Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DURABLES

Direction générale de l'Aviation civile
Direction du Contrôle de la sécurité
Rapport annuel 2006

French Civil Aviation Authority
Supervisory Authority
Annual report 2006

Contents
Sommaire

Director Maxime Coffin's Editorial | L'édito du Directeur, Maxime Coffin 3
The DCS: safety control applied to all professions | La DCS : le contrôle de la sécurité appliqué à tous les métiers 4
The DCS within the DGAC | La DCS dans la DGAC 6
The DCS internationally | La DCS à l'international 10
Air navigation, airports and security | Navigation aérienne, aéroports et sûreté 14
Aircrews | Personnels navigants 22
Airworthiness and Operations | Navigabilité et Opérations 28
Methods and Quality | Méthodes et Qualité 34
Key figures for 2006 | L'année 2006 en chiffres 42
Glossary | Lexique 54
Organisation chart | L'organisation de la DCS 56

Maxime COFFIN
Director of Safety Oversight
Directeur de la Direction du Contrôle et de la sécurité

« Reinforce, modernise, support »

The DCS accomplished a great deal in 2006. Our efforts resulted notably in certifying the air navigation service provider, Météo France, the eleven main French airports and in implementing the new FCL2 regulations on helicopter training. Without forgetting the significant participation of our experts in certifying the Airbus A380 under the auspices of the European Air Safety Agency. All of this with one constant objective: to reinforce security and safety.

This permanent determination to improve has also led us to reinforce significantly the in service experience monitoring through safety data analysis. The "Safety Info" made available on-line on our Internet website is one illustration, as is the launch of an annual safety symposium.

To increase our effectiveness in all these actions, we have also continued to modernise our organisation. The implementation of a structured « management dialogue » within the framework of managing performance by objectives has enabled us to define and control better our use of human and financial resources. Following the quality certification process is the concretisation of these efforts. Finally, fixing technical control fees provoked an intensive dialogue with users solicited to express their expectations in this context.

It is the nature of our commitment to safety and security that has led us, this year again, to work towards a "Europe of safety" and to strive relentlessly toward improving safety worldwide.

« Renforcer, moderniser, soutenir »

L'année 2006 a été riche en accomplissements pour la DCS. Nos efforts ont notamment abouti à la certification du prestataire sur les services de la navigation aérienne, de Météo France, des onze premiers aéroports français, et à la mise en œuvre de la nouvelle réglementation FCL2 pour les formations hélicoptères. Sans oublier la large participation de nos experts à la certification de type de l'Airbus A380, sous l'égide de l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Le tout avec notre objectif constant : renforcer la sécurité et la sûreté.

Cette volonté permanente d'amélioration nous a aussi conduit à renforcer significativement l'exploitation du retour d'expérience. Les « Infos sécurité » mises en ligne sur notre site Internet en témoignent, de même que le lancement d'un symposium annuel.

Pour augmenter notre efficacité dans toutes ces actions, nous avons aussi poursuivi la modernisation de notre organisation. La mise en place d'un « dialogue de gestion » structuré dans le cadre du pilotage de la performance par objectifs nous a permis, grâce à un travail commun, de mieux définir et contrôler l'utilisation de nos ressources humaines ou financières. La poursuite de la démarche de certification qualité concrétise ces efforts. Enfin, la mise en place des redevances de contrôle technique a provoqué un intense dialogue avec les usagers appelés dans ce cadre à exprimer très clairement leurs attentes.

C'est le sens même de notre engagement pour la sécurité qui nous a amené, cette année encore, à travailler à une « Europe de la sécurité » et à poursuivre toujours l'amélioration de cette sécurité partout dans le monde.

The DCS : safety control applied to all professions
DCS : le contrôle de la sécurité appliqué à tous les métiers

Within the General Directorate for Civil Aviation (DGAC), the Safety Oversight Directorate (DCS) is responsible for the surveillance and the certification of all actors involved in civil aviation. This is essential to ensuring conformity with French, European and international regulations pertaining to security, safety and environment.

The DCS is organised in four departments and supported by decentralised organisations, the Regional Civil Aviation Directorates (DAC) and the Civil Aviation Technical Service (STAC). It relies also on the expertise of the Flight Control Organisation (OCV) and of the Grouping for Civil Aviation Safety (GSAC), to oversee aircraft production and maintenance, while collaborating with other international bodies.

Au sein de la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC), la Direction du Contrôle de la sécurité assure la surveillance et la certification de tous les acteurs de l'aviation civile, afin d'en assurer la conformité aux réglementations française, européenne et internationale en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement.

Elle est pour ce faire organisée en quatre sous-directions et soutenue par les organismes déconcentrés que sont les Directions de l'aviation civile (DAC) et le Service technique de l'aviation civile (STAC). Elle s'appuie par ailleurs sur les compétences de l'Organisme du contrôle en vol (OCV) et du Groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC), entité au statut particulier, tout en travaillant en intelligence avec les instances internationales.

Four key roles

"Airworthiness and Operations" (NO)

The NO department offers its expertise to the European Air Safety Agency by transferring competencies about aircraft design certification. It organises the technical oversight of aircraft, from manufacturing to maintenance and including operations. This mission extends notably to accrediting industrial manufacturers, maintenance organisations and to the delivery of aircraft mechanic licenses or also to certifying airlines and issuing Air transport Certificates.

"Aircrews" (PN)

The PN department teams oversee all that contributes to check aircrew competencies and to maintaining their skills and physical aptitudes. The DCS/PN certifies and controls, both in the professional and in the private areas, training organisations and flight schools; organises and manages theoretical and practical flight examinations for technical and commercial aircrews; defines and monitors medical evaluations; and delivers licenses and qualifications.

"Air navigation, airports and security" (NAS)

The NAS department certifies and oversees air navigation service providers (such as the Air Navigation Services Department, DSNA) is responsable for the certification process of the aerodromes operators and organise their oversight. It also delivers training accreditations and control licences and leads information systems security control actions. It supervises those responsible for carrying out security measures in air transport and investigates notably all the security programmes that these actors must seek approval for.

"Methods and Quality" (MQ)

The MQ department manages in-house the DCS' human and financial resources (including collecting fees). It provides legal support, handles communications and spearheads the overall modernisation and continuous improvement approach undertaken by management: quality certification, management control and performance management, feedback and State's safety programme development (PSE).

Quatre fonctions clés

« Navigabilité et opérations des aéronefs » (NO)

La sous-direction NO fournit son expertise à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) dans le cadre du transfert vers celle-ci des compétences en matière de certification de la conception des aéronefs. Elle organise quant à elle le contrôle technique des aéronefs, depuis la construction jusqu'à la maintenance, en passant par l'exploitation. Cette mission s'étend notamment à l'agrément des industriels constructeurs, aux organismes d'entretien, à la délivrance de licences de mécanicien d'aéronef ou encore à la certification des compagnies aériennes.

« Personnels navigants » (PN)

Les équipes de la sous-direction PN veillent à tout ce qui contribue aux compétences et au maintien des compétences et aptitudes physiques des personnels navigants. La DCS/PN certifie et contrôle, tant dans les domaines professionnels que privés, les organismes de formation et les écoles de pilotage ; organise et gère les examens aéronautiques pratiques et théoriques des personnels navigants techniques et commerciaux ; définit et suit les aptitudes médicales et délivre licences et qualifications.

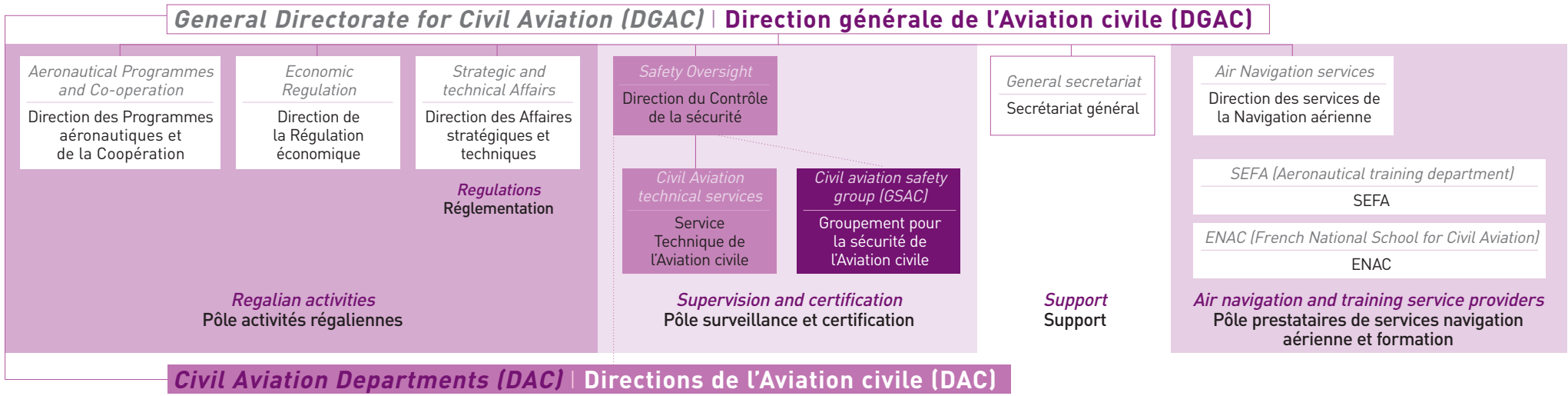
« Navigation aérienne, aéroports et sûreté » (NAS)

La sous-direction NAS certifie et surveille les prestataires de la navigation aérienne (telle que la Direction des services de la navigation aérienne, DSNA), pilote le processus de certification des exploitants d'aérodromes et organise leur surveillance. Elle délivre également agréments de formation et licences de contrôle, conduit les actions de contrôle de sécurité des systèmes informatiques. Elle contrôle les acteurs responsables des missions de sûreté du transport aérien et instruit notamment tous les programmes de sûreté qu'ils doivent faire approuver.

