



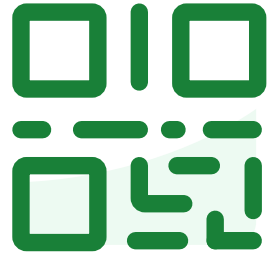
**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CONFÉRENCE ATO 2025

Paris – 9h30



**Join at slido.com
#ATO2025**



Comment participez-vous à cette conférence ?

Introduction

Didier ROUZET - Directeur PN



Audience Q&A

① Start presenting to display the audience questions on this slide.

Ordre du jour et logistique

Horaires	Sujets	Intervenants
9h00-9h30	<i>Accueil des participants, café</i>	
9h30-9h45 (15min)	Ouverture du séminaire	Didier ROUZET <i>Directeur technique PN</i>
9h45-10h30 (45min)	Evolutions réglementaires <ul style="list-style-type: none"> - Modifications Omnibus 2024-2025 - Moyens de simulation (Opinion 01/2025) 	Maxime ALIROT (PN/FOR) Mathieu MOROSI (PN/FOR)
10h30-10h50 (20min)	Cybersécurité <ul style="list-style-type: none"> - Organismes concernés et modalités de dispense 	Erwan GARNOTEL (PN/FOR)
10h50-11h10	<i>Pause</i>	
11h10-12h30 (1h20)	Intégration et standardisation des instructeurs <ul style="list-style-type: none"> - Attendus DSAC - Mise en œuvre : intervention de deux ATO : <ul style="list-style-type: none"> o ATO section 1 : modalités d'intégration et de standardisation des FI o ATO section 2 : Introduction des principes CBTA dans la formation des SFI 	Mathieu MOROSI (PN/FOR) <i>CAPAM Flight Safety</i>
12h30-13h00 (30 min)	Refonte des exigences de la sous-partie J <ul style="list-style-type: none"> - Point d'avancement sur la RMT.0194 	Romain DELALUQUE (PN/FOR)
13h00-14h15	<i>Pause déjeuner</i>	

Horaires	Sujets	Intervenants
14h15-15h25 (1h10)	Système de gestion <ul style="list-style-type: none"> - Attendus présentés dans le nouveau/futur guide DSAC <ul style="list-style-type: none"> ○ Personnel ○ Gestions des risques ○ Surveillance de la conformité - Intervention d'un ATO : processus d'assurance de la conformité en pratique 	Julien LEGAVRE (PN/FOR) <i>Airbus Helicopters</i>
15h25-16h55 (30 min)	Points divers <ul style="list-style-type: none"> - Quelques rappels / points de doctrine - Démarches en ligne 	Maxime ALIROT (PN/FOR) Nicolas GANDOLFO (PN/LIC)
15h55-16h15	Pause	
16h15-17h15 (1h00)	Surveillance DSAC <ul style="list-style-type: none"> - Bilan de la surveillance - Bonnes pratiques identifiées - Délai de clôture des constats - Réunions d'échange et norme d'instruction - <i>Risk Based Oversight</i> (RBO) - Surveillance « économique » 	Maxime ALIROT (PN/FOR) Eric MALJOURNAL (PN/FOR)
17h15-17h30 (15min)	<ul style="list-style-type: none"> - Clôture du séminaire 	Maxime ALIROT (PN/FOR)

Evolutions réglementaires

Maxime ALIROT – PN/FOR
Mathieu MOROSI – PN/FOR

Omnibus

Regulation (EU) 2024/2076 et AMC/GM ED Decision 2025/002/R



Omnibus (Opinion 05/2023)

La chronologie EASienne :

- Opinion publié en **octobre 2023**
- Règlement (EU) 2024/2026 publié en **juillet 2024**
- AMC/GM associés publiés en **février 2025**
- Easy Access Rules mis à jour en **novembre 2025**



Crédits d'heures ULM pour une formation LAPL

- La formation LAPL **ne peut pas** être effectuée sur des ULM
- En revanche, il est possible de prendre en compte l'expérience antérieure du candidat sur :
 - ULM Classe 3 pour une formation LAPL(A)
 - ULM Classe 6 pour une formation LAPL(H)
- Sur la base d'un **vol d'appréciation**, l'ATO/DTO peut créditer jusqu'à 50% du volume mini de formation.
- Ce crédit ne peut pas comprendre les 6h (A) ou 10h (H) de **solo supervisé**
- Ce crédit ne devra pas excéder l'expérience totale en tant que PIC du candidat.
- Pas d'approbation préalable de la DSAC. **Les dossiers de formation doivent comporter les éléments à l'appui de l'expérience du candidat et du vol d'appréciation**

FCL.110.A LAPL(A) – Experience requirements and crediting

Regulation (EU) 2024/2076

- (a) Applicants for an LAPL(A) shall have completed at least 30 hours of flight instruction on aeroplanes or TMGs, including at least:
 - (1) 15 hours of dual flight instruction in the class in which the skill test will be taken;
 - (2) 6 hours of supervised solo flight time, including at least 3 hours of solo cross-country flight time with at least 1 cross-country flight of at least 150 km (80 NM), during which 1 full stop landing at an aerodrome different from the aerodrome of departure shall be made.
- (c) Crediting. Applicants with prior experience as PIC may be credited towards the requirements of point (a) under the following conditions:
 - (1) the amount of credit shall be decided by the DTO or the ATO where the pilot undergoes the training course, on the basis of a pre-entry flight assessment, but shall in any case:
 - (i) not exceed the total flight time as PIC;
 - (ii) not exceed 50 % of the hours required in point (a);
 - (iii) not include the requirements of point (a)(2);
 - (2) previous experience as PIC in aircraft that are subject to a decision of a Member State taken in accordance with Article 2(8), points (a) or (c), of Regulation (EU) 2018/1139 or that fall within the scope of Annex I to that Regulation may be considered, provided that the aircraft match the definition of the respective aircraft category under this Annex (Part-FCL).

Passerelle LAPL(A) vers PPL(A)

FCL.210.A PPL(A) – Experience requirements and crediting

Regulation (EU) 2024/2076

- (a) Applicants for a PPL(A) shall have completed at least 45 hours of flight instruction in aeroplanes or TMGs, of which 5 hours may have been completed in an FSTD, including at least the following:
- (1) 25 hours of dual flight instruction;
 - (2) 10 hours of supervised solo flight time, including at least 5 hours of solo cross-country flight time with at least one cross-country flight of at least 270 km (150 NM), during which full-stop landings at two aerodromes different from the aerodrome of departure shall be made.
- Applicants may complete the flight time of a night rating training course in accordance with point [FCL.810\(a\)\(1\)\(ii\)](#) as part of the 45 hours of flight instruction, provided that, before commencing night rating training, they have completed basic instrument flight training.
- (b) Specific requirements for applicants that have undergone LAPL(A) training. Applicants for a PPL(A) shall receive credits for previous LAPL(A) training they have undergone and shall be issued with a PPL(A), provided that the LAPL(A) training and the PPL(A) training that they completed in total complies with the experience requirements in point (a). However, in such a case all of the following shall apply:
- (1) if applicants already hold an LAPL(A), all of the following shall apply, provided that applicants have completed at least 45 hours of total flight time in aeroplanes or TMGs:
 - (i) the requirement in the introductory sentence of point (a) is reduced to 40 hours of flight instruction;
 - (ii) the requirement in point (a)(1) is reduced to 21 hours of dual flight instruction;
 - (2) applicants shall have completed at least all of the following with an instructor that is qualified to instruct for a PPL(A):
 - (i) 5 hours of dual flight instruction;
 - (ii) solo flight time as specified in point (a)(2).

- Crédits possibles pour les candidats à une licence PPL qui **ont déjà** une licence LAPL ou qui **ont suivi** en partie une formation LAPL.
- Dans tous les cas il faut, pour demander la licence PPL :
 - **45h** sur avions ou TMG. **L'expérience ULM n'est pas prise en compte.**
 - Réaliser un minimum de formation **avec un FI PPL** :
 - 5 heures d'instruction en double commande
 - 10h de solo supervisé
- Le changement de formation LAPL vers PPL implique la clôture du livret de progression LAPL et **l'ouverture d'un nouveau livret de progression PPL.**
- Une fois que la formation PPL commence, un FI LAPL ne peut plus intervenir.

Passerelle LAPL(A) vers PPL(A)

AMC1 FCL.210.A(b) PPL(A) — Experience requirements and crediting

ED Decision 2025/002/R

PPL(A) TRAINING FOR APPLICANTS WHO HOLD AN LAPL(A) OR WHO HAVE UNDERGONE LAPL(A) TRAINING

Applicants for a PPL(A) who already hold an LAPL(A) and applicants who change their ongoing LAPL(A) training into PPL(A) training should receive training the content of which should be determined by the head of training of the DTO or the ATO where the applicant undergoes PPL(A) training, after assessing the individual applicant's training needs. In any case, flight training should include the following exercises from the PPL(A) flight instruction syllabus ([AMC1 FCL.210](#)):

- (a) Exercise 11 — Spin avoidance;
- (b) Exercise 18a — Navigation;
- (c) Exercise 18c — Radio navigation;
- (d) Exercise 19 — Basic instrument flight.

4 exercices obligatoires à faire avec un FI PPL :

- (a) Exercice 11 — Spin avoidance;
- (b) Exercice 18a - Navigation;
- (c) Exercice 18c — Radio navigation;
- (d) Exercice 19 — Basic instrument flight

Utilisation des FSTD pour QT

- L'appendice 9 offre **plus de flexibilité** sur l'usage des FSTD :
 - Possibilité d'utiliser une combinaison FFS + FSTD même si FFS disponible et accessible
 - Combinaison FSTD + aéronef si FFS non disponible ou accessible
 - Aéronef si pas de FSTD disponible ou accessible
- Allègements pour :
 - *SPA non complexe et hélicoptère non complexe* : pas d'obligation d'utiliser un FFS même si disponible et accessible
 - *SPA non HPA et non complexe, TMG, hélicoptère ≤ 5 sièges* : pas d'obligation d'utiliser un FSTD

- 1c. The training, skill test or proficiency check for class or type ratings for SPA and helicopters shall be conducted in either of the following:
 - (a) an available and accessible FFS, or in a combination of such FFS and FSTD(s);
 - (b) a combination of FSTD(s) and the aircraft if an FFS is not available or accessible;
 - (c) the aircraft if no FSTD is available or accessible.
- 1d. By way of derogation from point 1c, the training, skill test or proficiency check for class or type ratings for non-complex SPA and for non-complex helicopters may be conducted in a combination of FSTD(s) and the aircraft even if an FFS is available and accessible.
- 1e. By way of derogation from point 1c, the training, skill test or proficiency check for any of the following may be conducted in accordance with points point 1c(a), (b) or (c), irrespective of the availability and accessibility of FFS or FSTD:
 - (a) non-complex non-high-performance single-pilot aeroplanes;
 - (b) TMGs;
 - (c) non-complex helicopters for which the maximum certified seat configuration does not exceed five seats.

Utilisation des FSTD

- 2 formulaires en fonction des cas
 - 12FormFOR - **Démonstration de l'adéquation d'un FSTD** à un programme de formation
 - 22FormFOR - Formulaire d'attestation de **non-disponibilité ou non accessibilité** FSTD dans un programme de formation ATO
- Disponible sur <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/organismes-formation>

[illegible]

Utilisation des FSTD pour QT

• Attention au cas des QT MP ou SP HPAC

- Si le §A.1 offre la possibilité de faire une formation sans FFS, sous conditions...

- Le §B.6 impose un FFS pour les exercices UPRT

- Que faire ? Réponse de l'EASA :



QT MP ou SP HPAC sans FFS

=

Dérogation à justifier et à notifier à l'EASA

- 1c. The training, skill test or proficiency check for class or type ratings for SPA and helicopters shall be conducted in either of the following:

- an available and accessible FFS, or in a combination of such FFS and FSTD(s);
- a combination of FSTD(s) and the aircraft if an FFS is not available or accessible;
- the aircraft if

- 1d. By way of derogation, the training, skill test or proficiency check for class or type ratings for helicopters may be conducted in the aircraft even if an FFS is available.

- 1e. By way of derogation, the training, skill test or proficiency check for any of the ratings for class or type ratings for multi-pilot aeroplanes or for single-pilot high-performance complex aeroplanes may be conducted in the aircraft or FSTD:

- non-complex configuration
- TMGs;
- non-complex configuration

MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES		PRACTICAL TRAINING		
Manoeuvres/Procedures		FSTD	A	Instructor initials when training completed
3.6.9	TCAS event	OTD P----->	An aeroplane shall not be used	
3.7 3.7.1	Upset recovery training Recovery from stall events in: – take-off configuration; – clean configuration at low altitude; – clean configuration near maximum operating altitude; and – landing configuration.	P FFS qualified for the training task only	X An aeroplane shall not be used for this exercise	
3.7.2	The following upset exercises: – recovery from nose-high at various bank angles; and – recovery from nose-low at various bank angles	P FFS qualified for the training task only	X An aeroplane shall not be used for this exercise	

SET unique

- Bonus hors Omnibus : modification de l'EASA Class and Type list

All manufacturers	Single-engine turbo-prop engines (land)	SET (land)	X	(*)	(*)	—	Class rating SET (land) Aircraft within the class rating SET (land) are not listed individually in this table unless specific provisions have been established. All aircraft within the same class rating SET require differences training, unless indicated otherwise in the Appendix 2. (*) Refer to Appendix 2
-------------------	---	------------	---	-----	-----	---	---

- L'appendice 2, équivalent de l'ancienne liste, est prise en référence pour déterminer le besoin d'une formation aux différences ou une familiarisation.

Pilatus Aircraft Ltd.	PC-12/47E (PC-12 NG)	SET (land)	X	—	SP HPA	X	Previous license endorsement "Pilatus PC12 SET"
	PC-12/47E (PC-12 NGX)						
	PC-12						
	PC-12/45 PC-12/47 PC-12/41						

SET unique

- Impact sur les programmes :
 - Un ancien programme QC XXX SET devient un programme initial QC SET et cours aux différences variante XX
 - Possibilité de déposer un programme « générique », avec spécificités pour chaque variante.
 - Clarifications à venir
- Autre impact majeur :
 - Formation aux différences possible hors ATO pour les avions SET non complexe et non HPA. Ex : PC-6.



Formation IR

AMC1 FCL.615(a) :

- L'objectif de cet AMC est de décrire les éléments de formation aux **opérations PBN** qui devraient faire partie des cours de formation IR conformément au point FCL.615.

AMC1 FCL.615(a) IR — Theoretical knowledge and flight instruction

ED Decision 2025/002/R

TRAINING ON PBN OPERATIONS AS PART OF IR TRAINING COURSES

GENERAL

- (a) Since in accordance with point [FCL.605\(a\)](#) the privileges of an instrument rating (IR) include privileges to fly aircraft in PBN operations, the purpose of this AMC is to outline the training elements on PBN operations which should be part of IR training courses in accordance with point [FCL.615](#).
- (b) The training syllabi set out in this AMC should:
 - (1) include CRM training elements, where appropriate; and
 - (2) when applied, consider technological and regulatory developments.

THEORETICAL TRAINING

- (f) Practical training in the aircraft or FSTD

Flight training should:

- (1) be conducted with a flight crew composition which complies with the applicable minimum flight crew composition requirements for conducting PBN operation as mentioned by the training manual and operations manual of the ATO; and
- (2) include flight exercises that allow the applicant to do all of the following:
 - (i) apply the theoretical knowledge as specified in points (c), (d) and (e) in practice;
 - (ii) build competence in applying normal, abnormal and emergency procedures in PBN operation during both en-route and approach phases, including interruptions that are caused by the simulation of an abnormal situation (e.g. loss of RNP capacity or RAIM warning, if applicable).

Cumul de fonctions HT, CFI et CTKI

AMC1 ORA.ATO.210 Personnel requirements

ED Decision 2025/002/R

GENERAL

- (a) The management structure should ensure supervision of all grades of personnel by persons having the experience and qualities necessary to ensure the maintenance of high standards. Details of the management structure, indicating individual responsibilities, should be included in the ATOs operations manual.
- (b) The ATO should demonstrate to the competent authority that an adequate number of qualified, competent staff is employed.
- (c) In the case of an ATO offering integrated courses, the head of training (HT), the chief flying instructor (CFI) and the chief theoretical-knowledge instructor (CTKI) should be employed full-time or part-time, depending upon the scope of training offered. The three positions of HT, CFI, and CTKI should not be combined but should be filled by three persons.
- (d) In all other cases the positions of HT, CFI and CTKI may be combined and filled by one or two persons with extensive experience in the training conducted by the training organisation, full-time or part-time, depending upon the scope of training offered, provided that the organisation has demonstrated to the competent authority the adequacy of such personnel set-up for its organisation (point [ORA.GEN.200\(b\)](#)).



Possible dès lors que l'ATO ne fait pas de formation intégrée

Pour aller plus loin

- Note DSAC V3 synthétisant les évolutions Omnibus (IR et AMC)
- Disponible dans communication METEOR #34660

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 30 mai 2025

Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction Technique Personnels Navigants
Pôle Formations, écoles et simulateurs

Communication à destination des organismes de formation
ATO et DTO

Nos réf. : METEOR # 34660 V3
Affaire suivie par : Christelle ZIMMERMANN
Christelle.zimmermann@aviation-civile.gouv.fr

OBJET : Informations sur les modifications réglementaires introduites par le règlement (UE) 2024/2076 du 24 juillet 2024 et les AMC/GM liées

Copie à : DSAC/PNLIC, DSAC/PNEXA

Le règlement (UE) 2024/2076 de la Commission du 24 juillet 2024 modifiant les règlements (UE) n°1178/2011 et (UE) n°965/2012 en ce qui concerne la clarification des exigences applicables aux copilotes de relève en croisière, la mise à jour des exigences relatives à l'octroi de licences au personnel navigant et à la certification médicale et les améliorations apportées dans le domaine de l'aviation générale a été publié au journal officiel et est applicable à compter du 14 août 2024. Ce règlement est disponible via ce [lien](#).

Des AMC/GM ont été publiés le 06 février 2025 et sont disponibles via ce [lien](#). Il est à noter que l'Easy access Aircrew publié le 11 décembre 2024 est à jour du Règlement 2024/2076 mais ne prend pas en compte les AMC/GM.

La présente note a pour objet de préciser les changements introduits par ce règlement et les AMC/GM publiés ayant des conséquences impactant les organismes de formation ATO et DTO. Elle n'a pas vocation à être exhaustive, et en particulier, elle ne traite pas des impacts des modifications de la Part MED ou de l'AIROPS. Elle est basée sur la première version de la note transmise le 13 août 2024, en corrigeant ou précisant certains éléments et en la complétant avec les indications des AMC/GM. Des barres de changement ont été insérées pour une facilité de lecture.

Les organismes formant aux catégories avion et hélicoptère sont principalement concernés. Les ATO planeur ou ballon peuvent être concernés par les modifications de la partie ORA.

Ce règlement modifie un nombre important de points de l'Aircrew de manière significative mais comporte également de simples corrections sans conséquence, comme le retrait des références aux ballons et planeurs (traités dans les réglementations BFCL et SFCL respectivement) ou à l'EIR (plus applicable depuis 2021). Ces corrections sans impact ne sont pas reprises.

Ce document a vocation à être une aide permettant de faciliter la compréhension des évolutions. Il n'a pas valeur de règlement, et ne dispense pas les ATO/DTO d'une analyse rigoureuse de l'impact de ces changements au sein de leur organisme.

Les modifications ont été classées par annexe du règlement Aircrew (Part FCL/ Part ORA). La partie FCL est découpée en fonction du type de licence ou de qualification impactée et comporte également un chapitre traitant des généralités. Le document est d'un volume conséquent, une vingtaine de pages, auxquelles s'ajoutent en annexe les extraits du règlement comportant les évolutions surlignées en jaune et les extraits d'AMC/GM avec les évolutions surlignées en bleu.

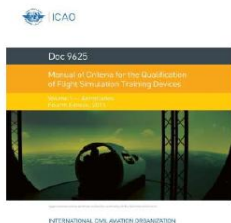
Opinion 01/2025



Objectifs

RMT.0196

Update of the flight simulation training device requirements



Doc 9625

Objectifs

- S'assurer que les simulateurs de vol (FSTD) répondent mieux aux besoins;
- Déterminer les capacités et les niveaux de fidélité du FSTD requis pour atteindre les objectifs de formation;
- Permettre l'introduction de nouveaux dispositifs/outils de formation permettant des crédits d'heures de formation.



Objectifs

Today

Tool-to-task

BITD, FNPT, FTD, FFS

In the future

Task-to-tool

Device for the training need

Objectifs



Flexible training solutions



More efficient use of FFS



Wider use of FSTDs other
than FFS



FCS

F → FSTD

C → Capability

S → Signature

Définit les capacités et la fidélité du simulateur pour des fonctionnalités spécifiques (commandes de vols etc...)



