodes de repos (instructeurs de vol) - Périodes de repos (stagiaires)
- Carnets de vol des navigants - Planification des vols (généralités)
- Sécurité (généralités) - équipement, veille radio, dangers, accidents et incidents, (y compris les rapports), pilotes de sécurité, etc.



Manuel d'opérations (technique)

- Notes descriptives sur les avions
- Caractéristiques de manœuvre des avions (y compris les "check-lists"), les limitations, les dossiers de maintenance et dossiers techniques de l'avion, conformément à la réglementation en - vigueur, etc.)
- Procédures d'urgence
- Radio et aides de radionavigation
- Tolérances techniques

Manuel d'opérations (route)

- Performances (législation, décollage, route, atterrissage, etc.)
- Planification du vol (carburant, huile, altitude minimale de sécurité, équipement de navigation, etc.)
- Chargement (devis de masse, masse, centrage, limitations)
- Minima météorologiques (instructeurs de vol)
- Minima météorologiques (stagiaires - à divers stades de la formation)
- Routes/zones pour la formation

Manuel d'opérations (formation du personnel)

- Désignation des personnes chargées des normes/de la compétence des instructeurs de vol
- Formation initiale
- Formation de rafraîchissement
- Formation de standardisation
- Contrôles de compétence
- Formation pour passer à un niveau supérieur

Evaluation des normes de personnels de l'organisation de formation

CHAPITRE IV ORGANISMES DE FORMATION À LA QUALIFICATION DE TYPE POUR LA SEULE DÉLIVRANCE DE TYPE À DES DÉTENTEURS DE LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE (TRTO)

Introduction

1- Un organisme de formation à la qualification de type TRTO est un organisme constitué de personnel équipé et exploité au sein d'un environnement approprié et dispensant une formation à la qualification de type et/ou la formation au travail en équipage (MCC) et/ou une formation au vol sur entraîneur de vol synthétique et le cas échéant, une formation théorique relative à des programmes de formation spécifiques.

2- Un organisme TRTO qui désire obtenir une approbation pour dispenser une formation conforme à la présente annexe doit obtenir l'approbation de l'ANAC.

Cette approbation ne sera donnée que si les conditions suivantes sont remplies :

Le lieu d'établissement principal et le siège social de l'organisme TRTO sont situés sur le territoire national, et l'ANAC a la possibilité de contrôler la conformité des normes aux règles de la présente annexe, et

L'organisme TRTO remplit toutes les conditions de la présente annexe.



La présente Annexe indique les conditions pour la délivrance, la prorogation et la modification de l'approbation d'un organisme TRTO.

Obtention de l'approbation

3- Un organisme TRTO qui désire être approuvé doit fournir à l'ANAC les manuels d'opérations et de formation, comportant les systèmes qualité et les descriptions de ses modes de formation requises par les paragraphes 16, 25 et 27. Après étude de sa demande, l'organisme TRTO doit être inspecté afin de vérifier s'il répond aux conditions définies dans la présente annexe. Sous réserve d'une inspection satisfaisante, l'organisme TRTO est initialement approuvé pour une période d'un an. L'approbation peut être prorogée pour d'autres périodes ne pouvant excéder trois ans.

4- Tous les programmes de formation doivent être approuvés.

5- L'approbation est modifiée, suspendue ou supprimée si l'une quelconque des conditions minimales exigées pour l'approbation cesse d'être respectée.

6- Si un organisme TRTO désire modifier un programme approuvé, son manuel d'opérations ou son manuel de formation, il doit obtenir l'approbation de l'ANAC avant la mise en application de ces modifications. Il n'est pas nécessaire que l'organisme TRTO informe l'ANAC des modifications mineures apportées aux opérations quotidiennes. Si un doute subsiste quant au caractère mineur d'une modification, l'ANAC doit être consulté.

7- Un organisme peut conclure des accords avec d'autres organismes de formation FTO ou TRTO ou utiliser d'autres bases en tant qu'éléments de son organisation globale de formation, sous réserve de l'approbation donnée par l'ANAC.

8- Un organisme TRTO doit démontrer à l'ANAC qu'il dispose d'un financement suffisant pour dispenser la formation au pilotage aux normes approuvées.

Inspections

9- L'Administration de l'aviation civile peut, à tout moment, inspecter un détenteur d'OFA sur site pour déterminer la conformité de l'OFA au présent règlement.

10- Au cours de ces inspections, l'organisme TRTO doit donner libre accès aux dossiers de formation, fiches d'autorisation, documents techniques, cours, notes d'études et briefings et à tout autre document approprié. Après inspection, le détenteur du certificat est informé par écrit, de toutes les non conformités relevées durant celle-ci.

Gestion et personnel

11- La structure de gestion doit permettre la supervision du personnel à tous les niveaux de responsabilité par des personnes possédant l'expérience et les qualités nécessaires pour assurer le maintien d'un standard élevé dans toutes les formations dispensées. Des informations détaillées sur la structure de gestion, indiquant les responsabilités de chacun, doivent être incluses dans le manuel d'opérations de l'organisme TRTO.

12- Un responsable pédagogique acceptable par l'ANAC doit être nommé. Ses responsabilités doivent inclure la surveillance du respect de la conformité de l'organisme TRTO aux règles de la présente annexe. Le responsable pédagogique est en dernier ressort directement responsable vis-à-vis de l'ANAC.



13- L'organisme TRTO doit disposer du personnel approprié nécessaire pour atteindre les objectifs de formation. Les responsabilités de chaque instructeur doivent être identifiées et décrites.

Instructeur sur entraîneurs de vol synthétique

14- Pour assurer les fonctions de formation au vol sur un entraîneur de vol synthétique, les instructeurs doivent être ou avoir été titulaires d'une licence professionnelle de pilote avion pour les pilotes doivent posséder une expérience de formation appropriée aux formations qu'ils sont chargés de dispenser ou bien posséder une expérience supérieure à 3 ans dans les fonctions d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique pour des formations à la qualification de type.

Pour assurer des fonctions de formation simulant les phases de vol en configuration multipilote pour des qualifications de type sur avion multipilote et/ou au travail en équipage (MCC) sur un simulateur de vol et/ou sur un entraîneur de vol synthétique, et/ou sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPTII) ou répondant aux mêmes critères, les instructeurs doivent posséder une qualification TRI ou une autorisation SFI ou avoir possédé une qualification d'instructeur pilote de ligne.

Instruction au sol

15- L'instruction théorique doit être dispensée par un instructeur détenant une qualification de type appropriée ou par un instructeur possédant une expérience aéronautique et une connaissance de l'avion concerné (par exemple : mécanicien navigant, technicien de maintenance, agent d'opérations...).

Standards de formation

16- L'organisme TRTO doit établir un système visant à garantir que l'exploitation du centre de formation et la formation sont effectuées de manière effective et efficace. Le système qualité doit déterminer dans quelle mesure la politique menée, les procédures et la formation de l'organisme TRTO sont efficaces.

Dossiers

17- L'organisme TRTO doit mettre à jour et conserver les dossiers ci-dessous pendant une période minimale de 5 ans, en utilisant dans ce but un personnel administratif approprié :

- Un relevé des résultats d'évaluation obtenus par les stagiaires avant et au cours de la formation ;
- Un relevé détaillé de la formation au sol, en vol et sur entraîneur de vol synthétique dispensée à chaque stagiaire ;
- Des renseignements personnels (dates d'expiration des attestations médicales, des licences, etc.) concernant le personnel de l'organisme TRTO.
- Les dossiers des stagiaires doivent être portés à la connaissance des intéressés et visés par ces derniers.

18- Le modèle des dossiers de formation des stagiaires doit être spécifié dans le manuel de formation.

19- L'organisme TRTO doit soumettre ses dossiers et rapports de formation, sur sa demande, à l'ANAC.



Programme de formation

20- Un programme de formation doit être établi pour chaque formation proposée. Ce programme doit comprendre le découpage de la formation au vol et de la formation au sol présentée par semaine ou par phase, une liste des exercices standard et un résumé du contenu de la formation. En particulier, la formation sur entraîneur de vol synthétique et la formation théorique doivent être structurées de telle sorte que, lorsque des exercices en vol sont effectués, les stagiaires puissent leur appliquer les connaissances acquises au sol. Des dispositions doivent être prises pour que les problèmes rencontrés en instruction puissent être résolus au cours d'une phase ultérieure.

Avion-école

21- Chaque avion doit être équipé conformément aux spécifications de formation concernant le cours approuvé dans lequel il est utilisé.

Installation

22- Des installations appropriées à la formation doivent être fournies

Conditions d'admission

Les organismes TRTO doivent vérifier que les candidats satisfont au minimum aux conditions préalables à la formation de qualification de type.

IV.1.14 Manuel de formation et manuel d'opérations

23- L'organisme TRTO doit préparer et tenir à jour un manuel de formation et un manuel d'opérations contenant des informations et des instructions permettant au personnel de s'acquitter de ses tâches et de guider les stagiaires sur la manière de répondre aux exigences de la formation. L'organisme TRTO doit communiquer au personnel et, le cas échéant, aux stagiaires, les informations contenues dans le manuel de formation, le manuel d'opérations et la documentation relative à l'approbation de l'organisme. La procédure d'amendement doit être indiquée et les amendements convenablement contrôlés.

24- Le manuel de formation doit indiquer les standards, les objectifs et les buts de la formation pour chaque phase auxquels les stagiaires doivent se conformer, ainsi que les conditions d'admission à chaque cours, le cas échéant.

25- Le manuel d'opérations doit indiquer les informations pertinentes aux différentes catégories de personnel, tels que les instructeurs chargés de la formation aux qualifications de type, les instructeurs sur entraîneur de vol synthétique, les instructeurs au sol, le personnel d'opérations et de maintenance.

IV.2 Conditions de formation théorique pour l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de qualifications de type/classe et pour le contrôle de compétence de qualifications de type/classe

1. La formation théorique doit être dispensée par un instructeur autorisé titulaire de la qualification de type/de classe appropriée ou par tout instructeur ayant l'expérience appropriée en aviation et la connaissance souhaitée de l'avion concerné, tel que : mécanicien navigant, mécanicien de maintenance, agent technique d'exploitation, etc.



2. La formation théorique doit porter sur le programme, adapté au type ou à la classe d'avion concerné. En fonction des équipements et des systèmes installés, la formation doit inclure, mais sans y être limitée, au contenu suivant :

Contenu de la formation théorique:

Structure et équipement de l'avion, opération normale des systèmes et dysfonctionnements

- Dimensions -

Moteur, y compris groupe auxiliaire de puissance (A.P.U.)

- Système carburant

- Pressurisation et conditionnement d'air

- Protection antigivrage, essuie-glaces et protection anti pluie

- Systèmes hydrauliques

- Train d'atterrissage

- Commandes de vol, dispositifs hypersustentateurs

- Alimentation électrique - Instruments de vol, de communication, équipements radar et navigation

- Poste de pilotage, cabine et soute

- Équipement d'urgence Limitations

- Limitations générales

- Limitations moteurs

- Limitations systèmes

- Liste d'équipements minimum (M.E.L.)

Performances, préparation et surveillance du vol

- Performance

- Plan de vol

- Surveillance du vol

Masse, centrage et maintenance

- Masse et centrage

- Service au sol

Procédures d'urgence

Conditions spéciales pour l'extension d'une qualification de type aux approches aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 200 ft (60 m)

- Équipement de bord, procédures et limitations

Conditions spéciales pour avions équipés d'instrumentations électroniques ("glass cockpit")

- Systèmes de vol aux instruments électroniques (EFIS, EICAS)

- Systèmes de gestion de vol (FMS)

3. Pour la délivrance initiale de qualifications de types avions multipilotes, l'examen écrit ou informatique doit comprendre au moins 100 questions réparties de façon appropriée sur les principales matières du programme. Le seuil d'admission doit être de 75% de réponses justes dans chacune des matières principales du programme.



4. Pour la délivrance initiale de qualifications de classe et de type d'avions monopilotes multimoteurs, le nombre de questions de l'examen écrit doit dépendre de la complexité de l'avion. Le seuil d'admission doit être de 75 % de réponses justes.

5. Pour les qualifications de classe avions monopilotes monomoteurs, l'examineur peut faire passer la partie théorique de l'épreuve pratique d'aptitude et du contrôle de compétence oralement et doit déterminer si le candidat a su démontrer un niveau de connaissances suffisant.

6. Pour les contrôles de compétence des qualifications de types avions multipilotes et monopilotes multimoteurs, la vérification des connaissances théoriques s'effectue par l'utilisation d'un questionnaire à choix multiple ou d'autres procédés appropriés.

Approbation des programmes de qualification de type sans vol (ZFTT : Zero Flight Time Training).

1. Approbation d'un programme de qualification de type sans vol

(a) Le simulateur de vol utilisé doit être homologué et son utilisation à cet effet approuvée par l'ANAC. L'approbation n'est donnée que si le simulateur est représentatif de l'avion utilisé par l'exploitant ;

(b) Le simulateur de vol doit être pleinement fonctionnel durant la formation ZFTT ;

(c) Des exercices supplémentaires de décollage et d'atterrissage doivent être inclus dans le programme avec au moins six atterrissages et décollages. Cette instruction doit être dispensée par un TRI(A).

(d) Pour la première approbation d'un programme d'entraînement ZFTT, l'exploitant doit être titulaire d'un CTA délivré depuis plus d'un an.

(e) L'approbation d'un programme ZFTT pour d'autres types d'avions ne peut être donnée que si l'exploitant possède une expérience de l'exploitation de ce type d'avion supérieure à 90 jours.

(f) L'approbation d'un programme ZFTT ne sera donnée qu'à un organisme de formation faisant partie d'un exploitant ou d'un organisme de formation ayant un accord spécifique approuvé avec un exploitant que les conditions d'entrée applicables au stagiaire sont remplies et la qualification de type sera restreinte à cet exploitant jusqu'à ce que le vol sous supervision soit accompli.

2. Conditions d'expériences requises

Une formation ZFTT ne sera approuvée que pour les pilotes d'avions multipilotes satisfaisant à des conditions d'expérience minimum spécifiées pour le niveau du simulateur utilisé dans le programme, comme suit:

(a) Les pilotes entrant dans une formation ZFTT doivent avoir accompli au moins 1500 heures de vol ou 250 étapes sur un avion d'un type approprié si un simulateur qualifié au niveau CG ou C est utilisé dans le programme. Si un simulateur de niveau DG ou D intermédiaire est utilisé, le pilote doit avoir accompli au moins 500 heures de vol ou 100 étapes sur un avion d'un type approprié;

(b) Un avion de type approprié est un turboréacteur de la catégorie transport d'une masse maximale au décollage égale ou supérieure à 10000 kg ou une configuration approuvée en sièges passagers d'au moins 20 sièges ;



(c) Qualifications d'instructeur : Pour les exercices complémentaires de décollage et d'atterrissage, l'instructeur doit détenir une qualification de TRI(A).