« Méthodes et qualité » (MQ)

La sous-direction MQ gère en interne les ressources humaines et financières (y compris la perception des redevances) de la DCS, assure le soutien juridique et la communication, et anime l'ensemble de la démarche de modernisation et d'amélioration continue de la direction : certification qualité, contrôle de gestion et pilotage de la performance, retour d'expérience et développement du programme de sécurité de l'Etat (PSE).

The DCS within the DGAC
LA DCS dans la DGAC



DCS

The DCS relies on the competencies of several structures to insure its oversight and certification activities: the decentralized organisations (DAC and STAC), the Flight Control Organisation (OCV) and the GSAC to monitor aircraft production and maintenance.

DAC

Regional civil aviation directorates

Totalling seven in metropolitan France and five in the French overseas departments, the regional civil aviation directorates are responsible for carrying out on the ground the methods and procedures defined by the DCS. They take part in the oversight of air navigation service providers (approach control, flight information service...), air operators (technical control of public transport companies, of light aviation...), training schools, and aerodrome operators (security procedures, safety norms...).

STAC

Civil Aviation Technical Service

The STAC offers the DCS its technical expertise on air navigation, airports and security thanks to its role as the main provider of technical services.

GSAC

Economic interest grouping for civil aviation safety

The GSAC is an economic interest group formed by the State, Bureau Veritas and Sofréavia. It is responsible for overseeing aircraft industrial production and maintenance.

DCS

Pour assurer ses activités de surveillance et certification, la DCS s'appuie sur les compétences des organismes déconcentrés (DAC et STAC), de l'organisme du contrôle en vol (OCV) et par ailleurs sur le Groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC).

DAC

Directions de l'aviation civile

Au nombre de sept en métropole et de cinq en Outre-Mer, les Directions de l'aviation civile ont pour mission d'appliquer sur le terrain les méthodes et procédures définies par la DCS. Elles participent à la surveillance des prestataires de la navigation aérienne, des exploitants aériens (contrôle technique des compagnies de transport public, de l'aviation légère...) et exploitants d'aérodromes (procédures de sécurité, normes de sûreté...).

STAC

Service technique de l'aviation civile

Le STAC met à la disposition de la DCS son expertise technique en matière de navigation aérienne, d'aéroports et de sûreté grâce à sa mission de service technique central.

GSAC

Groupement pour la sécurité de l'aviation civile

Le GSAC est un groupement d'intérêt économique entre l'Etat, le Bureau Veritas et Sofréavia. Il lui est confié la surveillance de la production industrielle des aéronefs et de leur entretien.

Flight Control Organisation

The Flight Control Organisation (OCV) represents a team of twelve expert pilots whose primary mission is to conduct in-flight spot-checks to verify the implementation of operational procedures and to assess the competence and professional level of flight crews. During 2006, it performed over 300 spot-checks, a distinct increase taking place toward the end of the year due to the creation of new operators. The organisation also shares in accrediting flight simulators and is solicited to provide hands-on flight expertise on a few complex cases. Several OCV experts participated in the JOEB (operational evaluation groups) on Dassault DA7X and on Airbus A380 in the context of the DGAC's active involvement in international exercises.

L'Organisme du contrôle en vol

L'Organisme du contrôle en vol (OCV) fort d'une équipe de douze pilotes experts, a pour première mission de réaliser les contrôles en vol inopinés pour vérifier la mise en œuvre de procédures d'exploitation, la compétence et le niveau professionnel des équipages. Il a procédé en 2006 à plus de 300 contrôles, en augmentation sensible en fin d'année en raison de la création de nouveaux opérateurs. L'organisme participe également à l'agrément des simulateurs de vol et est sollicité pour fournir une expertise opérationnelle « navigants » sur quelques dossiers complexes. Plusieurs experts de l'OCV ont participé aux JOEB (groupes d'évaluation opérationnelle) sur Dassault DA7X et Airbus A380, dans le cadre de la participation active de la DGAC aux travaux internationaux.

Some key figures
Quelques chiffres clés

→ *Monitored companies*
190 *aircraft and equipment manufacturers*
120 *airlines*
85 *training schools*
28 *ground mechanic training schools*
391 *public transport maintenance organisations*
392 *general aviation maintenance organisations*
60 *airports subject to certification*
70 *AFIS organisations (airport flight information services)*

→ ***Aircraft with a valid CofA: 9,300***

→ ***Private pilots: 45,000*** *excluding ULM (10,000 ULM estimated)*

→ ***Professional pilots and airline pilots: 12,000***

→ ***Commercial aircrews: 15,000***

→ Entreprises surveillées
190 constructeurs d'aéronefs et d'équipements
120 compagnies aériennes
85 écoles de formation personnels navigants
28 écoles de formation de mécaniciens sol
391 organismes de maintenance transport public
392 organismes de maintenance aviation générale
60 aéroports soumis à certification
70 organismes AFIS (services d'information de vol sur les aéroports)

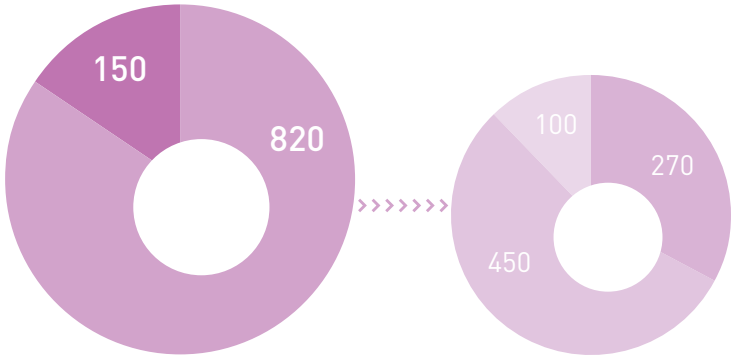
→ Aéronefs disposant d'un CdN valide : **9 300**

→ Pilotes privés : **45 000** hors ULM (10 000 ULM estimés)

→ Pilotes professionnels et pilotes de ligne : **12 000**

→ Personnels navigants commerciaux : **15 000**

DCS oversight and certification programme's human resources
Les moyens humains du programme surveillance et certification animé par la DCS



820 "Full-time equivalents" (ETP | 820 « Equivalents temps plein » (ETP)
→ *270 within the central administration* | 270 en administration centrale
→ *450 within the DAC (Regional Civil Aviation Directorates* | 450 en DAC (Directions de l'aviation civile sur tout le territoire)
→ *100 within the STAC (Civil Aviation Technical Service* | 100 au STAC (Service technique de l'aviation civile)

150 persons within the GSAC | 150 personnes au GSAC

The DCS internationally
La DSC à l'international

A sustained activity in Europe...

"Union makes Europe"

The DCS has committed itself, with its European counterparts, to building a "Union of safety" and it is in this spirit that it collaborates actively with the European Air Safety Agency. The EASA, located in Cologne (Germany) and operational since 2003, is broadening its activities progressively while continuing its work on community regulations on aircraft certification and maintenance. In 2006, it finished taking on the responsibility for aircraft type certification. This competency transfer does not refer to production and maintenance, for which the DCS will remain responsible. The European legislator is preparing to broaden the agency's regulatory action to other areas of air safety, such as Aircrew (PN) or Operations licenses.

Une activité soutenue en Europe...

L'union fait l'Europe

La DCS s'est engagée à construire avec ses homologues européens une « Union de la sécurité » et c'est dans cet esprit qu'elle collabore activement avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne. L'AESA, installée à Cologne (Allemagne) et opérationnelle depuis 2003, étoffe progressivement ses activités, tout en poursuivant son travail sur les réglementations communautaires en matière de certification et d'entretien des aéronefs. Elle a en 2006 achevé de prendre en charge la certification de type des aéronefs. Ce transfert de compétences ne concerne pas la production et la maintenance, dont la DCS restera l'exécutant. Le législateur européen prépare l'élargissement de l'action réglementaire de l'agence aux autres domaines de la sécurité aérienne, comme les licences Personnels navigants (PN) ou les Opérations.

The DCS as service provider

The EASA delegates certain missions to national authorities. Therefore, it signed a service contract with the DCS for it to provide its expertise in fields where the Agency has not yet recruited the needed specialists. It is in this context, for example, that the DSC joined in the exercises on the A380, the Falcon 7X or general aviation.