FCS

	Feature
1.	Flight Deck Layout And Structure
2	Primary Flight Controls Forces & Hardware
3	Primary Flight Controls Systems Operation
4	Aircraft Systems
5	Performance & Handling - On Ground (O/G)
6	Performance & Handling - In Ground Effect (IGE)
7	Performance & Handling - Out Of Ground Effect (OGE)
8	Sound Cues
9	Vibration Cues
10	Motion Cues
11	Visual Display Cues
12	Navigation
13	Atmosphere And Weather
14	Operating Sites And Terrain

Aircraft simulation

Cueing simulation

Environment simulation

FCS

“The FCS concept” FSTD Capability Signature



- S** **Specific**
replicates a specific aircraft type and/or operating environment.
- R** **Representative**
represents an aircraft group/class and/or operating environment.
- G** **Generic**
provides simple basic aircraft functionality and /or operating environment.
- N** **None**
Feature not required



S – Specific, type and variant



R – Representative, one type



G – Generic, class or group (multiple A/C)



FCS

Article 2 – Définitions

New

GM2 Article 2 Definitions

Définition « Group of aircraft »

Examples of class or group (multiple aircraft)

Class: Single-engine piston



Group: Single-engine light helicopter



Group: multi-engine turboprop



Group: multi-engine transport category jet



FCS

	Feature	Level	Simulated aircraft
1.	Flight Deck Layout And Structure	S	ATR 42-600
2.	Primary Flight Controls Forces & Hardware	R	Generic MET
3.	Primary Flight Controls Systems Operation	R	ATR 42
4.	Aircraft Systems	S	ATR 42-600
5.	Performance & Handling - On Ground (O/G)	G	Generic MET
6.	Performance & Handling - In Ground Effect (IGE)	R	ATR 42
7.	Performance & Handling - Out Of Ground Effect (OGE)	S	ATR 42-600
8.	Sound Cues	G	Generic MET
9.	Vibration Cues	N	N/A
10.	Motion Cues	N	
11.	Visual Display Cues	S	
12.	Navigation	S	
13.	Atmosphere And Weather	R	
14.	Operating Sites And Terrain	R	



FSTD
qualification
certificate



FCS dans la formation

- Le passage au format FCS des opérateurs repose sur le volontariat
- QT initiale et renouvellement QT
- Operator recurrent training (Air OPS)
- Pour toute autre formation → actuellement pas applicable



FCS dans la formation

Appendice 9

New

AMC3 Appendice 9

Training matrice for TR

Qui établit pour chaque item, les niveaux de fidélité minimaux que doit présenter un dispositif d'entraînement pour chacune de ses fonctionnalités.

	Manoeuvre/Procedure															
		Training to proficiency (TP) / Training (T)	1. Flight deck layout and structure	2. Flight controls forces & hardware	3. Flight controls systems operation	4. Aircraft systems	5. Performance & handling - On Ground	6. Performance & handling - In Ground Effect	7. Performance & Handling - Out of Ground Effect	8. Sound cues	9. Vibration cues	10. Motion cues	11. Visual cues	12. Navigation	13. Atmosphere and weather	14. Operating Sites and terrain
Section 1 – Flight preparation																
1.1	Performance calculation	TP														
		T														
1.2	Aeroplane external visual inspection; location of each item and purpose of inspection	TP														
		T														
1.3	Cockpit inspection	TP	S	R	G	S	G	N	N	N	N	N	N	N	G	N
		T	R	R	G	R	G	N	N	N	N	N	N	N	G	N
1.4	Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	TP	S	R	G	S	G	N	N	R	N	N	G	S	R	G
		T	G	R	G	R	G	N	N	G	N	N	N	R	G	N
1.5	Taxiing in compliance with ATC instructions or instructions of instructor	TP	S	S	S	S	S	N	N	R	R	S	R	S	R	G
		T	G	R	R	R	R	N	N	G	N	N	R	R	G	G
1.6	Before take-off checks	TP	S	S	R	S	R	N	N	R	R	R	R	S	R	

FCS dans la formation

Appendice 9

New

AMC3 Appendice 9

Training matrice for TR

Pour chaque item, les matrices d'entraînement contiennent deux lignes avec FCS comme suit :

1.3	Cockpit inspection	TP	S	R	G	S	G	N	N	N	N	N	N	N	N	N	G	N
		T	R	R	G	R	G	N	N	N	N	N	N	N	N	N	G	N

T (Training) : Niveau de compétence minimal requis pour qu'un simulateur de vol (FSTD) permette l'introduction d'une tâche de formation. La formation dispensée sur un tel simulateur est prise en compte pour l'obtention de la qualification de type, mais ne constitue pas une formation complète menant à la maîtrise des compétences.

TP (Training to proficiency) : Niveau de compétence minimal requis pour qu'un simulateur de vol (FSTD) permette l'introduction, la poursuite ou la finalisation d'une tâche de formation. La formation dispensée sur un tel simulateur est prise en compte pour l'obtention de la qualification de type et est considérée comme achevée jusqu'à la maîtrise de la compétence.

FCS dans la formation

Appendice 9

New

AMC3 Appendice 9

Training matrice for TR

Illustration

La signature du FSTD doit être
égale ou supérieur.

		Training to proficiency (TP) / Training (T)	1. Flight deck layout and structure	2. Flight controls forces & hardware	3. Flight controls systems operation	4. Aircraft systems	5. Performance & handling - On Ground	6. Performance & handling - In Ground Effect	7. Performance & Handling - Out of Ground Effect	8. Sound cues	9. Vibration cues	10. Motion cues	11. Visual cues	12. Navigation	13. Atmosphere and weather	14. Operating Sites and terrain
Section 1 – Flight preparation																
1.3	Cockpit inspection	T	S	R	G	S	G	N	N	N	N	N	N	N	G	N
		T	R	R	G	R	G	N	N	N	N	N	N	N	G	N

FCS dans la formation

Appendice 9

New

AMC3 Appendice 9

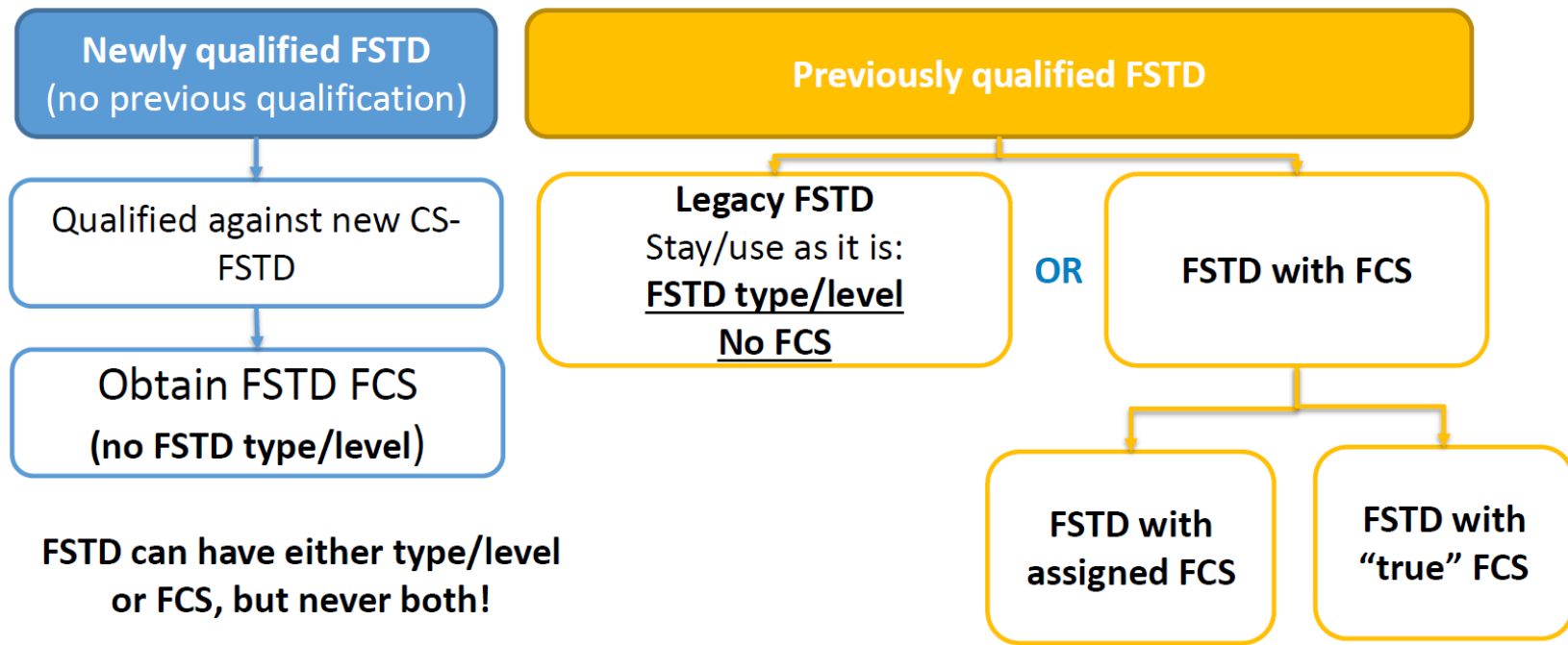
Training matrice for TR

Pour déterminer le FCS des modules de formation → prendre le niveau de fidélité le plus élevé pour chaque fonctionnalité.

1.3	Cockpit inspection	TP	T	R	R	G	S	G	N	N	N	N	N	N	N	N	G	N
		T	R	R	G	R	G	N	N	N	N	N	N	N	N	N	G	N
1.4	Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	TP	S	R	G	S	G	N	N	R	N	N	G	S	R	G		
		T	G	R	G	R	G	N	N	G	N	N	N	R	G	N		
1.5	Taxiing in compliance with ATC instructions or instructions of instructor	TP	S	S	S	S	S	N	N	R	R	S	R	S	R	G		
		T	G	R	R	R	N	N	G	N	N	R	R	G	G			

T	R	R	R	R	R	N	N	G	N	N	R	R	G	G
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

FCS dans la formation



FCS dans la formation

FSTD type and level reference	Equivalent FCS													
	1. Flight deck layout and structure	2. Flight control forces and hardware	3. Flight control systems operation	4. Aircraft systems	5. Performance and handling on ground	6. Performance and handling in-ground effect	7. Performance and handling out-of-ground effect	8. Sound cueing	9. Vibration cueing	10. Motion cueing	11. Visual cueing	12. Navigation	13. Atmosphere and weather	14. Operating sites and terrain
FNPT I	G	G	G	N	N	N	N	N	N	N	N	R	N	N
FNPT II / FNPT II MCC	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
FNPT III / FNPT III MCC	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
FTD 2 / FTD 2 MCC	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R
FTD 3 / FTD 3 MCC	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
FFS level C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
FFS level D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

vec
les

FSTD type and level reference	Equivalent FCS													
	1. Flight deck layout and structure	2. Flight control forces and hardware	3. Flight control systems operation	4. Aircraft systems	5. Performance and handling on ground	6. Performance and handling in-ground effect	7. Performance and handling out-of-ground effect	8. Sound cueing	9. Vibration cueing	10. Motion cueing	11. Visual cueing	12. Navigation	13. Atmosphere and weather	14. Operating sites and terrain
FNPT I	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
FNPT II / FNPT II MCC	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
FTD 2	S	R	S	S	N	G	G	G	N	N	N	S	N	N
FSTD qualified to an equivalent standard to level B	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G
FFS level C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
FFS interim level C	S interim	S interim	S interim	S interim	S interim	S interim	S interim	S interim	S interim	S interim	S	S	S	S
FFS level D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

Intérêt pour un ATO ?

AMC5 ORA.ATO.125

New

Les programmes de formation conçus à l'aide du cadre FCS peuvent comporter moins de 16 heures de formation sur un FSTD **dont le FCS** est équivalent à celui d'un (FFS) si :

- Utilisation d'une méthodologie de conception de systèmes pédagogiques (ISD) **GM2 ORA.ATO.125**; (modèle ADDIE)
- Application d'une procédure rigoureuse concernant l'utilisation des matrices de formation.

Si des legacy FSTD sont utilisés dans le programme de formation (y compris ceux avec cadre FCS), l'exigence d'effectuer un minimum de 16 heures sur FFS est maintenue.

Dernier point !

Appendice 9

Article 2

New

Les heures sur OTD ne peuvent compter au titre des heures FSTD.

La modification du point 20 de l'article 2 exclu l'OTD de la définition d'un FSTD.



Audience Q&A

① The Slido app must be installed on every computer you're presenting from

Part-IS – Cybersécurité

Organismes concernés et modalités de dispense

Erwan GARNOTEL – PN/FOR

Sommaire

**1. Rappel du calendrier de mise
en œuvre**

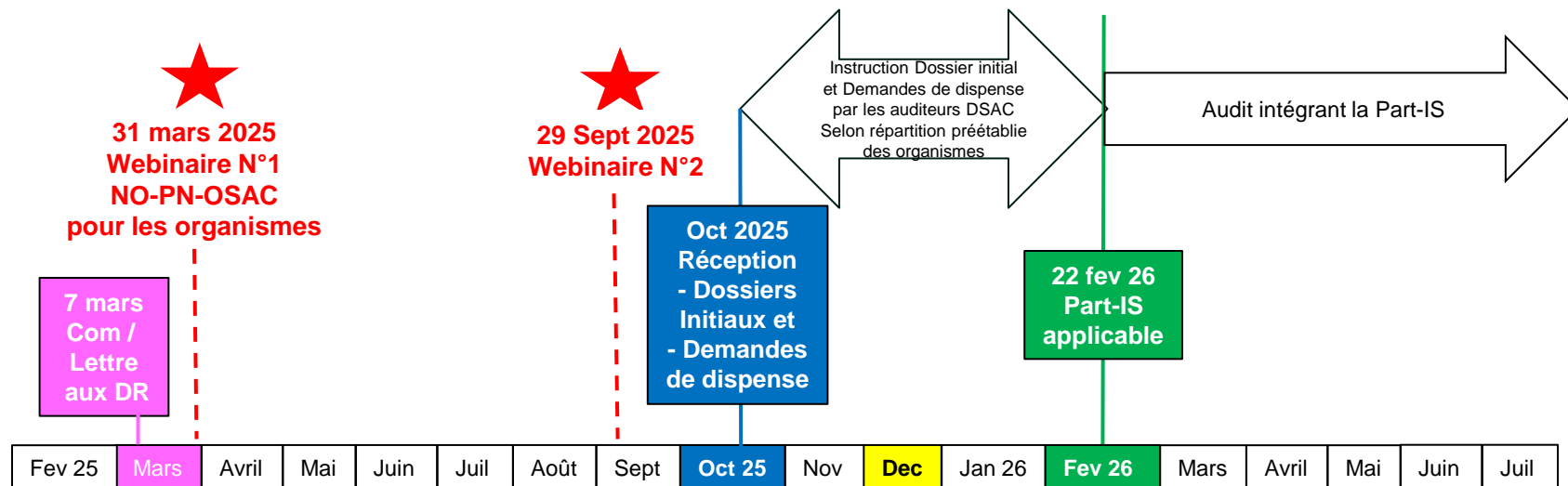
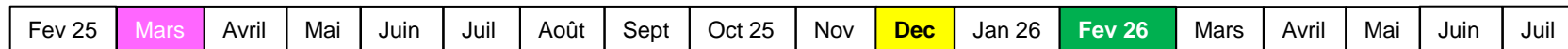
2. Le périmètre d'application

3. La Dispense

4. Documentation mise à disposition

1. Rappel du calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre



2. Le périmètre d'application

Applicabilité

Quels organismes sont concernés ? (*article 2 1(d) de la cover regulation*)

Tous les organismes soumis à la Part-ORA



ATO

A l'exception des organismes formant uniquement à des aéronefs ELA2 et/ou délivrant des formations théoriques.

- d) les organismes de formation agréés (ATO) relevant de l'annexe VII (partie ORA) du règlement (UE) n° 1178/2011, à l'exception de ceux qui participent uniquement aux activités de formation pour les aéronefs ELA2 au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, point j), du règlement (UE) n° 748/2012, ou qui participent uniquement à la formation théorique;

Organismes AirCrew exemptés de la Part-IS :

- Un **ATO** n'est pas concerné par la Part-IS si : (cf article 2 §1.(d) du règlement 2023/203)
 - il forme à la théorie (ATPL, PPL théorique, etc ...), ou
 - il opère des aéronef ELA2, ou ;
 - ~~il forme uniquement sur FSTD (FFS A320, FNPT II MEP générique, ...)~~



L'EASA a affirmé le 03/12/2025 que les ATO formant uniquement sur FSTD étaient tout de même redevables de la Part-IS. Ces ATO sont néanmoins éligibles à une dispense.

Ces ATO doivent donc déposer une demande de dispense avant le 22 février 2026

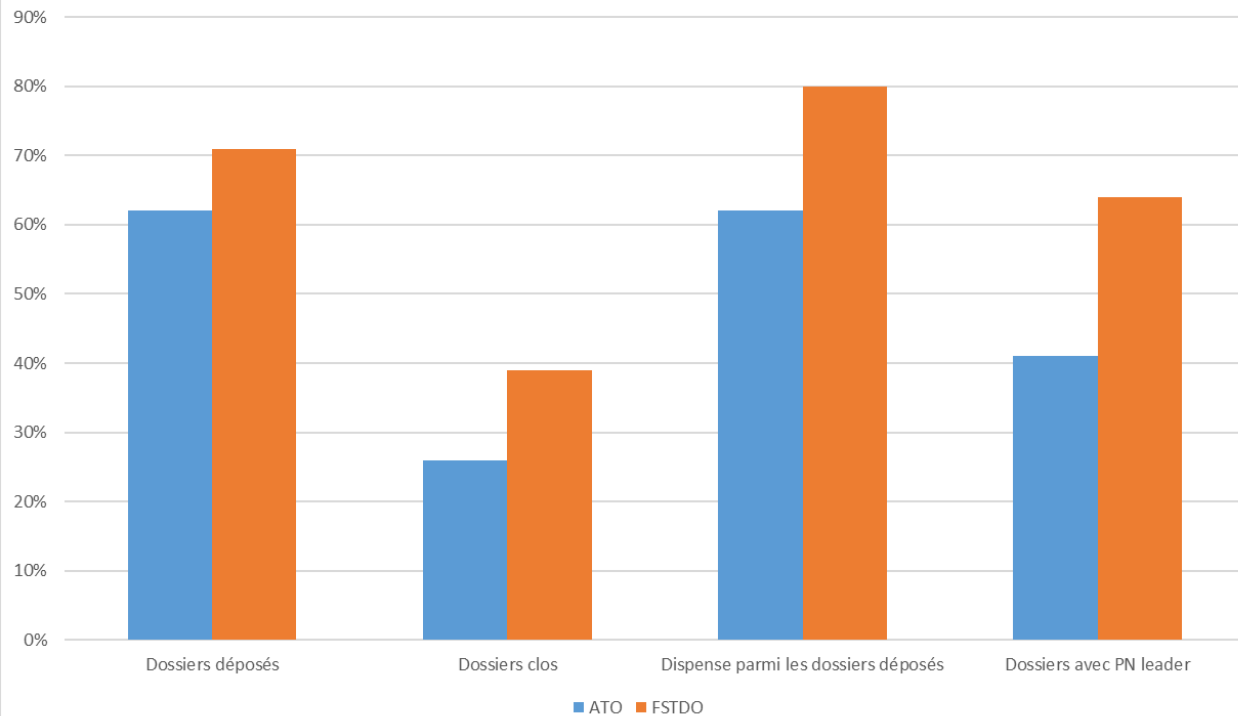
Organismes AirCrew éligibles à une dispense d'application de la Part-IS :

- En principe :
 - les organismes non-complexes
 - les plus « petits » complexes

NB : Il s'agit d'un objectif. La calibration de l'outil d'analyse a été faite pour conduire à une dispense quasi-systématique.
Les organismes éligibles doivent faire la demande de dispense au travers de l'outil d'analyse

3. La Dispense

État d'avancement des dossiers



Type d'organisme	ATO	FSTDO
Nombre d'organismes concernés par la Part-IS	81	28
Dossiers déposés	62%	71%
Dossiers clos	26%	39%
Dispense parmi les dossiers déposés	62%	80%
Dossiers avec PN leader	41%	64%

Qu'est ce que c'est ?

Impacts pour les ATO

Comment la demander ?

