



Instruction n° 000296 /CCAA/DNA/SDNALPA du 17 JUIL 2008 relative à la
Formation intégrée de pilote de transport aérien commercial

1 Généralités

L'objectif de la formation intégrée de pilote de transport aérien commercial (ATP) est de former des pilotes et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour leur permettre de remplir les fonctions de copilote à bord d'aéronefs multimoteurs en opérations multipilotes en transport aérien commercial et d'obtenir la licence CPL ou CPL/IR. Ce cours exclut toute formation complémentaire spécialisée, telle que la formation aux activités de travail aérien.

2 Dispositions communes

2.1 Tout candidat souhaitant entreprendre un cours intégré ATP doit, sous la surveillance du responsable pédagogique d'un organisme de formation au vol (FTO) approuvé, accomplir toutes les phases d'instruction du cursus continu de formation approuvée organisé par ce FTO.

Note : Le candidat peut entreprendre dans le cas de pilote d'hélicoptère, un cours intégré ATP(H)/IR ou un cours intégré ATP(H)/VFR limité aux privilèges VFR.

2.2 La formation doit durer entre 12 et 36 mois. Des dispositions particulières peuvent être prises avec l'accord de l'Autorité Aéronautique pour prolonger le cours au delà de 36 mois lorsqu'un complément de formation au vol ou au sol est dispensé par le FTO.

2.3 Un candidat peut être admis ab initio ou comme titulaire d'un PPL délivré conformément à l'Annexe I de l'OACI. S'il est titulaire d'un PPL, 50% des heures de vol accomplies sur la catégorie d'aéronef avant le cours peuvent être prises en compte au titre de l'instruction au vol ainsi qu'il suit :

- a) pour les titulaires de PPL (A) jusqu'à une expérience de 40 heures de vol ou 45 heures si une aptitude au vol de nuit a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent être de l'instruction en double commande ;
- b) pour les titulaires de PPL (H) : jusqu'à un maximum de
 - i. 40 heures, dont 20 heures peuvent être de l'instruction en double commande,
 - ii. ou, si une habilitation au vol de nuit a été obtenue, 50 heures, dont 25 heures peuvent être de l'instruction en double commande.

Cette prise en compte des heures de vol doit être laissée à l'appréciation du FTO et inscrite dans le dossier de formation du candidat. Dans le cas d'un élève qui ne détient pas de licence de pilote et sous réserve de l'approbation de l'Autorité Aéronautique, le FTO peut sélectionner certains exercices en vol en double commande en vue de les faire exécuter sur un aéronef, jusqu'à un maximum de 20 heures.

2.4 Un candidat qui échoue ou qui ne peut pas accomplir la totalité du cours ATP peut demander à l'Autorité Aéronautique de se présenter à l'examen théorique et à l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance d'une licence de niveau inférieur assortie, selon le cas, d'une qualification de vol aux instruments.

2.5 Tout candidat qui souhaite changer pour un autre FTO pendant un cours de formation doit demander à l'Autorité Aéronautique une évaluation explicite du nombre d'heures de formation qu'il doit faire dans l'autre FTO.

2.6 Le FTO doit s'assurer qu'avant d'être admis au cours le candidat possède des connaissances suffisantes en mathématiques, en physique et en langue anglaise, en vue de faciliter la compréhension du contenu des cours théoriques. Le niveau requis en langue anglaise doit être conforme à la réglementation.

2.7 Le cours comprend :

- (a) une instruction théorique jusqu'au niveau de connaissances selon le cas de l'ATPL(A) l'ATPL(H)/IR(H) ou le niveau de connaissance de l' ATPL(H)/VFR ;
- (b) une formation au vol à vue et aux instruments pour l'ATPL(A) ou l'ATPL(H)/IR(H) et seulement une formation à vue pour l'ATPL(H)/VFR
- (c) la formation au travail en équipage.

2.8 Le candidat qui a réussi à(aux) l'examen(s) théorique(s) et aux épreuves pratiques d'aptitude, remplit :

- a) pour les avions : les conditions de connaissances théoriques et d'aptitude pour la délivrance d'un CPL(A) assorti d'une qualification de classe ou de type pour l'(les) avion(s) utilisé(s) au cours de l'épreuve pratique d'aptitude, ainsi que d'une qualification de vol aux instruments sur avion multimoteur ;
- b) pour les hélicoptères : les conditions de connaissances théoriques et d'aptitude pour la délivrance d'un CPL(H) assorti d'une qualification de type pour l'(les) hélicoptère(s) utilisé(s) au cours de l'épreuve pratique d'aptitude, ainsi que d'une qualification de vol aux instruments hélicoptère le cas échéant.

