



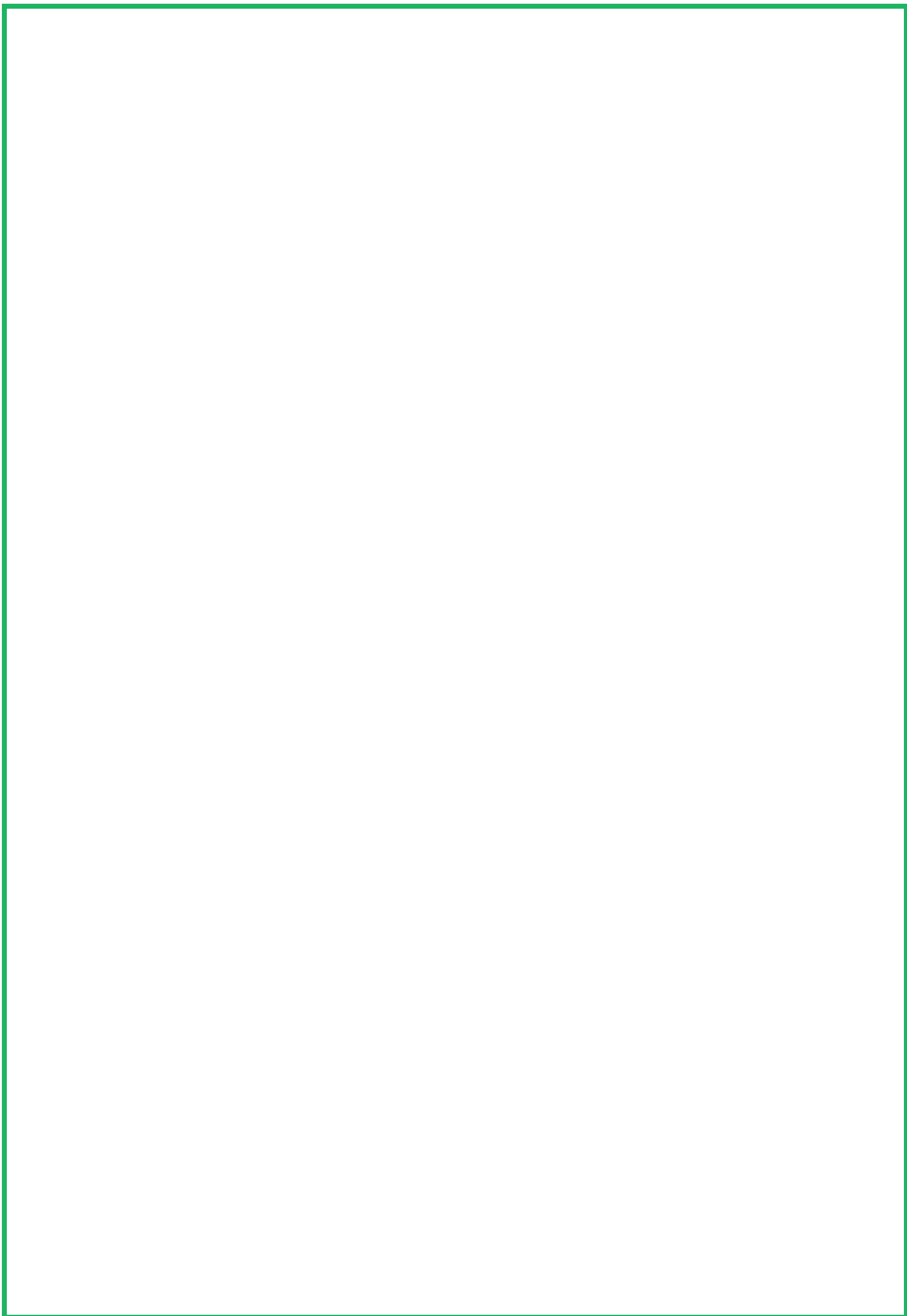
GUIDE DE REDACTION D'UN MANUEL D'EXPLOITATION

EXPLOITANT D'AVION

P A R T I E D – FORMATION

RAG OPS

Avril 2012





Maîtrise du document

Révisions

Indice de révision	Date de révision	Motif de la révision
00	Avril 2012	Création du Guide