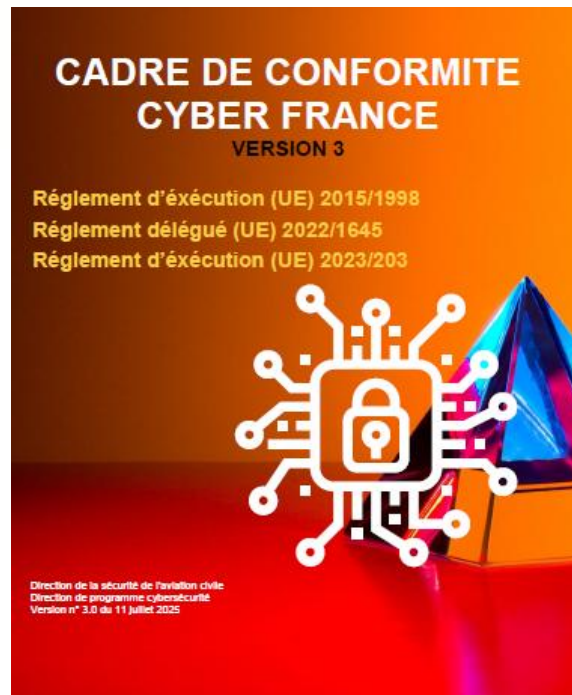
37760	ATO; CAT; FST; NCC; SPO	Information	Information générale	Règlement Part-IS Mise en œuvre des nouvelles exigences de sécurité de l'information	10/06/2025	Validée
-------	-------------------------------	-------------	-------------------------	--	------------	---------



4. Documentation mise à disposition

Cadre de Conformité Cyber France


Référentiel unique

- Rationalise les exigences
 - Propose une mise en œuvre progressive
- ➔ Facilite l'appropriation et la mise en œuvre par les opérateurs



ID ▼	ACTIVITÉS ▼	TYPE ▼	CATÉGORIE ▼	TITRE ▼		DERNIÈRE MODIFICATION ▼	STATUT ▼	NOMBRE D'ORGANISMES ▼
33360	LIC; FOR; AER; ATO; CAT; MED_ATCO; PSN	Document	Information générale	Publication du Cadre de Conformité Cyber France version 3 (3CFv3) Mise à jour		30/07/2025	Validée 	1 050

Les Webinaires Part-IS

ID ▼	ACTIVITÉS ▼	TYPE ▼	CATÉGORIE ▼	TITRE ▼	DERNIÈRE MODIFICATION ▼	STATUT ▼	NOMBRE D'ORGANISMES ▼
40860	ATO; CAT; FST; NCC; SPO	Evenement	Information générale	Webinaire Part-IS - 29 septembre 2025 : Organismes CAT/SPO/NCC/ ATO/FSTD/CAMO/145	03/10/2025	Validée 	397



Audience Q&A

① The Slido app must be installed on every computer you're presenting from

Pause

Reprise à 11h10

Intégration et standardisation des instructeurs

***Mathieu MOROSI – PN/FOR
ATO FlightSafety
ATO CAPAM***

Intérêt process d'intégration et de standardisation

- Objectif de sécurité
- Exigence réglementaire
- « Maîtrise d'œuvre » de l'organisme de formation.



Objectif de sécurité

L'intégration de l'instructeur :

→ Doit lui faire prendre conscience du risque dans l'organisme (Le négative training est un risque long terme);

Maintien de compétences :

→ La formation continue, à une fréquence adaptée, doit permettre de maintenir la conscience du risque au sein de l'organisme.



Exigence réglementaire

ORA.GEN.210

- (e) L'organisation veille à ce que tout le personnel connaisse les règles et procédures relatives à l'exercice de ses fonctions.



eRules

AIRCREW
(IR + AMC & GM)



« Maîtrise d'œuvre »

- **Process intégration et standardisation** : Outils de « maîtrise d'œuvre » de l'instruction au sein de l'organisme :
 - Programme de formations;
 - La Notation utilisée et son application;
 - Le système de traitement de l'échec;
 - S'assurer de la qualité de la formation.



Attendus DSAC

- Documenter ses process;
- Mettre en œuvre les process;
- Amélioration continue.



Présentations

***Flight Safety international
Cercle aéronautique du personnel de l'aéroport de mérignac***

Introduction des principes CBTA dans la formation des SFI



Fernando SANCHEZ
HT

Modalités d'intégration et de standardisation des FI



Philippe LAVERNE
RP

Intervention de l'ATO FlightSafety

Introduction des principes CBTA dans la formation des SFI

Fernando SANCHEZ - HT

FlightSafety
INTERNATIONAL

Intervention de l'ATO CAPAM^x

Modalités d'intégration et de standardisation des FI

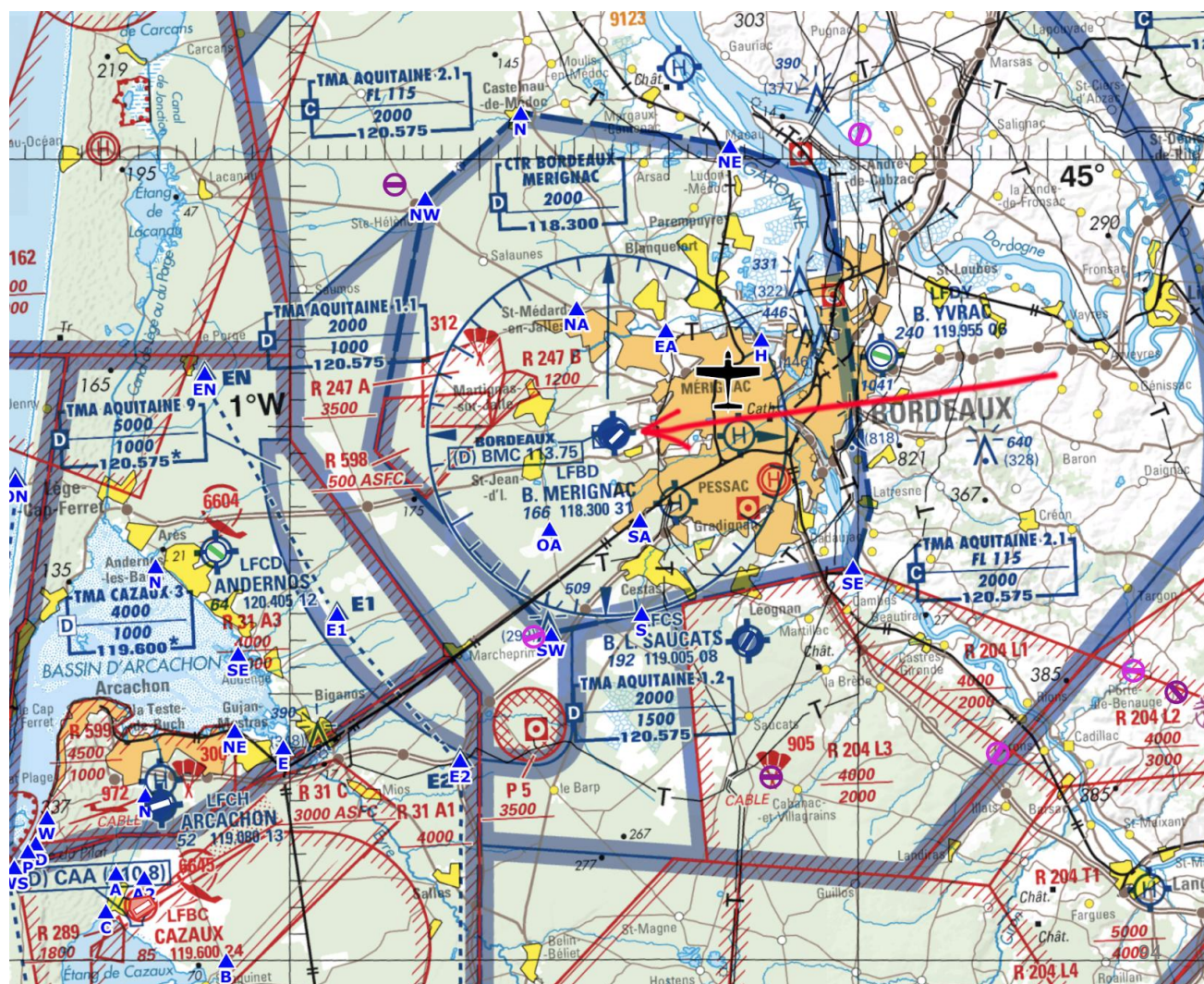
Philippe LAVERNE - RP





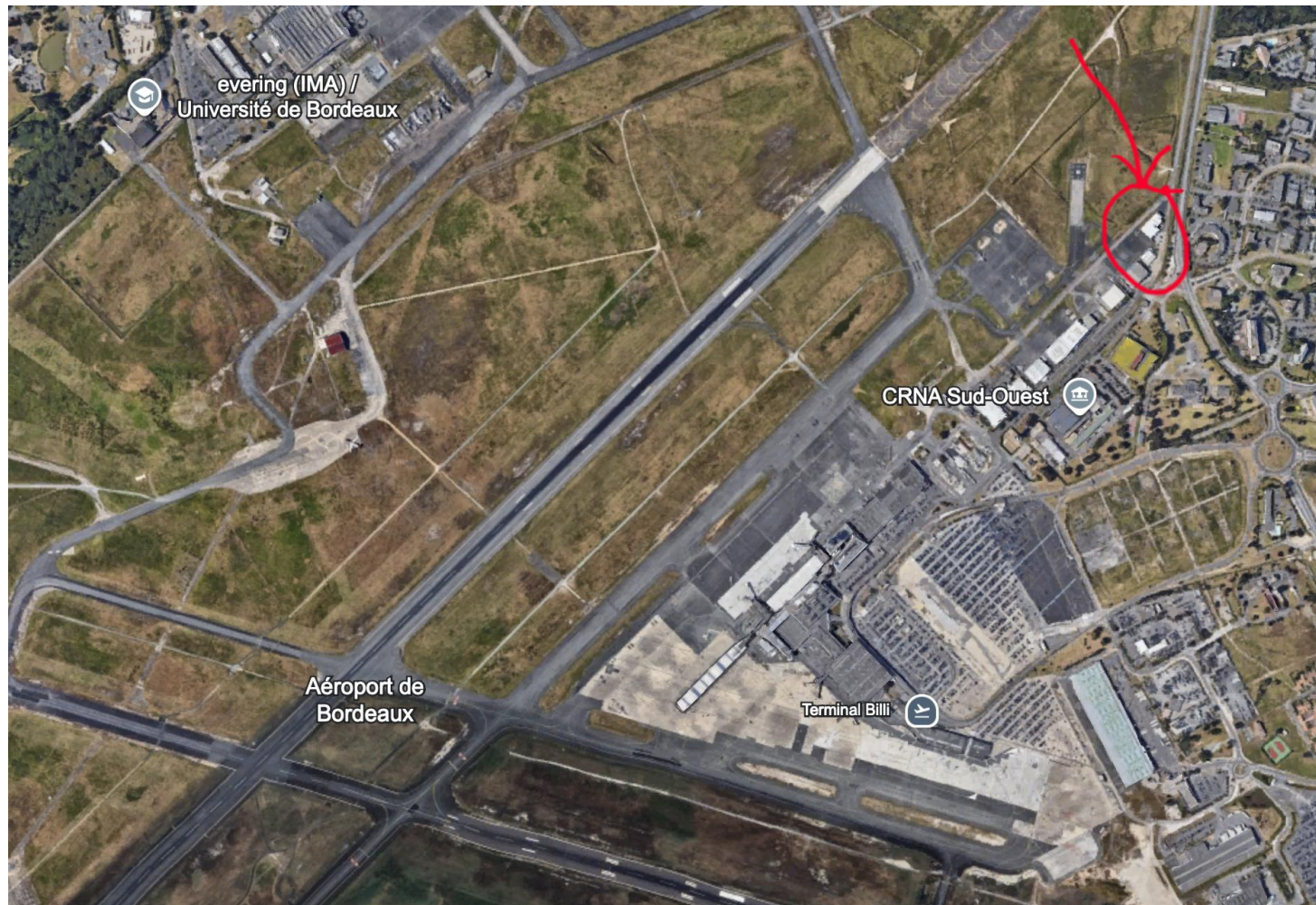
CERCLE AERONAUTIQUE DU PERSONNEL DE L'AEROPORT DE MERIGNAC

Situation





Aéroclub en
activité partagée
avec le transport
aérien, Dassault
Aviation,
l'aviation
d'affaire, les
hélicoptères
(Gendarmerie,
SAMU...)





175 pilotes, 14 instructeurs actifs dans l'ATO

Tous les instructeurs sont bénévoles, 3 sont pilotes de ligne en activité, 4 sont retraités dont 3 anciens pilotes de ligne, 5 sont contrôleurs aériens.



DR400 120



DR400 160



DR400 180



C172 S IFR en 2026



C182 IFR G1000



Intégration d'un nouvel instructeur

- Adaptation à l'environnement: exigence de rigueur.
- Adaptation à la flotte: vol de lâcher pour chaque avion.
- Adaptation aux moyens de formation: briefing avec RP
- Partage des objectifs pédagogiques: briefing avec RP, réunions instructeurs

2. Formation initiale

Tout nouvel instructeur sera formé aux méthodes de l'ATO par un ou des instructeurs désignés par le Responsable Pédagogique ou son Suppléant. Cette formation comportera une présentation des moyens pédagogiques matériels et informatiques, une présentation détaillée des cursus de formation, un partage des objectifs de l'ATO.

Tout FI sera lâché sur chacun des types d'appareils qu'il sera amené à utiliser en instruction. Ces vols de prise en mains seront l'occasion de préciser les spécificités liées à l'environnement et aux particularités des formations délivrées (zones de travail, hauteurs de survol, spécificités locales, méthodes de travail etc...)

De plus, la formation reprend le programme défini pour la Formation Récurrente de standardisation de l'ATO.

Extrait du
Manuel
d'Exploitation
Partie D
Formation



Standardisation de l'instruction

Réunions instructeurs: généralement tous les 1ers mercredis du mois 18h00 - 20h00. C'est un lieu d'échange et de travail collaboratif.

Partage de la documentation: tous les fichiers de briefings courts ou long sont sur l'ordinateur de la salle d'instruction avec projecteur numérique. Tous les documents d'instruction sont sur un Google Drive auquel les instructeurs ont accès.

Signal Instructeurs: partage des informations en instantané

3. Standardisation de l'instruction

Des réunions instructeurs sont organisées par le Responsable Pédagogique ou son Suppléant tout au long de l'année. Leur nombre doit être de 6 réunions minimum par an. Le compte rendu de chaque réunion est archivé sur Smile Formation rubrique Instructeurs / Réunions FI.

Les instructeurs doivent être présents à au moins 3 réunions instructeurs dans l'année.

Lors de ces réunions un point est fait sur toutes les formations en cours, sur les éventuels problèmes rencontrés et sur les disponibilités pour accueillir de nouveaux élèves. Différents sujets sont abordés : évolution du contexte réglementaire, évolution du matériel utilisé, uniformisation de pratiques pédagogiques.

Le but est d'avoir le même discours d'un instructeur à l'autre et des méthodes d'instruction compatibles.

Si un instructeur n'est pas présent à une réunion instructeurs il devra impérativement en lire le compte rendu.

Extrait du
Manuel
d'Exploitation
Partie D
Formation



Standardisation de la connaissance de l'ATO

Des rappels de formalisme et de réglementation sont nécessaires et faits une fois par an.

4. Formation récurrente de standardisation de l'ATO

Chaque intervenant de l'ATO, le Dirigeant Responsable, le Responsable Pédagogique et son Suppléant, le Responsable SGS, le Responsable de la Conformité ainsi que tous les instructeurs doivent participer à une réunion annuelle de standardisation ATO. Cette réunion donne lieu à la délivrance d'une attestation archivée dans le dossier de chacun sur le Drive « Equipe Pédagogique CAPAM ».

Le programme de cette réunion comprend :

- La revue du Manuel d'Organisation
- La revue du Manuel d'Exploitation
- La revue des formations dispensées dans l'ATO
- Le point sur le système SGS, les événements sécurité de l'année écoulée
- Les évolutions réglementaires
- Le suivi des problèmes en cours de l'ATO
- Les évolutions envisagées de la formation dans l'ATO

Extrait du Manuel
d'Exploitation
Partie D
Formation



Que faire en cas d'absence aux réunions instructeurs ou d'activité insuffisante ?

L'instructeur ne pourra rester dans l'ATO qu'au prix d'une remise à niveau. Celle-ci sera mise en œuvre par le RP dans le respect du Manuel d'Exploitation.

6. Prérequis pour opérer en qualité d'instructeur dans l'ATO

Les prérequis pour opérer en qualité d'instructeur dans l'ATO sont :

- D'avoir assisté à la Formation Récurrente de Standardisation de l'ATO de l'année précédente
- D'avoir assisté à au moins 3 réunions instructeurs dans l'année précédente
- D'avoir formé 15 h dans l'année précédente.

7. Formation de remise à niveau des instructeurs

Dans le cas où le FI ne pourrait justifier de ces prérequis, il devra le signaler au Responsable Pédagogique qui définira le programme de formation complémentaire nécessaire pour reprendre l'instruction.

Cela peut être :

- Un entretien personnalisé de remise à niveau, ou
- L'obligation d'assister à une ou plusieurs réunions instructeurs à venir, ou
- Un briefing et un vol sur une leçon donnée

Une attestation de remise à niveau sera archivée dans le dossier numérique de l'instructeur.

Extrait du
Manuel
d'Exploitation
Partie D
Formation








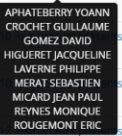





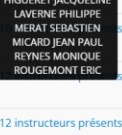




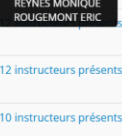












Suivi des prérequis ATO pour les instructeurs



Réunions instructeurs

Liste des réunions FI

Signatures	Date de la réunion	Instructeur	Présents	Actions
  	03/12/2025	PHILIPPE LAVERNE	9 instructeurs présents	 
 	05/11/2025	PHILIPPE LAVERNE		 
  	01/10/2025	PHILIPPE LAVERNE		 
 	03/09/2025	PHILIPPE LAVERNE		 
 	04/06/2025	PHILIPPE LAVERNE	12 instructeurs présents	 
 	07/05/2025	PHILIPPE LAVERNE	10 instructeurs présents	 

Suivi des réunions instructeurs directement via l'outil SMILE FORMATION.

- Rédaction et archivage des comptes rendus de réunion accessibles pour les instructeurs
- Listing des présences

Suivi du nombre d'heures d'instruction via l'outil OPENFLYER.

Etat des lieux annuel réalisé par le RP.



Vérification des compétences des instructeurs

5. Vérification des compétences

À tout moment, le Responsable Pédagogique ou son suppléant peut décider d'un contrôle de compétence d'un pilote de l'ATO. Dans ce cas, ce contrôle sera réalisé par le Responsable Pédagogique, son suppléant ou un instructeur désigné.