3 ATP(A) ou ATP(H)/IR(H)

3.1 Connaissances théoriques

3.1.1 Un cours théorique approuvé ATP(A) ou ATP(H)/IR(H) doit comporter au moins 750 heures effectives d'instruction pouvant inclure le travail en classe, des moyens vidéo, des séances d'études individuelles, de l'enseignement assisté par ordinateur, et autres moyens d'enseignement approuvés par l'Autorité, en proportion convenable.

Les 750 heures de formation doivent être réparties de telle manière que pour chaque sujet le nombre d'heures minimal soit :

Sujet	Minimum (heures)
Droit aérien	40
Connaissance générale des aéronefs	80
Préparation du vol et performances	90
Performance humaine et ses limites	50
Météorologie	60
Navigation	150
Procédures opérationnelles	20
Mécanique du vol	30
Communications	30

Une autre répartition des heures peut être convenue entre l'Autorité Aéronautique et le FTO.

3.1.2 Le programme de formation MCC doit comprendre au moins 25 heures d'instruction théorique et d'exercices.

3.2 Examen de connaissances théoriques

Un candidat doit démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges du titulaire d'un ATPL(A) ou d'un ATPL(H)/IR(H), conformément aux conditions prévues dans l'arrêté n° .

3.3 Formation au vol

3.3.1 avion

La formation au vol, sans compter la formation à la qualification de type, doit comprendre un total d'au moins 195 heures incluant tous les contrôles de progression en vol, dont au maximum 55 heures du total du cours peuvent être aux instruments au sol. Dans le total des 195 heures les candidats doivent accomplir au moins :

- (a) 95 heures d'instruction en double commande dont au maximum 55 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- (b) 100 heures en qualité de pilote commandant de bord comprenant 50 heures de vol VFR et 50 heures de vol aux instruments en qualité d'élève-pilote commandant de bord (SPIC) (Les heures SPIC doivent être créditées en tant qu'heures de pilote commandant de bord, à moins que l'instructeur de vol ait orienté ou pris le contrôle d'une partie quelconque du vol, un débriefing au sol par l'instructeur de vol n'affectant pas cette prise en compte d'heures en qualité de pilote commandant de bord) ;
- (c) 50 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol VFR d'un minimum de 540 km (300 NM) au cours duquel un atterrissage complet sur deux aérodromes différents de l'aérodrome de départ doit être effectué ;
- (d) 5 heures de vol sur avion doivent être accomplies de nuit, ces 5 heures comprenant 3 heures d'instruction en double commande incluant au minimum 1 heure de navigation en campagne, et 5 décollages en solo et 5 atterrissages complets en solo ; et
- (e) 115 heures aux instruments comprenant :
 - (i) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont 25 heures au maximum peuvent être aux instruments au sol sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II) ou sur un simulateur de vol ;
 - (ii) 50 heures en qualité de SPIC ; et
 - (iii) 15 heures de formation au travail en équipage, pour lesquelles un simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II) peut être utilisé.

3.3.2 Hélicoptère

La formation au vol doit comprendre un total d'au moins 195 heures incluant tous les contrôles de progression en vol. Dans le total des 195 heures, les candidats doivent accomplir au moins :