3. Vol en ligne sous supervision

(a) Le vol en ligne sous supervision doit débuter dès que possible, et pas plus tard que 15 jours après la fin de la formation ZFTT.

(b) Les quatre premiers décollages et atterrissages exécutés par un pilote qualifié selon une ZFTT doivent être faits sous la supervision d'un TRI (A) occupant un siège de pilote.

Formation au travail en équipage

1. Le but de cette formation est de former les pilotes au travail en équipage (MCC) en vue d'opérer en toute sécurité des avions multipilotes en IFR et, à cet effet, de s'assurer que : Le pilote commandant de bord doit pouvoir exercer ses fonctions de gestion et de prise de décision indépendamment du fait qu'il est pilote en fonction (PF) ou pilote non en fonction (PNF).

Les tâches du PF et du PNF doivent pouvoir être clairement spécifiées et réparties de telle façon que le PF puisse concentrer toute son attention sur la conduite de l'avion. La coopération doit s'effectuer d'une manière ordonnée et adaptée aux situations normales, anormales ou d'urgence rencontrée. La supervision, l'information et le soutien mutuels doivent être assurés en permanence. Instructeurs

2. Les instructeurs autorisés à dispenser la formation MCC doivent parfaitement connaître les facteurs humains et la gestion des ressources de l'équipage (CRM). Ils doivent être informés des derniers développements en formation aux facteurs humains et en techniques CRM.

Connaissances théoriques

3. Une formation théorique MCC doit comprendre au moins 25 heures.

Formation en vol

4. Le programme de formation en vol est défini par l'ANAC

Certificat de stage

5. A l'issue de la formation, le candidat pourra se faire délivrer un certificat de stage de formation.

Prise en compte de connaissances théoriques

6. Le titulaire d'un certificat de stage de formation MCC sur hélicoptères est exempté des conditions.

CHAPITRE V EXIGENCES EN MATIERE DE CERTIFICAT

Certificat exigé

(a) Nul ne peut exploiter un OFA sans certification et en dehors des spécifications de formation de la présente annexe.

(b) A l'exception d'un titulaire d'AOC formant ses propres équipages, 2 ans après l'adoption du présent règlement, nul ne peut effectuer de formation, examen ou contrôle sur des appareils avancés de formation en vol ou des simulateurs de vol sans obtenir de certificat et en dehors des spécifications de formation requises par la présente annexe.



- (c) L'Administration de l'aviation civile délivre au postulant un certificat et des spécifications de formation si celui-ci satisfait aux exigences requises par la présente annexe ;
- (d) L'Administration de l'aviation civile peut reconnaître l'agrément délivré par un autre Etat dans les conditions au moins égales à celle de la présente annexe.

Demande de délivrance ou d'amendement de l'agrément

- (a) Un postulant à un certificat et des spécifications de formation ou à un amendement d'agrément d'OFA doit faire sa demande au moins 120 jours calendaires avant le début de toute formation prévue.
- (b) La demande de qualification d'école commerciale agréée doit comprendre la totalité des renseignements contenus dans la procédure d'application à la présente annexe.
- (c) La demande doit être accompagnée des détails complets sur la façon dont les normes doivent être respectées, y compris les noms et capacités du personnel, les avions qui doivent être utilisés, les bâtiments, les méthodes de formation etc....
- (d) Des inspections détaillées de l'organisation qui présente la demande sont effectuées avant que l'agrément ne soit accordé. L'inspection doit porter sur tous les secteurs opérationnels y compris l'entretien selon le cas.
- (e) La demande d'agrément ou d'amendement d'un certificat d'OFA ainsi que les spécifications de formation doivent être faites sur un formulaire tel que défini selon le modèle proposé par la procédure d'application à la présente annexe.
- (f) Tout postulant qui a démontré à l'Administration de l'aviation civile qu'il satisfait aux exigences applicables et a payé les redevances associées prescrites par l'Administration de l'aviation civile peut recevoir un agrément.
- (g) L'agrément s'applique à l'ensemble de l'organisme de formation avec à sa tête un dirigeant responsable.
- (h) Tout postulant à un certificat doit s'assurer que les installations et l'équipement décrits dans sa demande sont :
 - (1) disponibles pour l'inspection et l'évaluation avant approbation ;
 - (2) en place et opérationnels au lieu proposé de l'OFA avant la délivrance d'un certificat conformément à cette section.
- (i) L'Administration de l'aviation civile doit délivrer au postulant qui satisfait aux exigences
 - (1) un certificat d'OFA contenant toutes les raisons sociales, l'adresse de chaque site d'activités ainsi que les opérations envisagées ;
 - (2) des spécifications de formation contenant :

le type de formation autorisée, y compris les cours approuvés :

 - (i) les catégories, classes et types d'aéronefs qui peuvent être utilisés pour les formations, les tests et les contrôles ;
 - (ii) les marques, modèles et séries d'avions ou l'ensemble d'avions ayant fait l'objet de simulation ainsi que le niveau de qualification assigné ou, les marques, les modèles et les



séries d'hélicoptères ou l'ensemble des hélicoptères ayant fait l'objet de simulation ainsi que le niveau de qualification assigné ;

(iii) le numéro d'identification assigné par l'Administration de l'aviation civile pour tout simulateur de vol et équipement de formation en vol soumis à une évaluation de qualification par l'Administration de l'aviation civile ;

(iv) la raison sociale et l'adresse de toute annexe d'OFA, y compris les cours dispensés dans chaque annexe d'OFA ;

(v) les déviations ou dérogations autorisées par rapport à cette section ;

(vi) tout autre élément que l'Administration de l'aviation civile peut exiger ou autoriser.

(j) L'Administration de l'aviation civile peut refuser, suspendre, retirer, ou mettre fin à un certificat conformément à cette section, si elle juge que le postulant ou le titulaire du certificat :

(1) détenait un certificat d'OFA qui a été retiré, suspendu, ou auquel il a été mis fin dans les 5 années antérieures ;

(2) emploie ou propose d'employer une personne qui :

(i) était auparavant employée à un poste de commandement ou de supervision par le titulaire d'un certificat d'OFA qui a été retiré, suspendu, ou auquel on a mis fin dans les 5 années antérieures;

(ii) a exercé une autorité sur un titulaire de certificat dont le certificat a été révoqué, suspendu, ou auquel on a mis fin dans les 5 dernières années ;

(iii) a contribué matériellement au retrait, à la suspension, ou à la suppression de ce certificat et qui serait employée à un poste de commandement ou de supervision, ou qui aurait un droit de propriété sur l'OFA ;

(3) a fourni des informations incomplètes, inexactes ou frauduleuses, concernant un certificat d'OFA.

(k) A tout moment, l'Administration de l'aviation civile peut amender un certificat d'OFA :

(1) sur initiative propre, conformément à la législation applicable au Burkina Faso;

(2) sur demande justifiée du titulaire du certificat.

(l) Le détenteur de certificat doit remplir une demande pour amender un certificat d'OFA au moins 60 jours calendaires avant la date effective proposée pour l'amendement, à moins qu'une autre période ne soit approuvée par l'Administration de l'aviation civile.

(m) L'Administration de l'aviation civile peut délivrer un certificat d'OFA à un postulant :

(1) pour un OFA se situant à l'intérieur ou à l'extérieur du Burkina Faso;

(2) pour un OFA dont le siège ou le site principal, ou les deux sont situés à l'intérieur ou à l'extérieur du Burkina Faso.



Domaines couverts par l'agrément

L'agrément est notifié par la délivrance d'un certificat d'agrément. Le certificat spécifie le domaine couvert par l'agrément. Un modèle de certificat et de spécifications de formation est proposé par la procédure d'application de la présente annexe.

Manuel des spécifications de l'organisme de formation

(a) L'organisme de formation qui assure des cours autres ceux de pilotes doit fournir un manuel de spécifications qu'il utilise, contenant les informations suivantes :

(1) une déclaration signée du dirigeant responsable confirmant que le manuel des spécifications de l'organisme de formation, ainsi que tous les manuels associés, définissent les moyens de conformité de l'organisme aux exigences de la présente annexe et que l'organisme s'y conformera à tout moment ;

(2) le titre et le nom du (des) responsable(s);

(3) les tâches et responsabilités du (des) responsable(s) ;

(2) y compris les domaines qu'ils peuvent traiter directement avec l'Administration de l'aviation civile au nom de l'organisme;

(4) un organigramme de l'organisme indiquant les chaînes de responsables;

(5) une liste des instructeurs, examinateurs et contrôleurs ;

(6) une description générale des installations de cours et d'examens situés sur chaque site spécifié sur le certificat d'agrément de l'organisme agréé ;une liste des cours constituant le domaine d'agrément ;

(7) la procédure d'amendement du manuel de spécifications de l'organisme ;

(8) les procédures de l'organisme requises;

(9) les procédures de contrôle de l'organisme de formation, requises pour la conduite des cours, examens, contrôles ;

(10) une liste des documents annexes ;

(11) les procédures de désignation et de suspension des examinateurs et des contrôleurs.

Contenu d'un certificat d'OFA

(a) Le certificat d'OFA doit comprendre deux documents :

(1) un certificat pour affichage public signé par l'Administration de l'aviation civile ;

(2) les spécifications de formation contenant les termes, conditions et autorisations applicables au certificat d'OFA.

(b) Le certificat d'OFA doit comprendre :

(1) la raison sociale et l'adresse (le siège principal) de l'OFA ;

(2) la date de délivrance et la période de validité par page émise;

(3) les sites d'activités autorisés ;



(4) les spécifications de formation pour les catégories suivantes et, selon le cas:

- (i) formation de pilote ;
- (ii) formation d'autres membres d'équipage ;
- (iii) formation d'autre agent du transport aérien ;
- (iv) formation de TMA ;
- (v) autres formations.

(5) d'autres autorisations, approbations et limitations émises par l'Administration de l'aviation civile conformément aux normes qui sont applicables à la formation conduite par l'OFA.

Maintien de la validité de l'agrément

(a) Un agrément délivré à un OFA entre en vigueur à la date de sa délivrance et le demeure :

(a) Jusqu'au douzième mois suivant la date de sa délivrance initiale, sous réserve de conformité satisfaisante; ou

(b) Jusqu'au vingt-quatrième mois suivant la date de son renouvellement, sous réserve de conformité satisfaisante; ou

(c) Jusqu'à ce que l'OFA le restitue ; ou

(d) Jusqu'à ce que l'Administration de l'aviation civile le suspende ou le révoque.

(b) Le titulaire d'un agrément qui est arrivé à expiration ou est restitué, suspendu ou révoqué par l'Administration de l'aviation civile doit le restituer, ainsi que les spécifications de formation, à celle-ci dans les 5 jours ouvrables suivant la date d'expiration ou de restitution ou de la notification de suspension ou de révocation par l'Administration de l'aviation civile.

(c) Un OFA titulaire d'un agrément et qui en demande le renouvellement doit soumettre sa demande 90 jours au plus tard avant la date d'expiration de l'agrément. Si une demande de renouvellement n'est pas soumise dans ces délais, l'OFA doit suivre les procédures relatives à une délivrance initiale prescrites par l'Administration de l'aviation civile.

Dérogations ou déviations

(a) L'Administration de l'aviation civile peut émettre des dérogations, des déviations ou toute exigence liée à cette présente réglementation.

(b) Un OFA sollicitant une dérogation ou réserve conformément à cette section, doit fournir à l'Administration de l'aviation civile, l'information acceptable qui démontre :

(1) la justification de la dérogation ou de la déviation ;

(2) que la dérogation ou la déviation n'affectera pas la qualité de l'instruction ou de l'évaluation.



Restrictions de publicité

(a) L'OFA ne doit :

(1) ni faire de fausse déclaration concernant sa certification d'OFA et ses spécifications de formation destinée à tromper toute personne envisageant de s'inscrire dans cet OFA ;

(2) ni faire de la publicité sur la certification de l'OFA, à moins que cette publicité différencie clairement les cours qui ont été approuvés conformément à cette présente réglementation de ceux qui ne l'ont pas été.

(b) Un OFA dont le certificat a fait l'objet d'une renonciation, suspension, retrait ou d'une annulation doit rapidement:

(1) enlever toutes les indications, y compris les signes où qu'ils soient, montrant que l'OFA a été certifié par l'Administration de l'aviation civile ;

(2) notifier à tous les agents publicitaires, et médias publicitaires travaillant avec le détenteur du certificat, la cessation de toute publicité indiquant que l'OFA est certifié par l'Administration de l'aviation civile.

V.2 Installations,équipements et supports didactiques de formation en vol

(a) Un postulant ou détenteur de certificat d'OFA doit disposer pour son usage exclusif, en temps opportun et sur un site approuvé par l'Administration de l'aviation civile, de l'équipement de formation en vol et des supports didactiques adéquats y compris au moins un simulateur de vol ou un équipement avancé de formation en vol.

(b) Un postulant ou un détenteur de certificat, qui envisage de dispenser une formation en vol de pilote doit démontrer qu'il utilise en permanence un espace aménagé pour le briefing dans chaque aéroport de départ des vols de formation et qui est :

(1) convenable pour abriter les stagiaires qui attendent d'effectuer leurs vols de formation

(2) organisée et équipée pour la conduite des "briefings" des pilotes ;

(3) équipée de moyens de communication adéquats avec les services météo et planning de vol, dans le cas d'un OFA avec un cours de qualification aux instruments ou cours de pilote professionnel.

Annexes d'organisme de formation agréé

(a) Le détenteur d'un certificat d'OFA peut dispenser une formation en conformité avec un programme de formation approuvé par l'Administration de l'aviation civile dans une annexe d'OFA si :

(1) les installations, les équipements, les personnels et le contenu du cours de l'annexe d'OFA satisfont aux exigences applicables ;

(2) les instructeurs et les examinateurs de l'annexe d'OFA sont sous la supervision directe du personnel de commandement de l'OFA principal ;

(3) le détenteur du certificat notifie par écrit à l'Administration de l'aviation civile qu'une annexe particulière d'OFA va commencer des activités, au moins 60 jours avant la date prévue de début des activités ;

(4) les spécifications de formation du détenteur de certificat portent la raison sociale et l'adresse de l'annexe d'OFA et les cours approuvés dispensés à l'annexe d'OFA.



(b) L'Administration de l'aviation civile émet des spécifications de formation qui prescrivent les opérations exigées et autorisées au niveau de toute annexe d'OFA.