Audience Q&A

① The Slido app must be installed on every computer you're presenting from

RMT.194 - Refonte des exigences de la sous-partie J

Romain DELALUQUE – PN/FOR



Point d'avancement sur la RMT.0194



Les missions de la RMT.0194

Modernisation and simplification of the European
pilot licensing and training system
and
improvement of the supply of competent flight instructors

ISSUE 1



Une mission en 2 parties:

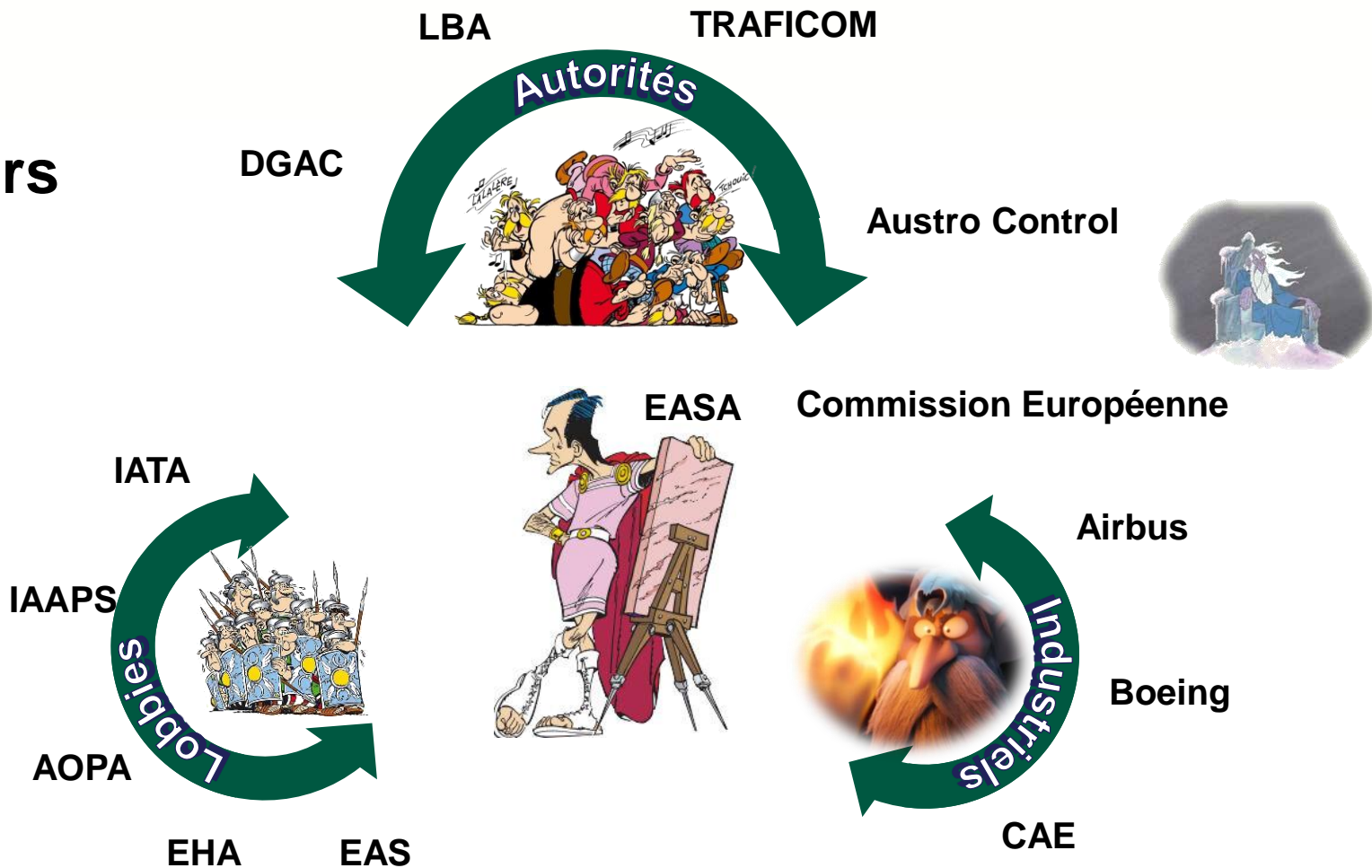
→ **Subtask 1:**

- Révision de la Subpart J pour simplifier l'accès au métier d'instructeur
- Introduction des principes de formation basée sur les compétences

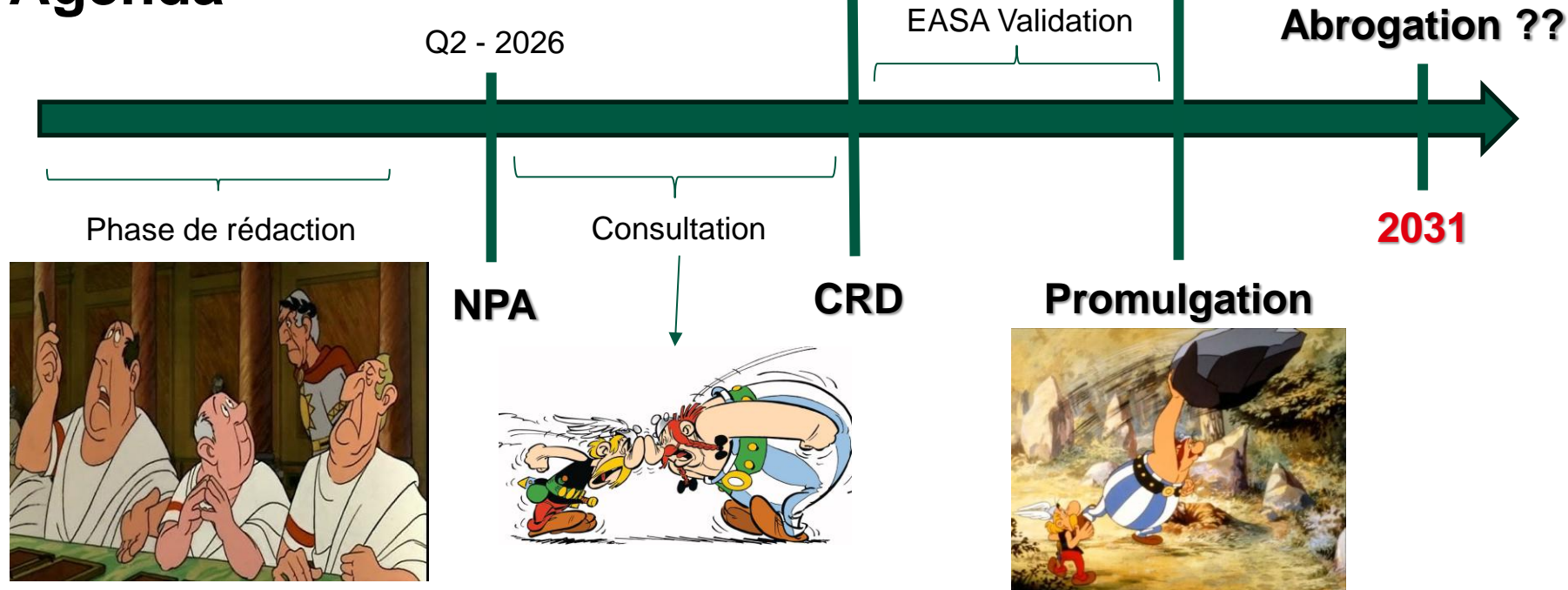
→ **Subtask 2:**

- Révision de la Part FCL pour simplifier l'accès aux licences
- Introduction pour les organismes de formation et l'autorité mes moyens

Les acteurs



Agenda





**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



PART – FCL

CPL LO's

Saucissonnage des LO's pour séparer clairement

→ CPL LO's

→ HPA LO's

Obtention du CPL pour être instructeur PPL simplifié...

...Au risque d'avoir un peu de perte en ligne



Subpart J – Qualifications Instructeur



4 formations d'instructeurs:

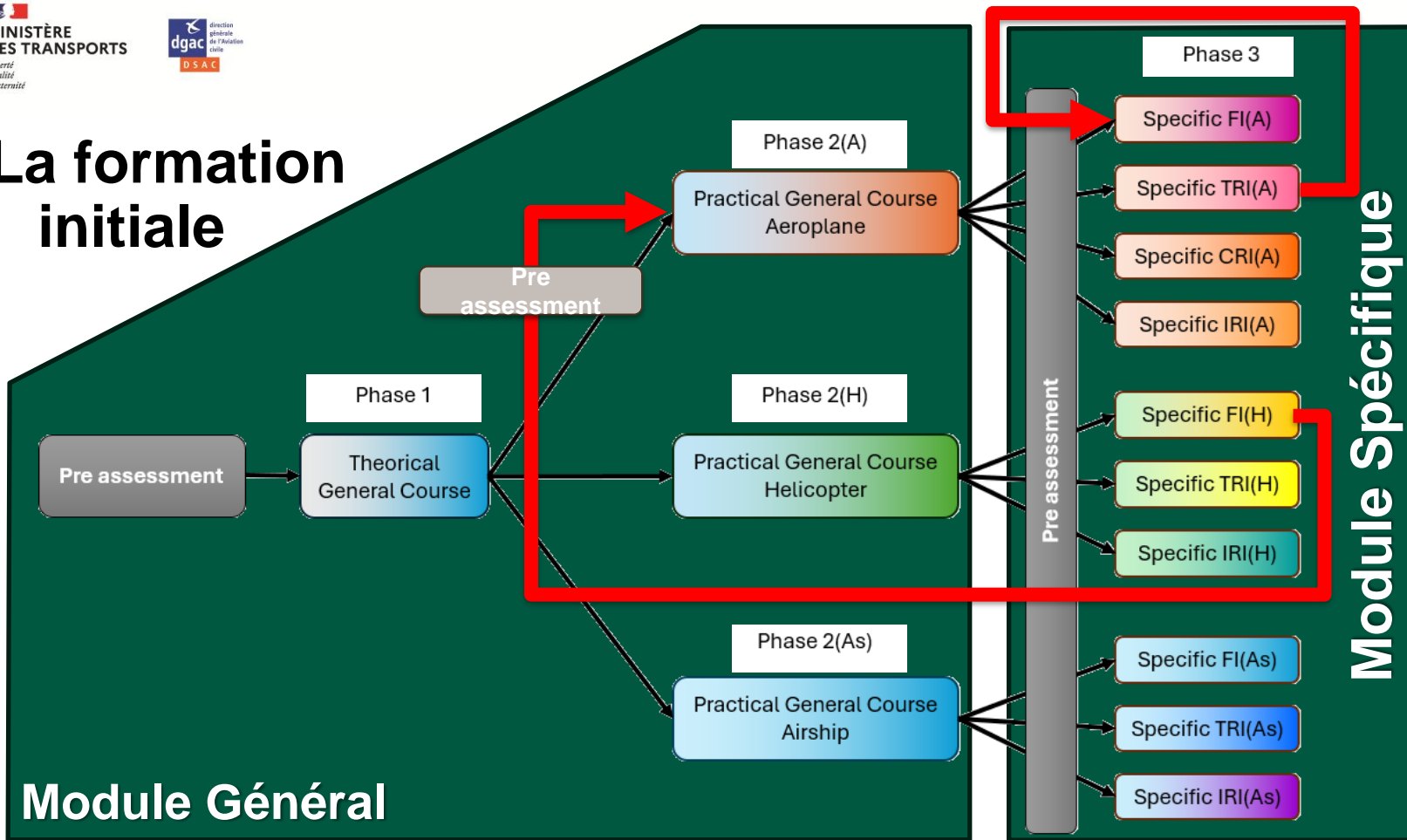
- FI
- TRI
- CRI
- IRI

~~FTI et G-1000 hors scope!~~

Intégration aux différentes qualifications:

- MCCI → Privilège du TRI
- STI → FI restreint FSTD
- SFI → TRI restreint FSTD
- MI → Privilège des FI / TRI / CRI

La formation initiale



AoC de délivrance FCL.935

Les extensions de privilèges: le champ des possibles

FI		
Privilèges à inclure dans l'avis		
Section I – Général		
(1)	LAPS, PPL	
(2)	CPL	
(3a)	MPPL	
Section II – Class and type ratings and privileges		
(111)	LAPS privileges for aircraft classes, types, and variants	
(112a)		In the case of SET acceptance alone ratings, examples:
(112b)		In the case of acceptance level alone or type ratings, examples:
(112c)	Class and type ratings for single-pilot aircraft, except for single-pilot high-performance complex airplanes	In the case of multi-engine helicopters, except with the requirements for experience, training and assessment as set out in row [1a] of Section III of the table in point PCL 385.781 (TFR100) PMS
(112d)		In the case of acceptance, for providing instruction in multi-pilot
(112e)	Type ratings for single-pilot	For providing instruction in multi-pilot operations
Section III – Instrument ratings and additional ratings		
(113a)		In addition to row [1a], for providing instruction for an IR for multi-engine airplanes
(113b)		In addition to row [1a], for providing instruction for an IR for multi-engine helicopters in the
(113c)	High ratings	
(113d)	Breakable ratings	
(113e)	Successor ratings	
(113f)	Single-pilot training ratings	
(113g)	Provisional ratings	
Section IV – Instrument and/or IFR		
(114)	PI, IRI or CRI certificate	
Section V – EFP		
(115)	Reduced UPST access in accordance with point PCL 745.6	
(116)	Reduced UPST evaluation criteria	

TRI		
Privilèges à inclure dans l'avis		
Section I – Général		
(11)	Aircraft type ratings in which the TRI completed the Rec	
(12)	Aircraft variant within a type rating, other than the variant in which the TRI completed the Rec	
(13a)		In addition to row [1a] above, for providing instruction in the aircraft
(13b)		In addition to row [1a] above, for providing instruction for the aircraft
(14a)	IR	By validly providing instruction for the aircraft type in which IR instruction is provided
(14b)		In addition to row [1a] above, for providing instruction for the aircraft
(14c)		In addition to row [1a] above, for providing instruction for the aircraft
(15)	IMC training course	
(16)	Take-off and landing training in accordance with point 1a of Section II of this Annex	
(17)	Training flights specified in point PCL 385.781 (TFR100) PMS	
(18)	UPST practical assessment in accordance with Appendix II in this Annex	
(19)	Training flights specified in point PCL 385.781 (TFR100) PMS	
Section II – VFR [IR]		
(11a)	Type ratings for single-pilot high-performance complex airplanes	For providing instruction in an aircraft, have completed:
(11b)		For providing instruction in multi-pilot operations
(11c)	Type ratings for multi-pilot operations	In addition to row [1a] of this Section for providing instruction
(11d)	MPPL (basic, intermediate and advanced phases) (TFR100)	
(11e)	Provisional ratings (TFR100)	Comply with the requirements specified in row 6 of Section III of the table in point PCL 385.781 (TFR100) PMS
(11f)	Reduced UPST in accordance with point PCL 745.6 (TFR100)	
(11g)	Representative of take-off and landing after 2 years (1000 hours) (TFR100) PMS	
(11h)	UPST practical assessment in accordance with Appendix II in this Annex	
Section III – VFR [IR]		
(11a)	Type ratings for single-pilot high-performance complex airplanes	In the case of multi-engine helicopters
(11b)		For providing instruction in multi-pilot operations
Section IV – VFR [IR]		
(11a)	Single and multi-pilot aircraft type ratings	For providing instruction in multi-pilot operations, comply with the requirements for experience, training and assessment as set out in row 11 of Section I of the table in point PCL 385.781 (TFR100) PMS
Section V – VFR [IR]		
(11a)	Representative of take-off and landing after 2 years (1000 hours) (TFR100) PMS	

CRI		
Privilèges à inclure dans l'avis		
(1)	LAPS privileges for TMS and acceptance alone and variants	In the case of SET acceptance alone ratings
(2a)	Class and type ratings for TMS and single-pilot complex, except for single-pilot high-performance complex airplanes	In the case of acceptance level alone or type ratings
(2b)		In the case of multi-engine
(2c)		For providing instruction in multi-pilot operations
(3)	Take-off, approach, or variant in which the CRI completed the Rec	
(4a)		In the relevant variant:
(4b)		In addition to row [1a] above, when working priorities in the case of an acceptance level of variant of a class or type of acceptance [1a]
(5a)	TMS or acceptance alone or type, other than the variant in which the CRI completed the Rec	In addition to row [1a] above, for providing instruction in the aircraft
(6)	Breakable ratings	
(7)	Successor ratings	
(8)	Single-pilot training ratings	
(9)	Provisional ratings	
(10)	CRI certificate	
(11)	Reduced UPST in accordance with point PCL 745.6	
(12)	IMC training course	

IRI		
Privilèges à inclure dans l'avis		
(1a)	DIR or IR	For providing instruction for an IR for multi-engine airplanes
(1b)	DIR or IR	For providing instruction for an IR in multi-engine helicopters in the aircraft
(2)	MPPL (basic phase)	Instrumental instruction during RFP / CPL integrated course in a fixed pilot who has completed training that is regulated in PPL
(3)		
(4)	IRI certificate	
(5)	Reduced UPST in accordance with point PCL 745.6	



Les extensions de privilèges: Comment faire ?

Processus simple mais engageant...

Principe coté FCL - Introduction du principe CBTA

→ FCL.936 = Eval / (Training) / Assessment

+

→ FCL.905xxx: Parfois (rarement...) des prérequis d'expérience

Responsabilité coté ATO

→ Evaluation et formation du personnel

→ Activation des privilèges dans l'ATO (*par Formateur d'Instructeur*)

→ Nécessité de suivi des compétences du personnel et d'informer l'autorité

Position de l'Autorité

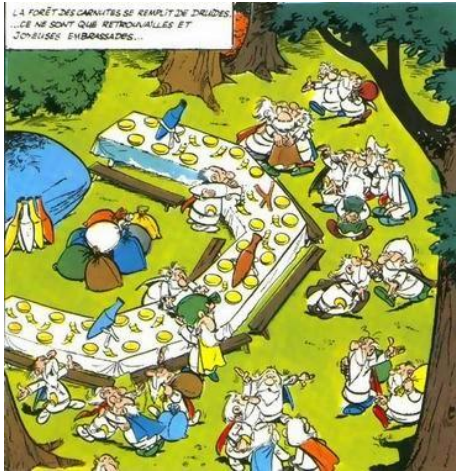
→ Pas d'apposition des privilèges...juste une « activation » par l'ATO...



Prorogation / renouvellement

Plus que 2 modules obligatoires:

→ RSFI



+



→ AoC avec Examineur

Aéronef...

Ou

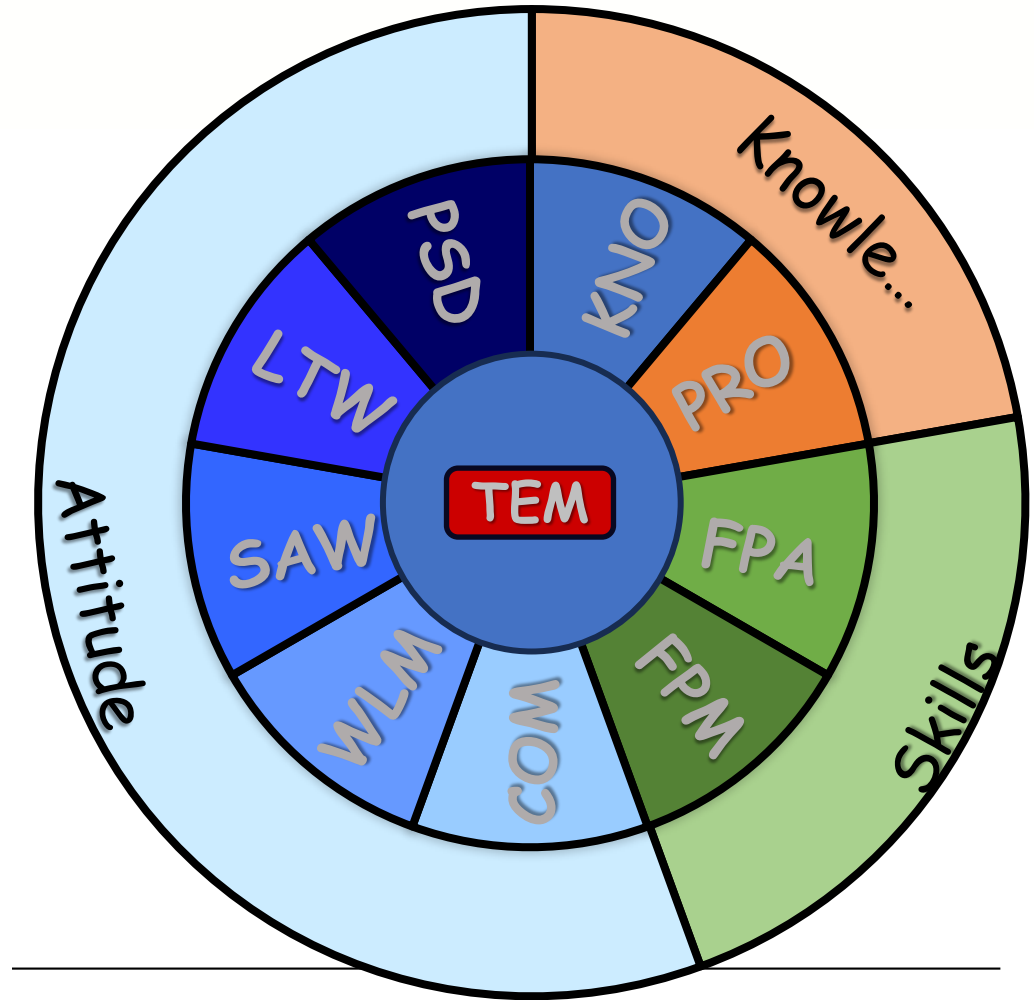
...Simulateur



Appendix

Le Secret de la Compétence

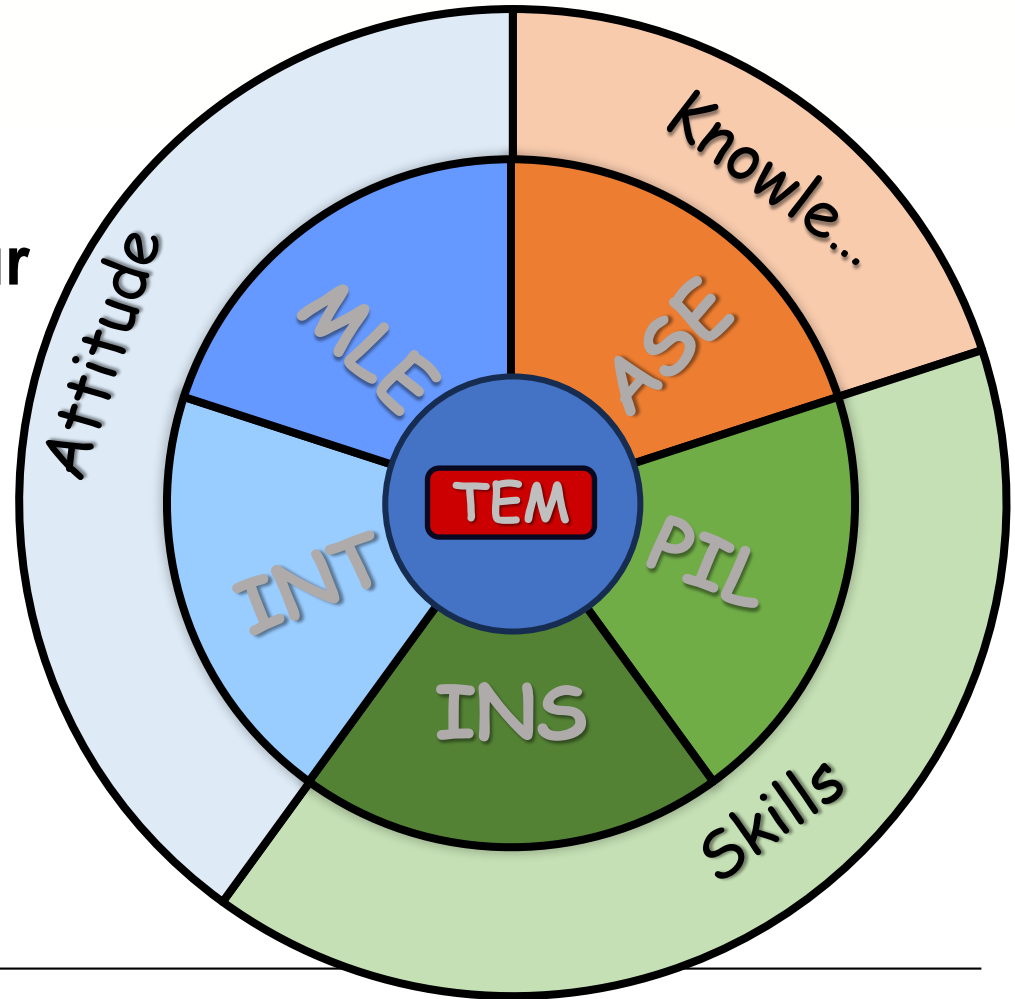
Appendix 11 Compétences du Pilote



- PC1: KNO = application of KNOwledge
- PC2: PRO = application of PROcedures and compliance with regulations
- PC3: COM = COMmunication
- PC4: FPA = Aircraft Flight Path management, Automation
- PC5: FPM = Aircraft Flight Path management, Manual control
- PC6: LTW = Leadership and TeamWork
- PC7: PSD = Problem-Solving and Decision making
- PC8: SAW = Situation Awareness and management of information
- PC9: WLM = WorkLoad Managment