The Black List: first common action

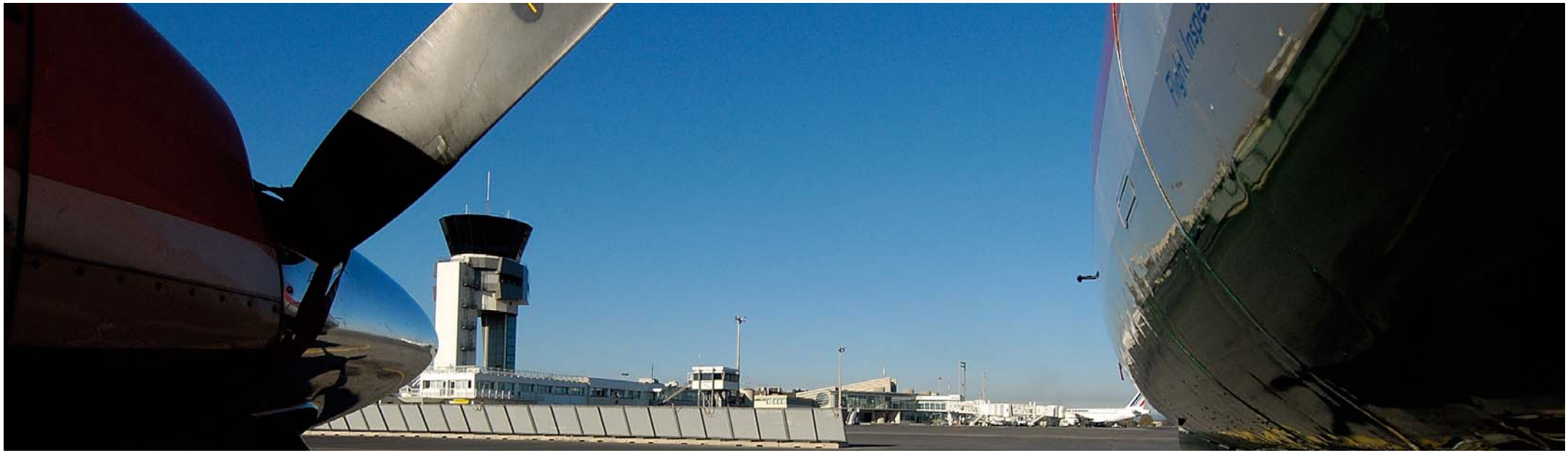
The first list of airlines banned from Europe was published on 22 March 2006. A decision arrived at in unison that increases effectiveness and transparency. Over 2,000 controls on foreign carriers took place in France in 2006. Beyond its punitive aspect, international action in support of safety and security is a powerful deterrent.

LA DCS prestataire

L'AESA délègue certaines missions aux autorités nationales. Elle a ainsi passé avec la DCS un contrat de services afin que celle-ci puisse lui apporter son expertise là où l'Agence n'a pas encore recruté les spécialistes nécessaires - c'est notamment dans ce contexte que la DCS a participé aux travaux sur l'A380, le Falcon 7X ou l'aviation générale - .

La liste noire : première action commune

La première liste des compagnies aériennes interdites en Europe a été publiée le 22 mars 2006. Une décision prise communément, qui permet de gagner en efficacité et en transparence. Plus de 2 000 contrôles ont été réalisés en France en 2006 sur des compagnies étrangères. Au-delà de l'aspect punitif, l'action internationale pour la sécurité et la sûreté gagne en force de dissuasion.



... And in the entire world

An exemplary contribution to international programmes

France continues to support actively international control programmes by making dedicated teams available to the ICAO (International Civil Aviation Organisation). These teams undertake the ICAO's audit programmes (the universal safety oversight programme is now extended to all safety related annexes) and its security oversight programme. It also makes experts available to the CEAC for its State assistance and audit programmes on airports and security.

French cooperation

Technical cooperation with the African region focused this year on the development and the complementarities of two initiatives for which France provides financial support: implementing regulations elaborated with African and Malagasy civil aviation authorities (AAMAC) on the one hand, and supporting the momentum of work undertaken by the West African Economic and Monetary Union (WAEMU) on the other.

Moreover, the DCS successfully achieved two significant cooperation actions in Vietnam and in China in support of projects initiated by the DPAC (Co-operation Aeronautical Programmes Directorate). When including hosting foreign delegations and occasional relief actions, the DCS will have invested during 2006 the equivalent of two ETP, or 450 days of work.

... Et dans le monde entier

Une contribution exemplaire aux programmes internationaux

La France continue de soutenir activement les programmes de contrôle internationaux en mettant ses équipes à la disposition de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) pour réaliser son programme d'audits des autorités (programme universel de supervision de la sécurité désormais étendu à toutes les annexes sécurité) et son programme de supervision de la sûreté. Elle met aussi à disposition de la CEAC des experts pour le programme d'assistance et d'audit des Etats dans le domaine des aéroports et de la sûreté.

La coopération française

La coopération technique avec la zone Afrique a porté cette année sur le développement et la complémentarité de deux initiatives que la France soutient financièrement : d'une part la mise en application des réglementations élaborées en commun avec les Autorités africaines et malgache de l'aviation civile (AAMAC), et d'autre part la montée en puissance des travaux menés par l'Union économique et monétaire de l'Ouest africain (UEMOA).

Par ailleurs, la DCS a mené à bien deux actions « lourdes » de coopération au Vietnam et en Chine, en support de projets initiés par la DPAC (Direction des programmes aéronautiques et de la coopération). En y ajoutant l'accueil des délégations étrangères et les actions d'assistance ponctuelle, la DCS aura consacré l'équivalent de deux ETP, soit 450 jours de travail pour l'année 2006.

450 *days of work invested during 2006 in technical assistance.*

450 jours de travail en 2006 consacrés à l'assistance technique.

Georges THIRION,
chargé de mission aux Affaires internationales

For greater transparency
Pour une plus grande transparence

« In March 2006, the International Civil Aviation Organisation sponsored the Civil Aviation Executive Directors' Conference on world strategy for aviation safety, because it did not want to ignore the striking events of 2005. France, via European decision-making authorities, strived for greater transparency, better public information and a more proper sharing of the universal programme on supervision and safety's results. It also put forth the essential role played by the ICAO in the world safety plan and expressed the hope that the ICAO be given real power to coerce States whose safety monitoring is deficient. But the ICAO also has the duty to foster a more reactive policy to round out this plan. »

« L'Organisation de l'aviation civile internationale a organisé en mars 2006 la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation, car elle ne voulait pas rester insensible aux accidents marquants de 2005.
La France, à travers les instances européennes, a œuvré pour une plus grande transparence, une meilleure information au public et un partage plus approprié des résultats du programme universel de supervision de la sécurité. Elle a aussi mis en avant le rôle essentiel de l'OACI dans le dispositif sécuritaire mondial et a souhaité que l'OACI soit dotée d'un véritable pouvoir de coercition vis-à-vis des Etats dont la supervision de la sécurité est déficiente. Mais ce dispositif doit être complété par une politique de coopération plus réactive, que l'OACI a aussi le devoir de mettre en place. »

Air navigation, airports and security: certify to secure
Navigation aérienne, aéroports et sûreté : certifier pour sécuriser

Air navigation: sizeable imperatives

Important audit work

The NAS department carried out a great deal in 2006: certifying the DSNA, the Air Navigation Services Directorate responsible for air traffic safety, required over fifteen on-site audits and a significant amount of documentary work. These audits resulted in corrective measures that must be implemented to repair the gaps. Now regulatory continuing oversight must be implemented. In December, Météo France also earned its certificate. The certification of 70 AFIS organisations (Aerodrome flight information services) was initiated and is advancing in close cooperation with the DAC. This effort is conducted within the regulatory framework "Open Skies" adopted by the European Union. The initial certification process will be completed in June 2007.

Navigation aérienne : des impératifs de taille

Un important travail d'audits

2006 est une année riche de réalisations pour la sous-direction NAS : la certification de la DSNA, Direction des services de la navigation aérienne en charge de la sécurité du trafic aérien, a fait l'objet de plus de quinze audits sur site et d'un très important travail documentaire. Ces audits débouchent sur les actions correctives à mettre en œuvre pour corriger les écarts. Reste désormais à procéder à la surveillance réglementaire. En décembre, Météo France a également obtenu son certificat. La certification de 70 organismes AFIS (Aerodrome flight information services) a été initiée et suit son cours, en étroite collaboration avec les DAC. Ce travail s'inscrit dans le cadre réglementaire « Ciel Unique » adopté par l'Union européenne. Le processus de certification initiale sera achevé en juin 2007.

Alain PRINTEMPS, Sous-directeur

More formalism, less risk
Plus de formalisme, moins de risques

« The European "Open Skies" regulation mobilised many resources and a first priority in 2006 was certifying the DSNA. The Air Navigation Services Directorate was subject to roughly fifteen audits. Another priority related to airport certification. As we had integrated in advance the regulatory texts published in July 2006 into our certification frame of reference, we were able to certify the eleven main French airports by the end of the year. A new step will be taken in 2008 for airports with "safety management systems". Concerning security, priority has been given to normalising our oversight methods, particularly in terms of inquiry with the DAC about the accreditation given to different authorities and operators involved in the civil aviation security chain. These oversight processes, new to some operators, more intensive for others, require more formalism of course, which can be perceived as technocratic.
But they lead to evolutions within those monitored organisations that result in greater responsibility and more security. »

« La réglementation européenne "Ciel Unique" a conduit à mobiliser beaucoup de ressources et une première priorité en 2006 a été la certification de la DSNA. Une autre priorité par ailleurs concernait la certification des aéroports. Nous avions intégré par anticipation les textes réglementaires parus en juillet 2006 dans notre référentiel de certification, aussi à la fin de l'année nous avons pu certifier les onze principaux aéroports français. Une nouvelle étape sera franchie en 2008 pour les aéroports avec les "systèmes de gestion de sécurité". En matière de sûreté, c'est à la normalisation de nos méthodes de surveillance qu'a été donnée la priorité, notamment en matière d'instruction avec les DAC des agréments donnés aux différents exploitants et opérateurs intervenant sur la chaîne de sûreté de l'aviation civile. Ces processus de surveillance, nouveaux pour certains opérateurs, plus en profondeur pour d'autres, exigent certes plus de formalisme, ce qui peut être perçu comme technocratique, mais entraînent des évolutions au sein des organismes surveillés qui vont vers plus de responsabilité et plus de sécurité. »

Flight information

The AFIS (Aerodrome flight information services), service providers generally managed by airport operators, are organisations dedicated to flight information. They provide information and alerts to aircraft. They are undergoing certification by the DCS/NAS.