Modifications nécessitant notification à l'administration de l'aviation civile

(j) L'organisme doit notifier à l'Administration de l'aviation civile toute modification d'organisation prévue affectant l'agrément avant sa mise en vigueur pour permettre à l'Administration de l'aviation civile de déterminer si la conformité au règlement est maintenue et de modifier en cas de besoin, le certificat d'agrément.

(k) L'Administration de l'aviation civile peut définir les conditions sous lesquelles l'OFA peut fonctionner pendant la mise en place de ces changements à moins que l'Administration de l'aviation civile décide de suspendre l'agrément.

(l) L'Administration de l'aviation civile peut suspendre ou invalider le certificat d'agrément avec effet rétroactif à la date effective des modifications si ces dernières n'ont pas été portées à sa connaissance.

(m) Tout OFA doit notifier à l'Administration de l'aviation civile dans les 30 jours tout changement faisant partie de la liste ci-dessous:

- (1) dirigeant responsable ;
- (2) personnel d'instruction et d'évaluation ;
- (3) locaux, installations de formation et équipements, procédures, programmes d'études et domaine d'activités susceptible d'affecter l'agrément.

Certificats et diplômes

(a) Tout OFA doit délivrer à la fin de la formation, un certificat ou diplôme à tout élève ayant achevé ses cours selon le cas.

(b) Tout OFA doit inclure dans chaque certificat selon le cas :

- (1) le nom de l'école et le numéro du certificat de l'OFA ;
- (2) le nom du élève à qui il a été délivré ;
- (3) le titre du programme d'études suivi ;
- (4) la date d'obtention du certificat ;
- (5) une authentification par une Administration de l'aviation civile de l'école ;
- (6) une mention indiquant les vols de formation sur campagne que l'élève a effectués dans le cycle de formation, selon le cas.

(c) Un OFA ne peut délivrer de certificat ou de diplôme de fin de formation à un élève ou recommander un élève pour une licence ou une qualification, tant que le élève n'a pas :

- (1) achevé la formation spécifiée dans les cours de formation homologuée ;
- (2) passé avec succès les examens de fin d'études exigés.

Attestations

(a) Tout OFA doit fournir sur demande une attestation de niveau à tout élève qui le quitte avant la fin de sa formation.

(b) Tout OFA doit inclure dans l'attestation exigée au paragraphe (a) :



- (1) le programme de formation suivi par l'élève ;
- (2) la mention prouvant que l'élève a suivi ses cours de façon satisfaisante ;
- (3) une authentification par une autorité de l'école.

CHAPITRE VI FORMATION DE PILOTE

Généralités

cours de formation de pilote

- (1) L'Administration de l'aviation civile doit délivrer des certificats et des spécifications de formation pour l'OFA qui dispensent des cours de formation en vol de pilote:
- (2) OFA qui effectue la plus grande partie de ses cours de formation en vol en utilisant un aéronef réel.
- (3) OFA qui effectue la plus grande partie de ses cours de formation en vol à l'aide de moyens de simulation appropriés et approuvés par l'Administration de l'aviation civile.
 - (a) L'Administration de l'aviation civile peut approuver pour le compte d'un postulant ou détenteur d'un certificat d'OFA les cours de formation suivants, si le postulant satisfait aux exigences relatives à la délivrance de l'agrément :
 - (1) cours de licence et qualification :
 - (i) cours de pilote privé ;
 - (ii) cours de pilote professionnel ;
 - (iii) cours de qualification instrument ;
 - (iv) cours de pilote de ligne ;
 - (v) cours d'instructeur en vol ;
 - (vi) cours d'instructeur en vol instrument ;
 - (vii) cours d'instructeur au sol;
 - (viii) cours de qualification additionnelle à une catégorie ou classe d'aéronef ;
 - (ix) cours qualification de type d'aéronef ;
 - (2) cours de préparation spéciale ;
 - (i) cours de recyclage pilote ;
 - (ii) cours de recyclage instructeur en vol ;
 - (iii) cours de recyclage instructeur au sol ;
 - (iv) cours d'exploitation d'aéronef agricole ;
 - (v) cours d'exploitation d'hélicoptère à charge extérieure ;
 - (vi) cours d'exploitation spéciale ;
 - (vii) cours de pilote d'essai ;
 - (3) cours de formation au sol de pilote ;

	RAF-01.2 : ORGANISME DE FORMATION AERONAUTIQUE	Edition : 02 Date : NOV 2013
---	---	------------------------------------

(b) L'Administration de l'aviation civile peut approuver pour le compte d'un postulant, ou détenteur d'un certificat d'OFA les cours de formation suivants, si celui-ci satisfait aux exigences relatives à la délivrance de l'agrément :

(1) tout cours de formation à toute qualification ou à toute licence pour lequel le postulant peut montrer un programme de formation effectif et pour lequel l'Administration de l'aviation civile a approuvé les moyens de simulation.

Exigences relatives au certificat d'OFA

(a) L'Administration de l'aviation civile délivre au postulant un certificat d'OFA avec les qualifications associées si le postulant :

(1) détient un certificat provisoire d'OFA délivré conformément aux dispositions de la présente annexe pour au moins une durée de 24 mois calendaires précédant le mois de la demande ;

(2) satisfait aux exigences de la présente section pour les qualifications recherchées ;

(3) a formé et présenté des candidats avec au moins un taux de réussite de 80% dès la première fois dans les 24 mois calendaires précédant le mois de la demande à une épreuve de connaissance théorique ou un test pratique pour une licence de pilote, une licence d'instructeur en vol, une licence d'instructeur au sol ou une qualification additionnelle.

(b) L'instruction donnée sera d'une valeur telle qu'en moyenne 80% des élèves réussissent dès la première fois aux épreuves de vol sur la délivrance de la licence de pilote professionnel. Si cette norme n'est pas atteinte, cela sera un motif suffisant pour la suppression de la qualification.

Renouvellement des certificats et qualifications

(1) un peut faire la demande de renouvellement de ses certificats et qualifications dans les 30 jours précédant le mois d'expiration du certificat d'OFA, si l'OFA satisfait aux exigences prescrites au paragraphe (2) ;

(2) l'Administration de l'aviation civile renouvellera pour 24 mois calendaires supplémentaires un certificat d'OFA et les qualifications si elle juge que le personnel, les aéronefs, les installations et les aéroports, les cours de formation homologués, dossiers de formation, ainsi que les capacités et les qualités récentes de formation de l'OFA satisfont aux exigences requises.

Exigences en matière d'équipements de formation en vol

Domaine d'application

Cette section définit:

- (1) les exigences en matière de personnel et d'aéronef pour un certificat d'OFA ;
- (2) les installations dont un OFA doit disposer en permanence.



Exigences en matière d'aéroports

Tout postulant ou détenteur d'un certificat d'OFA doit démontrer qu'il fait usage en permanence d'aérodromes à partir desquels les vols de formation sont effectués, et que chacun de ces aéroports est doté d'une piste convenable et des équipements nécessaires.

Exigences en matière d'aéronefs

(a) Tout postulant, ou détenteur de certificat d'OFA doit s'assurer que tout aéronef utilisé en instruction et en vols en solo :

(1) à l'exception de vol d'instruction et vol en solo dans un programme d'opérations agricoles, charges externes, et travail aérien similaire, que cet aéronef a un certificat de navigabilité aux normes du Burkina Faso ou un certificat de navigabilité étranger, acceptable pour l'Administration de l'aviation civile ;

(2) est entretenu et inspecté conformément aux exigences du règlement applicable à cet effet ;

(3) est équipé conformément aux spécifications de formation du cours approuvé pour lequel il est utilisé.

(b) A l'exception du contenu du paragraphe (c), un postulant ou un détenteur d'un certificat d'OFA doit s'assurer que tout aéronef utilisé pour l'instruction en vol dispose au moins de deux places, de systèmes de commande de puissance moteur et commandes de vol qui sont faciles d'accès et qui fonctionnent de façon conventionnelle à partir des deux positions de pilotes.

(c) Un détenteur de certificat peut utiliser des avions munis de commandes telles que la direction de la roulette de nez, les commutateurs, les sélecteurs de carburant, et les commandes de débit d'air moteur qui ne sont pas faciles d'accès ni utilisés de manière conventionnelle par les deux pilotes pour le vol d'instruction, si le détenteur du certificat juge que le vol d'instruction peut être effectué en toute sécurité, compte tenu de la localisation des commandes et de leur fonctionnement non conventionnel, ou des deux.

(d) Tout détenteur de certificat doit s'assurer que tout aéronef utilisé dans un cours comprenant une exploitation IFR, est équipé et entretenu pour une exploitation IFR.

(e) Les aéronefs utilisés dans la phase d'instruction de base des cours doivent répondre aux conditions spécifiées pour les écoles de pilotage.

(f) Les aéronefs utilisés pour l'instruction de navigation avancée doivent être munis d'un équipement adéquat de radiogoniométrie automatique (ADF) de navigation sur très haute fréquence (VHF).

(g) Tous les aéronefs doivent être munis d'au moins un équipement de communications VHF. Les aéronefs utilisés dans l'instruction de navigation avancée doivent être munis d'un équipement de communication haute fréquence (HF).

(h) Au moins un avion doit être muni d'un train d'atterrissage escamotable, d'une hélice à vitesse constante et d'un moteur d'au moins 180 CV.



(i) Le parc aérien de l'école doit être constitué de façon à permettre à tout élève de recevoir l'instruction sur un seul et même type d'avion pendant les 30 premières heures de vol.

Exigences en matière de programmes de formation

Domaine d' application

Ce sous chapitre définit les exigences en matière de programmes de formation et leurs contenus pour la délivrance d'un certificat d'OFA, ainsi que les spécifications pour les formations, tests et contrôles conduits conformément à l'arrêté relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel de l'aéronautique civile.

Approbation des programmes de formation

(a) Tout postulant, ou détenteur d'un certificat doit adresser à l'Administration de l'aviation civile une demande pour l'approbation de son programme de formation.

(b) Tout postulant à l'approbation d'un programme de formation doit indiquer sur sa demande :

(1) les cours faisant partie du programme de base ;

(2) les cours faisant partie du programme de spécialisation ;

(3) les exigences de l'arrêté relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel de l'aéronautique civile satisfaites par le(s) programme(s) ;

(4) les exigences de l'arrêté relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel de l'aéronautique civile non satisfaites par le(s) programme(s).

(c) Après qu'un détenteur de certificat ait commencé son exploitation suivant un programme de formation approuvé, l'Administration de l'aviation civile peut exiger que le détenteur de certificat révise ce programme de formation si elle juge que le détenteur ne satisfait pas aux dispositions de son programme de formation homologué.

(d) Si l'Administration de l'aviation civile exige qu'un détenteur d'un certificat d'OFA révise un programme de formation approuvé et que le détenteur du certificat n'effectue pas ces modifications exigées dans les 30 jours calendaires, l'Administration de l'aviation civile peut suspendre, retirer ou mettre fin au certificat d'OFA.

Exigences en matière de modules de programme de formation

(a) Le programme d'instruction doit être élaboré à partir d'un schéma unifié des cours, qui doit montrer clairement l'intégration de l'instruction au sol et en vol. Le schéma doit prendre la forme suivante :

(1) un programme d'instruction indiquant, pour chaque semaine des cours, le calendrier prévu des différentes périodes d'instruction au sol et en vol. Chaque période doit être identifiée pour permettre de se référer au programme de formation approprié ;



(2) des programmes de formation détaillés indiquant l'objectif, la teneur et les normes de passage pour chaque période d'instruction ou exercice.

(b) Le programme ne doit pas nécessairement prévoir la délivrance de la licence de pilote privé. Toutefois, si l'école désire inclure des périodes de vol mutuel, les stagiaires concernés doivent être titulaires d'une licence de pilote privé.

(c) Les élèves sont tenus de se qualifier pour la délivrance de la licence d'opérateur navigant de radiotéléphonie avant leur premier vol en solo.

(d) Tout postulant doit s'assurer que chaque module de programme de formation soumis à l'Administration de l'aviation civile pour approbation satisfait aux exigences applicables et comprend :

(1) un programme pour chaque module proposé ;

(2) les exigences minimales en matière d'aéronef, et équipements de formation pour chaque module ;

(3) les qualifications minimales concernant les instructeurs pour tout module proposé ;

(4) un module pour la formation initiale et la formation continue pour tout instructeur employé à enseigner un module donné ;

(5) pour tout module aboutissant à la délivrance d'une licence ou d'une qualification en moins d'heures que le minimum prescrit par l'arrêté relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel de l'aéronautique civile:

(i) un moyen de démontrer la capacité d'effectuer une telle formation en un nombre d'heures réduit ;

(ii) un moyen de suivre la performance du stagiaire.

Exigences en matière de personnel

Domaine d'application

Ce sous chapitre définit les exigences en matière de personnel et équipements de formation en vol pour le détenteur de certificat qui dispense une formation suivant les dispositions de l'arrêté relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel de l'aéronautique civile.

Exigences en matière d'éligibilité des instructeurs d'OFA

(a) Les personnes qui donnent une instruction sur entraîneur synthétique dans les séquences de vol élémentaires doivent être des instructeurs de pilotage. L'instruction sur un entraîneur synthétique dans les autres séquences sera donnée par des instructeurs titulaires d'une qualification de vol aux instruments ou par des personnes expressément agréées à cette fin. L'agrément est subordonné à un examen satisfaisant donné par un examinateur de l'Administration de l'aviation civile ou agréé par elle. En outre, les instructeurs de pilotage qui donnent régulièrement une instruction sur entraîneur synthétique peuvent être tenus de faire la preuve de leur compétence dans le cadre de leurs épreuves annuelles de réadmission à une catégorie.

(b) Un détenteur de certificat ne peut employer une personne comme instructeur dans un cours de formation susceptible de faire l'objet d'une approbation par l'Administration de l'aviation civile que si cette personne :



- (1) est âgée d'au moins 18 ans ;
- (2) est capable de lire, écrire et comprendre les langues française et anglaise ;
- (3) détient une qualification d'instructeur en vol, si l'instruction se passe sur un aéronef en vol ;
- (4) satisfait aux exigences du paragraphe (d) si l'instruction se passe en vol simulé ;
- (5) satisfait, au moins à l'une des recommandations suivantes :
 - (i) exigences d'expérience aéronautique pour une licence de pilote professionnel, à l'exception des heures de formation exigées pour la préparation au test pratique de pilote professionnel ;
 - (ii) exigences d'expérience aéronautique pour une licence de pilote de ligne si la formation se passe sur un simulateur de vol ou sur un équipement de formation en vol qui représente un avion exigeant une qualification de type ou si la formation est dispensée suivant un module conduisant à la délivrance d'une licence de pilote de ligne ; ou
 - (iii) est employée comme instructeur sur simulateur de vol ou instructeur sur équipement de formation en vol pour un OFA effectuant une formation et des contrôles suivant les exigences de l'arrêté relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel de l'aéronautique civile à la date correspondant au 30^{ème} jour après l'adoption de la présente annexe.
- (c) Un OFA doit désigner par écrit un instructeur pour tout cours approuvé, avant que cette personne ne puisse exercer comme instructeur dans ce cours.
- (d) Avant sa désignation initiale, tout instructeur en vol ou instructeur sur simulateur de vol doit se conformer aux exigences spécifiques d'éligibilité en matière de formation en vol contenues dans de la présente annexe.