Appendix 12

Compétences Instructeur



- IEC1: PIL = Pilot competencies in accordance with Appendix 11
IEC2: MLE = Management of the learning environment
IEC3: INS = Instruction
IEC4: INT = Interaction with trainees
IEC 5: ASE = Assessment and evaluation

Appendix 13 – Déroulement de l'Assessment

Développement d'une méthodologie d'évaluation et de notation

Observation relating to the competency being assessed

Observable Behaviours		Outcome of TEM		Competency Assessment
How Many	How Often			
Few, hardly, any	Rarely	Unsafe situation	LOWEST OF: HOW MANY HOW OFTEN OUTCOME of TEM	Ineffectively
Some	Occasionally	Not an unsafe situation		Minimally acceptable
Many	Regularly	Satisfactory		Adequately
Most	Regularly*	Satisfactory		Effectively
All, Almost All	Always, almost always	Enhance Safety		Exemplary manner





**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



PART – ORA

ORA.ATO.11x - Personnel

ORA.ATO.110:

- L'ATO a la possibilité de décharger le HT en nommant:
 - Un CFI pour la partie vol et FSTD
 - Un CTKI pour la partie sol

→ Tout instructeur doit être standardisé dans son ATO !

ORA.ATO.111: (New)

- Standardisation et supervision des instructeurs:
 - Initiale
 - Récurrente
 - Lors des nouvelles tâches
 - Complément pour les inexpérimentés...

**Regarde-moi! Regarde-moi bien!
Tu es standardisé, tu es standardisé!**



ORA.ATO.130 - Manuels

ORA.ATO.130:

- ➔ Obligation de mettre en place un Manuel d'Opération
 - ➔ Partie A: Description de l'activité (Responsabilités, Répartition, Planning, FTL, ...)
 - ➔ Partie B: SOP's et exploitation aéronefs
 - ➔ Partie C: Routes et procédures spécifiques
 - ➔ Partie D: Formation du personnel
- ➔ Obligation de mettre en place un Manuel de Formation
 - ➔ Standards pédagogiques
 - ➔ Système de notation et de suivi de progression
 - ➔ Sous-manuels pour chaque cours de formation

➔ **MO et MF obligatoires pour tous les ATO dès la Section I**

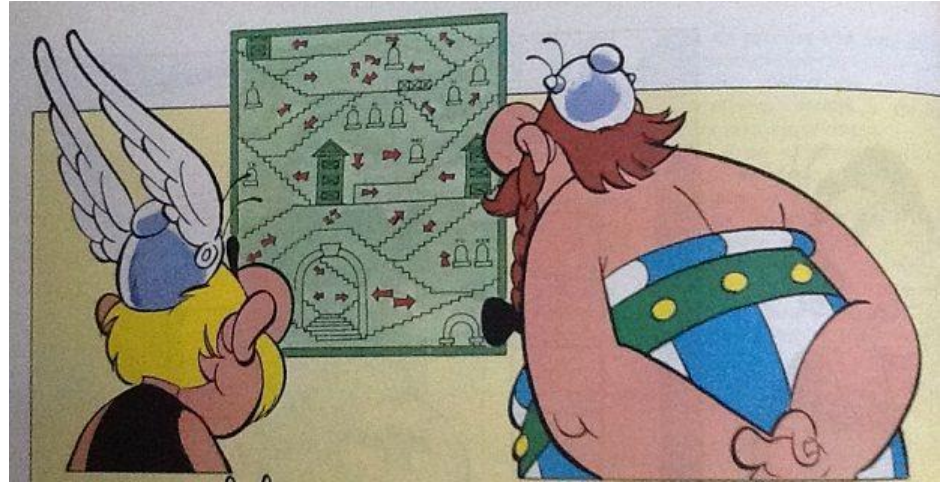


ORA.ATO.4xx – Organismes CBTA

Création des ATO Section IV

ATO ayant pour vocation de faire
de la formation CBTA

- ➔ Définition de l'Adapted Competency Model
- ➔ Qualification des instructeurs CBTA,
- ➔ Qualification des développeurs de cours CBTA,
- ➔ Procédures CBTA de l'ATO



Conclusion



Un grand merci à Messieurs UDERZO, FERRI, CONRAD et TARRIN pour le sérieux qu'ils ont su apporter à cette présentation légère...



Audience Q&A

① The Slido app must be installed on every computer you're presenting from

Pause

Reprise à 14h15

Systeme de gestion

Julien LEGAVRE – PN/FOR

Sommaire

1. Présentation du guide Système de Gestion

- a. Définition du système de gestion
- b. Adaptation du système de gestion
- c. Présentation générale du guide

2. Organisation et chaîne de responsabilités

- a. Définition
- b. Notion d'adjoint, suppléant et d'instructeur référent
- c. Entretien avec les responsables de l'ATO
- d. Modalités de dépôt des dossiers de changement de HT, CFI ou de leurs adjoints
- e. Cumul de postes possible

3. Gestion des risques

- a. Processus de gestion des risques
- b. Utilisation d'une cartographie

4. Formation du personnel

- a. Conformité
- b. Sécurité

5. Surveillance de la conformité

- a. Supervision et surveillance
- b. Processus d'assurance de la conformité

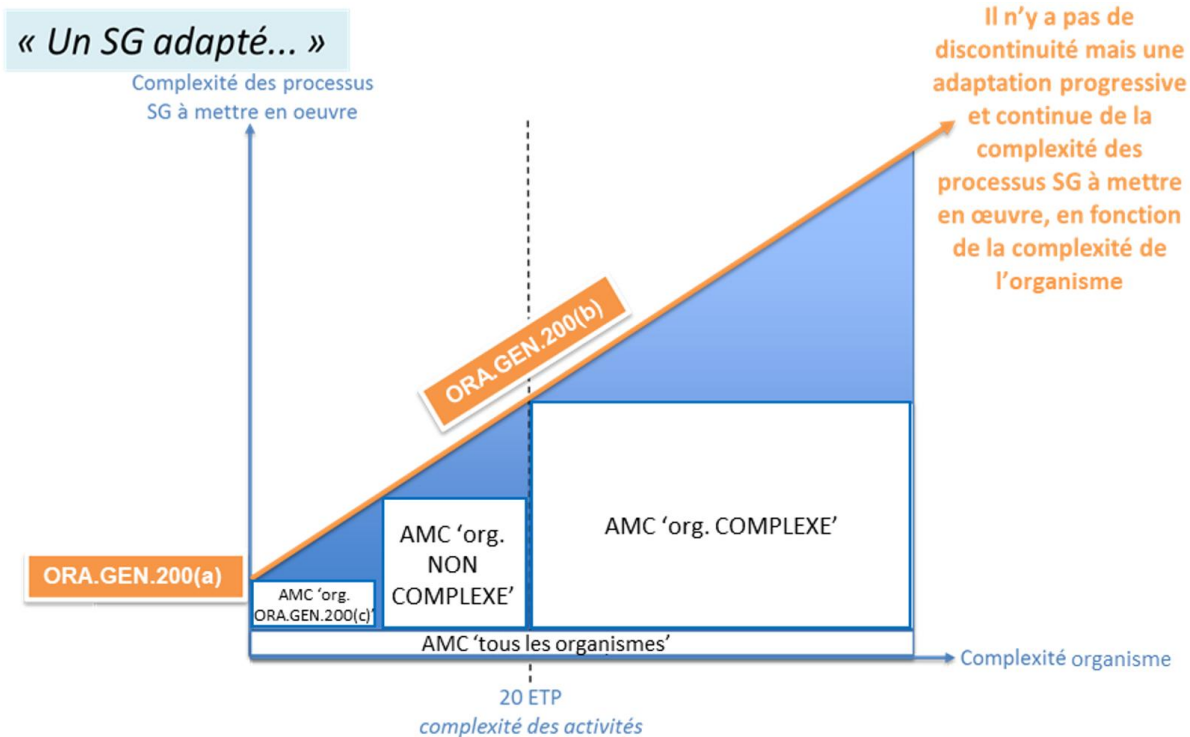
1. Présentation du guide Système de Gestion



Définition :

Le système de gestion correspond au cadre mis en place par un organisme afin que la formation soit réalisée de manière conforme et sécurisée.





Avion	ATO		
	Section I éligible ORA.GEN.200(c)	Section I	Section II
Formation LAPL et PPL III	Oui	Oui	Oui
Qualification de classe SEP	Oui	Oui	Oui
Qualifications additionnelles (vol de nuit, voltige, vol montagne, remorquage)	Oui	Oui	Oui
Qualification de classe MEP	Oui pour les détenteurs du PPL	Oui	Oui
Qualification de classe SET	Non	Oui	Oui
Qualification de classe ou de type sur HPA	Non	Non	Oui
Qualification de classe ou de type sur avion complexe	Non	Non	Oui
Qualification de type sur avion MP III	Non	Non	Oui
Formation MCC	Non	Non	Oui
Formation théorique CPL, ATPL III	Non	Non	Oui
Formation pratique CPL, ATPL	Non	Non	Oui
Formation MPL III	Non	Non	Oui
Formation Advanced UPRT	Non	Non	Oui
Formation BIR	Oui pour les détenteurs du PPL	Oui	Oui
Formation IR-CB III	Non	Oui	Oui
Formation IR III	Non	Oui	Oui
Formation FI, CRI, IRI, SFI/TRI, MCCI, STI, MI	Non	Non	Oui
Remise à niveau FI, CRI, IRI, SFI/TRI	Non	Non	Oui
Formation standardisation FE-LAPL/PPL	Non	Oui	Oui
Formation standardisation FE-CPL, FIE, CRE, IRE, SFE/TRE	Non	Non	Oui

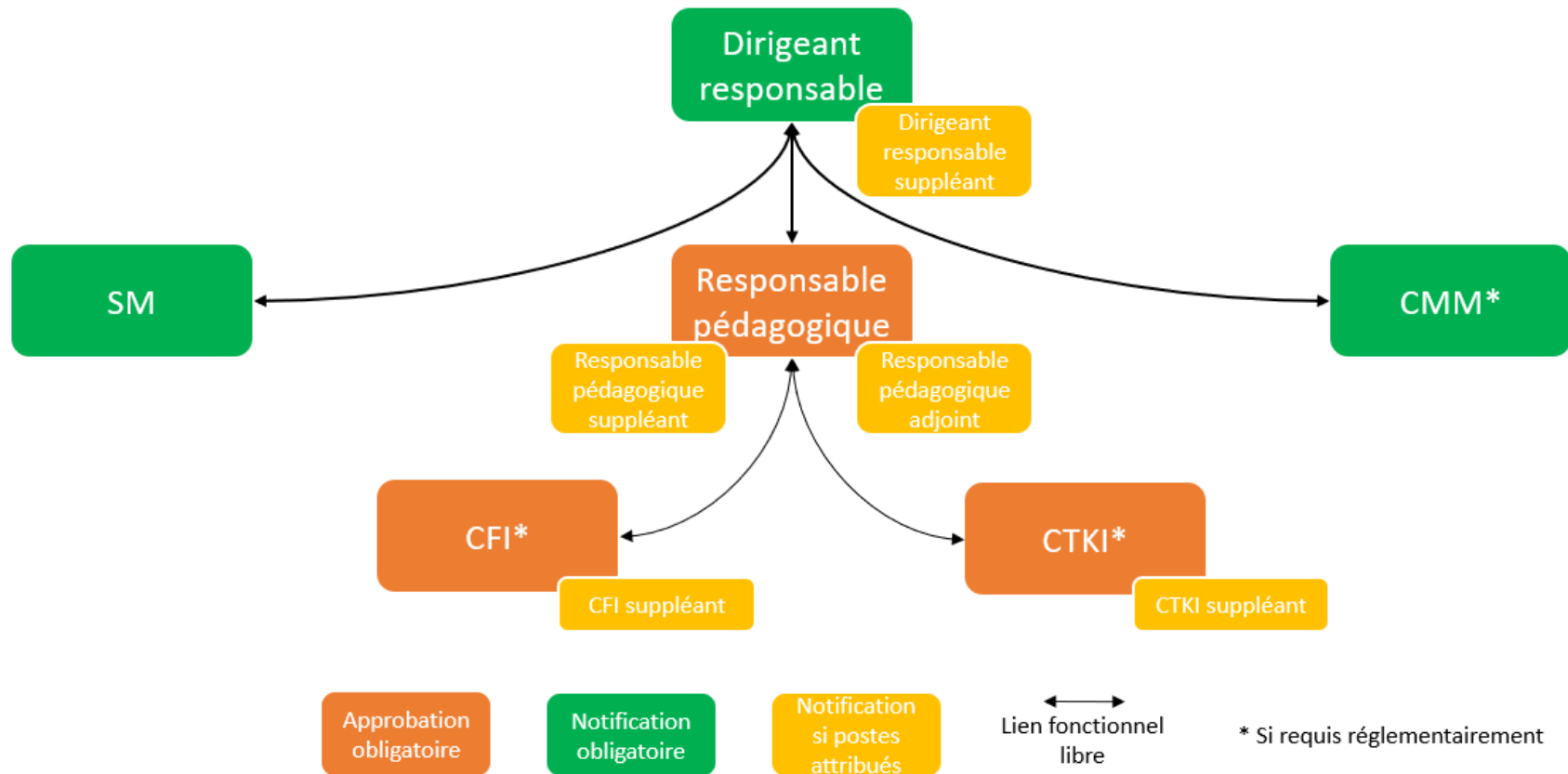
Hélicoptère	ATO		
	Section I éligible ORA.GEN.200(c)	Section I	Section II
Formation LAPL et PPL III	Oui	Oui	Oui
Qualification de type dont la configuration n'excède pas 5 sièges	Oui	Oui	Oui
Qualification additionnelle vol de nuit	Oui	Oui	Oui
Qualification de type dont la configuration excède 5 sièges	Oui pour les détenteurs du PPL	Oui	Oui
Qualification de type sur hélicoptère ME III	Non	Non	Oui
Formation MCC	Non	Non	Oui
Formation théorique CPL, ATPL III	Non	Non	Oui
Formation pratique CPL, ATPL	Non	Non	Oui
Formation IR III	Non	Non	Oui
Formation FI, IRI, SFI/TRI, MCCI, STI	Non	Non	Oui
Remise à niveau FI, IRI, SFI/TRI	Non	Non	Oui
Formation standardisation FE-LAPL/PPL	Non	Oui	Oui
Formation standardisation FE-CPL, FIE, IRE, SFE/TRE	Non	Non	Oui

- Organisation et chaîne de responsabilité
- Politique de sécurité
- Gestion des risques
- Maintien des compétences du personnel
- Documentation et archivage
- Surveillance de la conformité
- Gestion des changements
- Activités sous-traitées
- Mesure de la performance du système de gestion



2. Organisation et chaîne de responsabilités





À noter

HT adjoint ou HT suppléant

Le HT peut être assisté par des adjoints s'il ne couvre pas le périmètre d'activités de l'ATO ou si l'ATO a plusieurs bases par exemple. Ces derniers auront le rôle du HT pour le cadre qui leur a été défini. La responsabilité revient toujours au HT. Le HT doit nommer des adjoints dans le cas où l'ATO forme sur plusieurs catégories d'aéronef.

Le HT peut également désigner un HT suppléant qui permettra d'assurer la continuité de la fonction lors d'une indisponibilité du HT. Le suppléant devra respecter les prérequis du HT.

Seul le HT est approuvé par la DSAC. Il est rappelé que l'ATO a la responsabilité d'avoir les responsables nécessaires pour couvrir le périmètre de ses formations. Si un changement de HT adjoint ne permet plus à l'ATO de superviser l'entièreté des formations qu'il délivre, la DSAC pourra refuser le HT adjoint nommé et/ou remettre en cause l'agrément de l'ATO pour les formations concernées.

À noter

Instructeur référent – AMC1 ORA.ATO.210(b) § (1)

L'instructeur référent permet de couvrir le cadre des activités de formations de l'ATO quand celui-ci est trop vaste pour le CFI (exemple : plusieurs qualifications de type).

L'instructeur référent permet d'assurer la standardisation et la supervision des instructeurs sur la partie technique pour laquelle le CFI n'est pas qualifié. Il peut également aider sur l'aspect technique à l'élaboration des formations pour lesquels le HT ou le CFI ne sont pas qualifiés.

L'ATO devrait définir des modalités de nomination de ces instructeurs référents.



Objectifs :

- Rencontrer les futurs responsables de l'ATO
- Vérifier leurs connaissances de leur futur rôle
- Détailler les modalités d'échanges avec la DSAC

**FORMULAIRE RECAPITULATIF DE L'EXPERIENCE DES
CANDIDATS AUX POSTES DE RESPONSABLE
PEDAGOGIQUE, DE CHEF INSTRUCTEUR DE VOL OU DE
LEURS ADJOINTS**

**EXPERIENCE SUMMARY FORM FOR CANDIDATES ON HEAD OF TRAINING, CHIEF
FLIGHT INSTRUCTOR OR THEIR DEPUTY POSITIONS**

24FormFOR
Rev 1

Nom : Prénom :
Last name: First name:

EXPERIENCE EN VOL

FLIGHT EXPERIENCE

Nombre total d'heures de vol : Nombre total d'heures d'instruction au vol :
Total number of flight hours: Total number of flight hours:

Qualification IR : ☐ Oui ☐ Non Si oui, nombre d'heures de vol aux instruments :
IR rating: Yes No If yes, number of hours in instrument flight:
Si applicable, nombre d'heures d'instruction aux instruments :
If applicable, number of instructional hours to instrument flight:

Qualifications classe / type Class / type ratings	Nombre d'heures de vol Number of flight hours	Nombre d'heures en tant qu'instructeur Number of flight hours as an instructor
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Qualifications instructeur ¹ Instructor certificates ¹	Nombre d'heures d'instruction Number of instructional hours	Nombre d'heures en tant que formateur d'instructeur Number of instructional hours to instructor certificate
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Expérience dans la rédaction de la documentation ATO : ☐ Oui ☐ Non
Experience in the development of ATO documentation: Yes No

**AUTRES EXPERIENCES PERTINENTES
OTHER RELEVANT EXPERIENCES**

¹ Dans le cas du FI-IR, les heures d'instruction réalisées en tant que FI-IR doivent être séparées.
For an FI-IR, instructional hours conducted in VFR and IFR conditions should be logged separately.