L'information de vol

Les AFIS *(Aerodrome flight information services)*, prestataires gérés en général par les exploitants d'aérodromes, sont des organismes dédiés à l'information de vol. Ils assurent informations et alertes au bénéfice des aéronefs. Ils sont en cours de certification par la DCS/NAS.

2006, a year of preparation for control licenses

Beginning in 2007, the DCS/NAS will deliver training accreditation and licenses to air traffic controllers. In preparation for this, 264 certificates of competency were granted in 2006 to trainees having completed initial training, out of a total of 3,574 certificates (including actualizations and renewals), and to which must be added 92 continuing education accreditations.

In 2007, the community system for license control will be implemented. This process, which will ask an independent eye to verify controllers' competence, will lead to added requirements, subject to accreditation by the DCS, in initial or continuing training. The French National Aviation School (ENAC)'s training programmes will have to obtain their accreditation: the knowledge repository refers to 8,000 pedagogical objectives. 2006 focused on launching the license delivery process, forming the team and consolidating bases for a constructive social dialogue. This effort will have enabled the definition of key elements to be addressed in 2007 in order to complete this undertaking.

2006, année préparatoire pour les licences de contrôle

La DCS/NAS délivrera, à partir de 2007, les agréments de formation et les licences aux contrôleurs de la circulation aérienne. En préparation à ce travail, en 2006, 264 brevets d'aptitude de stagiaires issus de la formation initiale ont été dispensés, sur un total de 3 574 brevets (dont mises à jour et renouvellements), auxquels viennent s'ajouter 92 agréments de formation continue.

L'année 2007 verra la mise en application du système communautaire de licence de contrôle. Ce processus, qui demandera à un œil externe de s'assurer de la compétence des contrôleurs, se traduira par des exigences accrues en matière de formations initiales ou continues qui devront être agréées par la DCS. Les plans de formation de l'ENAC, Ecole nationale de l'aviation civile, devront obtenir leur agrément : le référentiel porte sur 8 000 objectifs pédagogiques. L'année 2006 a été consacrée à la mise en chantier du processus de délivrance des licences, avec en particulier la constitution de l'équipe et la consolidation des bases dans le cadre d'un dialogue social constructif. Ce travail aura permis de préciser les éléments clés qui en 2007 permettront de le mener à terme.

264 *certificates of competency were granted in 2006 to trainees having completed initial training.*

En 2006, **264** brevets d'aptitude de stagiaires issus de la formation initiale ont été délivrés.

Protocol agreement with the Dircam

The DCS and the Directorate for Military Air Traffic (Dircam) completed the regulatory framework to monitor air traffic services provided to civilian traffic whose principal is military. A protocol agreement specifies that the Dircam is to apply the procedures defined by the DCS and that it acts on behalf of the DCS in overseeing military service providers such as the army, the air force and the in-flight testing centres that will have to be certified in June 2007. Here, the Dircam will conduct its own certification audits, deliver the militarized service providers' certificates and report to the DCS.

Protocole d'accord avec la Dircam

La DCS et la Direction de la circulation aérienne militaire (Dircam) ont finalisé le cadre réglementaire de surveillance des prestations de circulation aérienne fournies au trafic civil sur les aérodromes dont l'affectataire principal est la Défense. Un protocole d'accord précise que la Dircam applique les procédures définies par la DCS et agit pour le compte de la DCS dans la surveillance des prestataires militaires que sont les armées de terre, de l'air, la marine et les centres d'essai en vol qui devront être certifiés en juin 2007. Dans ce cadre, la Dircam procède à ses propres audits de certification, délivre le certificat des prestataires militarisés et en rend compte à la DCS.

ENAC, an example unique in Europe

The DCS/NAS takes charge of the French National Aviation School (ENAC) approval process for air-traffic controllers training. Based in Toulouse, it is the only State aviation school in Europe. Wearing several hats, the school not only trains but, through continuing education, also develops the skills of those involved in civil aviation, whether they be pilots, engineers and other technical, public or private personnel.

L'ENAC, exemple unique en Europe

La DCS/NAS prend en charge le processus d'homologation de l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC) pour la formation des contrôleurs. Basée à Toulouse, celle-ci est la seule école aéronautique d'Etat en Europe. Multicarte, elle forme mais aussi perfectionne, via la formation continue, les acteurs de l'aviation civile que sont les pilotes, ingénieurs, et autres personnels techniques, publics et privés.

Respect of the certification calendar

An accomplishment-filled year also for the NAS department in airport related matters: in 2006, the DCS as ensured that the eleven most important French airports in passenger traffic are certified. The airport hubs in Basel Mulhouse, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Orly, Pointe-à-Pitre, Roissy-CDG, Strasbourg and finally Toulouse received their certificate before 31 December 2006. For this coming year, the certification of nine more sites is programmed, out of a total of fifty-five airport hubs nationally awaiting certification. Certification and surveillance methods post-certification have also been formalised in the spring of 2007. This work proved intensive throughout the year and will result in a written surveillance manual. Prepared with the support of the DAC and the STAC's technical experts, this manual lays out the initial certification process and the principles and methods on which to monitor airport operators. An assistance guide published during the year will be provided to help airport operators write their own airport manual, a compulsory tool required for certification.

Le calendrier de certification respecté

Année riche dans le domaine aéroportuaire également, pour la sous-direction NAS : en 2006, la DCS a organisé et piloté la certification des onze plus importants aéroports français en termes de trafic passagers. Les plates-formes de Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Orly, Pointe-à-Pitre, Roissy-CDG, Strasbourg et enfin Toulouse ont reçu leur certificat avant le 31 décembre 2006. Sont au programme, pour cette année à venir, les certifications de neuf sites supplémentaires sur les cinquante-cinq plates-formes aéroportuaires à certifier que compte le territoire. Les méthodes de certification et de surveillance post certification ont également été formalisées par la DCS. Cette activité s'est révélée intense au cours de l'année et débouchera sur la rédaction d'un manuel de surveillance au printemps 2007. Etabli avec le concours des DAC et des experts techniques du STAC, ce manuel explicite le processus de certification initiale, et les principes et méthodes sur lesquels surveiller les exploitants aéroportuaires. Pour ces derniers, un guide d'aide afin de les accompagner dans la rédaction de leur propre manuel d'aérodrome, outil réglementaire indispensable à leur certification, a été publié en cours d'année.

*In 2006, passenger traffic in Metropolitan France airports grew by **5.8%**, with a more significant increase in international than domestic traffic (+7.1% v. + 2.3%).*

En 2006, le trafic passagers dans les aéroports de l'Hexagone a augmenté de **5,8 %**, avec une augmentation de l'international plus significative que le national (+ 7,1 % contre + 2,3 %).

Airports in process of certification in 2007

The airport hubs in Beauvais, Fort-de-France, Tahiti, Montpellier, Saint-Denis de la Réunion, Ajaccio, Lille, Biarritz and Bastia are the nine airports for which the certification process was undertaken by the DCS at the end of 2006. This will continue throughout 2007.

Safety management system in preparation

According to regulatory texts issued in 2006, implementation of a Safety Management System is expected in 2008. This system is a normative framework imposed on certified airport operators. The aim is to make them take responsibility for the safety approach that must be at the heart of their preoccupations. This quality reporting specific to airport safety is part of a larger ICAO framework defining exigencies applicable to all operators.

Les aéroports en cours de certification en 2007

Les plates-formes de Beauvais, Fort-de-France, Tahiti, Montpellier, Saint-Denis-de-la Réunion, Ajaccio, Lille, Biarritz et Bastia sont les neuf aérodromes pour lesquels le processus de certification a été engagé par la DCS fin 2006 et se poursuivra tout au long de l'année 2007.

Le système de gestion de la sécurité en préparation

Selon les textes réglementaires parus en 2006, est prévue la mise en place en 2008 du Système de gestion de la sécurité, cadre normatif imposé aux exploitants des aérodromes certifiés. Il s'agit là de les responsabiliser sur la démarche sécurité qui doit être au centre de leurs préoccupations. Ce reporting qualité affecté à la sécurité sur les aéroports s'inscrit dans un cadre plus large des exigences de l'OACI, applicables à tous les opérateurs.

Security: standardised methods for greater effectiveness

The DCS/NAS continued its coordination with the DAC on the method to be applied in the surveillance of security programmes. This standardised method concerns training and the delivery of authorizations and approvals and their follow-up, mainly as they apply to airport operators and airlines.

Standardised surveillance methodological tools were extended also in 2006 to all operators in charge of carrying out security measures (authorized agents, contract shippers and known establishments, etc...). 2007 will thus be the first year in which the results obtained thanks to these standardised methods will be used. This will improve steering of the different surveillance actions.

Attention was also paid in 2006 to coordinate control action methods undertaken by other administrations' decentralized services to standardise certain control procedures. Only standardised actions can be analysed and exploited.

Sûreté : des méthodes normalisées pour plus d'efficacité

La DCS/NAS a poursuivi la coordination avec les DAC de la méthodologie appliquée à la surveillance des programmes de sûreté. Cette méthodologie normalisée porte sur l'instruction et la délivrance des agréments et des approbations, ainsi que sur leur suivi, principalement auprès des exploitants d'aérodrome et des compagnies aériennes.