Privilèges et limitations pour les instructeurs et examinateurs d'OFA

- (a) Un OFA peut permettre à un instructeur d'effectuer :
 - (i) une formation pour chaque module pour lequel cet instructeur est qualifié ;
 - (ii) des tests et contrôles pour lesquels cet instructeur est qualifié ;
 - (iii) des formations, tests et contrôles prévus pour satisfaire aux exigences de la présente annexe.
- (b) Un OFA dont l'instructeur ou examinateur est désigné conformément aux exigences pour effectuer les formations, tests ou contrôles sur les équipements de formation en vol, permet à son instructeur ou examinateur de donner des approbations exigées par l'arrêté relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel de l'aéronautique civile si cet instructeur ou examinateur est autorisé par l'Administration de l'aviation civile à former ou à évaluer sur un module qui exige de telles approbations.
- (c) Un OFA ne peut pas permettre à un instructeur :
 - (1) à l'exclusion des briefings et débriefings, d'effectuer plus de 8 heures de formation en 24 heures consécutives, ou plus de 6 jours ou 40 heures dans une période de 7 jours.



(2) de dispenser une formation sur équipements de formation en vol sauf si cet instructeur satisfait aux exigences des paragraphes VI.4.4 (a) (1) à VI.4.4 (a) (4) et VI.4.4 (b), selon le cas ;

(3) de dispenser une formation sur un aéronef sauf si cet instructeur :

(i) satisfait aux exigences des paragraphes VI.4.4 (a) (1); (a) (2) et (a) (5) ;

(ii) détient une qualification d'instructeur en vol ;

(iii) détient les licences et qualifications de pilote applicables aux catégories, classes, et types d'aéronefs sur lequel il effectue l'instruction ;

(iv) instruit ou évalue sur un aéronef en vol pendant qu'il occupe un siège de membre d'équipage exigé et possède au moins un certificat médical de classe 2 valide ;

(v) satisfait aux exigences en matière d'entraînement périodique des membres d'équipage de conduite et de formation d'instructeur en vol relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public.

Exigences en matière de formation et contrôle d'instructeur d'OFA

(a) A l'exception du contenu du paragraphe (c), avant la désignation et tous les 12 mois calendaires à compter du premier jour du mois suivant la désignation initiale d'un instructeur, un détenteur de certificat doit s'assurer que chacun de ses instructeurs satisfait aux exigences suivantes :

(1) tout instructeur en vol ou instructeur sur simulateur de vol doit démontrer de façon satisfaisante à un examinateur autorisé, sa compétence dans l'enseignement d'un extrait représentatif de tout module pour lequel cet instructeur est désigné pour instruire conformément au chapitre 1.2.3 ;

(2) tout instructeur doit avoir achevé de façon satisfaisante un cours approuvé d'instruction au sol dans au moins :

(i) les principes fondamentaux du processus d'apprentissage ;

(ii) les éléments d'un enseignement efficace, méthodes et techniques de formation ;

(iii) les fonctions, privilèges, responsabilités et limitations d'un instructeur ;

(iv) les politiques et procédures de formation ;

(v) la gestion des ressources et coordination de l'équipage au poste de pilotage ;

(vi) l'évaluation.

(3) tout instructeur qui enseigne sur un simulateur de vol ou sur un dispositif de formation en vol doit avoir achevé de façon satisfaisante un cours approuvé de formation sur le fonctionnement du simulateur de vol et un cours approuvé de formation au sol applicable aux cours de formation que l'instructeur est appelé à dispenser et qui doit comprendre :

(i) le fonctionnement correct des commandes et des systèmes du simulateur de vol et de l'équipement de formation en vol ;

(ii) le fonctionnement correct des panneaux de signalisation, de paramètres d'environnement et de défauts ;

(iii) les limitations de la simulation ;



- (iv) les exigences d'équipement minimum pour chaque module.
- (4) tout instructeur de vol qui dispense une formation sur un aéronef doit avoir achevé de façon satisfaisante un cours approuvé de formation au sol et de formation en vol sur un aéronef, un simulateur de vol ou un dispositif de formation en vol, qui doit comprendre :
 - (i) les performances et analyses des procédures et manoeuvres de formation en vol applicables aux cours de formation que l'instructeur est appelé à dispenser ;
 - (ii) les sujets techniques couvrant les sous systèmes d'aéronef et les règles de fonctionnement applicables aux cours de formation que l'instructeur est appelé à dispenser ;
 - (iii) les procédures d'urgence ;
 - (iv) les situations d'urgence susceptibles d'être développées pendant la formation ;
 - (v) les mesures de sécurité appropriées ;
- (5) tout instructeur qui fait de l'instruction sur un dispositif de formation en vol doit passer un test de connaissances théoriques et un contrôle annuel de compétence :
 - (i) sur l'équipement de formation en vol sur lequel l'instructeur effectuera l'instruction ;
 - (ii) sur les sujets et manoeuvres d'un extrait représentatif de tout module sur lequel l'instructeur effectuera l'instruction.
- (b) En plus des exigences du paragraphe (a), tout détenteur de certificat doit s'assurer que tout instructeur qui fait de la formation en vol sur un simulateur de vol que l'Administration de l'aviation civile a homologué pour toute formation pour le test de la licence de pilote de ligne, le test de qualification de type d'aéronef ou les deux, a satisfait au moins à une des exigences du paragraphe (b).
- (c) L'Administration de l'aviation civile considèrera l'achèvement d'un module exigé par le paragraphe (a) ou (b) effectué dans le mois calendaire précédant ou suivant le mois de son échéance comme effectué durant le mois de son échéance pour les besoins d'estimation de l'échéance de la prochaine formation.
- (d) L'Administration de l'aviation civile peut accorder un crédit sur les exigences du paragraphe (a) ou (b) à un instructeur qui a achevé de façon satisfaisante le cours de formation d'instructeur pour détenteur d' AOC, si l'Administration de l'aviation civile juge qu'un tel cours équivaut aux exigences du paragraphe (a) ou (b).

Exigences pour examinateur d'OFA

- (a) A l'exception du paragraphe VI.4.4 (d), tout OFA doit s'assurer que toute personne autorisée comme examinateur est :
 - (1) approuvée par l'Administration de l'aviation civile ;
 - (2) en conformité avec le contenu des sections VI.4.2, VI.4.3, et VI.4.4 ;
 - (3) avant désignation, achevé de façon satisfaisante un module de formation dans les 12 mois calendaires comprenant :
 - (i) les tâches, fonctions et responsabilités d'examineur ;
 - (ii) les méthodes, procédures et techniques pour mener les examens et contrôles exigés ;
 - (iii) l'évaluation des performances de pilote ;



- (iv) la gestion des tests non concluants et les actions correctives qui en découlent ;
- (4) s'il évalue sur un dispositif de formation en vol, a passé de façon satisfaisante le test de connaissances théoriques et le contrôle annuel de compétence sur le simulateur de vol ou l'aéronef sur lequel l'examineur effectuera l'évaluation.
- (b) Lors de l'estimation de l'échéance de la date de formation d'un examinateur, l'Administration de l'aviation civile considérera qu'un examinateur qui a achevé de façon satisfaisante un module de formation exigé par le paragraphe (a) (3) dans le mois calendaire précédant ou suivant le mois de l'échéance, l'a effectué au mois de l'échéance.
- (c) L'Administration de l'aviation civile peut accorder un crédit sur les exigences du paragraphe (a) (3) à un examinateur qui a achevé de façon satisfaisante le cours de formation d'instructeur pour détenteur d'AOC, si l'Administration de l'aviation civile juge qu'un tel cours équivaut aux exigences du paragraphe (a) (3).

Personnel d'OFA

- (a) Tout postulant, ou détenteur de certificat d'OFA doit disposer d'un personnel adéquat, y compris des instructeurs en vol et instructeurs au sol détenteurs de licences de pilote professionnel avec qualification sur aérostat, selon le cas et un instructeur en chef, qualifiés et compétents pour effectuer les tâches assignées dans chaque cours de formation homologué.
- (b) Tout instructeur au sol ou en vol doit détenir une qualification d'instructeur en vol, licence d'instructeur au sol ou licence de pilote professionnel avec qualifications sur aérostat, selon le cas, avec des qualifications correspondant au cours de formation approuvé, et tout aéronef utilisé dans ce cours.

Qualifications de l'instructeur examinateur d'OFA

Pour être désigné comme instructeur examinateur pour un OFA de niveau 1 effectuant des contrôles d'étape, tests de fin de formation des élèves et contrôles de compétence d'instructeur, conformément aux dispositions du présent règlement, il est nécessaire de satisfaire aux exigences de la présente annexe.

Formation en vol d'instructeur d'OFA

- (a) Nul autre qu'un instructeur en vol détenteur d'une licence avec une qualification sur aérostat, disposant des qualifications minimales spécifiées dans l'aperçu du cours de formation approuvé, ne peut dispenser une formation en vol d'élèves conformément à un cours approuvé de formation.
- (b) Aucun OFA ne peut autoriser un élève pilote à commencer un vol en solo sans l'autorisation de l'instructeur agréé.
- (c) Tout instructeur en chef, instructeur en chef adjoint assigné à un cours de formation doit avoir achevé, au moins une fois tous les 36 mois calendaires, un programme de formation comprenant une formation au sol ou en vol, ou les deux, ou un cours de recyclage approuvé d'instructeur en vol.
- (d) Tout instructeur en vol ou pilote professionnel détenteur d'une licence avec une qualification sur aérostat assigné à un cours de formation en vol, doit avoir réalisé, de façon satisfaisante, les tâches suivantes sous la supervision de l'instructeur en chef de l'école, l'instructeur en chef adjoint ou de l'instructeur examinateur :



(1) avant de recevoir l'autorisation de former les élèves dans un cours de formation en vol, effectuer :

- (i) une revue et un briefing sur les objectifs et normes de ce cours de formation ;
- (ii) un contrôle initial de compétence dans chaque marque et modèle d'aéronef utilisé pour ce cours de formation pour lequel cette personne dispense ce cours ;

(2) tous les 12 mois calendaires après le mois au cours duquel l'instructeur s'est conformé pour la dernière fois aux exigences du paragraphe (d) (1) (ii), passer un contrôle de compétence sur un des aéronefs sur lesquels il forme les élèves.

Formation au sol d'instructeur d'OFA

(a) A l'exception du contenu du paragraphe (b), tout instructeur assigné à un cours de formation au sol, doit détenir une qualification d'instructeur en vol ou au sol, avec une qualification sur appareil plus léger que l'air, avec la qualification appropriée pour ce cours de formation.

(b) Toute personne qui ne satisfait pas aux exigences du paragraphe (a) peut être assignée à des fonctions de formation au sol dans un cours de formation, si :

(1) l'instructeur en chef assigné à ce cours de formation au sol juge que la personne est qualifiée pour dispenser cette formation ;

(2) l'instructeur sert sous la supervision de l'instructeur en chef ou de l'instructeur en chef adjoint présent dans les installations lorsque la formation est dispensée.

(c) Un instructeur ne peut pas être utilisé dans un cours de formation au sol jusqu'à ce qu'il ait été informé des objectifs et normes de ce cours par l'instructeur en chef, l'instructeur en chef adjoint, ou l'instructeur examinateur.

Règles de fonctionnement

Domaine d'application

Ce sous chapitre définit les règles de fonctionnement applicables à un OFA agréé et dispensant un cours ou un module de programme de formation approuvé conformément aux dispositions de la présente annexe.

Privilèges

(a) Un détenteur de certificat d'OFA peut permettre à des instructeurs et des examinateurs sur simulateur de vol de se conformer aux exigences d'expérience récente par l'utilisation d'un simulateur de vol ou d'un dispositif de formation en vol si ce simulateur de vol ou dispositif de formation en vol est utilisé dans un cours homologué conformément à ce sous chapitre.

(b) Le détenteur d'un certificat d'OFA peut faire de la publicité et dispenser des cours de formation approuvés de pilote conformément au certificat et qualifications qu'il détient.

(c) Un élève transféré d'un centre agréé à un autre peut être crédité de toute la formation antérieure, sous réserve des épreuves de vol ou des examens écrits exigés par la seconde école.



(d) En cas de transfert d'un centre non agréé à un centre agréé, l'élève peut être crédité d'un maximum de 50% de l'instruction en vol antérieure. L'instruction au sol et les examens ne pourront être crédités.

(e) Un OFA recevant un élève d'un autre OFA peut créditer l'expérience antérieure de cet élève par rapport aux exigences en matière de programme d'un cours sous les conditions suivantes :

(1) si le crédit est basé sur le contenu des paragraphes (a), (b) ou de la section VII.2.8, l'OFA qui reçoit ne peut créditer cet élève de plus de 50% des exigences du programme ;

(2) si le crédit n'est pas basé sur le contenu des paragraphes (a), (b) ou de la section VII.2.8, l'OFA qui reçoit ne peut créditer cet élève de plus de 25% des exigences du programme.

(f) Si une instruction antérieure est créditée, le dossier de l'élève indiquera clairement l'étendue du crédit.

(g) L'OFA qui reçoit peut accorder un crédit pour la formation spécifiée au paragraphe (e) (1), ou (e) (2) seulement si celui qui a dispensé la formation, a certifié les type et volume de formation dispensée, et les résultats de chaque contrôle d'étape et contrôle de fin de cours passés par l'élève, selon le cas.

(h) Un détenteur de cours de formation de TMA peut évaluer et allouer un crédit en faveur d'une formation antérieure d'un élève rentrant à condition que :

(1) le détenteur du cours de formation de TMA détermine que la formation est vérifiable et comparable à des portions du programme de formation ;

(2) l'élève bénéficiant du crédit passe un examen dispensé par le détenteur de cours de formation de TMA équivalant à ceux dispensés par le détenteur de cours de formation de TMA pour le même sujet du programme de formation.

Limitations d'OFA

(a) Tout OFA doit :

(1) s'assurer que les fonctions de blocage, de ralentissement ou de repositionnement du simulateur de vol ou appareil de formation en vol ne sont pas utilisées durant les tests ou les contrôles ;

(2) s'assurer qu'une fonction de repositionnement est utilisée pendant les simulations opérationnelles en ligne pour l'évaluation et la formation en vol orientée ligne uniquement pour avancer le long d'une route aérienne vers le point où la phase de descente et d'approche commence.

