

AUTORITE AERONAUTIQUE

CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

Le Directeur Général

The Director General

Instruction n° 000459 /CCAA/DNA/SDNA/ETA du 22 AOUT 2006
relative aux entraînements et contrôles périodiques des équipages de conduite

1 Généralités

La présente instruction a pour but de fournir aux exploitations des indications sur les entraînements et les contrôles périodiques que doivent subir les membres d'équipages de conduite d'aéronef.

2 Entraînements périodiques des pilotes

2.1 L'entraînement périodique doit comprendre :

- (a) un cours au sol et de rafraîchissement :
 - (1) Le programme du cours au sol et de rafraîchissement doit comprendre :
 - (i) les systèmes aéronef,
 - (ii) les procédures et règlements opérationnels, y compris le dégivrage/antigivrage au sol et l'incapacité d'un pilote, et
 - (iii) un bilan des accidents/incidents et événements,
 - (2) les connaissances faisant l'objet du cours au sol et de rafraîchissement doivent être contrôlées au moyen d'un questionnaire ou de tout autre moyen adéquat ;
- (b) un entraînement sur aéronef/ entraîneur synthétique de vol :
 - (1) Le programme d'entraînement sur aéronef/entraîneur synthétique de vol doit être établi de façon à ce que toutes les défaillances majeures des systèmes aéronef ainsi que les procédures associées aient été couvertes sur une période de 3 ans,
 - (2) Lorsque des exercices de panne moteur sont effectués sur aéronef, la panne moteur au décollage et à l'atterrissage doit être simulée,
 - (3) L'entraînement sur aéronef/ entraîneur synthétique de vol peut être combiné avec le contrôle hors ligne d'un exploitant ;
- (c) un entraînement de sécurité-sauvetage et de sûreté :
 - (1) l'entraînement de sécurité-sauvetage et de sûreté peut être combiné avec le contrôle de sécurité-sauvetage et de sûreté et doit s'effectuer sur aéronef ou sur tout autre matériel d'instruction approprié,
 - (2) tous les ans, le programme d'entraînement de sécurité-sauvetage et de sûreté doit couvrir ce qui suit :
 - (i) si l'aéronef en est équipé, le port effectif d'un gilet de sauvetage,
 - (ii) la mise effective d'un équipement de protection respiratoire,
 - (iii) le maniement effectif des extincteurs,
 - (iv) l'instruction sur l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage à bord de l'aéronef,
 - (v) l'instruction sur l'emplacement et l'utilisation de tous les types d'issues ; et
 - (vi) les procédures de sûreté,
 - (3) tous les trois ans, le programme d'entraînement doit couvrir ce qui suit :
 - (i) le maniement effectif de tous les types d'issues,

- (ii) si l'aéronef en est équipé, la démonstration de la méthode utilisée pour déployer correctement un toboggan,
 - (iii) un exercice de lutte anti-feu effective réalisé sur un feu réel, à l'aide d'équipements représentatifs de ceux de l'aéronef. Cependant, dans le cas d'extincteurs au halon, un autre agent extincteur acceptable par l'Autorité Aéronautique peut être utilisé,
 - (iv) les effets de la fumée en espace confiné et l'utilisation effective de tous les équipements appropriés, dans un environnement simulé empli de fumée,
 - (v) si l'aéronef en est équipé, le maniement effectif de la pyrotechnie, réel ou simulé,
 - (vi) si l'aéronef en est équipé, la démonstration de l'utilisation du canot de sauvetage ;
- (d) un entraînement à la gestion des ressources de l'équipage :
- (1) des éléments relatifs à la gestion des ressources de l'équipage doivent être intégrés dans toutes les phases appropriées des entraînements périodiques, et
 - (2) un programme spécifique de modules de formation à la gestion des ressources de l'équipage doit être établi de telle sorte que tous les principaux sujets de la formation à la gestion des ressources de l'équipage soient couverts dans une période ne dépassant pas 3 ans, comme suit :
 - (i) erreur humaine et fiabilité, chaîne d'erreur, prévention et détection de l'erreur,
 - (ii) culture de la sécurité dans l'entreprise, procédures opérationnelles standard (SOPs), facteurs organisationnels,
 - (iii) stress, gestion du stress, fatigue et vigilance,
 - (iv) acquisition et traitement de l'information, prise de conscience de la situation, gestion de la charge de travail,
 - (v) prise de décision,
 - (vi) communication et coordination à l'intérieur et à l'extérieur du cockpit,
 - (vii) exercice du commandement et comportement en équipe, synergie,
 - (viii) automatisation et philosophie de l'utilisation des automatismes (si approprié au type),
 - (ix) différences spécifiques à un type,
 - (x) études de cas,
 - (xi) autres domaines justifiant une attention particulière, tels qu'identifiés par le programme de prévention des accidents et de sécurité des vols.

2.2 Pour tous les membres d'équipage de conduite, l'entraînement doit porter également sur les procédures radiotéléphoniques en langue anglaise.