Validation

	Nom	Fonction	Validation	
			Date	Visa
Rédaction	M. SABOGA	I-OPS		
Vérification	A. NKOUMOU DELAUNAY	DG-B		
	J.J OGUIAMAH	I-AIR		
	S. THOMAS EBENDJE	I-OPS		
	C. MAKOUNBOU	DN-D		
	J.P. MATSOUNGOU	DS-D		
Qualité	E. HOCKE-N'GUEMA-BITEGHE	DG-AQ		
Approbation	D. OYINAMONO	DG-D		

GUIDE DE REDACTION
ADOPTE PAR DECISION
N°040/ANAC/2012 DU
07 AOUT 2012

Diffusion

Date	Destinataires
	Exploitant titulaire d'un CTA en cours de validité
	Postulant à un CTA
	Inspecteurs OPS et AIR





Table des matières

MAITRISE DU DOCUMENT	3
Révisions	3
Validation	3
Diffusion	3
TABLE DES MATIERES	5
REFERENCES REGLEMENTAIRES.....	7
ABREVIATIONS ET DEFINITIONS.....	8
D. 1. PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTROLE – GENERALITES	9
D. 2. LES PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTRÔLE	9
2.1. POUR L'EQUIPAGE DE CONDUITE.....	10
2.2. POUR L'EQUIPAGE DE CABINE	13
2.3. POUR TOUS LES PERSONNELS D'EXPLOITATION	13
D. 3. PROCEDURES	14
3.1. PROCEDURES DE FORMATION ET DE CONTROLE.....	14
3.2. PROCEDURES A APPLIQUER DANS LE CAS OU LE PERSONNEL N'ATTEINT PAS OU NE MAINTIENT PAS LE NIVEAU REQUIS	14
3.3. Procédures pour s'assurer que les situations anormales ou d'urgence nécessitant l'application, totale ou partielle, des procédures anormales ou d'urgence et la simulation de l'IMC par des moyens artificiels, NE SONT PAS SIMULEES PENDANT LES VOLS de transport aérien public.....	14
3.4. DESCRIPTION DES DOCUMENTS DEVANT ETRE ARCHIVES ET DES DUREES D'ARCHIVAGE.....	15





Références réglementaires



Abréviations et définitions

RAG OPS1 :

JAR :

FAR :



PARTIE D FORMATION

Note : Le contenu des différents chapitres de la partie D doit être traité par des responsables de l'exploitation et non du TRTO. Les éléments qui concernent les personnels navigants doivent être traités sous la supervision du responsable désigné formation PN.

D. 1. PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTROLE – GENERALITES

Programmes de formation et de contrôle de tous les personnels d'exploitation assignés à des tâches opérationnelles en relation avec la préparation ou la conduite du vol.

L'exploitant doit décrire d'une manière générale les différentes formations réalisées au sein de la compagnie.

Il est souhaitable de faire également figurer la terminologie des abréviations utilisées souvent propres à la compagnie.

Dans le cas où des procédures ou consignes sont rédigées dans une autre langue que celle des personnels qui seront amenés à les appliquer, l'exploitant doit décrire la façon dont il s'assure que les personnels concernés comprennent bien ces consignes ou procédures (exemple : personnels d'exploitation non francophones dans une escale à l'étranger, utilisation de documents en anglais par les personnels navigants, etc...).

D. 2. LES PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTRÔLE

Dans les paragraphes III. à V. ci-après, l'exploitant doit décrire pour chaque formation :

- ☞ l'objectif
- ☞ les personnels concernés par la formation et à quel moment elle doit être suivie
- ☞ les instructeurs habilités à délivrer la formation
- ☞ les instructeurs/contrôleurs habilités à effectuer les contrôles associés à la formation. Cette information pourra également être présentée dans un tableau récapitulatif indiquant quel type d'instructeur/contrôleur (TRI, TRE, CRI, CRE, SFI, GI, CDB agréé AEL/CEL, contrôleur agréé PNC, formateur sûreté, etc...) est habilité à réaliser quel type de contrôle, entraînement, formation.
- ☞ les lieux et moyens didactiques utilisés, les sous-traitants éventuels (pour les simulateurs, le stage CRM, le stage sécurité - sauvetage...)
- ☞ la durée
- ☞ les documents et formulaires associés à chacun des stages.
- ☞ le programme :

Le programme de formation est souvent fonction des stages ou formations suivis antérieurement par chaque stagiaire. Lorsque c'est le cas, décrire les différents programmes associés à chaque type de stagiaire.