(b) Lorsqu'un contrôle pratique, contrôle en vol ou simulation opérationnelle en ligne est en cours, l'OFA doit s'assurer que l'une des personnes suivantes occupe chaque siège de membre d'équipage :

(1) un membre d'équipage qualifié comme co-pilote dans la catégorie et classe d'aéronef, étant entendu qu'aucun instructeur en vol dispensant une instruction ne peut occuper une position de membre d'équipage,

(2) un élève, étant entendu qu'aucun élève ne peut être utilisé à une position de membre d'équipage avec un autre élève qui n'est pas dans le même cours spécifique.



(c) Maintien des personnels, installations, et équipements. Le détenteur d'un certificat d'OFA ne peut dispenser de formation à un élève inscrit dans un cours de formation approuvé que si tous les dispositifs de formation en vol et chaque instructeur et examinateur autorisés satisfont de façon continue aux exigences et aux normes spécifiées dans les spécifications de formation du détenteur du certificat.

(d) Un OFA certifié ne peut pas exiger qu'un élève suive les cours de formation pendant plus de 8 heures par jour ou plus de 6 jours ou 40 heures dans une période consécutive de 7 jours.

Limitations: élèves inscrits dans des cours réels de formation en vol

Tout élève pilote doit transporter les éléments suivants dans chaque aéronef utilisé pour la formation en vol et des vols en solo:

- (1) une liste de vérification avant décollage et avant l'atterrissage ;
- (2) le manuel de l'exploitant ou le manuel de vol de l'aéronef (AFM) si fourni par le fabricant ou une copie du manuel distribué aux élèves utilisant l'aéronef.

Documents d'inscription d'OFA

(a) Le détenteur d'un certificat d'OFA doit fournir à chaque élève, à l'inscription une copie de ce qui suit :

- (1) un certificat d'inscription contenant :
 - (i) le nom du cours dans lequel l'élève est inscrit ;
 - (ii) la date de cette inscription ;
- (2) une copie du programme de formation de l'élève ;
- (3) pour les élèves pilotes, une copie des procédures et des pratiques de sécurité qui décrivent :
 - (i) l'utilisation des installations et le fonctionnement de ses aéronefs ;
 - (ii) les minima météo exigés par l'école pour les vols en binôme et en solo ;
 - (iii) les procédures de démarrage et de roulage d'aéronef sur la rampe ;
 - (iv) les précautions et les procédures d'incendie ;
 - (v) les procédures de démonstration ;
 - (vi) la liste des anomalies et des corrections d'anomalies de l'aéronef ;
 - (vii) la procédure de sécurisation de l'aéronef en cas de non utilisation ;
 - (viii) les réserves carburant nécessaires pour les vols locaux et les vols de navigation ;
 - (ix) l'évitement d'autres aéronefs en vol et au sol ;
 - (x) les limitations d'altitude minimum et les instructions d'atterrissage d'urgence simulées ;
 - (xi) une description des zones de pratique assignées et les instructions relatives à leur utilisation ;
- (4) le détenteur d'un certificat d'OFA doit maintenir une liste mise à jour tous les mois des personnes inscrites dans chaque cours de formation dispensé par l'école.



(b) Tout postulant d'OFA doit s'assurer que chaque cours de formation pour lequel il recherche l'homologation satisfait aux exigences minimales du contenu du programme d'instruction listées à la section II.5.6.

Cours de formation : contenu

(a) Tout postulant, et détenteur de certificat d'OFA doit s'assurer que chaque cours de formation comprend :

(1) une description de chaque simulateur de vol ou chaque appareil de formation en vol utilisé pour la formation ;

(2) une liste des aéroports de départ de chaque vol de formation et une description des installations, y compris les espaces aménagés pour le briefing des pilotes, disponibles pour usage par les élèves et personnels au niveau de chacun de ces aéroports ;

(3) une description du type d'aéronef, y compris tout équipement spécial utilisé pour chaque phase de formation ;

(4) les aptitudes et qualifications minimales pour chaque instructeur assigné à la formation au sol ou en vol ;

(5) un module de formation comprenant :

(i) les conditions d'inscription dans les parties sol et vol de ce cours, comprenant les licences et qualifications de pilote (si exigé par la présente annexe), formation, expérience de pilote et connaissances de pilote ;

(ii) une description détaillée de chaque cours, y compris les objectifs, normes et calendrier de réalisation des cours ;

(iii) les objectifs d'apprentissage du cours ;

(iv) les objectifs et normes d'apprentissage du cours ;

(v) une description des contrôles et tests à utiliser pour évaluer le niveau après chaque étape de formation.

(b) Un OFA peut :

(1) dispenser une formation sur un simulateur de vol ou un appareil de formation en vol, à condition qu'il représente l'aéronef pour lequel le cours est approuvé, qu'il satisfasse aux exigences de ce paragraphe et que la formation soit dispensée par un instructeur autorisé ;

(2) permettre à un élève d'être crédité d'un maximum de 25% du total des exigences des heures de formation en vol du cours approuvé sur un simulateur de vol qui satisfait aux exigences de la section VI.2.4

CHAPITRE VII PERSONNELS AERONAUTIQUES AUTRES QUE LES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE

Cours autres que ceux de TMA

Domaine d'application

(a) Ce chapitre fournit un moyen alternatif d'effectuer la formation en vol exigée par l'arrêté relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel de l'aéronautique civile ou l'arrêté relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public.



(b) La certification suivant les dispositions de ce chapitre n'est pas exigée pour une formation qui est :

(1) approuvée et effectuée suivant les dispositions de l'arrêté relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public;

(2) effectuée suivant l'arrêté relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel de l'aéronautique civile, sauf si le paragraphe concerné de l'arrêté relatif aux conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences du personnel de l'aéronautique civile exige une certification suivant la présente annexe.

Autres cours de formation

(a) L'Administration de l'aviation civile peut approuver les cours de formation suivants pour le compte d'un postulant à un certificat ou un détenteur d'un certificat d'OFA si le postulant ou le détenteur satisfait aux exigences de la présente annexe.

(1) Agent technique d'exploitation ;

(2) Mécanicien navigant ;

(3) Personnel navigant de cabine ;

(4) Autres formations approuvées par l'Administration de l'aviation civile.

(b) L'Administration de l'aviation civile approuvera le cours pour lequel une demande est faite si l'OFA ou le postulant d'OFA démontre que le cours contient un programme permettant d'atteindre un niveau de compétence égal ou supérieur à celui exigé par les dispositions applicables de ces règlements.

Demande, durée et renouvellement

(a) Demande : un OFA qui se propose de former des agents techniques d'exploitation doit faire une demande comprenant :

(1) des indications concernant les domaines de connaissances et les matières ;

(2) un minimum de 200 heures de cours au total ;

(3) un résumé des principaux chapitres et sous-chapitres devant être couverts et le nombre d'heures proposé pour chacun d'eux.

(b) Durée et renouvellement:

(1) Le droit de dispenser un cours de formation pour la licence d'agent technique d'exploitation expire 24 mois après le dernier jour du mois de délivrance de l'autorisation ;

(2) Le détenteur d'une approbation pour un cours de formation pour la licence d'agent technique d'exploitation aéronautique doit faire une demande de renouvellement à l'Administration de l'aviation civile dans les 30 jours précédant la date d'expiration.

(c) Instruction. Le détenteur d'une approbation pour un cours doit s'assurer qu'il conserve un nombre suffisant d'instructeurs qui garantit une moyenne sur 24 mois calendaires d'au moins 80 pour cent des diplômés de cette école qui passent le test pratique dès la première fois.



Qualification d'instructeur/examineur ATE

(a) Nul ne doit dispenser l'instruction requise pour la délivrance de toute licence ou qualification d'Agent Technique d'Exploitation (ATE) s'il n'est pas titulaire :

- (1) d'une licence d'ATE assortie d'une qualification d'instructeur ; ou
- (2) le cas échéant, d'une autorisation spéciale de l'Autorité

(b) La qualification d'instructeur ATE est renouvelée avec la validité de la licence.

Conditions de la délivrance initiale d'une qualification d'instructeur ATE

Tout postulant à une première qualification d'instructeur ATE au sein d'une compagnie aérienne doit remplir les conditions suivantes :

- (a) être titulaire d'une licence ATE en cours de validité ;
- (b) avoir exercé au moins cinq (5) ans en qualité d'ATE ;
- (c) avoir suivi avec succès une formation d'instructeur
- (d) avoir été désigné instructeur par la compagnie

Conditions de prorogation et de renouvellement d'une qualification d'instructeur ATE

Tout postulant à une prorogation ou renouvellement d'une qualification d'instructeur ATE doit remplir les conditions suivantes :

- (a) avoir une licence ATE à jour ;
- (b) avoir effectué au moins une (01) séance d'instruction ou avoir suivi un stage de recyclage dans les 12 derniers mois précédant la demande de prorogation ou de renouvellement ;
- (c) avoir été désigné instructeur de son employeur en état de validité.

Qualification examinateur ATE

Pour être désigné examinateur, un ATE doit :

- (a) être titulaire d'une licence ATE
- (b) avoir exercé au moins deux (02) ans en qualité d'instructeur ATE

2. Privilèges Les examinateurs désignés sont autorisés à produire des questions, à conduire et à évaluer des examens écrits et oraux.

Validité de la qualification – ATE

La qualification d'examineur ATE est valide trois (03) ans.

4. Renouvellement de la qualification (a) La qualification d'examineur ATE est renouvelée avec la licence d'ATE. Pour que la qualification soit renouvelée, d'examineur doit justifier avoir, durant les douze mois écoulés :

- (i) dispensé la formation, ou participer à la formation lors :
 - des stages d'adaptation et formation aux différences
 - des vols de familiarisation - des entraînements périodiques
 - des remises à niveau

(ii) avoir exercé en qualité d'ATE durant la période de validité de sa qualification d'examineur ATE (b) L'exploitant doit établir à cet effet une attestation justifiant la satisfaction des exigences prévues aux (i) et (ii) ci-dessus.

Cours de formation de TMA

Domaine d'application

Ce sous chapitre définit les exigences en matière:

- (1) de délivrance des certificats et qualifications d'OFA ;
- (2) d'organisation de cours pour la licence et les qualifications associées pour les TMA ;



(3) d'enseignement des règles générales de conduite pour les détenteurs de licences et de qualifications de TMA.

Cours de formation TMA

(a) L'Administration de l'aviation civile peut approuver les cours de formation de TMA pour le compte d'un postulant à un certificat ou un détenteur d'OFA, si le postulant ou le détenteur satisfait aux exigences de la présente annexe.

(b) Trois niveaux de connaissances de base, dénommés « catégories A, B1, B2 » sont définis en fonction des tâches qui peuvent être effectuées dans un atelier de maintenance d'aéronefs agréé conformément à l'arrêté relatif à l'agrément des ateliers d'entretiens d'aéronefs.

(1) *Qualification à la catégorie A* : Cette catégorie correspond à des opérations mineures programmées d'entretien en ligne et des rectifications de défauts simples. La catégorie A est divisée en sous catégories relatives aux combinaisons d'avions, hélicoptères, moteurs à turbines et à pistons ;

(2) *Qualification à la catégorie B1* : Cette catégorie correspond à des opérations d'entretien , y compris sur la cellule de l'aéronef, les groupes motopropulseurs et les systèmes mécaniques; les opérations de remplacement d'éléments avioniques interchangeables (LRU), n'exigeant que des test simples pour démontrer son bon fonctionnement, sont également incluses. La catégorie B1 est divisée en sous catégories relatives aux combinaisons d'avions, hélicoptères, moteurs à turbines et à pistons ;

(3) *Qualification à la catégorie B2* : Cette catégorie correspond à des opérations d'entretien sur les systèmes avioniques et électriques ;

(4) *Sous catégories* : Les sous catégories des catégories A et B1 sont ;

(i) A1 et B1.1 : avions à moteurs à turbine ;

(ii) A2 et B1.2 : avions à moteurs à pistons ;

(iii) A3 et B1.3 : hélicoptères à moteurs à turbines ;

(iv) A4 et B1.4 : hélicoptères à moteurs à pistons ;

Exigences générales en matière de programme

(a) Tout OFA doit disposer d'un programme homologué destiné à qualifier ses stagiaires pour accomplir les fonctions de TMA suivant une ou des qualifications particulières.

(b) Le programme doit proposer au moins le nombre d'heures d'instruction comme indiqué dans le cours de formation de TMA et l'unité de durée d'instruction ne doit pas être inférieure à 50 minutes :

(1) Cellule : 1200 heures (400 heures de généralités et 800 heures de cellule) ;

(2) Groupe motopropulseur : 1200 heures (400 heures de généralités et 800 heures de Groupe motopropulseur) ;

(3) Combinaison cellule et groupe motopropulseur : 2000 heures (400 heures de généralités, 800 heures de cellule et 800 heures de groupe motopropulseur).

(c) Le programme doit couvrir les sujets et les éléments décrits dans le standard de cours de formation de TMA.



- (d) Tout OFA doit enseigner chaque sujet au moins jusqu'au niveau de compétence indiqué et défini dans le standard de cours de formation de TMA.
- (e) Le détenteur de certificat doit maintenir un programme montrant :
 - (i) les projets pratiques devant être couverts ;
 - (ii) pour chaque sujet, la proportion de théorie et d'autres types d'instructions à dispenser ;
 - (iii) une liste des contrôles minimaux exigés.
- (f) Tout OFA peut délivrer des certificats de compétence à des personnes ayant achevé de façon satisfaisante les cours de spécialité à condition que toutes les exigences soient satisfaites et que ces certificats spécifient la marque et le modèle d'aéronef pour lequel cette certification est délivrée.

Fournisseurs de programme de formation de TMA

- (a) Tout postulant, ou détenteur de certificat, peut faire une demande à l'Administration de l'aviation civile pour l'approbation d'un programme de formation de TMA.
- (b) Un détenteur d'AOC, OMA, ou OFA, peut faire une demande à l'Administration de l'aviation civile pour l'approbation d'un programme de formation de TMA qui satisfait aux exigences de ce sous chapitre.