Les outils méthodologiques de surveillance normalisée ont également été étendus en 2006 à tous les opérateurs chargés de la mise en œuvre de mesures de sûreté (agents habilités, chargeurs et établissements connus, etc.). 2007 sera donc l'année de la première exploitation des résultats obtenus par ces méthodes normalisées. Ceci permettra de mieux piloter les différentes actions de surveillance.

En 2006, l'accent a également été donné à la coordination des méthodes des actions de contrôle menées par les services déconcentrés des autres administrations, afin de normaliser certaines actions de contrôle. Seules celles normalisées sont en effet analysables et exploitables.

*The Office of Information Systems Safety (SSI) led **8** audits in 2006.*

Le bureau de la sécurité des systèmes d'informations (SSI) a mené **8** audits en 2006.

On the ground

The DAC applied the standardised methods to prepare programmes aimed at the operators of the first eleven airports. Actual delivery of the approvals is subject to the publication of implementation texts about European regulation n°2320/2002. For airlines, the procedures began at the end of 2006 and will continue in 2007. For the other operators, the standardised methods are applied as accreditations are renewed as well as to "new players".

Information systems: from advice to control

The Office of Information Systems Safety (SSI) led eight audits, followed by important upgrades and corrective actions. In 2006, it contributed to redefining the management information safety policy under the auspices of the DGAC's Qualified Authority (AQSSI). Development of the Pericles project (help tool for local security control) is ongoing. At first (early 2007), it will be used as a documentary resource on (confidential) security regulations. Afterwards, it will help those responsible for administering or controlling safety certifications.

Sur le terrain

Les DAC ont appliqué les méthodes normalisées pour l'instruction des programmes des exploitants des onze premiers aéroports. La délivrance effective des approbations est conditionnée à la parution des textes d'application du règlement européen n°2320/2002. Pour les compagnies aériennes, les instructions ont démarré fin 2006 et se poursuivront en 2007. Pour les autres opérateurs, les méthodes normalisées sont appliquées au fur et à mesure des renouvellements d'agréments ainsi que pour les « nouveaux entrants ».

Systèmes d'information : du conseil au contrôle

Le bureau de la Sécurité des systèmes d'information (SSI) a mené huit audits, suivis d'importantes mises à niveau et actions correctives. Il a contribué en 2006 à la redéfinition de la politique de sécurité des informations de gestion, sous l'égide de l'Autorité qualifiée (AQSSI) de la DGAC. Le projet Pericles (outil d'assistance au contrôle local de sûreté) poursuit son développement. Dans un premier temps (début 2007) il sera utilisé comme base documentaire en matière de réglementation (confidentielle) de sûreté. Dans un second temps il fournira une assistance aux personnes chargées d'instruire ou de contrôler les agréments de sûreté.

Aircrews
Personnels navigants

New training frameworks

New fees

The DCS/PN department from now on collects technical control fees. In 2006, these fees concern professional licenses, professional theoretical and practical aeronautical examinations, and qualifications and their renewals (job applicants are exempted). They also apply to training organisations' accreditations. The 26 December 2006 decree programmes new fees in 2007 to be levied on theoretical exams and on both private pilot license issuance and theoretical exams. A new culture based on exchange of services is being implemented whose aim is to achieve qualitative results.

De nouveaux cadres de formation

Les nouvelles redevances

La sous-direction DCS/PN est désormais perceptrice de redevances de contrôle technique. Ces redevances concernent en 2006 les licences professionnelles, les examens aéronautiques professionnels théoriques et pratiques, les qualifications et leur renouvellement (les demandeurs d'emploi sont exemptés). Elles portent d'autre part sur les agréments des organismes de formation. L'arrêté du 26 décembre 2006 prévoit de nouvelles redevances en 2007, sur les examens théoriques et la délivrance des licences de pilote privé ainsi que sur les examens théoriques de pilote privé. Une nouvelle culture d'échange de services se met donc en place, avec une logique de résultats en termes de qualité.

Jean-François BUFFAT, Sous-directeur

A priority: adapting our methods to change
Une priorité : adapter nos méthodes au changement

« Carrying out the changes brought about in our internal organisation in 2005 required much energy. The setting-up of fees from 1st January 2006 altered our ways of working and our relationship with external representatives. Management by objectives, focused for the time being on accrediting professional pilot training schools, requires a significant number of procedures, as does the ISO 9001 certification. We have pursued our efforts to make our management tools more efficient, such as the medical office's Sicomed IT system. Besides our internal rationalisation tasks, we also have to adapt constantly to changes required by new European regulations. In matters of certification as well as training, our top priority is adapting our methods and accompanying change. »

« La mise en œuvre du changement apporté en 2005 à notre organisation interne nous a demandé une énergie notable. La mise en place des redevances au 1er janvier 2006 a modifié nos méthodes de travail et notre rapport aux interlocuteurs externes. Le pilotage par objectifs, axé pour l'instant sur les agréments des écoles de formation au pilotage professionnel, nécessite de son côté un nombre conséquent de procédures, tout comme la certification ISO 9001. Nous avons poursuivi nos efforts pour une plus grande efficacité de nos outils de gestion, tels que le système informatique Sicomed du bureau médical. A nos missions de rationalisation interne s'ajoute aussi l'adaptation continue imposée par les nouvelles réglementations européennes. Tant en matière de certification que de formation, adapter nos méthodes et accompagner le changement sont plus que jamais notre priorité. »

***98** persons are dedicated to the competencies and aptitudes of aircrews.*

98 personnes se dédient aux compétences et aptitudes des personnels navigants.

New aircraft handling programmes

Helicopter manufacturers: demanding regulations

The entry into force of European regulation JAR FCL on 1st January 2006 required upgrading training organisations. From now on, European legislation requires the competencies of helicopter pilots be monitored much more frequently. The programmes must be validated, which implies a significant investment on the ground both in cost and in equipment specifics. The aim is for DCS/PN to help training structures in this major functional change.

A new license

To improve training in crew teamwork, the ICAO has created a new license: the Multipilot License (MPL). It should be translated and implemented in France in the fall of 2007. The DCS and the Strategic and technical Affairs are elaborating together the licence's regulatory framework that will focus notably on skill acquisition (and not just knowledge) and training on flight simulators. These simulators are likely to become more important: their constantly progressing performances will be increasingly leveraged both for financial reasons and for the quality of training they offer.

Nouveaux programmes de pilotage

Hélicoptéristes : une réglementation exigeante

L'entrée en vigueur de la réglementation européenne JAR FCL 2 au 1er janvier 2006 a nécessité une mise à niveau des organismes de formation. La législation européenne impose désormais de soumettre à des contrôles réguliers beaucoup plus fréquents les compétences des pilotes d'hélicoptères. Les programmes doivent être homologués, ce qui sur le terrain demande un grand investissement, tant en coût qu'en raison des spécificités des appareils. Il s'agit pour DCS/PN d'accompagner les structures de formation dans ce changement majeur de fonctionnement.

Une nouvelle licence

Afin d'améliorer la formation au travail en équipage, l'OACI instaure une nouvelle licence : la Multipilot Licence (MPL). Elle devrait être traduite et mise en place en France à l'automne 2007. La DCS et la Direction des Affaires stratégiques et techniques (DAST) travaillent ensemble à l'élaboration de son futur cadre réglementaire, qui mettra notamment l'accent sur l'acquisition de compétences (et pas seulement de connaissances) et la formation sur simulateurs de vol. Ces simulateurs devraient gagner en importance : pour des raisons économiques et de qualité de formation, leurs possibilités toujours plus performantes seront davantage exploitées.

156,546 *professional and private titles*
30 *licensing offices in France*

156 546 titres professionnels et privés
30 bureaux de licence en France

An expertise centre

The Expertise Centre for Aircrews (PEPN) is comprised of fourteen specialists, pilots with the rank of pilot-in-command and airline instructors. The DCS/PN department's offices as well as the DGAC's other departments and services call upon the PEPN notably to take on programmed surveillance missions of airlines.

Un pôle d'expertise

Le Pôle d'expertise des personnels navigants (PEPN) compte quatorze spécialistes, pilotes de niveau commandants de bord et instructeurs en compagnie aérienne, auxquels font appel tant les bureaux de la sous-direction DCS/PN que les autres sous-directions et services de la DGAC, notamment pour la réalisation des missions de surveillance programmée des compagnies aériennes.