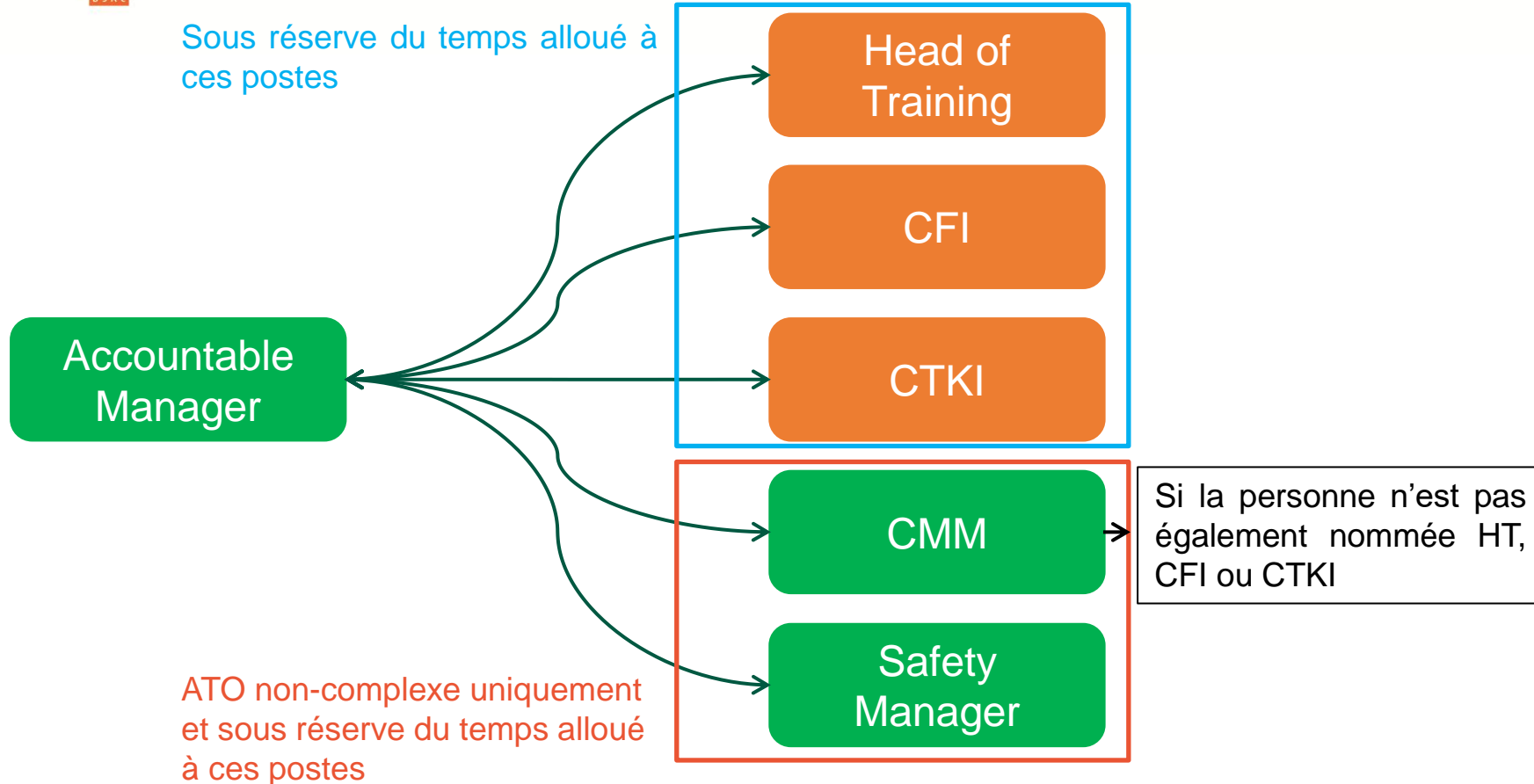
2. Organisation et chaîne de responsabilité

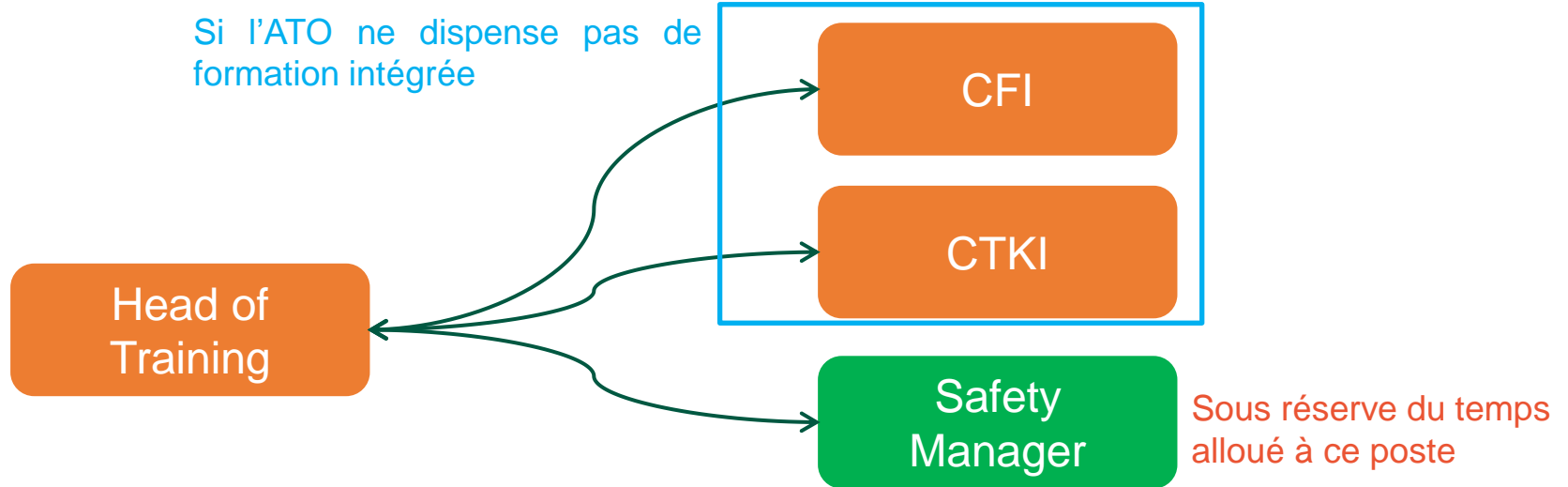
d. Modalités de dépôt des dossiers de changement de HT, CFI ou de leurs adjoints

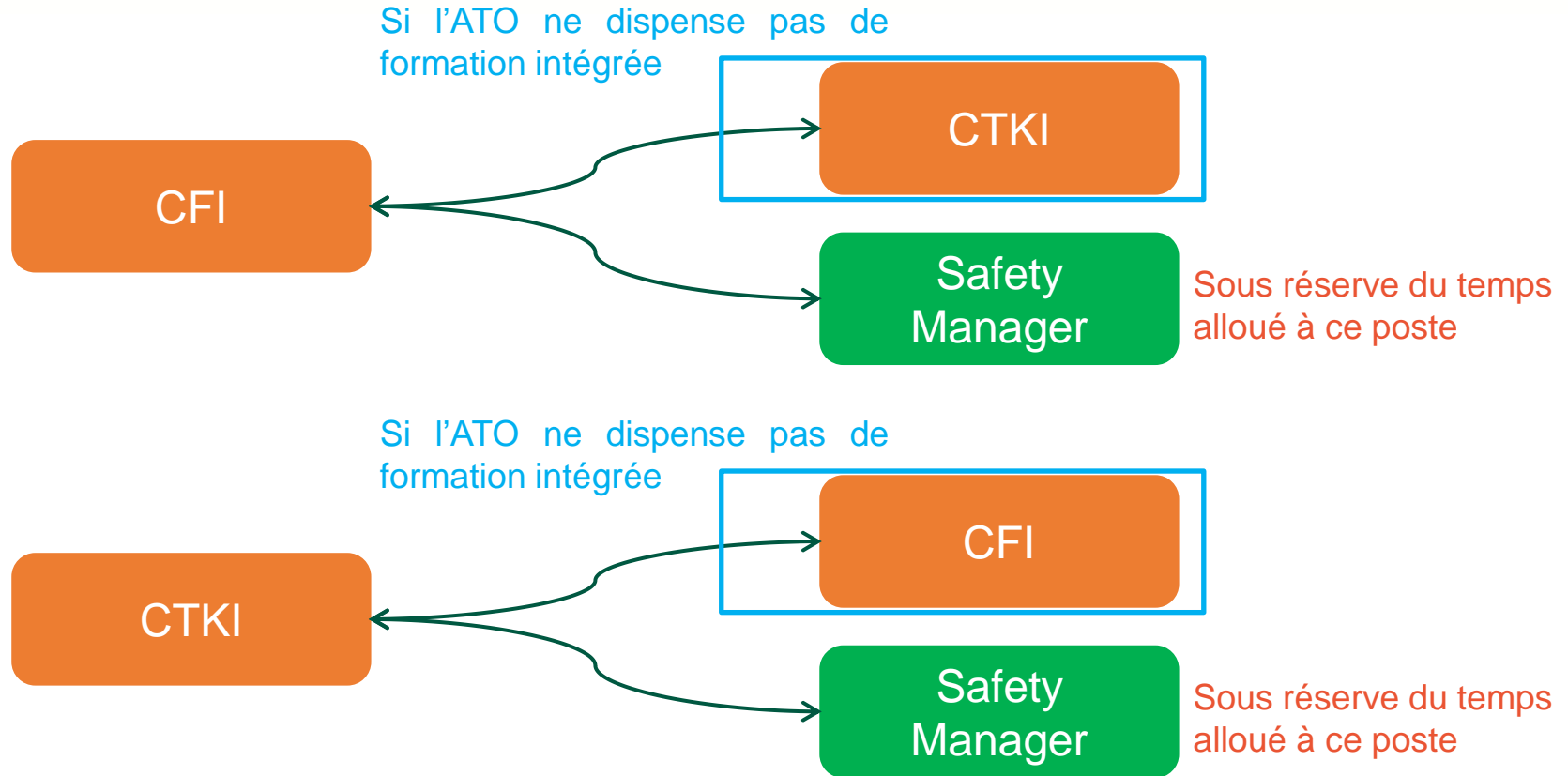
Head of
Training

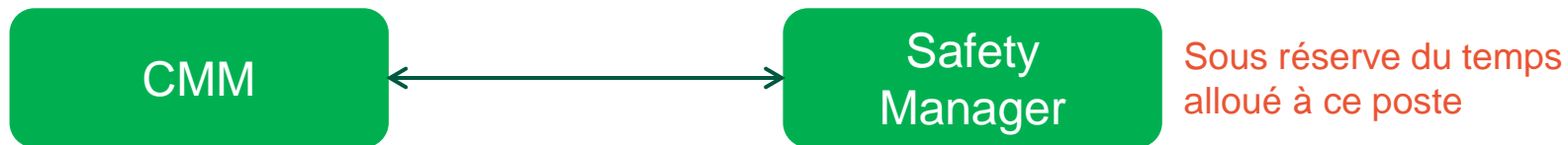
CFI

Adjoints









3. Gestion des risques



Efficacité des barrières séparant le danger de l'événement ultime				Gravité de l'événement ultime du scénario	Descriptif
Efficace	Limitée	Minimale	Inexistante		
TOLERABLE		INACCEPTABLE		Catastrophique	Plusieurs décès (3 ou plus), perte de l'aéronef
				Majeur	1 ou 2 décès, plusieurs blessés graves, dommages majeurs à l'aéronef
ACCEPTABLE				Mineur	Quelques blessés, dommages mineurs à l'aéronef
				Négligeable	Sans conséquence

- Efficace : plusieurs barrières robustes existent et fonctionnent ;
- Limitée : des barrières existent, mais leur fonctionnement est perfectible ;
- Minimale : les barrières restantes suffisent tout juste à empêcher l'événement ultime ;
- Inexistante : seule la chance ou des compétences hors du commun peuvent empêcher l'événement ultime.

Danger	Évènement indésirable	Évènement ultime	Barrières existantes	Evaluation du risque initiale			Actions de mitigation	Evaluation du risque après mitigation			Chargé des actions
				G	E	R		G	E	R	
Forte activité sur la plateforme principale d'entraînement sans contrôle 1	- Diminution de l'espacement en vol - Impossibilité d'effectuer des exercices particuliers - Impossibilité de s'intégrer pour des tours de piste	- Collision en vol avec un trafic en auto-info - Impossibilité d'effectuer la totalité de la formation dans un rayon raisonnable autour de la plateforme 2	- Briefer les élèves sur l'intégration terrain non contrôlé avant la leçon MNA10 3	Catastrophique	Minimale	4 INACCEPTABLE	- Contacter la plateforme dès que possible pour savoir s'il y déjà des trafics en tour de piste - Prévoir de partir avec 2 élèves en local et échanger sur un autre aérodrome pour réduire le nombre d'intégrations sur la plateforme saturée. - Préférer les vols à des heures de faible activité (matin ou soir)	Catastrophique	Efficace	6 TOLERABLE	HT CFI 7
Forte activité sur la plateforme principale d'entraînement sans contrôle	- Diminution de l'espacement en vol - Impossibilité d'effectuer des exercices particuliers - Impossibilité de s'intégrer pour des tours de piste	- Collision en vol avec un trafic en auto-info - Impossibilité d'effectuer la totalité de la formation dans un rayon raisonnable autour de la plateforme	- Briefer les élèves sur l'intégration terrain non contrôlé avant la leçon MNA10 - Contacter la plateforme dès que possible pour savoir s'il y déjà des trafics en tour de piste - Prévoir de partir avec 2 élèves en local et échanger sur un autre aérodrome pour réduire le nombre d'intégrations sur la plateforme saturée. 8	Catastrophique	Limitée	9 INACCEPTABLE	- Lisser les départs de l'ATO et établir des procédures communes avec les autres gros opérateurs de la plateforme afin de lisser le volume d'aéronefs en vol sur la plateforme 10	Catastrophique	Efficace	11 TOLERABLE	HT CFI 12

3. Gestion des risques

a. Processus de gestion des risques

1 : Identification d'un danger grâce au retour d'expérience des instructeurs.

2 : Identification des événements indésirables et ultimes associés à ce danger.

3 : Identification des barrières existantes.

4 : Evaluation du risque avec la barrière existante.

5 : Actions de mitigation mises en place à la suite de l'évaluation.

6 : Evaluation du risque consécutif aux actions de mitigation.

7 : Définition des responsables de la mise en place des actions de mitigation.

8 : Mise à jour des barrières existantes après la décision de mises en place des actions de mitigation. Une action prévue au point 5 n'a pas pu être réalisée.

9 : Nouvelle évaluation du risque avec les barrières existantes.

10 : Nouvelle action de mitigation mise en place à la suite de l'évaluation.

11 : Nouvelle évaluation du risque consécutif à la nouvelle action de mitigation.

12 : Définition des responsables de la mise en place de l'action de mitigation.

Danger	Evènement indésirable	Evènement ultime	Barrières	Evaluation du risque			Responsable(s) des mesures de mitigation	Butée vérification de l'efficacité des barrières
				G	E	R		
...
...
Forte activité sur la plateforme principale d'entraînement sans contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Diminution de l'espacement en vol - Impossibilité d'effectuer des exercices particuliers - Impossibilité de s'intégrer pour des tours de piste 	<ul style="list-style-type: none"> - Collision en vol avec un trafic en auto-info - Impossibilité d'effectuer la totalité de la formation dans un rayon raisonnable autour de la plateforme 	<ul style="list-style-type: none"> - Briefer les élèves sur l'intégration terrain non contrôlé avant la leçon MNA10 - Contacter la plateforme dès que possible pour savoir s'il y déjà des trafics en tour de piste - Prévoir de partir avec 2 élèves en local et échanger sur un autre aérodrome pour réduire le nombre d'intégrations sur la plateforme saturée. - Lisser les départs de l'ATO et établir des procédures communes avec les autres gros opérateurs de la plateforme afin de lisser le volume d'aéronefs en vol sur la plateforme 	Catastrophique	Efficace	TOLERABLE	HT CFI	31/03/2026
...
...

4. Formation du personnel



Sensibilisation

- Organisation et fonctionnement du système de gestion de la conformité au sein de l'organisme
- Objectifs de conformité
- Rôles dans le système de gestion de la conformité
- Programme de surveillance de la conformité

Formation conformité

- Concept de conformité
- Déroulement d'un audit ou d'une inspection
- Méthode pour réaliser une analyse des causes
- Méthode pour établir un plan d'actions en réponse à une non-conformité (actions curatives et correctives)
- Manipulation des outils utilisés pour répondre aux non-conformités

Formation surveillance conformité

- Concept de surveillance de la conformité
- Encadrement du système de gestion
- Manuels et procédures relatifs aux tâches des personnes concernées
- Techniques d'audit
- Comptes rendus et le système d'enregistrements
- Lien avec la gestion de la sécurité

Formation sécurité

- Organisation et fonctionnement du SGS
- Objectifs de sécurité et risques principaux identifiés par l'ATO
- Rôles au sein du SGS
- Notification des événements
- Facteurs humains

Formation sécurité approfondie

- Réglementation liée au SGS
- Analyse des événements
- Gestion des risques
- Etude de sécurité
- Lien avec la conformité

5. Surveillance de la conformité



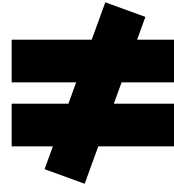
Processus d'assurance de la conformité

Supervision

Head of
Training

CFI

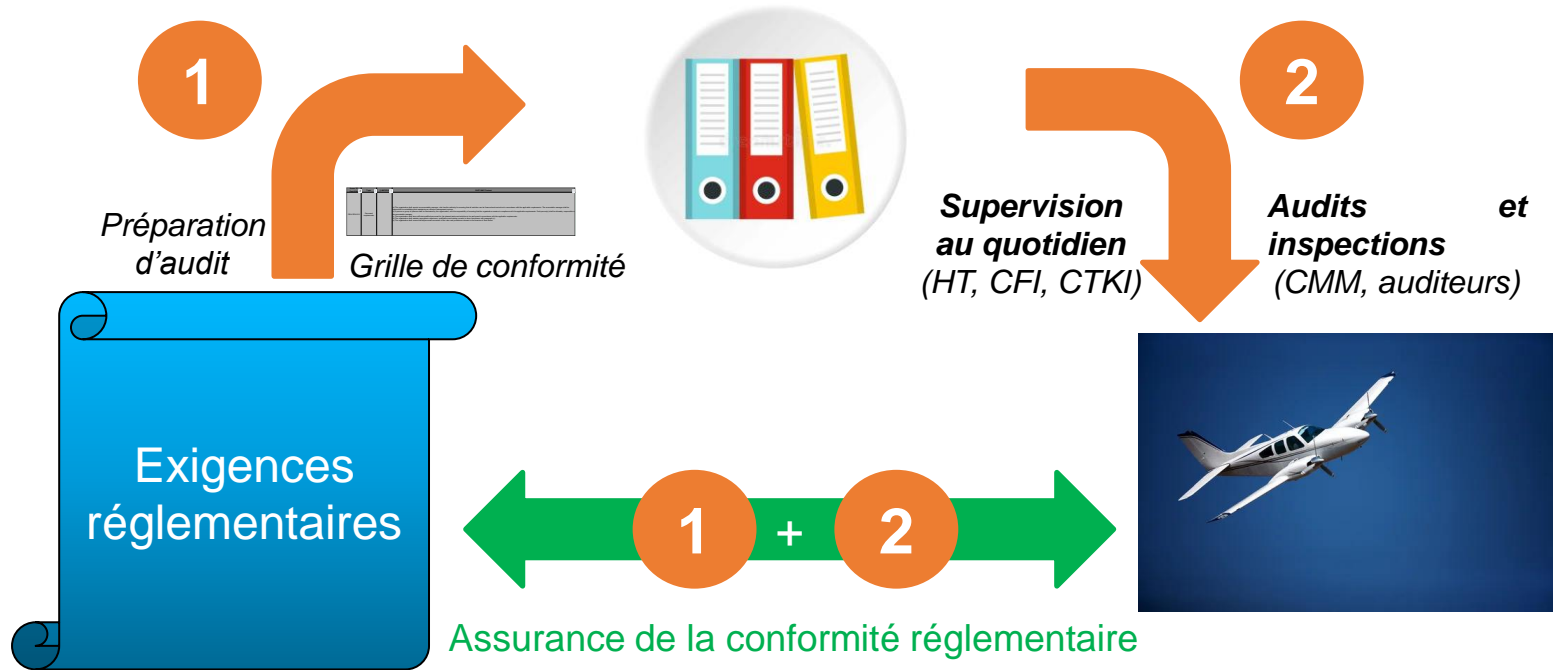
CTKI



Surveillance

CMM

Procédures de l'ATO



- 1 : Prise en compte de l'ensemble des exigences réglementaires applicables au sein des procédures
2 : Vérification de l'application des procédures dans les activités de l'ATO



Audience Q&A

① The Slido app must be installed on every computer you're presenting from

Cas d'application : Airbus Helicopters

Processus d'assurance de la conformité

Présentation générale

ATO proposant des :

- Qualifications de Type SE/ME - SP/MP – VFR/IFR :
 - Initiale & Additionnelle
 - Différences sur les variantes associées
- sur gamme Française:
 - Super Puma – AS332/EC225
 - Ecureuil – AS350/EC130
 - EC175
 - H160
- Formations Instructeurs (TRI & SFI) associées
- Formation Examineurs (TRE & SFE)

Surveillance de la Conformité

▪Système de Démonstration de la conformité aux exigences applicables :

- Organisation de l'ATO : Documentation, Fonctions, ...
- Programmes de formations : prérequis, volume formation, OSD, ...