Exemples :

- stage de commandement pour un pilote ayant déjà été CDB dans une autre compagnie
- stage d'adaptation pour un pilote ayant déjà piloté sur le même type d'avion ou stage d'adaptation pour un pilote n'ayant jamais piloté sur ce type d'avion



Si un programme s'étale sur plusieurs années, donner la répartition des formations sur le nombre d'années concernées.

- ☞ **Les programmes détaillés des contrôles** (scénarios, durée) ainsi que les formulaires associés. L'exploitant veillera à l'adéquation du programme de contrôle avec le temps imparti pour chaque contrôle. Pour les contrôles PNT en simulateur, il veillera également à leur faisabilité technique (logique des enchaînements...).

Note: L'exploitant d'une compagnie non-autorisée au transport de marchandises dangereuses doit décrire la formation aux marchandises dangereuses fournie à son personnel comme précisé au paragraphe RAG OPS1.R.080. D'autre part, la description de la formation des navigants aux marchandises dangereuses ou à la sûreté peut figurer en III. ou en V.

2.1. POUR L'EQUIPAGE DE CONDUITE

2.1 Pour l'équipage de conduite : tous les points pertinents de la réglementation relative à l'équipage de conduite et de la réglementation relative aux minimums opérationnels (et chapitre IV. pour avions).

A. Lois, réglementations et procédures – Responsabilités d'un exploitant

RAG OPS1.1.B.020

B. Formations liées aux autorisations spécifiques de l'exploitant

En cas d'évolution du type d'exploitation de l'exploitant :

- **ETOPS** RAG OPS1.D.065 et RAG OPS1.1.D. 070
- **B-RNAV et MNPS** RAG OPS1.D.060, RAG OPS1.L.025 et RAG OPS1.L.035
- **RVSM** RAG OPS1.1.D.055
- **Opération par faible visibilité-Formation et qualifications** RAG OPS1.E.025, Appendice 1 au RAG OPS1.E.025
 - Formation initiales LVP
 - Formation additionnelles LVP
- **GNSS**

C. Stage d'adaptation et contrôle RAG OPS1.N.015, IEM OPS1.N.015

- Expérience minimum
- Organisation et responsabilité
- Contenu du stage de formation :
 - formation et contrôle au sol (systèmes avion, procédures normales, anormales et d'urgence)
 - formation et contrôle de sécurité-sauvetage, (à effectuer avant le début de la formation sur avion)
 - formation à la gestion des ressources de l'équipage ;
 - formation sur avion ou simulateur de vol et contrôle hors ligne associé
 - adaptation en ligne sous supervision et contrôle en ligne sous supervision
 - formation / information à la qualité RAG OPS1.B.035, IEM OPS1.B.035
 - formation initiale à la sûreté (cette formation peut être décrite en V.)
 - formation initiale aux marchandises dangereuses (cette formation peut être décrite en V.)
- Particularités du stage d'adaptation :
 - CDB ou OPL intégrant la compagnie déjà qualifiée sur le type



- CDB ou OPL de la compagnie changeant de type
- OPL intégrant la compagnie sans QT sur le type
- CDB intégrant la compagnie sans QT sur le type

NB :

- Si l'exploitant détient certaines autorisations spécifiques pour le type avion considéré, les modules correspondants de formations prévues au point D doivent être intégrés dans le stage d'adaptation.
- d'autre part, il convient d'apporter une attention particulière aux formations sur ACAS II et GPWS au cours des stages d'adaptation.

D. Formation aux différences et formation de familiarisation

RAG OPS.1.N.020

E. Désignation comme commandant de bord

RAG OPS.1.N.025 et Appendice 1 RAG OPS1.N.005 Suppléance en vol de l'équipage de conduite

- Première accession à la fonction CDB sur avion multi pilote, stage d'accession à la fonction CDB
- Autres...