Four offices

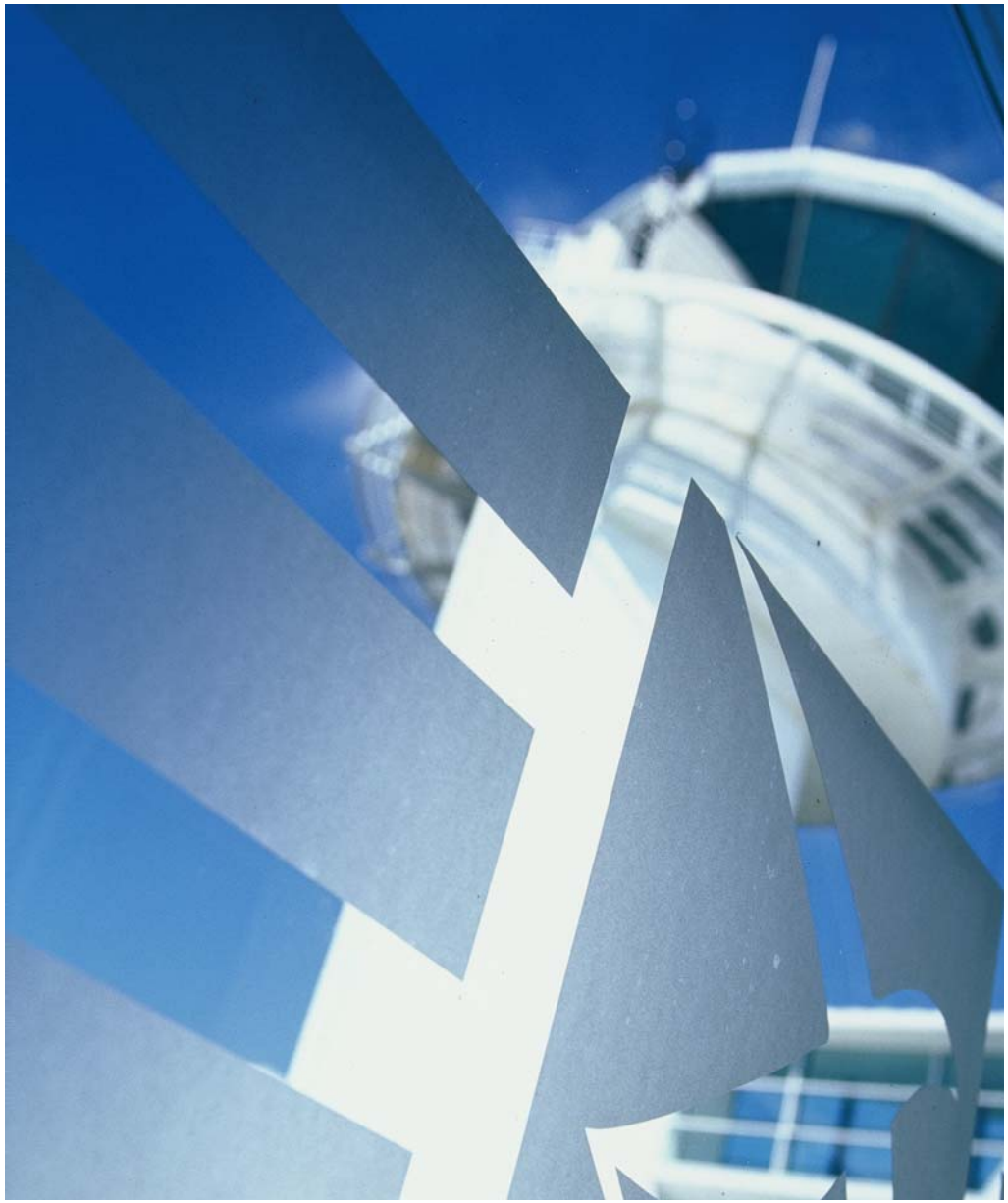
For four missions that contribute to the objective of controlling crew competencies:

→ Training and schools
→ Examinations
→ Licenses
→ Medical

Quatre bureaux

Pour quatre missions, qui contribuent à la mission de contrôle des compétences des équipages :

→ Formation et écoles
→ Examens
→ Licences
→ Médical



Managing competencies better

Linguistic skills

In 2006, the ICAO defined the linguistic skills required for aircrews starting in 2008. Thus, the DCS and the DAST have worked together to define the applicable regulations and set up a system to evaluate English skills. Besides an initial English examination, pilots and controllers are now subject to periodic testing every three or six years, depending on the skill level. The aim is to master more than simple technical phrasing to ensure good comprehension in all circumstances.

Mieux encadrer les compétences

Compétences linguistiques

L'OACI a défini en 2006 les compétences linguistiques requises pour les PN à partir de 2008. Aussi la DCS et la DAST ont travaillé conjointement à la réglementation à appliquer ainsi qu'à un système d'évaluation de l'anglais. A l'examen initial d'anglais est ajouté un contrôle périodique de contrôle, auquel sont soumis pilotes et contrôleurs tous les trois ou six ans, selon le niveau. Il s'agit de dépasser la simple phraséologie technique afin de garantir une bonne compréhension en toutes circonstances.

*Over **1,500** registrations for the CSS (Cabin crew certificate).*

Plus de **1 500** inscriptions au CSS (Certificat sécurité sauvetage).

Renovation of the examination centre

The Examination Centre at Orly will be renovated in September 2007. This centre organises examinations for technical and commercial aircrews. The centre receives 900 registrations for ATPL & FCL (plane) pilot license examinations, 600 candidacies for FCL 2 (helicopter) examinations, and over 1,500 registrations for the CSS (Cabin crew certificate). These increased by over 50% in 2006. Following the renovation and the entry into service of the Oceane IT system (a tool for the automatic conception of exams for European aircrews), 52 computers will enable candidates, if they so choose, to take their examinations on-screen. The English teaching room will also be modernised.

Centralised medical management

The Sicomed management system (Medical Council Information System) will make possible the national management of PN health data collected from the 1,100 certified physicians and the five medical centres belonging to civil aviation. This software underwent a new safety audit in 2006 for it to be operational in the fall of 2007. It will then offer all safety guarantees related to data traceability and confidentiality. Thanks to a computer chip card system, physicians will be able to transfer and manage medical reports that they are obligated to file after each visit.

Rénovation du centre des examens

Le Centre des examens d'Orly sera rénové en septembre 2007. L'établissement organise les examens pour les personnels navigants techniques et commerciaux. Il compte 900 inscriptions aux examens de licence de pilote ATPL & FCL (avion), 600 candidatures aux épreuves FCL 2 (hélicoptère), et plus de 1 500 inscriptions au CSS (Certificat sécurité sauvetage), indispensable aux personnels de bord. Celles-ci ont enregistré une hausse de plus de 50 % en 2006.
Suite à la rénovation, 52 ordinateurs permettront de passer, selon le choix des candidats, les épreuves sur écran grâce à la prochaine mise en service du système informatique Océane (Outil de création des examens automatiques pour les navigants européens). La salle d'anglais sera elle aussi modernisée.

Gestion médicale centralisée

Le système de gestion Sicomed (Système d'information du conseil Medical) va permettre de gérer nationalement les données de santé des PN recueillies par les 1 100 médecins agréés et les cinq centres médicaux que compte l'aviation civile. Ce logiciel informatique a fait l'objet d'un nouvel audit de sécurité en 2006 pour être opérationnel à l'automne 2007. Il donnera alors tous les gages de sécurité liés à la traçabilité et à la confidentialité des informations. Grâce à un système de carte à puce, les médecins pourront transférer et gérer les rapports médicaux qu'ils sont dans l'obligation d'établir après chaque visite.

Airworthiness, Operations and Aircraft safety
Navigabilité et opérations : la sécurité des aéronefs et de leur exploitation

Air carrier safety

The high level of safety aimed at for French airlines demands that sharp competencies be maintained. It also requires diligent oversight of the methods developed to prevent the many risks that can threaten operations. The methods developed by air carriers must cover all the issues involved in the proper execution of flights: maintenance and proper equipment, assistance on the ground necessary to preparing flights, loading, aircraft handling procedures and aircrew practice. Each of these areas is subject to tight control by the DGAC. European norms, OPS1 for planes, OPS3 for helicopters, are the universal set used.

La sécurité des transporteurs aériens

Le haut niveau de sécurité visé pour les compagnies aériennes françaises réclame le maintien de compétences affirmées et le suivi rigoureux des méthodes élaborées pour prévenir les nombreux risques qui peuvent menacer l'exploitation. Les méthodes développées par les transporteurs aériens doivent couvrir l'ensemble des domaines concourant à la bonne exécution des vols : l'entretien et l'équipement des machines, l'assistance au sol nécessaire à la préparation des vols, au chargement, les procédures de pilotage et l'entraînement des personnels navigants. Chacun de ces domaines est soumis à un contrôle vigilant de la DGAC. Les référentiels utilisés sont des normes européennes, l'OPS1 pour les avions, l'OPS3 pour les hélicoptères.

The DCS standardises surveillance methods followed by the DAC in controlling French operators. The DCS oversees Air France itself. In this regard, 2006 was unique as the audit and control programme resulted in the renewal of the Certificate for this leading player in the French airspace.

Observatory support

The DCS equipped itself with an Observatory of foreign airlines. This Observatory centralises all data concerning the safety of these airlines. Six people gather the information and analyse the SAFA database and orient the CTE's work. When expected improvements are not forthcoming, this Observatory prepares the cases to be submitted to the European Commission.

La DCS standardise les méthodes de surveillance suivies par les DAC pour le contrôle des exploitants français. Elle exerce elle-même la surveillance de la société Air France. A cet égard, 2006 a été une année particulière qui a vu l'exécution du programme d'audits et de contrôles aboutir au renouvellement du Certificat de transporteur aérien de cet acteur incontournable du paysage aérien français.

Observatoire à l'appui

La DCS s'est dotée d'un Observatoire des compagnies aériennes étrangères. Cet Observatoire centralise toutes les données intéressant la sécurité de ces compagnies. Six personnes travaillent à recueillir les informations et à analyser la base de données SAFA, à orienter les actions des CTE. Lorsque les améliorations attendues tardent à se produire, cet Observatoire prépare les dossiers à l'attention de la Commission européenne.