▪Système de Vérification de la conformité

- Programme de surveillance : Planning d'Audits internes, Audits, Inspections, ...
- Gestion des non-conformités : suite à audit , remontées interne, remontées externes (client, Autorités)

▪Système de Gestion des modifications

- Veille réglementaire
- Evolutions internes
- Analyses du changement
- Gestion des demandes : Point focal interne / Autorité

▪Bilan annuel : Revue de direction

Surveillance de la Conformité

Système de Démonstration de la conformité aux exigences applicables

Matrices de conformité : Contexte & Origine du besoin interne

- Veille réglementaire
 - Entrée en vigueur de l'Air Crew
 - Multiplication des mises à jour de ces règlements
 - Absence de versions consolidées
- Facilité la lecture du règlement
- Expérience personnelle antérieure : passage JAR → EU-OPS1

Surveillance de la Conformité

Système de Démonstration de la conformité aux exigences applicables

Matrice de conformité : Construction des matrices

Etape 1 :

- Exigences réglementaires : Consolidation interne du règlement regroupant les exigences, les AMC, les GM & les Altmocs le cas échéant
- Non limité aux références / chapitres mais vue globale du texte

Annex VII Part ORA	Topic	§ AMC/GM	PART/AMC Content
ORA.GEN.210	Personnel requirements		(a) The organisation shall appoint an accountable manager, who has the authority for ensuring that all activities can be financed and carried out in accordance with the applicable requirements. The accountable manager shall be responsible for establishing and maintaining an effective management system. (b) A person or group of persons shall be nominated by the organisation, with the responsibility of ensuring that the organisation remains in compliance with the applicable requirements. Such person(s) shall be ultimately responsible to the accountable manager. (c) The organisation shall have sufficient qualified personnel for the planned tasks and activities to be performed in accordance with the applicable requirements. (d) The organisation shall maintain appropriate experience, qualification and training records to show compliance with paragraph (c). (e) The organisation shall ensure that all personnel are aware of the rules and procedures relevant to the exercise of their duties.

Surveillance de la Conformité

Système de Démonstration de la conformité aux exigences applicables

Matrice de conformité : Construction des matrices

Etape 2 :

- Evaluer le niveau de conformité (code couleur)
- Indiquer les références documentaires internes associées
- Indiquer les points manquants

Annex VII Part ORA	Topic	§ AMC/GM	PART/AMC Content	§ of ATO Documentation	Commentaires / Actions
ORA.GEN.210	Personnel requirements		<p>(a) The organisation shall appoint an accountable manager, who has the authority for ensuring that all activities can be financed and carried out in accordance with the applicable requirements. The accountable manager shall be responsible for establishing and maintaining an effective management system.</p> <p>(b) A person or group of persons shall be nominated by the organisation, with the responsibility of ensuring that the organisation remains in compliance with the applicable requirements. Such person(s) shall be ultimately responsible to the accountable manager.</p> <p>(c) The organisation shall have sufficient qualified personnel for the planned tasks and activities to be performed in accordance with the applicable requirements.</p> <p>(d) The organisation shall maintain appropriate experience, qualification and training records to show compliance with paragraph (c).</p> <p>(e) The organisation shall ensure that all personnel are aware of the rules and procedures relevant to the exercise of their duties.</p>	<p>ETS ED009 "Organization's Management Manual" Management Commitment & Safety Policy"; Part B Section 1 §1.2 "ATO organization chart"; Section 2 "Responsibilities"; Section 3 "Management staff"; Section 4 "Instruction staff"; Section 15 "Records-Keeping"; Part C Section 6; Part D Section 8</p> <p>ETS ED010 "Operational Manual" Part D "staff training"</p> <p>ETS L025 200 "test of instructor personnel pilot training"</p> <p>Approbation Responsables Désignés (dossier QSE/Suivi ATO/Dossier Responsable Désignés)</p>	<p>Approbation Y. Guérin le 23/02/21 courrier 21-128 (Amdt M+ merging AHTS/AH) (dossier QSE/Suivi ATO/Dossier Responsable Désignés) + statement</p> <p>Approbation S. Martinez le 23/02/21 courrier 21-128 (Amdt M+ merging AHTS/AH) (dossier QSE/Suivi ATO/Dossier Responsable Désignés)</p>

Surveillance de la Conformité

Système de Démonstration de la conformité aux exigences applicables

Matrice de conformité : Construction des matrices

Etape 3 :

- Traçabilité des évolutions
- Réévaluer le niveau de conformité (code couleur)
- Indiquer ce qui devra être mis à jour (référence documentation interne)

ORLAATO 210	Personnel requirements		<p>(a) Head of training (HT). Except in the case of ATOs providing flight test training, the nominated HT shall have extensive experience in training as an instructor for professional pilot licences and associated ratings or certificates.</p> <p>(b) Chief flight instructor (CFI). The ATO providing flight instruction shall nominate a CFI who shall be responsible for the supervision of flight and flight simulation training instructors and for the standardisation of all flight instruction and flight simulation instruction. The CFI shall hold the highest professional pilot licence and associated ratings related to the flight training courses conducted and hold an instructor certificate with the privilege to instruct for at least one of the training courses provided.</p> <p>(c) Chief theoretical knowledge instructor (CTKI). The ATO providing theoretical knowledge instruction shall nominate a CTKI who shall be responsible for the supervision of theoretical knowledge instructors and for the standardisation of all theoretical knowledge instruction. The CTKI shall have extensive experience as a theoretical knowledge instructor in the areas relevant for the training provided by the ATO.</p>	<p>ETS ED009 "Organizational Management Manual" Part B section 1 "Administration", section 2 "Responsibilities", section 3 "Management Staff"</p> <p>ETS ED010 "Operations manual" part D "Self training"</p> <p>ETS ED011 "Training Manual" Part A Section 17 - Standardization</p> <p>+ approbation R. Désigné</p>	SO
		AMC1 ORLAATO 210	<p>GENERAL</p> <p>(a) The management structure should ensure supervision of all grades of personnel by persons having the experience and qualities necessary to ensure the maintenance of high standards. Details of the management structure, indicating individual responsibilities, should be included in the ATO's operations manual.</p> <p>(b) The ATO should demonstrate to the competent authority that an adequate number of qualified, competent staff is employed.</p> <p>(c) In the case of an ATO offering integrated courses, the head of training (HT), the chief flight instructor (CFI) and the chief theoretical knowledge instructor (CTKI) should be employed full-time or part-time, depending upon the scope of training offered. The three positions of HT, CFI, and CTKI should not be combined but should be filled by three persons.</p> <p>(d) In all other cases of an ATO offering any one of the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) modular courses; 2) type rating courses; and 3) theoretical knowledge instruction, <p>the positions of HT, CFI and CTKI may be combined and filled by one or two persons with extensive experience in the training conducted by the training organisation, full-time or part-time, depending upon the scope of training offered, provided that the organisation has demonstrated to the competent authority the adequacy of such personnel set-up for its organisation (point ORLA GEN 205(b)).</p> <p>(e) In the case of an ATO that provides flight training only, no CTKI function is required in the ATO. In the case of an ATO that provides theoretical knowledge instruction only, no CFI function is required in the ATO.</p> <p>(f) The ratio of all students to all flight instructors, excluding the HT, should not exceed 5:1.</p> <p>(g) Classes in ground subjects that require maximal supervision or intensive practical work should not include more than 25 students.</p> <p>THEORETICAL KNOWLEDGE INSTRUCTORS</p> <p>(h) The theoretical knowledge instruction for type or class ratings should be conducted by instructors holding the appropriate type or class rating, or having appropriate experience in aviation and knowledge of the aircraft concerned.</p> <p>(i) For the purposes, a flight engineer, a maintenance engineer or a flight operations officer should be considered as having appropriate experience in aviation and knowledge of the aircraft concerned.</p>	<p>ETS ED009 "Organizational Management Manual" Part B section 1 "Administration", section 2 "Responsibilities", section 4 "Instruction staff"</p> <p>ETS ED011 "Training manual" part A section 15 §15.12 "Maximum class size"</p> <p>ETS LS25 200 "List of training personnel pilot training"</p>	SO
		AMC2 ORLAATO 210	<p>QUALIFICATION OF HEAD OF TRAINING AND CHIEF FLIGHT INSTRUCTOR</p> <p>(a) Head of training (HT)</p> <p>The nominated HT should hold or have held in the 3 years prior to first appointment as HT, a professional pilot licence and associated ratings or certificates issued in accordance with Part-FCL, related to the flight training courses provided.</p> <p>(b) Chief flight instructor (CFI)</p> <p>(1) The CFI may delegate standardisation and supervision to the flight instructors. In all cases it is the CFI who is ultimately responsible for ensuring quality and standards.</p> <p>(2) The CFI should, except in the case of ATOs providing flight test training, have completed 1 000 hours of flight time as pilot-in-command (PIC), at least 500 of those hours should be on flying instructional duties related to the flying courses provided, of which 200 hours may be instrument ground time.</p>	<p>ETS ED009 "Organizational Management Manual" Part B section 1 "Administration", section 3 "Management staff"</p> <p>Voir CV HT / CFI</p> <p>Voir approbation R. Désigné</p>	<p>Approbation V. Duverné le 17-04-17 (courrier 17-298 (dossier CSE) par ATO/Dossier Responsable Désigné)</p>

Surveillance de la Conformité

Système de Démonstration de la conformité aux exigences applicables

Matrice de conformité : Mise à jour

- A chaque modification réglementaire
- Lors de changements internes (évolution organisationnelle, nouvelles procédures, ...)
- A la suite d'Audit Interne / Externe & Non-Conformité

Surveillance de la Conformité

Système de Vérification de la Conformité

■ Programme de surveillance :

- Planning d'Audits internes, Audits
- Surveillance : remarques instructeurs, retours clients,

■ Gestion des Ecarts :

- Regroupement des écarts dans un même Fichier XLS
Audits internes / Externes , Non conformités internes / Externes
- Enregistrement & Suivi des écarts par Actions (et non au travers d'un plan d'action):
→ 1 écart → X actions → X Responsables
- Vérification de la mise en place des actions / Efficacité des actions
- Mise en place de mot clefs : filtrage et extraction d'indicateurs d'amélioration & dégradation
- Rappel à minima tous les 2 mois sur les actions en cours + Indicateurs :
Actions ouvertes et dans les délais / Actions fermées et dans les délais / Actions ouvertes et en retard / Actions fermées et en retard

Surveillance de la Conformité

Valeur Ajoutée

Utilité Opérationnelle

- Veille réglementaire & Suivi de la conformité
- Gagner en efficacité et proactivité sur les changements
- Mieux maîtriser les attendus des Audits Externes
- Analyse collégiale du changement et de ses impacts
- Traçabilité de ce qui a été analysé/fait

Bénéfices Obtenus

- Traçabilité complète de toutes les exigences applicables
- Centralisation de l'information
- Meilleure visibilité de la cohérence documentaire
- Gagner en robustesse du système, en sécurité et en crédibilité



Audience Q&A

① The Slido app must be installed on every computer you're presenting from

slido

Points divers

***Maxime ALIROT – PN/FOR
Nicolas GANDOLFO – PN/LIC***

Guide Changements en ATO

- Mise à jour du 01/12/2025
 - Alignement avec le guide « Système de gestion en ATO »
 - Dirigeant responsable et RP adjoint ne sont plus approuvés
 - Pour les nominations de HT, CFI et leurs adjoints : fournir le 24FormFOR
 - Dans le cas d'un ATO disposant de plusieurs bases, la liste des formation dispensées sur chaque base doit être notifiée à l'Autorité. Tout changement de cette liste doit également être notifié
- Il est demandé aux ATO de mettre à jour **leur procédure de gestion des changements** (avant le 30/06/2026).
- Rappel : le formulaire de notification d'un changement 04FormFOR n'est plus obligatoire dans la mesure où les informations qui s'y trouvaient sont dans le dossier METEOR (ex : description).
 - Le formulaire peut utilement être remplacé par un formulaire propre à l'ATO, adapté à son organisation.



dgac D S A C	DSACPNFOR	04Formfor	PAGE 1/2
	Formulaire de notification d'un changement ou de demande d'approbation d'un programme adapté		Rev 4 06-10-2021

Ce formulaire est à adresser à votre DSAC compétente par [Météor](#).

REFFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

- ARA GEN 318 c) Procédure initiale de certification – mise en œuvre de changements sans l'approbation préalable de l'Autorité/ARA GEN 330 Modifications – organismes
- ORA GEN 115 Demande de certificat par un organisme
- ORA GEN 130 Modifications apportées aux organismes
- ORA GEN 210 b) Exigences en matière de personnel AMCC ORA ATO 125 c) 2) Programmes adaptés
- Règlement délégué (UE) n°2020/723 de la Commission du 4 mars 2020 établissant des règles détaillées concernant l'application de la certification des pilotes par les pays tiers et modifiant le règlement (UE) n°1176/2011
- Technical Implementation Procedure Licensing/other FAA and EASA (TR-L)

- ☐ Changement sans approbation de l'Autorité
- ☐ Changement nécessitant l'accord de l'Autorité
- ☐ Programme adapté

NOM DE L'ORGANISME	
NUMÉRO DE CERTIFICAT	

Date de la notification :		Date prévue du changement :	
---------------------------	--	-----------------------------	--







DESCRIPTION

DOMAINE :	
Nature du changement :	

Dossiers METEOR

- Ne pas déposer des pièces au format docx. Préférer le format **PDF**.
- Pour les manuels : les fournir en PDF, **avec des onglets**.
- Les pièces justificatives du dossier doivent être enregistrées dans la partie « **Composition du dossier** »
 - Ne pas les mettre uniquement en PJ d'une réponse à un commentaire DSAC

Composition du dossier Bloc visible par l'organisme après transmission

FICHIER	DATE	DESCRIPTION		
 PJ3 - Formulaire de demande de dispense 20250307.pdf	04/11/2025	Demande de dispense Part IS PJ3		
 PJ2 - Outil analyse exposition risque cyber - 20251103.xlsx	04/11/2025	Exposition cuber risque		

- v3.0 Le 28/11/2025 à 16:25

Voici la matrice de conformité



[safety_policy_compliance_matrix.docx.pdf](#)

Cours Examineurs

- Le Pôle EXA n'exige plus la présence d'un Sénior dans l'ATO proposant un cours examinateur
- En conséquence : un ATO proposant un cours examinateur peut disposer ou non d'un Sénior
- Les ATO concernés peuvent retirer cette exigence de leur cours

Recommandation pour examen théorique

- Rappel : la durée de validité d'une recommandation est de **12 mois**

FCL.025 Theoretical knowledge examinations for the issue of licences and ratings

Regulation (EU) 2025/134

- (a) Responsibilities of the applicant
- (1) Applicants shall take the entire set of theoretical knowledge examinations for a specific licence or rating under the responsibility of the same Member State's competent authority
 - (3) The recommendation by a DTO or an ATO shall be valid for 12 months. If the applicant has failed to attempt at least one theoretical knowledge examination paper within this period of validity, the need for further training shall be determined by the DTO or the ATO, based on the needs of the applicant.

Cours d'apprentissage à distance


- Rappel : Un minimum de 10% d'instruction en classe doit être assuré.
- Cela est aussi valable pour les cours de QT.

ORA.ATO.305 Classroom instruction

Regulation (EU) No 1178/2011

- (a) An element of classroom instruction shall be included in all subjects of modular distance learning courses.
- (b) The amount of time spent in actual classroom instruction shall not be less than 10 % of the total duration of the course.
- (c) To this effect, classroom accommodation shall be available either at the principal place of business of the ATO or within a suitable facility elsewhere.

Avion FAA (N-) en ATO

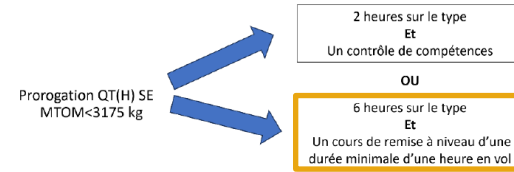
- L'utilisation est permise uniquement sur le territoire de l'état d'émission de la licence
 - FI avec **licence française** -> vol en France 
 - FI avec **licence portugaise** -> vol en France 

Prorogation QT H

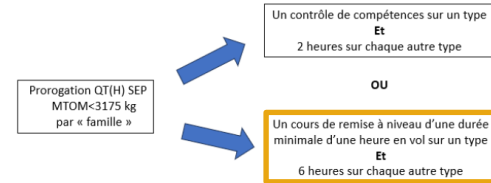


- Les navigants hélicoptères peuvent maintenant proroger leur QT H <3175kg par expérience et *refresher training en utilisant SIGEBEL-ext*
- Les instructeurs hélicoptères français peuvent maintenant écrire sur les licences des navigants dans ce contexte.

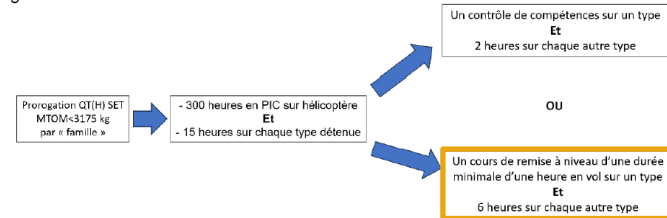
Prorogation QT(H) monomoteur avec une masse maximale au décollage de moins de 3175 kg



Prorogation par « famille » QT(H) monomoteur à piston avec une masse maximale au décollage de moins de 3175 kg



Prorogation par « famille » QT(H) monomoteur à turbine avec une masse maximale au décollage de moins de 3175 kg



Démarches en ligne



Démarches ATO publiées en 2025

- Attestations de formation pour extensions de privilèges de l'IR :
 - Attester d'une évaluation de niveau IRSE
 - Attester d'une formation pratique complémentaire en vue d'une extension de privilèges IRSE vers IRME.
- Attestations Instructeur :
 - Attester de la réalisation des prérequis pour une levée de restriction instructeur (Avion, planeur, ballon)

Démarches disponibles dans l'espace ATO/DTO

Démarches en ligne



Païement des redevances directement sur l'application via l'outil Payfip (en phase de recette)

- Paiement à effectuer une fois la démarche achevée

DÉMARCHES	FAIRE UNE DÉMARCHE ▾	MES NOTIFICATIONS 709	MES DEMANDES	ESPACE RP ▾	FACTURES ▾
Factures					

- Possibilité de payer plusieurs démarches à la fois

Factures à payer				
Tous	Date	Objet	Référence	Montant
<input checked="" type="checkbox"/>	17/10/2025	Facture Délivrance de titre	2025-01440	225,00 €
<input checked="" type="checkbox"/>	17/10/2025	Facture Délivrance de titre	2025-01434	80,00 €
<input checked="" type="checkbox"/>	17/10/2025	Facture Délivrance de titre	2025-01432	80,00 €
<input checked="" type="checkbox"/>	17/10/2025	Facture Délivrance de licence	2025-01430	80,00 €
<input checked="" type="checkbox"/>	17/10/2025	Facture Inscription à l'examen pratique	2025-01428	270,00 €
<input checked="" type="checkbox"/>	09/10/2025	Facture Délivrance de titre	2025-01415	80,00 €
<input checked="" type="checkbox"/>	09/10/2025	Facture Délivrance de licence	2025-01413	80,00 €
<input checked="" type="checkbox"/>	18/09/2025	Facture Délivrance de licence	2025-01388	80,00 €

Démarches en ligne



Support et questions

- Fiche réflexe « Gérer son organisme » disponible via [ce lien](https://docs-demarches-portalpn.dsac.fr/releases/html/Gerer%20son%20organisme.html) (<https://docs-demarches-portalpn.dsac.fr/releases/html/Gerer%20son%20organisme.html>)
- En cas de question sur un dossier en cours : bouton « commenter » directement sur le dossier
- En cas de problème sur un dossier clos ou concernant l'outil (problèmes de droits, difficultés de connexion...) : [Formulaire de contact](#) (disponible aussi en bas de page)



Gérer son organisme

Date de modification : 2025-09-09

Version : e75661a

Sommaire

Gérer son organisme

Initialiser l'organisme

Étape 0 : Identifier les gérants Météor

Étape 1 : Initialiser son compte sur le portail

Étape 2 : Ajouter les utilisateurs de l'organisme

Étape 3 : Initier des démarches pour l'organisme

Cas particulier : Je suis gérant Météor et je n'ai pas reçu mes identifiants

Gestion des notifications par courriel

Besoin d'aide ?

Annexes

Annexe 1 : Ajouter ou supprimer des utilisateurs

Annexe 2 : Démarches accessibles dans l'espace ATO/DTO

Annexe 3 : Démarches accessibles dans l'espace IULM

Gérer son organisme

Initialiser l'organisme

La plateforme démarches en ligne permet aux personnels de mon organisme d'initier et de suivre en ligne des démarches pour le compte des candidats. En tant qu'utilisateur de l'organisme, je réalise les étapes suivantes pour démarrer.