F. Qualification d'un pilote pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilote

RAG OPS.1.N.040 et Appendice 1 RAG OPS 1.N.040

G. Qualification des pilotes pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes

RAG OPS.1.N.040 et Appendice 1 RAG OPS1.N.005

H. Qualification à la compétence de route et d'aérodrome

RAG OPS1.N.050

I. Entraînements et contrôles périodiques

RAG OPS1.N.035

- Cours au sol (tous les ans). Ces cours concernent principalement :
 - 1/3 des systèmes avion et les révisions des différences entre 2 types ou variantes le cas échéant. Ils prennent en compte les autorisations spécifiques de l'exploitant sur le type avion considéré.
 - bilan des accidents, incidents et événements (périodicité 1 an)
- Entraînement sur avion/simulateur de vol (périodicité 1 an portant sur l'entraînement aux procédures de secours et d'urgence concernant les systèmes avion vus en cours sol et prenant en compte les autorisations spécifiques de l'exploitant sur le type avion considéré)
 - procédure de dégivrage et antigivrage au sol RAG OPS1.N.035, Appendice 1 RAG OPS1.N.035 (B), IEM OPS1.D.185(a)
 - incapacité du pilote IEM à l'appendice 1 du RAG OPS1.N.035
 - Le cas échéant, procédures radio téléphoniques en langue anglaise
 - Contrôle de prorogation de QT ou qualification de classe
 - Contrôle hors ligne RAG OPS1.N.035
 - Contrôle en ligne



- Contrôle de prorogation des aptitudes LVP RAG OPS1.E.025 et Appendice RAG OPS1.N.035
- Prorogation de la qualification à la compétence de route et d'aérodrome RAG OPS1.N.050
- Prorogation de la qualification pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes RAG OPS1.N.040 et Appendice RAG OPS1.N.040
- Prorogation de l'aptitude à la suppléance du CDB par un OPL de renfort RAG OPS1.N.040 et Appendice RAG OPS1.N.005
- Sécurité sauvetage, sûreté et marchandises dangereuses:
 - sécurité sauvetage Appendice 1 RAG OPS1.N.035
 - Rafraîchissement des connaissances sûreté RAG OPS1.N.035 et RAG OPS1.S.010
 - Maintien des compétences marchandises dangereuses. RAG OPS1.R.080 (c)
- CRM (tous les ans avec l'ensemble du programme vu sur un cycle de 4 ans ou moins)
- Le cas échéant, procédures radio téléphoniques en langue anglaise
- Contrôle de prorogation de QT ou qualification de classe pouvant être associé à un CHL de l'Ops 1.xxxx (périodicité 1 an)
- Contrôle hors ligne (Ops 1.) (périodicité 6 mois)
- Contrôle en ligne (périodicité 12 mois)
- Contrôle de prorogation des aptitudes LVP (périodicité 6 mois)
- Prorogation de la qualification à la compétence de route et d'aérodrome (Ops 1.xxxx) (périodicité 12 mois calendaires)
- Prorogation de la qualification pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes (Ops1.xxxxxx) (périodicité 6 mois, contrôle à faire à chaque CHL)
- Prorogation de l'aptitude à la suppléance du CDB par un OPL de renfort (Ops 1.xxx) (périodicité 6 mois, contrôle à faire à chaque CHL)

Note : il convient d'apporter une attention particulière aux formations sur TCAS et EGPWS au cours des entraînements et contrôles périodiques

Approprations/acceptations fondamentale :

- système qualité RAG OPS1.B.035
- programme de stage d'adaptation de l'exploitant RAG OPS1.N.015
- programme d'entraînement et de contrôle périodique des équipages de conduite RAG OPS1.N.035

Approprations/ acceptation opérationnelles :

- MNPS / RVSM RAG OPS1.D.055 et RAG OPS1.D.060
- RNAV / RNP RAG OPS1.D.060
- ETOPS RAG OPS1.D.065 et RAG OPS1.D.070
- CAT II / CAT III et utilisation de minima de décollage en dessous des minima de décollage en dessous des minima spécifiés RAG OPS1.E.015
- programme d'entraînement et de contrôle aux opérations par mauvaise visibilité RAG OPS1.E.025

Approprations / acceptations particulières :

- formation abrégé aux opérations par mauvaise visibilité :. Appendice OPS1.E.025



- formation sur avion (hélicoptère) pour les décollages par mauvaise visibilité (RVR inférieur 150/200 m) lorsqu'aucun simulateur n'existe pas RAG OPS3.E.025
- programme d'entraînement et de contrôle pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes RAG OPS1.N.040

2.2. POUR L'EQUIPAGE DE CABINE

2.2 Pour l'équipage de cabine : tous les points pertinents de la réglementation relative à l'équipage de cabine

A. Lois, réglementations et procédures – Responsabilités d'un exploitant

RAG OPS1.B.020

B. Système qualité

RAG OPS1.B.035

C. Stage de spécialisation type avion.

RAG OPS1.O.025 et RAG OPS1.O.030.

D. Sécurité – sauvetage, sûreté, type avion, secourisme

Un stage par période de référence de 12 mois identique d'une année sur l'autre.