Exigences en matière d'instructeurs

- (a) Chaque OFA fournit le nombre d'instructeurs titulaires des licences et qualifications appropriées, délivrées conformément au paragraphe (c), qui, de l'avis de l'administration de l'aviation civile, est nécessaire pour assurer l'instruction et la supervision adéquates des élèves.
- (b) Un OFA peut fournir des instructeurs spécialisés, non titulaires d'une licence, mais agréés conformément au paragraphe (c), pour enseigner les mathématiques, la physique, l'électricité de base, l'hydraulique de base, le dessin et autres sujets similaires.
- (c) Tous les demandeurs de licences et qualifications ou autorisations d'instructeur doivent, outre les impératifs spécifiques figurant dans la présente partie, avoir obtenu et consigné une formation effectuée par un instructeur homologué sur les principes fondamentaux de la pédagogie et passé un test des connaissances dans les domaines suivants d'instruction :
 - (1) Techniques de pédagogie appliquée ;
 - (2) Évaluation des résultats des élèves dans les sujets faisant l'objet d'une instruction au sol ;
 - (3) Le processus d'acquisition de connaissances ;
 - (4) Les éléments d'un enseignement efficace ;
 - (5) L'évaluation et les tests des élèves, les philosophies de la formation ;
 - (6) L'élaboration de programmes de formation ;
 - (7) La planification des leçons ;
 - (8) Les techniques pédagogiques en salle de classe ;



- (9) L'utilisation des aides à la formation, dont les simulateurs d'entraînement au vol, selon le cas ;
- (10) L'analyse et la correction des erreurs commises par les élèves ;
- (11) La performance humaine pertinente à l'instruction de pilotage ;
- (12) Les dangers de la simulation de défaillances et mauvais fonctionnements de systèmes dans l'aéronef ; et
- (13) Les principes de la gestion des menaces et des erreurs.
- (d) Les demandeurs suivants ne sont pas tenus de se conformer au paragraphe (c) de la présente sous-section :
- (1) Le titulaire d'une licence ou autorisation d'instruction délivrée aux termes de la présente annexe et qui a déjà passé le test des connaissances dans les domaines d'enseignement ;
- (2) Le titulaire d'un certificat d'enseignant en vigueur délivré par une autorité nationale ou locale, qui autorise la personne à enseigner au niveau secondaire ou supérieur ; et
- (3) Une personne faisant la preuve qu'elle possède un niveau d'expérience équivalent, acceptable pour l'Administration de l'aviation civile.

Moyens pédagogiques

- (a) Chaque salle de cours doit avoir des équipements de présentation suffisants tels que les stagiaires puissent lire facilement les textes, schémas, croquis et figures quelle que soit leur place dans la salle. L'équipement doit facilement comprendre les simulateurs pour aider les stagiaires à comprendre un sujet si de tels moyens sont considérés utiles.
- (b) Dans le cas d'une formation de base définie conformément à la sous partie A, des ateliers de formation ou des installations de maintenance séparés des salles de classe doivent être fournis pour les travaux pratiques correspondants aux cours prévus. Des dispositions peuvent toutefois être prises avec un autre organisme pour fournir ces ateliers ou installations de maintenance. Lorsqu'un autre organisme est utilisé pour fournir des ateliers et/ou des installations de maintenance, un accord écrit doit être passé avec cet organisme spécifiant les conditions d'accès et d'utilisation des ateliers de maintenance ou installations de maintenance. L'Administration de l'aviation civile peut requérir l'accès à tout organisme sous contrat et l'accord écrit doit spécifier cet accès.
- (c) Dans le cas de la formation aux types d'aéronefs et aux tâches de maintenance telle que définie à la sous partie B, des installations appropriées disposant d'exemples des types d'aéronefs doivent être fournies.
- (d) Les ateliers de formation de base prévus au paragraphe (b) et les installations de maintenance doivent disposer des outils et équipements nécessaires pour effectuer l'ensemble de la formation.
- (e) Les ateliers tels que définis au paragraphe (b) doivent disposer des aéronefs, moteurs, éléments d'aéronefs, et équipements avioniques appropriés à la formation.
- (f) Les ateliers de formation aux types d'aéronefs tels que prévus au paragraphe (c) doivent disposer d'un exemplaire des types d'aéronefs. Cependant des simulateurs peuvent être utilisés si l'Administration de l'aviation civile a l'assurance que les simulateurs permettent de bons niveaux de formation.



Documents de formation a la maintenance

(a) Les supports de cours doivent être fournis aux stagiaires et couvrir les formations réglementaires pour la catégorie et sous catégorie applicable figurant à l'agrément.

Les stagiaires doivent avoir accès aux exemples de documents de maintenance et d'informations techniques contenus dans la bibliothèque.

participation et crédit pour formation ou expérience antérieure

(a) Un OFA peut créditer un stagiaire d'une formation ou d'expérience antérieure comme suit :

(1) Formation achevée de façon satisfaisante dans :

- (i) une université, lycée, ou collège accrédités ;
- (ii) une école professionnelle technique ou supérieure accréditées ;
- (iii) une école militaire technique ;
- (iv) un OFA.

(2) une expérience de maintenance en aviation antérieure comparable aux éléments de programme exigés :

- (i) en déterminant le niveau de crédit à allouer par vérification documentaire de l'expérience antérieure ;
- (ii) en faisant passer à l'élève un test équivalent à celui que l'on fait passer aux élèves qui terminent un programme exigé comparable, au niveau de l'OFA ;

(3) un crédit à allouer pour une formation antérieure :

- (i) par un test d'entrée équivalent à celui que l'on fait passer aux élèves qui ont achevé un programme exigé comparable, au niveau de l'OFA qui crédite ;
- (ii) par évaluation d'une attestation authentifiée provenant de l'école antérieure de l'élève ;
- (iii) dans le cas d'un postulant provenant d'une école militaire, seulement sur la base d'un test d'entrée ;

(4) un détenteur de certificat peut créditer un élève recherchant une qualification supplémentaire de la partie générale d'un programme de TMA qu'il aura achevé de façon satisfaisante.

(b) Tout OFA doit montrer le nombre d'heures d'absence permis et la manière dont il mettra à la disposition de l'élève les sujets qu'il aura ratés.

Privilèges de l'organisme pour la formation de TMA

(a) L'organisme peut effectuer les tâches suivantes conformément à son manuel de spécifications d'organisme de formation :

- (1) formation de base ou partie de celle-ci, telle que définie par les niveaux de connaissances de base et les programmes de formation de TMA ;
- (2) formation aux qualifications de type et aux tâches de maintenance telle que définie par la formation aux types ou tâches de maintenance ;



- (3) conduite d'examens incluant, si nécessaire, l'examen pour des élèves qui n'ont pas suivi les cours de formation de base ou de type d'aéronef délivrés par l'organisme;
- (4) délivrance des certificats d'aptitude attestant du suivi de la formation de base ou de type et de la réussite aux examens correspondants ou de la réussite aux examens seulement tels qu'ils sont spécifiés aux paragraphes (a) (1), (a) (2) ou (a) (3).
- (b) Sous réserve des dispositions contraires du paragraphe (c), les cours, les examens et les contrôles pratiques ne peuvent être réalisés que sur les sites indiqués sur le certificat d'agrément ou en tout lieu spécifié dans le manuel de spécifications d'organisme de formation.
- (c) L'organisme pour la formation de TMA peut conduire des cours, examens théoriques et contrôles pratiques en dehors des lieux mentionnés au paragraphe (b), uniquement en respectant une procédure de contrôle. Ces lieux n'ont pas besoin de figurer sur la liste du manuel de spécifications d'organisme de formation.
- (d) L'organisme pour la formation de TMA ne peut sous traiter la formation théorique de base, la formation de type ainsi que les examens de connaissances associées à un organisme non approuvé que sous la supervision d'un système qualité d'un organisme approuvé et selon une procédure acceptable pour l'Administration de l'aviation civile.
- (e) La sous traitance de la formation théorique de base ainsi les examens est limitée au standard de cours pour TMA (modules 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 et 10).
- (f) La sous traitance de la formation de type ainsi que les examens est limitée au groupe motopropulseur et aux systèmes avionics.

Qualification d'instructeur/examineur mécanicien avion

1. Généralités

(a) Nul ne doit dispenser une instruction requise pour la délivrance de toute licence ou qualification de mécanicien avion s'il n'est pas titulaire :

(1) d'une licence de technicien maintenance avion (TMA) assortie d'une qualification d'instructeur ; ou

(2) le cas échéant, d'une autorisation spéciale de l'Autorité dans le cadre :

(i) de la mise en service de nouveaux avions ; ou

(ii) de l'immatriculation d'avions de collection ou d'avions de construction spéciale, pour lesquels il n'existe pas de qualification d'instructeur.

(b) La qualification d'instructeur est renouvelée avec la validité de la licence TMA.

2. Conditions de la délivrance initiale d'une qualification d'instructeur mécanicien avion

Tout postulant à une première qualification d'instructeur TMA doit remplir les conditions suivantes :

(a) être titulaire d'une licence de TMA et de la qualification correspondant à l'instruction qu'il est appelé à dispenser (sauf dispositions contraires) en cours de validité ;

(b) Avoir au moins cinq (05) ans d'expérience en qualité de TMA.

3. Conditions de prorogation et de renouvellement d'une qualification d'instructeur mécanicien avion

Tout postulant à une prorogation ou renouvellement d'une qualification d'instructeur TMA doit remplir les conditions suivantes :

(a) avoir une licence en cours de validité ou répondre aux conditions de renouvellement d'une licence ;



(b) avoir effectué au moins une (01) séance d'instruction ou avoir suivi un stage de recyclage dans les 12 derniers mois précédant la demande de prorogation ou de renouvellement ;

(c) avoir un certificat médical de classe 3 en cours de validité ;

(d) conserver la qualité d'instructeur au sein de sa compagnie

Qualification examinateur mecanicien avion (TMA)

Examineurs - Généralités

(a) Conditions

(1) Les examinateurs doivent être titulaires d'une licence de mécanicien avion (TMA) et d'une qualification accordant des privilèges au moins équivalant à la licence ou à la qualification pour laquelle ils sont autorisés à conduire les épreuves pratiques d'aptitude ou les contrôles de compétence, et sauf dispositions contraires, les privilèges d'instruire en vue de l'obtention ou du maintien de ces licences et qualifications.

(2) Les examinateurs doivent posséder les qualifications requises pour agir en tant que mécanicien avion sur l'avion utilisé lors d'une épreuve pratique d'aptitude ou d'un contrôle de compétence et posséder l'expérience exigée. A titre exceptionnel et lorsqu'il n'existe pas d'examineur qualifié disponible, des examinateurs ou des inspecteurs ne possédant pas les qualifications de type exigées, mais possédant une expérience significative dans l'instruction sur des types d'avion similaires, peuvent être autorisés par l'Autorité.

(3) Tout postulant à une autorisation d'examineur doit avoir fait passer au moins une épreuve pratique d'aptitude au cours de laquelle il tient le rôle d'un examinateur pour lequel l'autorisation est demandée. Cette épreuve comporte le briefing, la conduite de l'épreuve pratique d'aptitude, l'évaluation du candidat qui passe l'épreuve pratique d'aptitude, le débriefing et la constitution du dossier de ce candidat. Cette épreuve d'habilitation d'examineur est supervisée par un inspecteur de l'Autorité ou par un examinateur expérimenté autorisé à cet effet par l'Autorité.

(b) Privilèges

Les examinateurs désignés sont autorisés à produire des questions, à conduire et à évaluer des examens écrits et oraux.

(c) Conformité avec la réglementation en vigueur

L'examineur doit se conformer aux dispositions de standardisation appropriées, établies ou approuvées par l'Autorité.

2. Examineurs - Validité

Une autorisation d'examineur a une durée de validité maximale de trois ans.

L'autorisation est prorogée sur la seule appréciation de l'Autorité. L'examineur doit cependant avoir effectué au moins deux contrôles d'aptitude ou de compétence chaque année pendant la période de validité de l'autorisation. L'un des contrôles d'aptitude ou de compétence effectué dans les douze derniers mois devra l'être en présence d'un inspecteur de l'autorité administrative ou d'un examinateur expérimenté spécialement désigné à cet effet .



CHAPITRE VIII CRITERES DE SELECTION ET D'APPROBATION DES ORGANISMES DE CONTROLE DU NIVEAU DE COMPETENCE LINGUISTIQUE EN LANGUE ANGLAIS DES PILOTES AVIONS ET HELICOPTERE ET DES CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE ET DES OPERATEURS RADIO DE STATION AERONAUTIQUE :

- 1- Les centres d'évaluation des compétences linguistiques (LPO), notamment pour le personnel navigant et les contrôleurs de la circulation aérienne, désirant dispenser une formation sont agréés ou validés par l'ANAC. La délivrance initiale doit faire l'objet d'une visite de certification complète.
- 2- L'agrément ou la validation par l'ANAC d'un centre d'évaluation des compétences linguistiques dépendra de sa capacité à démontrer qu'il satisfait au présent règlement.
- 3- La délivrance d'un agrément d'organisme de formation et le maintien de la validité d'un tel agrément dépendront de la conformité de l'organisme aux dispositions du présent chapitre.
- 4- L'agrément ou la validation d'un organisme de formation aéronautique est délivré pour une durée de trois (03) ans renouvelables dans les mêmes conditions que celles prévues pour sa délivrance.

Le document d'agrément contiendra au moins les renseignements suivants :

- a- Nom et emplacement de l'organisme ;
- b- Date de délivrance et période de validité;
- c- Conditions de l'agrément.

Sélection des centres d'évaluation des compétences linguistiques (language proficiency organisation : LPO)

- 1- Les centres d'évaluation des compétences linguistiques (LPO) sont choisis parmi ceux existant sur le marché international. Ces centres (Language Proficiency Organisation) doivent détenir des descripteurs holistiques élaborés par l'OACI et effectuer les tests tels que exigés et le niveau fonctionnel (niveau 4) de l'échelle OACI d'évaluation des compétences linguistiques qui figure dans le Supplément A.
- 2- Les tests sont conçus pour mesurer les compétences linguistiques dans un contexte aéronautique.
- 3- Les LPO sont sélectionnés parmi ceux qui ont :
 - a- Les outils de contrôle des compétences linguistiques propres à déterminer la faculté à parler et à comprendre la langue utilisée dans la radiotéléphonie.
 - b- La faculté de procéder au contrôle semi direct pour évaluer les compétences linguistiques du postulant pour la rubrique « compréhension » de l'échelle d'évaluation de l'OACI.
 - c- La faculté de procéder au contrôle direct pour évaluer les compétences linguistiques du postulant pour les rubriques « interactions, prononciation, structure, vocabulaire, aisance, compréhension » de l'échelle d'évaluation de l'OACI.
 - d- La capacité d'écoute, de la compréhension et de restitution des enregistrements du postulant et au contrôle direct ;



e- Les compétences de mettre en place une méthode ou un système qui permette le choix des scénarios et des amendements. situations inhabituelles pour un postulant donné soient aléatoires. Ces scénarios et des situations inhabituelles sont fournis par l'ANAC.