3 Contrôles périodiques des pilotes

Les contrôles périodiques doivent comprendre :

- (a) Contrôles hors ligne d'un exploitant
 - (1) Les contrôles hors ligne d'un exploitant doivent comprendre, lorsque cela est applicable, les manoeuvres suivantes :
 - (i) accélération-arrêt lorsqu'un simulateur de vol représentant le type d'aéronef spécifique est disponible, sinon exercice gestuel uniquement,
 - (ii) décollage avec panne de moteur entre V_1 et V_2 lorsqu'un simulateur de vol est disponible ou sur aéronef dès que les conditions de sécurité le permettent,
 - (iii) approche de précision aux instruments jusqu'aux minima, avec un moteur en panne dans le cas d'aéronefs multimoteurs,
 - (iv) approche classique jusqu'aux minima,
 - (v) approche aux instruments interrompue à partir des minima, avec un moteur en panne dans le cas d'aéronefs multimoteurs, et

✓

- (vi) atterrissage avec un moteur en panne. Sur aéronef monomoteur un exercice d'atterrissage forcé est requis,
- (2) Lorsque des exercices de panne moteur sont effectués sur aéronef, la panne moteur doit être simulée ;
- (b) En plus des contrôles prescrits aux sous-paragraphes (1)(i) à (vi) ci-dessus, les exigences applicables à la prorogation ou au renouvellement des qualifications de type ou de classe doivent être satisfaites tous les 12 mois et peuvent être combinées avec le contrôle hors ligne d'un exploitant ;
- (c) Dans le cas d'un pilote exerçant en VFR uniquement, les contrôles prescrits aux sous-paragraphes (1)(iii) à (v) ci-dessus peuvent être omis, à l'exception d'une approche et d'une remise de gaz sur multimoteur avec un moteur en panne ;
- (d) Les contrôles hors ligne d'un exploitant doivent être effectués par un examinateur de qualification de type ou de classe selon le cas ;
- (e) *Contrôles de sécurité-sauvetage et de sûreté* - Les points à contrôler sont ceux qui ont fait l'objet de l'entraînement prescrit au sous-paragraphe 2.1(c) ci-dessus ;
- (f) *Contrôles en ligne*
 - (1) Les contrôles en ligne doivent confirmer l'aptitude à effectuer de façon satisfaisante un vol complet en ligne (y compris les procédures pré-vol et post-vol et l'utilisation des équipements fournis, telles que spécifiées au manuel d'exploitation),
 - (2) L'équipage de conduite doit être évalué sur son aptitude à la gestion des ressources de l'équipage conformément à une méthodologie acceptable par l'Autorité Aéronautique et publiée au manuel d'exploitation. Le but de cette évaluation est :
 - (i) de fournir un retour d'information à l'équipage de façon collective et individuelle et de permettre d'identifier les domaines où un réentraînement est nécessaire, et
 - (ii) d'être utilisée afin d'améliorer le système de formation à la gestion des ressources de l'équipage,
 - (3) Les pilotes doivent être contrôlés sur l'ensemble des tâches qu'ils sont amenés à exercer,
 - (4) Les contrôles en ligne doivent être effectués sur aéronef,
 - (5) Les contrôles en ligne doivent être effectués par des examinateurs de qualification de type ou de classe selon le cas, ou par des commandants de bord expérimentés proposés par un exploitant et agréés par l'Autorité Aéronautique. La personne qui effectue les contrôles en ligne, doit être formée aux concepts relatifs à la gestion des ressources de l'équipage et à l'évaluation des aptitudes à la gestion des ressources de l'équipage, et doit occuper un siège observateur s'il existe. Dans le cas d'exploitations long courrier où des membres d'équipage de conduite supplémentaires en fonction sont transportés, la personne peut occuper la fonction de pilote de renfort en croisière et ne doit pas occuper un siège pilote pendant le décollage, le départ, la montée initiale, la descente, l'approche et l'atterrissage. Ses évaluations relatives à la gestion des ressources de l'équipage ne doivent être basées que sur des observations faites pendant le briefing initial, le briefing en cabine, le briefing en cockpit et les phases où il occupe un siège d'observateur.

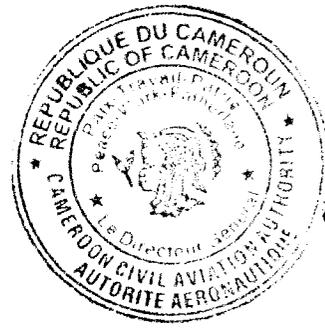
4 Entraînements et contrôles périodiques des mécaniciens navigants

4.1 Les entraînements et contrôles périodiques des Mécaniciens Navigants (MN) doivent répondre aux exigences applicables aux pilotes et inclure toute tâche spécifique additionnelle, à l'exception des points qui ne s'appliquent pas à cette fonction.

9

4.2 Les entraînements et contrôles périodiques des Mécaniciens Navigants (MN) doivent avoir lieu en équipage pour les parties aéronef et simulateur et, si possible, en même temps que des entraînements et contrôles périodiques d'un pilote.

4.3 Les contrôles en ligne doivent être effectués par des instructeurs de mécanicien navigant expérimentés proposés par un exploitant et acceptés par l'Autorité Aéronautique.



Le Directeur Général,

SAMA JUMA Tenantes