La formation à la sûreté peut être décrite en 2.3

E. Programmes de formation Marchandises dangereuses

RAG OPS1.R.080

Intervalles de temps n'excédant pas 2 ans. Cette formation peut être décrite au chapitre D. 2.3

F. Actualisation des compétences

Approbation / acceptation fondamentale :

- système qualité RAG OPS1.B.035
- méthode d'entraînement des PNC

2.3. POUR TOUS LES PERSONNELS D'EXPLOITATION

Pour tous les personnels d'exploitation, y compris les équipages :

- a) tous les points pertinents prescrits par la réglementation relative aux marchandises dangereuses
- b) et tous les points pertinents prescrits par la réglementation relative à la sûreté

Les formations ci-dessous peuvent être décrites en 2.1 pour l'équipage de conduite ou en 2.2. pour les équipages de cabine.

A. Programmes de formation (sûreté)

RAG OPS1.S.010

- o formation initiale
- o rafraîchissement des connaissances

B. Programmes de formation (marchandises dangereuses)

RAG OPS1.R.080, IEM OPS 1.R.080

- o formation initiale
- o maintien des compétences (intervalles de temps n'excédant pas 2 ans)

C. Lois, réglementations et procédures – Responsabilités d'un exploitant



RAG OPS1.B.020

D. Système qualité

RAG OPS1.B.035

Approbation/acceptations fondamentales :

- programmes de formation (sûreté) RAG OPS1.S.010

Approbation/acceptations opérationnelles :

- programme de formation au transport aérien de marchandises dangereuses RG OPS1.R.080, IEM OPS 1.R.080

E. Compétence du personnel d'exploitation

RAG OPS1.D.015

Agent technique d'exploitation (annexe 1 et 6 de l'OACI)

- Trafic
- Passage
- Piste
- Fret
- Agents chargés du contrôle de l'exploitation

F. Givre et autres contaminants

Procédures au sol RAG OPS1.D.185 (prévoir une formation supplémentaire en cas d'introduction d'une nouvelle procédure, d'un nouveau type de fluide et/ou d'équipement, et d'un nouveau type d'avion)

Approbation / acceptation fondamentale :

- système qualité RAG OPS1.B.035.

D. 3. PROCEDURES

3.1. PROCEDURES DE FORMATION ET DE CONTROLE

L'exploitant doit donner ici :

- Un rappel du principe des validités et de l'anticipation des contrôles
- Les exigences d'expérience récente RAG OPS1.N.045, IEM OPS 1.N.045
- L'architecture de l'année programme : descriptif d'une année type d'entraînements et contrôles périodiques d'un PNT.

3.2. PROCEDURES A APPLIQUER DANS LE CAS OU LE PERSONNEL N'ATTEINT PAS OU NE MAINTIENT PAS LE NIVEAU REQUIS

3.3. Procédures pour s'assurer que les situations anormales ou d'urgence nécessitant l'application, totale ou partielle, des procédures anormales ou d'urgence et la simulation de l'IMC par des moyens artificiels, NE SONT PAS SIMULEES PENDANT LES VOLS de transport aérien public.

**3.4. DESCRIPTION DES DOCUMENTS DEVANT ETRE ARCHIVES ET DES DUREES D'ARCHIVAGE**

RAG OPS1.N.065, RAG OPS1.P.030 et Appendice RAG OPS1.P.030

Tableau 3 - Relevés de l'équipage de conduite

Relevés de l'équipage de conduite	
Stage d'adaptation et contrôle associé	3 ans
Stage commandant de bord (contrôle compris)	3 ans
Entraînement et contrôles périodiques	3 ans
Formation et contrôle pour opérer dans chacun des sièges pilotes	3 ans
Attestation de compétence de route et d'aérodrome	3 ans
Formation et attestation de compétence pour des exploitations spécifiques lorsque exigées (ex. ETOPS, CAT.II/III)	3 ans
Formation marchandises dangereuses si nécessaire	3 ans

Tableau 4 - Relevés de l'équipage de cabine

Relevés de l'équipage de cabine	
Licence Stage d'adaptation et contrôle associé	aussi longtemps que le membre d'équipage de cabine est employé par l'exploitant
Entraînement et remise à niveau (contrôles compris)	3 ans
Formation aux marchandises dangereuses si nécessaire	3 ans

Tableau 5 - Relevés des autres personnels d'exploitation

Relevés des autres personnels d'exploitation	
Relevés de formation et de qualification des autres membres du personnel pour lesquels un programme de formation approuvé est exigé.	2 derniers rapports de formation