4- Les examinateurs linguistiques doivent avoir les compétences requises pour mener les contrôles. Ils sont supervisés par un examinateur désigné à cet effet par l'ANAC ou par un examinateur agissant au nom de l'ANAC. Ils doivent prouver leur connaissance des publications suivantes de l'OACI :

a- Normes et pratiques recommandées pertinentes de l'Annexe 1

b- Descripteurs holistiques (Appendice 1 à l'Annexe 1) et l'échelle d'évaluation de l'OACI (Supplément A à l'Annexe 1)

c- Manuel sur la mise en œuvre des spécifications de l'OACI en matière de compétences linguistiques (Doc 9835) CD d'échantillons de parole notés publié par l'OACI.

d- Une garantie morale et une intégrité propre à garantir la qualité et l'impartialité des contrôles.

e- Prouver leur connaissance, en qualité d'examineur LPE, à procéder à ce contrôle de compétences linguistiques en passant des tests auprès d'un centre d'examen de l'ANAC ou auprès d'un centre d'examen approuvé par celle-ci.

5- Les examinateurs des compétences linguistiques (LPR) sont soumis à des séances de standardisation dont le contenu est fixé comme suit :

a- L'Annexe 1 de l'OACI (amendement no 170) a mis en place au niveau international les nouvelles exigences de compétence linguistique pour les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne ;

b- Réglementations nationale et internationale ;

c- Description du contrôle fixé par la réglementation nationale ;

d- Méthode de notation de l'écoute de trafic réel ;

e- Rôle de l'examineur dans les différentes phases du contrôle : accueil du candidat, déroulement du contrôle, et conclusion du contrôle de compétence ;

f- Règles à respecter pour s'assurer du bon déroulement du contrôle de compétence (vérification de l'identité des candidats, neutralité, équité) ;

g- Standardisation de la notation selon l'échelle de notation de l'OACI (voyage fictif, situation inhabituelle) ;

6- Un niveau de compétence permettant de vérifier que le postulant est capable de gérer l'ensemble des événements, situations routinières et non routinières utilisées en aéronautique ci-dessous :

Airprox : règles de l'air ; action d'évitement ; trajectoire de vol ; vitesse ; distance/position ; caractéristiques de l'aéronef.

Manifestation aérienne : information de trafic ; activité ; acrobatie ; vols en formation ; procédures.

Retards en approche : instructions d'attente ; procédures d'attente ; circuit d'aérodrome ; autonomie ; déroutement ; conditions nécessaires ; approche CAT3 ; atterrissage tout temps.



Atterrissage sur le ventre : tentatives d'atterrissage ; situation des phares ; contrôle à vue (passage bas) ; position du train d'atterrissage ; autonomie, carburant restant, largage de carburant ; vitesse ; information de trafic ; état de la piste ; environnement de l'aérodrome ; installations aéroportuaires ; évacuation d'urgence, toboggans ; risques d'incendie ; dégâts ; assistance au sol.

Péril aviaire : position ; nombre ; nom/types d'oiseaux ; effaroucheur ; dégâts à l'aéronef ; retard ; méthodes d'effarouchement ; attitude des oiseaux.

Menace/alerte à la bombe : débarquement des passagers ; déroutement ; reconnaissance bagage ; délestage de carburant ; intérieur de l'aéronef ; action/attitude de l'équipage ; assistance au sol ; installations aéroportuaires.

Problèmes de fret/transport de marchandises dangereuses : douane ; type de fret ; transport d'organes pour transplantation ; substances toxiques ; managements ; emballage ; services vétérinaires ; fouille, police ; odeurs, chien renifleur ; chargement mal arrimé ou endommagé ; interception ; saisie, centrage.

Feu à bord au sol : assistance au sol ; intérieur de l'avion ; fumée, asphyxie, odeurs ; masque à oxygène ; avertisseur lumineux ; équipements anti-feu ; extincteur ; blessés, brûlures ; assistance médicale ; pompiers/assistance ; issues de secours/toboggans ; extinction des moteurs ; évacuation.

Incidents au sol : activité sur le terrain ; entraînement aux exercices et interventions des pompiers ; véhicules au roulage ; freinage et visibilité ; information de trafic ; mise en route ; tractage ; vérification moteur ; attente au sol éloignée ; point amendement n°3 ; d'arrêt ; incursion de piste ; retards ; enlèvement ; dégâts causés par un véhicule ; non-respect d'une instruction de pénétrer ; collisions ; véhicule ou aéronef en panne ; feux à éclats endommagés ; F.O.D. ; problèmes d'embarquement ou de débarquement ; reconnaissance bagages ; moyens de débarquement ; services sanitaires ; passagers malades ou handicapés ; position/ emplacement du parking.

Problèmes médicaux : parties du corps humain, organes, sang (groupe, transfusion) ; symptômes ; maladies, blessures, empoisonnement ; nourriture ; malaise ; épidémies ; prothèses, médicaments, vaccins ; quarantaine ; première aide, équipement médical, équipe médicale, médecins spécialisés, médecin légiste ; premiers secours ; type d'assistance médicale ; historique médical du passagers ; déroutement ; installations aéroportuaires ; services au sol ; conseil médical.

Incidents à l'atterrissage : atterrissage long/court ; voie de dégagement ratée ; enlèvement ; météo ; problèmes de fret ; confusion de pistes ; péril animal ou aviaire ; dégâts au train d'atterrissage/pneus ; appareil endommagé ; approche interrompue.

Mouvement social : personnel au sol ; contrôleur aérien, personnel opérationnel ; conséquences sur le trafic ; types de grèves ; retards ; manifestations ; zone de manœuvre envahie.

Conditions météorologiques à l'atterrissage : ATIS (visibilité, nuages, etc.) ; orages, éclairs ; dégâts et pannes ; déneigement ; rafales ; cisaillement de vent ; minima ; état de la piste/taxiways ; vent arrière, vent de travers ; coefficient de freinage ; portée visuelle de



piste ; inversion de température ; turbulence ; catastrophe naturelle ; piste fermée ; changement de piste/de configuration.

Approche interrompue : remise de gaz ; minima ; information de trafic ; autonomie ; causes ; trafic ; procédures ; vitesse

Parachutisme : position ; information sur l'autre trafic et l'activité ; durée du largage ; zone de largage ; position de la cible.

Pilote peu familiarisé avec l'aérodrome : procédures ; installations aéroportuaires ; assistance au sol.

Pilote temporairement malade : problèmes de santé ; pilotage de l'aéronef ; actions et attitude du pilote ; environnement aéroportuaire, installations aéroportuaires.

Problèmes liés au plan de vol : délais ; créneaux ; mise à jour du plan de vol ; panne informatique ; pas de plan de vol ; route du plan de vol non conforme ; traitement du plan de vol ; recherche et sauvetage ; type de plan de vol ; changement de plan de vol.

Changement de route/déroutement : cartes d'approche ; procédures ; routes aériennes ; autonomie ; météo ; équipements aéroportuaires ; installations aéroportuaires ; pannes à bord.

Vols spéciaux : calibration d'ILS ; procédures CEV ; bannières, ballons, etc. ; ULM, planeurs ; hélicoptères ; photo aérienne ; surveillance routière ; appareils de lutte contre l'incendie (Canadair, tracker, etc.) ; surveillance des lignes électriques/gazoduc ; procédures basse altitude ; types d'aéronef militaire. Type d'appareil, convoyages, personnel diplomatique, noms des pays, nationalités, jargon aéronautique militaire, exercices militaires, ravitaillement en vol, conditions météos, procédures VFR/IFR, règles de vol à vue, installations aéroportuaires, assistance au sol.

Incidents au décollage : décollage interrompu ; péril animal/aviaire ; interférence avec le trafic ; incursion de piste ; surchauffe ; tractage ; 180o/remontée une piste ; dégagement ; annulation et changement de clairance ; problèmes avec la roulette de nez ; puissance moteur ; panne à bord.

Vols VIP : cérémonies officielles ; règles du protocole (réception, etc.) ; convoyage ; escorte militaire ; clairance diplomatique ; noms des pays et nationalités ; aire de manœuvre/stationnement ; aérogare ; embarquement et débarquement des passagers ; voitures VIP ; conséquences sur le trafic.

Problèmes administratifs : autorisations diplomatiques ; règlement des douanes ; administration gouvernementale ; saisie d'aéronef.

Pannes d'aéronef : pièces de secours pour aéronef ; systèmes (oxygène, hydrauliques, électrique, dégivrage, etc.) ; commandes de vol, tableau de bord ; fonctionnement des instruments de bord ; balises radio positions/points de report ; problèmes de transpondeur ; bruits/sons ; odeurs/fumée ; installations aéroportuaires ; assistance au sol ; performance moteur ; vitesse ; relief/zone montagneuse ; actions entreprises pour résoudre un problème ; météo ; délestage en vol ; profil de vol ; dommage de structure (verre, métal) ; problèmes médicaux ; bruits et symptômes de défaillances ; vérifications de l'aéronef ; réponse aux vérifications ; cellule de l'aéronef ; voyants d'alertes ; train d'atterrissage ; pneu.



Risques de collision + plaintes des pilotes : situations conflictuelles ; charge de trafic ; caractéristiques des aéronefs ; profil du vol ; conditions météo ; blessures ; distance/autonomie ; manœuvres des pilotes ; règlements ; procédures, manœuvres d'évitement.

Panne du système ATC : Équipements système ATC ; affichage radar ; performance du radar ; fonctionnement radio ; messages précédents ; messages de relais radio ; actions pour réparer ; retards/durée ; lignes téléphoniques.

Alerte à la bombe : intérieur de l'avion ; méthodes de recherche ; délestage en vol ; assistance au sol ; installations aéroportuaires ; mouvements au sol.

Collisions : cellule de l'aéronef ; dommages à la structure (verre, métal, etc.) ; réponse aux vérifications ; débris ; installations aéroportuaires ; assistance au sol ; relief/zone montagneuse ; conditions météo ; comportement aérodynamique.

Feu à bord en vol : départ d'incendie, contrôle d'incendie, dommages, intérieur de l'avion.

Manque de carburant : installations aéroportuaires ; assistance au sol ; zone montagneuse ; positions/emplacements ; autonomie de carburant.

Incompréhensions : messages précédents ; types de messages ; lisibilité des messages radio.

Comportement passager et comportements illicites : comportement violent ou menaçant ; drogues ; armes à feu ; blessures ; instabilité mentale ; nationalité ; allégeances politiques ; exigences ; menaces ; demande d'assistance à l'arrivée (police/pompier) ; origine ethnique ; description physique de la personne ; passager clandestin ; méthodes pour calmer une situation ; moyens pour maîtriser une situation ; poste de pilotage et personnel de cabine.

Demande de relais : noms des personnes, méthodes de relais.

Conditions spéciales à l'arrivée : état du trafic au sol ; vols prioritaires ; grèves ; accidents ; conditions météo au sol ; panne d'équipement au sol ; installations aéroportuaires ; assistances au sol ; couvre-feu ; procédures d'approche.

Manœuvres non autorisées : espace aérien ; règles ; messages précédents ; profil de vol ; positions/emplacements, décrochage.

Problèmes météo : problèmes de givrage, nuages, foudroiement, turbulences, parties externes d'un aéronef, performance moteur, réponses aux vérifications, performance des instruments, alarmes, mouvements violents, relief/zone montagneuse, profil de vol, blessures, aveuglement/perte de visibilité.

Activités sur le terrain : changement de configuration de piste ; véhicules ; déneigement, nettoyage ; fauchage, moissonnage ; fermeture ; routes d'accès à la piste ; inspection de piste.

Environnement de l'aérodrome : topographie (collines, pentes, littoral, forêt, etc.) ; ingénierie civile (eau, tours, ponts, pylônes, etc.) ; zones montagneuses, agglomérations ; routes et voies de chemin de fer ; lignes haute tension ; points cardinaux ; activités locales particulières (champs de tir, etc.) ; activités agricoles.

Installations et équipement d'aérodrome : ILS, radar ; VOR, etc., systèmes d'éclairage ; fiabilité des aides radio ; équipement de visibilité réduite ; aires de



stationnement/tarmac/rampes ; pistes ; taxiways ; longueur et largeur de piste ; zone de parking ; aire d'attente ; aérogare ; zone de fret ; force de portance.

Assistance au sol : heures d'ouverture ; disponibilité des services pendant la nuit ; assistance au sol ; hauteur de sécurité ; passagers/personnes à bord ; équipement inutilisable (escaliers, chariots à bagages, etc.), système de puissance auxiliaire (APU) ; dégivrage ; ravitaillement ; retard dû au dégivrage ou au ravitaillement d'un appareil ; effarouchement des oiseaux ; remorquage ; méthodes d'extinction des incendies ; services de sécurité ; assistance médicale ; manutention des bagages.

Procédures : réduction de bruit ; départ ; approche ; atterrissages, décollages et remises de gaz tout temps ; procédures d'attente ; atterrissage derrière ; couvre-feu ; riverains.

Conditions d'approbation des centres d'évaluation des compétences linguistiques (LPO)

1- L'approbation de ces centres d'évaluation est fondée sur les Normes et Pratiques recommandées de l'OACI ainsi que sur les documents d'orientation connexes c'est-à-dire sur un ensemble de descripteurs holistiques et sur 6 niveaux fonctionnels (allant de 1 à 6) auxquels sont associés des performances nécessaires dans les six domaines (Prononciation, Structure, Vocabulaire, Aisance, Compréhension et Interaction).

2- Les organismes LPO (Language Proficiency Organisation).pouvant assurer le contrôle du niveau de compétence linguistique des pilotes d'avions et d'hélicoptères établissant qu'ils sont capables de parler et comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques sont approuvés par le Directeur Général de l'ANAC.

3- Cette approbation permet aux LPO d'organiser les contrôles permettant d'attester le niveau 4 ou 5 de l'échelle d'évaluation : Échelle OACI d'évaluation des compétences linguistiques de présente annexe.

4- Cette approbation ne peut être délivrée que si les conditions suivantes sont remplies :

a- Le lieu d'établissement principal et le siège social de l'organisme LPO doivent être situés sur le territoire national ou à défaut sur le territoire d'un pays contractant de l'OACI homologué par l'ANAC;

b- Les services compétents du LPO doivent avoir la possibilité de contrôler la conformité des normes et pratiques recommandées de l'OACI ;

c- L'organisme LPO remplit toutes les conditions fixées par la liste de vérification

d- La validité de l'approbation initiale du LPO est de trois (03) ans renouvelable.

5- Le contenu de l'approbation du centre LPO est fixé comme suit :

a- Les spécifications techniques d'approbation, pour les contrôles des compétences linguistiques doivent être tenus à jour, portés à la connaissance et tenus à disposition des personnels chargés par l'organisme habilité de responsabilités dans l'exécution des contrôles des compétences linguistiques et appliquées strictement.