- (a) 125 heures d'instruction en double commande

- (b) 70 heures en qualité de pilote commandant de bord comprenant au moins 14 heures de vol de jour en solo, 1 heure de vol de nuit en solo et comprendre jusqu'à 55 heures de vol en qualité d'élève pilote commandant de bord (SPIC).
Les heures SPIC doivent être créditées en tant qu'heures de pilote commandant de bord, à moins que l'instructeur de vol ait orienté ou pris le contrôle d'une partie quelconque du vol. Un debriefing au sol par l'instructeur de vol n'affecte pas cette prise en compte d'heures en qualité de pilote commandant de bord;
- (c) 50 heures de vol de navigation, au moins 10 heures de vol de navigation en qualité d'élève pilote commandant de bord, comprenant un vol VFR d'un minimum de 185 km (100 NM) au cours duquel un atterrissage complet sur deux aérodromes différents de l'aérodrome de départ doit être effectué ;
- (d) 5 heures de vol sur hélicoptère, devant être accomplies de nuit, ces 5 heures comprenant 3 heures d'instruction en double commande incluant au minimum 1 heure de navigation, et 5 décollages en solo de nuit et 5 atterrissages complets en solo de nuit; et
- (e) 50 heures de formation aux instruments comprenant :
- (i) 35 heures d'instruction au vol aux instruments, dont 10 heures au maximum peuvent être aux instruments au sol sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type I, ou 20 heures si la totalité de l'instruction au vol aux instruments au sol est effectuée sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type II ou III (FNPT II ou III) ou sur un simulateur de vol ;
 - (ii) 15 heures en qualité de SPIC ;
- (f) 15 heures de formation au travail en équipage
sur les 125 heures d'instruction en double commande:
- (i) 75 heures d'instruction de vol à vue peuvent comprendre :
 - (1) 30 heures sur un simulateur de vol hélicoptère de niveau C ou D, ou
 - (2) 20 heures sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type II ou III, ou
 - (3) 20 heures sur un avion ou un motoplaner (TMG),
 - (ii) 35 heures d'instruction de vol aux instruments peuvent comprendre :
 - (1) jusqu'à 20 heures sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type II ou III (FNPT II/III) ou sur un simulateur de vol ; ou
 - (2) 10 heures sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type I (FNPT I) ou sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en avion de type I (FNPT I) ou sur un avion.
 - (iii) 15 heures de formation de travail en équipage, pour lesquelles un simulateur de vol en hélicoptère ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type II ou III homologué pour le travail en équipage peut être utilisé.

Dans la mesure où l'hélicoptère qui est utilisé pour la formation au vol est d'un type différent du simulateur de vol hélicoptère utilisé pour la formation au vol à vue, le crédit d'heure maximum sera limité à celui accordé sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type II ou III conformément au paragraphe (i) ci-dessus.

3.4 Epreuves pratiques d'aptitude

Après avoir achevé la formation au vol correspondante, le candidat doit passer l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la licence CPL soit sur un avion monomoteur, soit sur un avion multimoteur ou sur hélicoptère multimoteur, et l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments sur avion multimoteur, ou soit sur un hélicoptère monomoteur soit sur un hélicoptère multimoteur, et tous les autres tests exigés par la réglementation.

9

4 ATP (H)/ VFR

4.1 Connaissances théoriques

4.1.1 Un cours théorique approuvé ATP(H)/VFR doit comporter au moins 550 heures effectives d'instruction pouvant inclure le travail en classe, des moyens vidéo, des séances d'études individuelles, de l'enseignement assisté par ordinateur, et autres moyens d'enseignement approuvés par l'Autorité, en proportion convenable.

Les 550 heures de formation doivent être réparties de telle manière que pour chaque sujet le nombre d'heures minimal soit :

Sujet	Minimum (heures)
Droit aérien	30
Connaissance générale des aéronefs	70
Préparation du vol et performances	65
Performance humaine et ses limites	40
Météorologie	40
Navigation	120
Procédures opérationnelles	20
Mécanique du vol	30
Communications	25

Une autre répartition des heures peut être convenue entre l'Autorité et le FTO.

4.1.2 Le programme de formation MCC doit comprendre au moins 20 heures d'instruction théorique et d'exercices.

4.2 Examen de connaissances théoriques

Un candidat doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges du titulaire d'un ATPL(H).

4.3 Formation au vol

La formation au vol doit comprendre un total d'au moins 150 heures incluant tous les contrôles de progression en vol. Dans le total des 150 heures, les candidats doivent accomplir au moins :

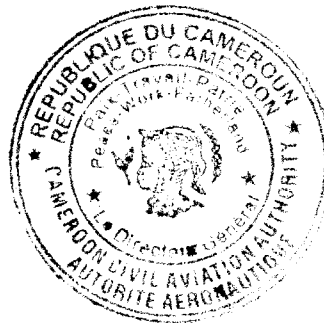
- (a) 95 heures d'instruction en double commande
- (b) 55 heures en qualité de pilote commandant de bord et comprendre au moins 14 heures de vol de jour en solo, 1 heure de vol de nuit en solo et pouvoir comprendre 40 heures de vol en qualité d'élève-pilote commandant de bord (SPIC).
Les heures SPIC doivent être créditées en tant qu'heures de pilote commandant de bord, à moins que l'instructeur de vol ait orienté ou pris le contrôle d'une partie quelconque du vol. Un débriefing au sol par l'instructeur de vol n'affecte pas cette prise en compte d'heures en qualité de pilote commandant de bord.
- (c) 50 heures de vol de navigation, au moins 10 heures de vol de navigation en qualité de élève pilote commandant de bord, comprenant un vol VFR d'un minimum de 185 km (100 NM) au cours