Étape 0 : Identifier les gérants Météor

Seuls les personnels disposant d'un profil gérant sur l'application **Météor** peuvent initialiser l'organisme sur la plateforme démarches en ligne. La liste des utilisateurs disposant d'un profil gérant est disponible dans la fiche de mon organisme sur Météor.

Étape 1 : Initialiser son compte sur le portail

Lorsqu'un gérant est ajouté sur Météor, il reçoit ses identifiants temporaires de connexion à la plateforme démarches en ligne par courriel, dans un délai maximal de 24h.

En cas de perte des informations de connexion, un gérant peut cliquer sur « Mot de passe oublié ? » sur la page de connexion de la plateforme pour recevoir un nouveau lien d'accès. Il est alors nécessaire d'indiquer l'adresse courriel associée au compte Météor.

[Mot de passe oublié ?](#)

Étape 2 : Ajouter les utilisateurs de l'organisme

Depuis l'onglet « Mes organismes », je peux gérer les utilisateurs rattachés à l'organisme (voir Annexe 1 — Ajouter ou supprimer des utilisateurs).

Mes organismes

Démarches en ligne

- A compter du 01/01/2026, toute nouvelle démarche d'inscription/validation **des examens pratiques CPL/IR/BIR** devra exclusivement être effectuée sous forme dématérialisée via l'espace démarches en ligne du Portail PN.
- Seuls les cas ci-dessous peuvent encore nécessiter des démarches sous forme papier :
 - [ATPL/CPL/IR intégré] Si une démarche papier **a déjà été initiée** pour un examen dans le cadre du parcours de formation d'un candidat
 - [CB-IR] Ne pas utiliser la démarche dématérialisée prévue dans le cas particulier d'une **passerelle BIR vers IR-CB**
- A terme, la plateforme des démarches en ligne vise à être l'unique point d'entrée pour l'ensemble des démarches des personnels navigants et à remplacer intégralement l'utilisation des boîtes fonctionnelles et courriers papiers.
- Pour toute question ou besoin d'assistance, vous pouvez consulter la [FAQ démarches en ligne](#)



Foire Aux Questions

- Fonctionnement de la plateforme démarches en ligne
- Je suis un élève pilote / un pilote / un instructeur / un examinateur
- Je suis un utilisateur d'un ATO/DTO
- Mon compte
- Pièces justificatives
- Divers



Audience Q&A

Pause

Reprise à 16h30

Surveillance DSAC

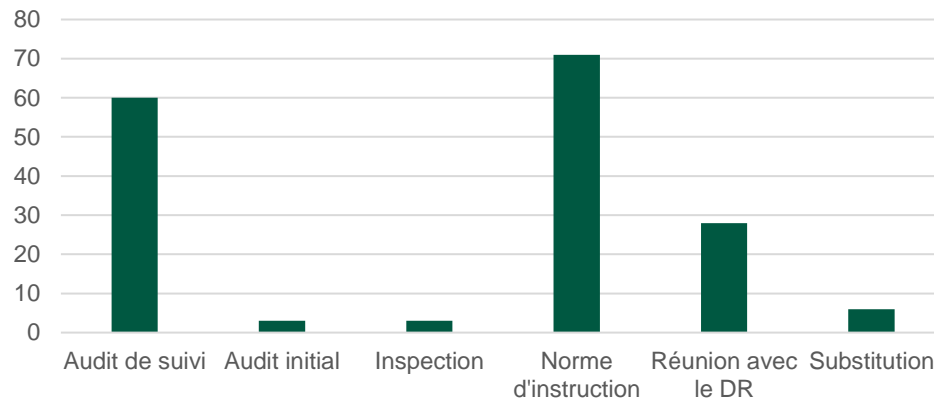
Maxime ALIROT – PN/FOR
Eric MALJOURNAL – PN/FOR

Quelques chiffres

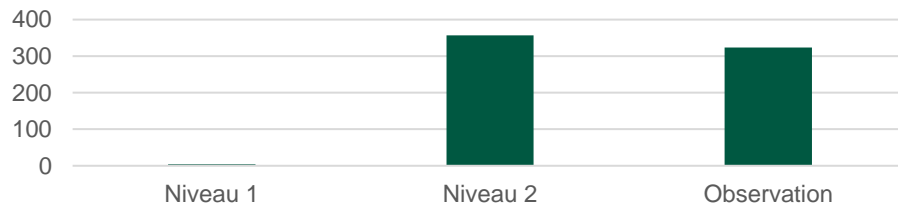
En 2025 :

- **171 actes réalisés**
 - 71 normes d'instruction
 - 63 audits
- **685 notifications**
 - 4 constats de niveau 1
 - 357 constats de niveau 2
 - **5 constats / audit en moyenne**
 - **0,4 constats / NI en moyenne**

Actes 2025

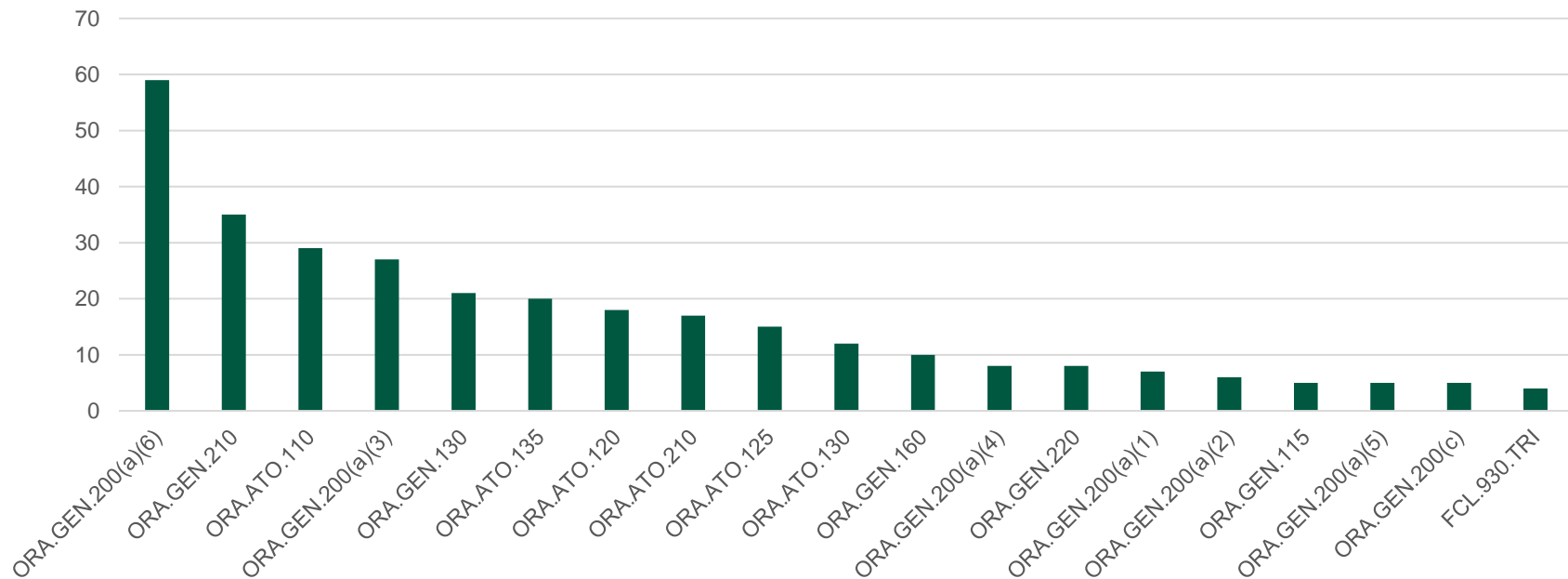


Nombre de constatations



Encore quelques chiffres

Répartition des constats



Des bonnes pratiques

- Tenue à jour de la documentation ATO : revue obligatoire des documents (manuels, programmes, procédures...) dès que la dernière mise à jour / vérification **date de plus de 2 ans**.
- Culture du report d'évènement : **exercices de report d'évènements** intégré au cursus de formation (sur la base d'un incident factice, déroulé des actions à réaliser : contacts, outils, modalités de report, rédaction description de l'évènement...)
- Prise en compte des **retours des examinateurs**.
Traçabilité des retours et actions décidées

AMC2 FCL.1015 Examiner standardisation

ED Decision 2020/005/R

STANDARDISATION ARRANGEMENTS FOR EXAMINERS

PURPOSE OF A TEST OR CHECK

- (d) Improve training and flight instruction in ATOs or DTOs by feedback of information from examiners about items or sections of tests or checks that are most frequently failed.

Délai de clôture des constats

- Ce que le règlement impose à la DSAC :
 - Délai de remise en conformité initial 3 mois maximum
 - La non-conformité est tolérée pendant cette période
 - Extension possible sur la base d'un plan d'action corrective acceptable
 - Clôture de l'écart sur la base de preuves de mise en œuvre
 - Si la non-conformité n'est pas traitée dans le délai initial ou étendu, requalification en constat de niveau 1, avec limitation d'activité.

ARA.GEN.350 Findings and corrective actions – organisations

Regulation (EU) 2020/359

- (2) In the case of level 2 findings, the competent authority shall:
 - (i) grant the organisation a corrective action implementation period appropriate to the nature of the finding that in any case initially shall not be more than 3 months. At the end of this period, and subject to the nature of the finding, the competent authority may extend the 3-month period subject to a satisfactory corrective action plan agreed by the competent authority; and
 - (ii) assess the corrective action and implementation plan proposed by the organisation and, if the assessment concludes that they are sufficient to address the non-compliance(s), accept these.

Délai de clôture des constats

- Pour éviter cette contrainte de requalification en niveau 1 :
 - Réaliser l'analyse des causes et définir le plan d'action sans attendre.
 - Dans l'idéal : fournir l'analyse et le plan d'action (PAC) dans les 30 jours suivants la notification. La DSAC pourra ainsi faire un retour sur l'acceptabilité du PAC.
 - Ne pas attendre l'échéance pour renseigner le PAC et les preuves de mise en œuvre
 - Ne pas attendre l'échéance pour demander une extension de délai.
- Et côté DSAC : Être réactif pour répondre aux organismes. Un délai de réponse anormalement long ne pourra pas être préjudiciable pour l'organisme.

Evolution de la surveillance des ATO délivrant de la formation CPL / IR / FI

Contenu de la surveillance de ces ATO

Surveillance standard :

- Un audit
- Une norme d'instruction
- Une réunion avec le dirigeant responsable

Surveillance additionnelle :

- Une visite d'échange
- Des normes d'instruction de deux jours

Contenu de la surveillance de ces ATO

- Cette visite d'échange n'est en aucun cas une visite de surveillance
- Elle n'entraîne aucun écart et observation
- Elle est structurée pour échanger avec l'ATO durant une journée entière sur des sujets divers
- La DSAC fera une présentation afin de communiquer sur certains thèmes
- Durant ces présentations, des éléments d'information seront communiqués par la DSAC
- Enfin, un échange par des questions / réponses sera réalisé entre l'ATO et la DSAC

Présentation des normes d'instruction sur 2 jours

- Ce contrôle des normes d'instruction sera programmé sur deux jours
- Deux pilotes inspecteurs y participeront :
 - 1 pilote inspecteur de l'échelon central
 - Assisté par le pilote inspecteur en charge de l'ATO
- Durant cette norme d'instruction, seront évalués :
 - Des briefings longs et cours théoriques
 - Des séances de formation au simulateur avec les briefings et débriefings associés
 - Des séances de formation en vol avec les briefings et débriefings associés



Audience Q&A

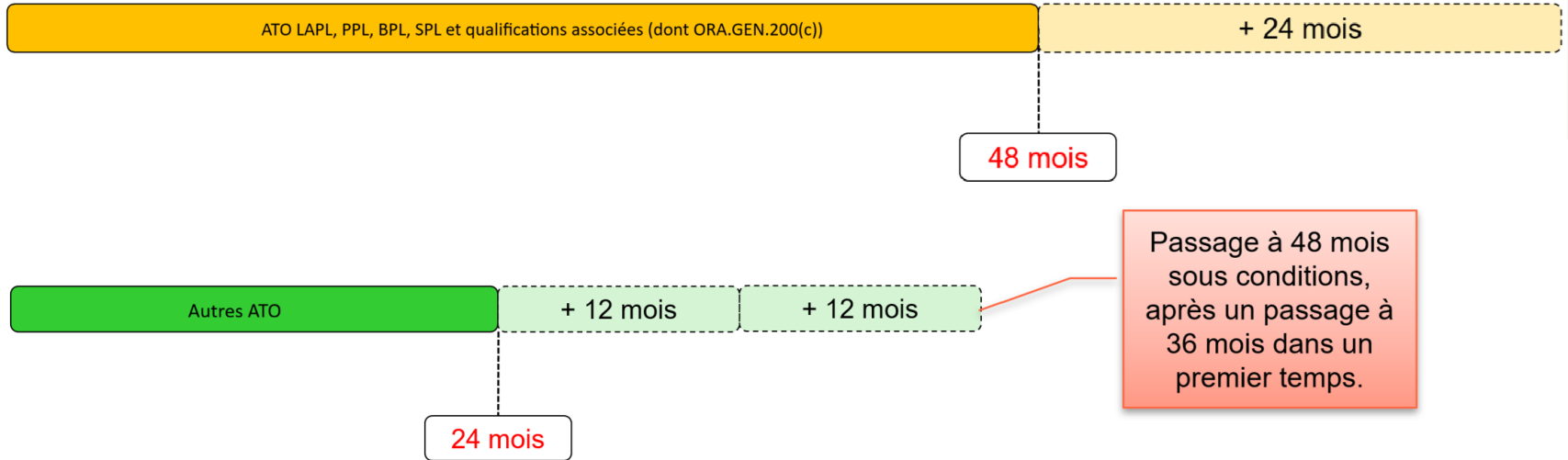
① The Slido app must be installed on every computer you're presenting from

RBO – *Risk Based Oversight*



Démarche RBO

- L'objectif de la démarche RBO (Risk Based Oversight) est de permettre à l'autorité **d'adapter la surveillance de l'ATO** en fonction des performances et des risques de l'organisme.
- Les adaptations peuvent concernés :
 - La durée du cycle
 - Le nombre d'actes
 - Le type d'actes
 - L'équipe d'audit
 - La durée des actes...
- La modification de la durée du cycle de surveillance est encadrée par l'ARA.GEN.305.



Conditions :

- (1) Système de gestion des risques efficace
- (2) l'organisme a démontré de manière continue qu'il maîtrise totalement tous les changements;
- (3) Aucune constatation de niveau 1 n'a été émise; et
- (4) Toutes les actions correctives ont été mises en œuvre dans le délai imparti par l'autorité compétente

Evaluation RBO

1. Données d'exposition

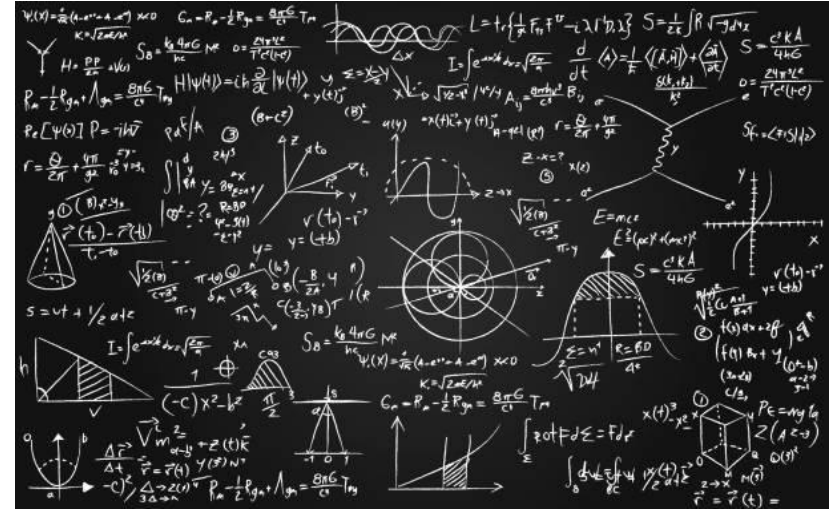
- Type de formation, nombre de formations, nombre de bases, santé financière...

2. Données de conformité / critères arithmétiques

- Nombre de constats par hommes.jours de surveillance, **taux de correction des constats dans les délais**

3. Données de performance / critères plus subjectifs

- **Gestion des risques**, pilotage du SG, surveillance de la conformité, **gestion des changements**...
 - Qualité de la formation
- A données de performance et de conformité égales, un ATO qui fait quelques formations PPL est plus disposé à voir son cycle de surveillance étendu qu'un ATO dispensant de nombreuses formations CPL, FI, TRI, TRE...
 - Conclusion de l'évaluation présentée en réunion DR



Surveillance « économique »



Contexte

- La DGAC est régulièrement interpellée sur ses actions en cas de difficultés économiques rencontrées par les ATO.
- La DGAC est préoccupée par l'exposition financière des stagiaires.
- Une réflexion tripartite APNA-GIPAG-DGAC a conduit à trois mesures :

Sensibilisation



Labellisation



Charte CDOFAC

Première Charte Déontologique des Organismes de
Formation de l'Aviation Civile

Surveillance économique



Exigences AIRCREW

- Pas d'instruction sur les attendus pour vérifier les « fonds suffisants ».
- Pas d'équivalent d'une « licence d'exploitation » pour une compagnie aérienne
- L'EASA a confirmé aux Etats membres que l'objectif est de prendre en compte la situation financière de l'organisme dans la surveillance (cf RBO)
- Une situation financière dégradée peut être la cause racine de problèmes de sécurité.
- Quand il y a un problème de sécurité, l'autorité agit en accord avec l'ARA.GEN.350. La DSAC ne peut pas prendre directement de mesure fondée uniquement sur des critères économiques.
- C'est un règlement pour la sécurité aérienne, pas pour la protection des investissements des stagiaires.

ORA.GEN.210 Personnel requirements

Regulation (EU) No 290/2012

- (a) The organisation shall appoint an accountable manager, who **has the authority for ensuring that all activities can be financed** and carried out in accordance with the applicable requirements. The accountable manager shall be responsible for establishing and maintaining an effective management system.

AMC1 ARA.ATO.105 Oversight programme

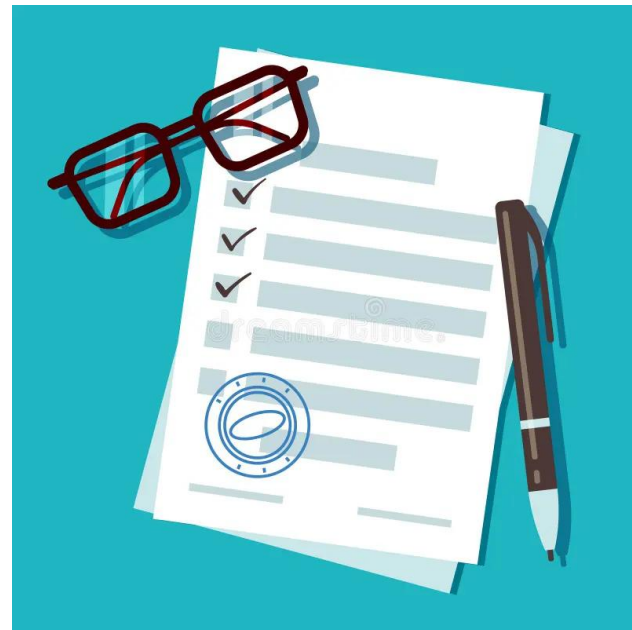
ED Decision 2012/006/R

GENERAL

- (a) The audit or inspection of an ATO should be conducted on the basis of checking the facility for compliance, interviewing personnel and sampling any relevant training course for its conduct and standard.
- (b) In addition to the items required in [AMC1 ARA.GEN.310\(a\)](#), such an audit or inspection should focus on:
- (1) information on flight instructors, validity of licences, certificates, ratings and log books;
 - (2) **evidence of sufficient funding;**

Evaluation de la santé financière

- Procédure DSAC prévue pour les ATO dispensant des **formations intégrées**
 - Mise à disposition d'un formulaire de déclaration de situation économique
 - CA, Résultat d'exploitation (REX), Capitaux propres, Capital social, Fonds propres, Dettes, Trésorerie nette, Produit constaté d'avance (dont formations vendues et pas encore réalisées)
 - Définition de seuils d'alertes
 - Ex : $REX < 0$, $FP < 0$, $CP < 1/2 CS$, $PCA > TN...$
 - En fonction des alertes
 - Demande de compléments
 - Notification d'un constat de niveau 2 pour absence de démonstration du DR de disposer des moyens financiers.
 - Support de la DTA
 - Alimentation du RBO





Audience Q&A

① The Slido app must be installed on every computer you're presenting from

Conclusion

Maxime ALIROT – PN/FOR



Questionnaire de satisfaction