Bernard MARCOU, Sous-directeur

An assertive international role
Un rôle international affirmé

« During the past few years, our activity has been affected by a major event: the transfer of competencies on type certification of aircrafts to the European Air Safety Agency. The EASA closely collaborated with the DGAC to finalise the certification of the Airbus A380. In the international arena still, SAFA controls have gained momentum. We exercise more than ever sharp vigilance on foreign airline fleet maintenance targeted by these controls. While we have continued our certification mission in our areas of expertise with the same diligence, international cooperation became a major issue in 2006. »

« Au cours des dernières années, notre activité a été marquée par un événement capital : le transfert de compétences effectif à l'Agence européenne de l'aviation civile, concernant les certifications de type des aéronefs. C'est en étroite collaboration avec la DGAC que l'EASA a finalisé la certification de l'Airbus A380 et nous continuerons à lui fournir notre expertise technique, dans le nouveau cadre réglementaire européen.
Toujours dans le contexte international, les contrôles SAFA sont montés en puissance. Nous assurons plus que jamais une vigilance aigue sur l'entretien des flottes des compagnies étrangères auquel ces contrôles sont destinés.
Si nous avons poursuivi nos missions de certification sur nos domaines de compétences avec la même diligence, la coopération internationale s'est révélée un enjeu majeur en 2006. »

Preserving competencies

Set of transfers

The transfer of resources linked to type certification to the EASA culminated with the A380 certification in December 2006. If its associated expertise staff size has diminished as a result, the NO department continues to be responsible for monitoring light aviation aircraft either under contract with the EASA or within the framework of its own attributions, as with ULM.

On maintenance, the DCS has continued to put in place "airworthiness management organisations" in respect of the 2008 deadlines set by the 2042-2003 European Directive. Moreover, the DCS has coordinated the implementation by the GSAC of the maintenance workshops audit programme.

Maintenir les compétences

Série de transferts

Le transfert des ressources liées à la certification de type à l'AESA s'est achevé avec l'aboutissement de la certification A380 en décembre 2006. Si ses effectifs en expertise associée ont diminué en conséquence, la sous-direction NO continue d'assurer directement la surveillance des aéronefs de l'aviation légère soit dans un cadre contractuel avec l'AESA, soit dans le cadre de ses attributions propres, notamment celui des ULM.

En termes de maintenance, la DCS a poursuivi les travaux de mise en place des « organismes de gestion de navigabilité », en vue des échéances fixées en 2008 par la directive européenne 2042-2003, et coordonné l'exécution par le GSAC du programme d'audits des ateliers de maintenance.

317 *certified maintenance organisations in 2006.*

317 ateliers de maintenance agréés en 2006.

Vigilance tools

SAFA programme gain momentum

The DCS/NO organises the "SAFA" controls on national territory - Safety Assessment of Foreign Aircraft, the name of the mandatory European programme from which these controls arise. They consist in inspecting foreign planes on European territory. In case of non-conformity with safety regulatory obligations, SAFA inspectors can ground the plane. And, in case of recommendations that are not implemented, they can ask the European Commission to ban that airline throughout Europe, thus placing it on the Black List created in March 2006. Although it is not possible to verify completely a foreign aircraft's safety, technical operating inspectors (CTE) review 53 checkpoints. There are 37 CTE at present attached to the DAC. Around 2,000 controls took place in 2006.

Des outils de vigilance

Le programme SAFA monte en puissance

La DCS/NO organise, sur le territoire national, les contrôles « SAFA » – pour *Safety Assessment of Foreign Aircraft* –, nom du programme européen obligatoire dont ils sont issus. Ils consistent à inspecter les avions étrangers sur le territoire européen. En cas de non-conformité avec les impératifs réglementaires en matière de sécurité, les inspecteurs SAFA peuvent décider de leur maintien au sol. Et, en cas de recommandations non suivies d'effet, demander à la Commission européenne l'interdiction de la compagnie concernée sur toute l'Europe, étant dès lors placée sur la Liste noire créée en mars 2006. S'il est impossible de vérifier la sécurité d'un appareil étranger intégralement, 53 points de vérification sont passés en revue par les contrôleurs techniques d'exploitation (CTE). Au nombre de 37 aujourd'hui, ils sont répartis dans les DAC. Près de 2 000 contrôles ont été réalisés en 2006.

Light aviation

The DCS kept a sizeable activity in the area of light aviation airworthiness certification. It must prepare, hence, the important evolutions under consideration in Europe, notably concerning maintenance reform. There is some uncertainty, however, about the rules that will ultimately be adopted. The European agency has set up a working group "Leisure Aviation" that might propose important simplifications. The DCS participates in it actively.

L'aviation légère

La DCS a gardé une activité importante dans le domaine des certifications de navigabilité de l'aviation légère. Elle doit ainsi préparer les importantes évolutions envisagées en Europe avec notamment des réformes importantes en matière d'entretien. Une incertitude demeure toutefois sur les règles qui seront finalement adoptées. L'Agence européenne a mis sur pied un groupe de travail « Aviation de loisir » qui pourrait proposer des simplifications très importantes. La DCS y participe activement.

Simulators

The DCS/NO handles the required technical approval for flight simulators used in both initial and continued training.

Les simulateurs

La DCS/NO assure l'approbation technique requise pour les simulateurs de vol employés dans la formation initiale et continue.

Qualifying general aviation maintenance personnel

The first "Part 145" accreditations for under 5.7-ton aircraft and helicopter maintenance organisations were delivered from 28 September 2006 onward. Staff working in these certified organisations must also receive their individual certification. Examinations are set up to obtain a "Part 66 licence". Experienced staff, however, can be excused from this examination and receive a licence based on their experience. These 66 licenses respond to the European regulation 2042/2003 that oblige general aviation players to possess, starting from September 2008, a Part 66 aircraft mechanic's licence in order to be able to grant a back in service Approval (APRS).

La qualification des personnels d'entretien de l'aviation générale

Les premiers agréments « Partie 145 » pour les organismes de maintenance d'avions et d'hélicoptères de moins de 5,7 tonnes ont pu être délivrées à partir du 28 septembre 2006. Les personnels travaillant au sein de ces organismes agréés doivent également recevoir leur qualification individuelle. Des examens sont ainsi mis en place, pour obtenir une « licence Partie 66 ». Toutefois les personnels expérimentés peuvent être dispensés de cet examen et recevoir une licence sur la base de leur expérience . Ces licences 66 répondent au règlement européen 2042/2003, qui impose aux acteurs de l'aviation générale de détenir, à compter de septembre 2008, une licence de mécanicien d'aéronefs Partie 66 pour être en mesure de délivrer une Approbation pour remise en service (APRS).

Methods and Quality: resources at the DCS
Méthodes et Qualité : les ressources de la DCS

Many interlocutors

A structuring law

The Organic Law on the Finance Acts (LOLF), which entered into force on 1st January 2006, markedly contributes to the evolution in the Methods and Quality department's mission. In human resources as well as budget, the MQ department's scope within the "surveillance and certification" programme is extended to the DAC and to the STAC. This implies for example an increase of 40% in the managed budget for a staff size of about 800 persons while the DCS alone comprises around 270. 2006 was also the first year technical control fees were put in place to finance most of its activities (ten fees were created at the end of December 2005, on most of the DCS' activities). These are not extra resources but represent a transfer of financing since they are accompanied by an equal decrease in the civil aviation tax applied to each passenger.

De nombreux interlocuteurs

Une loi structurante

La Loi organique relative aux lois des finances (LOLF), entrée en vigueur le 1er janvier 2006, contribue en profondeur à l'évolution des missions de la sous-direction Méthodes et Qualité. Tant en termes de ressources humaines que de budget, celle-ci voit étendu son champ d'action aux DAC et au STAC, au sein du programme budgétaire « surveillance et certification », avec notamment une extension du budget géré de 40 % pour un effectif de l'ordre de 800 personnes, quand la DCS seule en comprend environ 270. L'année 2006 a été aussi la première année de mise en œuvre des redevances de contrôle technique (dix redevances ont été créées fin décembre 2005, couvrant la plupart des activités de la DCS), pour financer ses activités. Il ne s'agit pas de ressources supplémentaires mais d'un transfert de financement puisqu'elles s'accompagnent d'une baisse équivalente de la taxe d'aviation civile appliquée à chaque passager.

Philippe GABOULEAUD, Sous-directeur

Dialogue is at the heart of our profession
Le dialogue au cœur de notre métier

« The evolution in our roles leads us to favour dialogue more each day. Institutional dialogue follows three main lines: dialogue with our partners from the DGAC who are integrated into our budgetary programme (the DAC, SAC and SEAC, the STAC) since the entry into force of the Organic Law on the Finance Acts (LOLF); management dialogue through biannual appointments between the managers of these organisations and the DCS director; and social dialogue with a representative authority, the "Permanent Working Group", concerning the scope of the "surveillance and certification" programme budget.
Dialogue with users, critical since establishing fees the LOLF imposes for any supplementary budget: we must be attuned to their expectations and to explain the change in how our activities are financed. A formal advisory board, the Economic Consultative Commission (CCE) was in fact created to structure these exchanges with users.
In addition, internal dialogue within the DCS itself, with our quality approach that fosters sustained exchanges among the teams.
Finally, the Methods and Quality department itself focuses on several vectors to spur dialogue and favour change management: our transverse support missions, our quality approach, management by objectives and the State Safety Programme (PSE). »

« L'évolution de nos missions nous conduit chaque jour davantage à privilégier le dialogue. Dialogue avec nos partenaires de la DGAC intégrés dans notre programme budgétaire (les DAC, SAC et SEAC, le STAC) depuis l'entrée en vigueur de la Loi organique relative aux lois de finance (LOLF) – dialogue de gestion par des rendez-vous biannuels entre les responsables de ces organismes et le directeur de la DCS et dialogue social avec une instance paritaire, le "Groupe de travail permanent", couvrant le périmètre du programme budgétaire « surveillance et certification ».
Dialogue avec les usagers, indispensable depuis la mise en place des redevances que la LOLF impose pour tout budget annexe : nous nous devons d'être à l'écoute de leurs attentes et leur expliquer le changement de mode de financement de nos activités.
Une instance formelle, la Commission consultative économique (CCE), a d'ailleurs été créée pour formaliser ces échanges avec l'usager.
Enfin, dialogue interne au sein de la DCS elle-même, avec notre démarche qualité qui engendre un échange soutenu entre les équipes. Enfin, pour la sous-direction Méthodes et Qualité, nos missions transversales de support, pour la démarche qualité, le pilotage par objectifs et le Programme de Sécurité de l'Etat (PSE) sont intrinsèquement des vecteurs de dialogue, notamment pour favoriser la conduite du changement. »

The department is composed of four offices:
- → *Internal quality and analysis of safety data*
- → *Legal support*
- → *Human resources management*
- → *Financial and budgetary management*

For a total of 35 persons, including the PPO (Management by objectives) correspondent and the communications advisor.