6- Le LPO doit mettre en place une structure adaptée à la nature et au volume des contrôles effectués ainsi que des installations et des moyens matériels adaptés. Afin d'assurer un processus de contrôle impartial, le LPO doit être juridiquement indépendant de tout organisme de formation aux langues.



7- Le LPO doit disposer de procédures comportant un « système de gestion de la qualité » qui permette de s'assurer de la conformité à toutes les exigences réglementaires appropriées de manière à établir et maintenir une totale conformité avec les normes de contrôle, les standards et les procédures. Ce système permet de détecter toute déficience et d'y remédier par des actions correctrices. Il met à la disposition des personnels chargés d'organiser les contrôles une documentation. Appropriée exposant de façon claire les procédures à suivre. Le système de gestion de la qualité doit à tout moment garantir un niveau de qualité des contrôles.

8- Le LPO doit démontrer qu'il dispose d'un personnel d'encadrement. Et d'examineurs de compétence linguistique (LPE) qualifiés et en nombre suffisant pour assurer un niveau de qualité et une homogénéité satisfaisante dans les contrôles. Il doit démontrer qu'il maintient la confidentialité du matériel de contrôle. Le personnel d'encadrement est chargé de l'organisation des contrôles. Une liste du personnel, y compris d'encadrement, est incluse dans le document « spécifications ».

9- Les LPE doivent répondre aux conditions suivantes :

- a- Détenir les compétences linguistiques et aéronautiques appropriées ;
- b- Détenir la compétence requise pour mener les contrôles ;
- c- Avoir reçu la formation. Complémentaire adaptée au matériel de contrôle mis à leur disposition ;
- d- Avoir suivi au moins suivi une séance de standardisation organisée par les services de l'aviation civile compétents.

10- Le LPO établit et tient à jour pour chaque examinateur un dossier contenant l'ensemble des pièces rendant compte du niveau initial et de la formation et du maintien des compétences des examinateurs.

11- Les LPE doivent détenir au moins le niveau de compétence linguistique qu'ils sont habilités à contrôler. Ils doivent présenter des garanties morales et une intégrité propres à garantir la qualité et l'impartialité des contrôles. Ils sont désignés par le Directeur Général de l'ANAC.

Méthode d'évaluation des compétences linguistiques

1- La méthode de contrôle doit permettre d'établir que les personnels navigants :

- a) communiqueront efficacement dans les échanges en radiotéléphonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;
- b) s'exprimeront avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;
- c) utiliseront des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus ;
- d) traiteront efficacement et avec une relative aisance les difficultés linguistiques causées par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal ;
- e) utiliseront un dialecte ou un accent qui est intelligible à la communauté aéronautique.



2- La période de validité d'une mention de compétences linguistiques court à partir de la date de délivrance, de renouvellement ou de prorogation, jusqu'à la fin du 36ème ou du 72ème mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué la délivrance, le renouvellement ou la prorogation, selon que le niveau de compétences démontré est de 4 ou 5.

3- Lorsque la prorogation d'une mention de compétences linguistiques est effectuée dans les douze mois qui précèdent la date de péremption, la validité de la mention de compétences court à partir de la date de la fin de la validité précédente, jusqu'au dernier jour du 36ème ou du 72ème mois qui suit le mois au cours duquel cette validité doit expirer, selon que le niveau de compétence démontré est de 4 ou 5.

4- L'échec à un contrôle périodique anticipé de compétences linguistiques interdit à l'intéressé d'exercer les privilèges de sa qualification avant d'avoir passé avec succès un autre contrôle.

SOUS PARTIE A – FORMATION DE BASE APPROUVEE

Formation de base approuvée

(a) La formation de base est composée des quatre éléments suivants:

- (1) formation théorique ;
- (2) examen de ces connaissances ;
- (3) formation pratique ;
- (4) contrôle pratique de cette formation.

(b) La partie acquisition des connaissances théoriques couvre les matières objet d'une qualification de maintenance de catégorie A, B1, B2, B3. Chaque catégorie ou sous catégorie de qualification peut être divisée en modules ou sous modules et peut être incorporée aux parties de formation pratique si les durées requises aux paragraphes (g) à (l) sont respectées.

(c) La partie examen de ces connaissances doit couvrir un échantillon représentatif des matières objets de la partie acquisition de connaissances du paragraphe (b).

(d) La partie formation pratique doit couvrir l'utilisation d'outillage/ou équipements courants, la dépose/pose d'un choix représentatif d'éléments d'aéronef et la participation à des activités effectives de maintenance représentatives se rapportant au module complet. Si l'organisme sous traite la partie formation pratique, en totalité ou en partie, à un autre organisme, dans le respect du paragraphe VII.2.6 (b) l'organisme doit s'assurer que les parties de formation pratique sont exécutées.

(e) La partie contrôle pratique doit couvrir la formation pratique et déterminer si l'élève est capable d'utiliser les outillages et équipements et de travailler conformément aux manuels de maintenance.

(f) La formation de base approuvée pour la sous catégorie B1 ou B2 ne doit pas durer moins de 2400 heures et, pour une combinaison des sous catégories B1 et B2, moins de 3000 heures.



**RAF-01.2 : ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

Edition :02
Date :NOV
2013

- (g) La formation de base approuvée dans la catégorie A ne doit pas durer moins de 800 heures.
- (h) La formation de base approuvée pour l'obtention de la conversion d'une qualification de sous catégorie A en sous catégorie B1 ou B2 ne doit pas durer moins de 1600 heures, et, pour la conversion d'une licence de catégorie A en sous catégorie B1 combinée à B2, moins de 2200 heures.
- (i) La formation de base approuvée pour l'obtention de la conversion d'une qualification de sous catégorie B1 en B2 ou inversement ne doit pas durer moins de 600 heures.
- (j) La formation de base approuvée pour la conversion d'une sous catégorie B1 en une autre sous catégorie B1, ne doit pas durer moins de 200 heures.
- (k) La formation de base approuvée pour la conversion d'une sous catégorie A en une autre sous catégorie A ne doit pas durer moins de 70 heures.
- (l) Non obstant les sous paragraphes (f) à (k) inclus, l'Administration de l'aviation civile peut exempter un organisme et ses élèves de la nécessité de donner ou recevoir un enseignement théorique ou pratique dans une ou plusieurs matières couvertes par la formation de base sous réserve que l'Administration de l'aviation civile soit assurée que ces sujets ont été enseignés ou pratiqués ailleurs selon des normes équivalentes à celles des niveaux de connaissances de base et programmes de formation de TMA. En conséquence, elle peut réduire le nombre d'heures exigées.

La durée minimale d'une formation de base complète doit être comme indiqué ci-dessous:

Formation de base	Durée (en heures)	Pourcentage de formation théorique
A1	800	30 à 35
A2	650	30 à 35
A3	800	30 à 35
A4	800	30 à 35
B1.1	2 400	50 à 60
B1.2	2 000	50 à 60
B1.3	2 400	50 à 60
B1.4	2 400	50 à 60
B2	2 400	50 à 60
B3	1 000	50 à 60

Examens – Généralités

- (a) L'organisme doit organiser des examens des connaissances théoriques dans les matières liées à l'agrément.



- (b) Les examens des connaissances théoriques doivent être sous forme de questions à choix multiple (QCM) et de sujets rédigés. Les épreuves peuvent être passées à l'aide d'ordinateurs ou de documents papier ou une combinaison des deux.
- (c) Le jury de l'examen doit assurer le secret de toutes les questions.
- (d) Tout élève surpris, durant un examen de connaissances théoriques, en flagrant délit de fraude ou en possession de documents en relation avec le sujet d'examen autres que les documents d'examen et documentations associées autorisées, doit être exclu de l'examen et ne peut passer aucun examen avant 12 mois à compter de la date de l'incident. L'Administration de l'aviation civile doit être informée de tout incident de ce type dans un délai d'un mois calendaire.
- (e) Tout examinateur surpris, durant un examen de connaissances théoriques en flagrant délit en train de fournir des réponses aux questions à un étudiant passant l'examen doit être suspendu et l'examen déclaré nul. L'Administration de l'aviation civile doit être informée d'un tel évènement dans un délai d'un mois calendaire et le cas examiné conjointement entre l'Administration de l'aviation civile et l'organisme pour déterminer quand et si l'examineur suspendu peut être réintégré.

Examens de connaissances théoriques

- (a) Les examens de connaissances théoriques peuvent avoir lieu à la fin de chaque module ou sous module.
- (b) Les examens de connaissances théoriques doivent être passés sans l'utilisation des notes de cours.
- (c) Les examens de connaissances théoriques doivent couvrir un échantillon représentatif des matières concernant le module ou sous module particulier achevé. Les questions effectives à utiliser pour une session d'examen donnée doivent être déterminées par les examinateurs.
- (d) Tous les examens de connaissances théoriques des modules ou sous modules nécessaires pour une catégorie ou sous catégorie doivent être passés dans les 5 ans après le passage du premier examen de module ou sous module de la catégorie ou sous catégorie. Tout examen non réussi ne peut être repassé avant 1 mois après la date de l'échec.
- (e) Nonobstant les paragraphes (a) à (d) inclus, l'Administration de l'aviation civile peut exempter un élève de la nécessité d'un examen dans les matières données si elle a l'assurance que l'élève a passé un examen dans ces matières d'un niveau équivalent à celui requis par les niveaux de connaissances de base et programmes de formation de TMA.
- (f) L'Administration de l'aviation civile peut exiger que l'organisme fasse passer un examen à des élèves qui n'ont pas suivi de formation de base dans cet organisme. Le besoin de passer de tels examens sera déterminé par l'Administration de l'aviation civile.

Contrôles pratiques

- (a) Des contrôles pratiques doivent être effectués pendant la formation de base par des contrôleurs nommés à la fin de chaque période en atelier ou installation de maintenance, ou bien tous les six mois, la plus proche des deux échéances.



(b) Si l'organisme passe un contrat, pour toute ou partie de la formation pratique, avec un autre et choisit de nommer des contrôleurs issus de cet organisme, il doit s'assurer que les contrôles pratiques sont effectués.

(c) L'étudiant doit obtenir un résultat satisfaisant au contrôle pratique.

SOUS PARTIE B – FORMATION AUX QUALIFICATIONS DE TYPES E AUX TACHES DE MAINTENANCE

Formation aux types d'aéronefs et aux tâches de maintenance

(a) Un organisme peut être agréé pour effectuer des formations aux qualifications de type d'aéronef et aux tâches de maintenance sous réserve que l'Administration de l'aviation civile soit satisfaite de la manière dont les programmes ont été établis conformément au standard de cours pour TMA.

(b) La formation aux types d'aéronefs peut être subdivisée en formation de type cellule, formation de type groupe motopropulseur, ou formation de type des systèmes avioniques. Un organisme approuvé pour la formation des TMA peut être approuvé pour effectuer une formation de type uniquement cellule, une formation de type uniquement groupe motopropulseur, ou des systèmes avioniques, à condition que cela soit acceptable pour l'Administration de l'aviation civile.

Examens de types d'aéronefs

(a) Un organisme agréé conformément à la présente annexe pour la formation aux qualifications de type et aux tâches de maintenance, doit organiser des examens sur les qualifications de type ou des contrôles pratiques sur les tâches de maintenance sous réserve que l'Administration de l'aviation civile soit satisfaite de la manière dont les programmes ont été établis conformément au standard de la formation aux types d'aéronefs et aux tâches de maintenance pour les cours de TMA.

SOUS PARTIE C- CONDITIONS D'EQUIVALENCE ET REVOCATION

Conditions d'équivalence

(a) L'Administration de l'aviation civile peut exempter un organisme pour la formation de TMA de l'une des exigences du présent règlement lorsqu'il estime que le besoin existe et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'il considère comme nécessaire pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité jugé équivalent.

(b) Les centres d'enseignement dépendant du ministère de l'éducation nationale peuvent être agréés sous réserve du respect des programmes et formations définis par les niveaux de connaissances de base et programmes de formation de TMA et de la formation aux types ou tâches de maintenance, des conditions d'évaluation et du nombre d'heures de formation défini.

Retrait, suspension et limitation de l'agrément d'organisme chargé de la formation à la maintenance

L'autorité compétente doit:

(a) suspendre un agrément sur des motifs valables dans le cas d'un risque potentiel en matière de sécurité, ou

(b) suspendre, retirer ou limiter un agrément conformément à la présente annexe.



L'Administration de l'aviation civile peut révoquer, suspendre ou refuser de renouveler l'agrément s'il n'a pas l'assurance que le détenteur de l'agrément continue de respecter les exigences du présent règlement.

Avant de révoquer, suspendre ou refuser de renouveler l'agrément, l'Administration de l'aviation civile peut premièrement accorder un délai de 28 jours au moins à l'organisme pour fournir des justifications et/ou prendre les mesures correctives nécessaires avant que les révocation, suspension, ou le refus qui lui ont été préalablement notifié(s) ne deviennent effectifs.

SOUS-PARTIE D DÉLIVRANCE D'UN AGRÉMENT

La présente sous-partie définit les modalités de délivrance ou de modification d'un agrément d'organisme chargé de la formation à la maintenance.

Procédure d'agrément et modifications de l'agrément

Lorsqu'une demande lui est adressée, l'autorité compétente doit:

- (1) passer en revue les spécifications de l'organisme chargé de la formation à la maintenance, et
- (2) vérifier que l'organisme respecte les dispositions de la présente annexe.

Toutes les constatations sont enregistrées et notifiées par écrit au demandeur

(a) Toutes les constatations sont closes conformément à la présente annexe avant la délivrance de l'agrément.

(b) Le numéro de référence est inclus dans le certificat d'agrément de la façon indiquée par l'Agence.

Procédure de maintien de la validité

(a) Un audit complet de l'organisme est effectué en conformité avec la présente annexe à des intervalles ne dépassant pas 24 mois. Cela doit inclure le suivi d'au moins un cours et un examen effectués par l'organisme de formation à la maintenance.

(b) Les constatations sont traitées conformément à la présente annexe.

Certificat d'agrément d'organisme chargé de la formation à la maintenance

Le format du certificat d'agrément d'organisme chargé de la formation à la maintenance est en appendice II.

Constatations

(a) Si les problèmes ayant donné lieu à une constatation de niveau 1 ne sont pas corrigés dans les trois jours suivant une notification écrite, tout ou partie de l'agrément de l'organisme chargé de la formation à la maintenance est retiré(e), suspendu(e) ou limité(e) par l'autorité compétente.

(b) L'autorité compétente prend les mesures nécessaires pour retirer, suspendre ou limiter en tout ou en partie l'agrément en cas de non-respect du délai octroyé par l'autorité compétente en cas de constatation .