- duquel un atterrissage complet sur deux aérodromes différents de l'aérodrome de départ doit être effectué ;
- (d) 5 heures de vol sur hélicoptère, devant être accomplies de nuit, ces 5 heures comprenant 3 heures d'instruction en double commande incluant au minimum 1 heure de navigation, et 5 décollages en solo de nuit et 5 atterrissages complets en solo de nuit; et
 - (e) 10 heures de formation aux instruments,
 - (f) 10 heures de formation au travail en équipage,
 - i. sur les 95 heures d'instruction en double commande:
 - ii. 75 heures d'instruction de vol à vue peuvent comprendre :
 - 1. 30 heures sur un simulateur de vol hélicoptère de niveau C ou D, ou
 - 2. 20 heures sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type II ou III, ou
 - 3. 20 heures sur un avion ou un motoplaneur (TMG),
 - iii. 10 heures d'instruction de vol aux instruments peuvent comprendre 5 heures sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type I (FNPT I) ou sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en avion de type I (FNPT I) ou sur un avion.
 - iv. 10 heures de formation de travail en équipage, pour lesquelles un simulateur de vol en hélicoptère ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type II ou III homologué pour le travail en équipage peut être utilisé.

Dans la mesure où l'hélicoptère qui est utilisé pour la formation au vol est d'un type différent du simulateur de vol hélicoptère utilisé pour la formation au vol à vue, le crédit d'heure maximum sera limité à celui accordé sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type II ou III conformément au paragraphe (i) ci-dessus.

4.4 Epreuve pratique d'aptitude

Après avoir achevé la formation correspondante, le candidat doit passer l'épreuve pratique d'aptitude du CPL(H).



Le Directeur Général,

Sama Juma

SAMA JUMA Iannatas



Instruction n° 000299/CCAA/DNA/SDNA/SLP du 17 JUIL 2016 relative aux
Conditions d'approbation des cours de formation théoriques modulaires à distance

1. Généralités

La présente instruction contient les conditions d'approbation des cours de formation théoriques modulaires à distance.

2 Organisme de formation

2.1 Les FTO délivrant seulement une formation théorique seront soumis aux mêmes exigences d'approbation et d'audit que les FTO sauf dispositions particulières énumérées ci-dessous.

2.2 Des salles de classe adaptées doivent être disponibles soit au lieu d'établissement principal de l'organisme, soit après accord de l'Autorité Aérienne dans un autre établissement adapté. Dans les deux cas, les salles de classe et les moyens d'instruction doivent être conformes aux exigences liées à l'approbation de l'organisme de formation.

2.3 Le Responsable Pédagogique (HT) ou le chef instructeur au sol (CGI) d'un FTO proposant de l'enseignement à distance doit répondre aux exigences des FTO. Tous les instructeurs sol dispensant l'instruction théorique doivent posséder les qualifications appropriées ou une expérience adaptée à la formation acceptable par l'Autorité.

2.4 Le FTO approuvé a la possibilité de dispenser tout ou partie des cours pour une formation donnée dans l'établissement, ou par un cours d'enseignement à distance. Cependant, dans les formations théoriques modulaires, une partie de l'instruction concernant chaque matière doit être suivie en salle de classe. La durée minimale de la formation suivie dans l'établissement ne doit pas être inférieure à 10% du temps total de cette formation.

3 Instructeurs

Tous les instructeurs devront connaître parfaitement les exigences du programme de formation à distance, notamment le système d'assurance qualité. Leur formation initiale doit se dérouler au lieu d'établissement principal de l'organisme; tous les entraînements suivants doivent avoir le même standard que ceux des instructeurs enseignant dans cet établissement. Quel que soit le lieu où travaillent les instructeurs, le système qualité doit inclure des moyens de vérification que leur compétence individuelle est conforme aux programmes de formation approuvés.

d

4 Cours de formation

L'enseignement à distance doit être approuvé uniquement comme partie de formation théorique dans les cours suivants :

- a) cours de formation théorique modulaire pour le PPL, le CPL, l'IR et pour l' ATPL/IR ou l'ATPL(H) /VFR.
- b) b)cours préalable de formation théorique approuvé pour une première qualification de type sur hélicoptère multimoteur.

Le Directeur Général,



[Signature]

YAMA JUMA Iganatus