La sous-direction comprend quatre bureaux :
- → Qualité interne et analyse des données de sécurité
- → Support juridique
- → Gestion des ressources humaines
- → Gestion financière et budgétaire

Au total 35 personnes, dont le correspondant PPO et le chargé de communication.

An approach by professions

Tools for continual improvement

Management control entered its operational phase in early 2006, with the setting up of Performance Management by Objectives (PPO), spearheaded by a management auditor who joined the DCS at the beginning of 2006. Coupled with our quality certification approach, the DCS thus has at its disposal the tools necessary to improve continuously surveillance methods, relying on our exchanges with users. Throughout the year, bilateral meetings by sector concretised these exchanges. In November, they were formalised through a meeting of the "technical control" section of the Consultative Economic Commission (CCE).

Quality: optimised operations

Besides changes brought about by the legislative framework, the DCS makes clear its determination to reinforce its organisation's coherence and to engage in a process of continuous improvement of its missions. In this light, it has undertaken a Quality approach, in view of 2000 version of the ISO 9001 certification, slated for December 2007. A Quality manager was hired during the first semester to lead this approach with the help of a consultant.

The process approach was retained; following an initial reflection effort about our missions, a cartography of professions was drawn up, based on three types of processes – execution, support and management. Around twenty processes describe our actions. Working groups born from this cartography laboured to define goals, resources, objectives and indicators for each of these processes. At least 80 persons – in other words, over one third of team members - took part in these groups, each led by a process manager. Staff information meetings accompanied the reflection engaged by the groups. Indeed, staff implication and buy-in are essential to ensure the DCS' certification.

Une approche par métiers

Des outils d'amélioration continue

Le contrôle de gestion est entré également début 2006 en phase opérationnelle, avec la mise en place du Pilotage de la performance par objectifs (PPO), assuré par un contrôleur de gestion qui a rejoint la DCS au tout début 2006. Avec notre démarche de certification qualité, la DCS dispose ainsi d'outils d'amélioration continue de nos méthodes de surveillance, appuyant nos échanges avec les usagers. Ces échanges se sont concrétisés par des réunions sectorielles bilatérales tout au long de l'année puis, plus formellement, par la tenue d'une réunion de la section « contrôle technique » de la Commission consultative économique (CCE) en novembre.

Qualité : un fonctionnement optimisé

Outre les changements apportés par le cadre législatif, la DCS affiche sa volonté de renforcer la cohérence de son organisation et de s'inscrire dans une logique d'amélioration continue de ses missions. Elle a entrepris pour ce faire une démarche Qualité, en vue de la certification Iso 9001 version 2000 prévue pour décembre 2007. Une responsable Qualité a été recrutée au premier semestre pour piloter cette démarche, accompagnée par un consultant.

L'approche par processus a été choisie ; au terme d'un premier travail de réflexion sur nos missions, une cartographie des métiers basée sur trois catégories - réalisation, support et management – a été élaborée. Une vingtaine de processus matérialisent désormais nos actions. Des groupes de travail, à l'issue de cette cartographie, ont œuvré à définir les finalités, ressources, objectifs et indicateurs de chacun des processus. Pas moins de 80 personnes ont participé à ces groupes, à la tête des quels se situe un pilote de processus, soit plus d'un tiers des équipes. Des réunions d'information du personnel ont accompagné le travail de réflexion mené par ces groupes car la forte implication et l'adhésion du personnel sont indispensables pour permettre à la DCS d'être certifiée.

25 M€ *Total charges recorded during 2006 for technical control fees, value of services provided and subject to fees*

25 M€ Montant de droits constatés sur l'année 2006 pour l'ensemble des redevances de contrôle technique, valeur des prestations rendues et soumises à redevance

A renewed human resources management

The LOLF has had several impacts on the DCS' human resource management. As leader of the "surveillance and certification" budget programme, this directorate must know all staff, even in regional services that are involved in surveillance activities. With the implementation of fees in 2006, this exercise made clear the cost of each activity and helped propose the fees needed for each. Cooperation among the DAC, the STAC, the Secretariat General and the DCS resulted in an ability to name those agents belonging to this P614 programme. The staff table will be used in 2007 as a basis to determine the programme's referential staff, a solid tool by which to implement management planning regarding jobs, staff and competencies (GPEEC). This programme staff management is coupled with the statutory management of DCS agents alone, which must take into account the rise in momentum of certain activities (feedback, security, airports) and continued transfer of activities to other organisations such as the EASA.

Une gestion des ressources humaines renouvelée

La LOLF a eu plusieurs effets sur la gestion des ressources humaines de la DCS. Tête de réseau du programme budgétaire « surveillance et certification », cette direction se doit de connaître également les effectifs en services déconcentrés et en service technique qui travaillent pour les activités de surveillance. Avec la mise en œuvre effective des redevances en 2006, cet exercice permettait également de connaître les coûts pour chaque activité et donc de proposer des montants pour les redevances y afférant. Un travail de coopération entre les DAC, le STAC, le secrétariat général et la DCS a permis de lister nominativement les agents relevant du programme dit P 614. Ce tableau des effectifs servira en 2007 de base aux travaux sur les effectifs de référence du programme, véritable outil pour la mise en œuvre d'une gestion prévisionnelle des emplois, des effectifs et des compétences (GPEEC). A cette gestion des effectifs du programme s'ajoute la gestion statutaire des seuls agents de la DCS, qui doit prendre en compte la montée en puissance de certaines activités (retour d'expérience, sûreté, aéroports) et la poursuite du transfert d'activités vers d'autres organismes comme l'AESA.

Safety analysis

Consolidated feedback

Safety analysis is one of the roles that will gain momentum within the Methods and Quality department. The European database ECCAIRS, deployed for the last three years at the European Community's initiative, enables States to exchange data regarding safety incidents. It was strengthened in 2006 so that the information gathered is subject to exhaustive safety analyses, which are then taken into account by the professions. Within French territory, where Air France flights represent 90% of traffic, Air France's incident database is now compatible with that of the DCS through an IT bridge. This will also be the case with the DSNA database in 2007. Overall, the aim is to establish a new relationship among authorities and manufacturers, workshops, pilots or still airport personnel. All strive for safety through promoting prevention, by developing statistics concerning recurring or telling events signalling a patent dysfunction.

L'analyse de la sécurité

Le retour d'expérience consolidé

L'analyse de la sécurité est l'une des fonctions amenées à monter en puissance au sein de la sous-direction Méthodes et Qualité. La base de données européenne ECCAIRS, déployée depuis trois ans à l'initiative de la Communauté européenne, permet aux Etats de s'échanger les informations relatives aux incidents de sécurité. Elle a été consolidée en 2006 afin que les informations recueillies fassent l'objet d'analyses de sécurité exhaustives, elles-mêmes prises en compte par les métiers. Sur le territoire français, la base de données des incidents Air France, dont les vols représentent 90 % du trafic, est désormais compatible avec celle de la DCS, grâce à une passerelle informatique. Il en sera de même avec le fichier de la DSNA en 2007. Dans sa globalité, il s'agit d'établir une nouvelle relation entre les instances et les constructeurs, ateliers, pilotes ou encore personnels d'aérodrome. Tous œuvrent pour la sécurité en favorisant la prévention, par le développement statistique d'événements récurrents ou révélateurs d'un dysfonctionnement significatif.

Air France's incident database is now compatible with that of the DCS.

La base de données des incidents Air France est désormais compatible avec celle de la DCS.

Source protection

European directive 2003/42 demands that airlines and any person involved in an incident report it to the competent authority in the territory concerned. Transposed in France in 2006 by integration into the legislative provisions and useful regulations of the civil aviation code, it seeks to encourage incident reporting and thus to ensure the protection of those involved from eventual disciplinary sanctions related to the transfer of information.

The State's Safety Programme

The DCS plans to propose an action plan dedicated to safety called "The State's Safety Programme" or PSE. This global plan aims to go beyond simple compliance with regulatory norms to achieve a higher level of international cooperation and prevention. Each State must be concerned with its national aviation safety performance.

Protection des sources

La directive européenne 2003/42 impose aux compagnies aériennes ainsi qu'à toute personne impliquée dans un incident de le rapporter à l'autorité compétente du territoire concerné. Transposée en 2006 en France par intégration dans le code de l'aviation civile des dispositions législatives et réglementaires utiles, elle veille à encourager le report des événements et assure de ce fait la protection des personnes vis-à-vis de sanctions disciplinaires éventuelles liées à la transmission des informations.

Le Programme de sécurité de l'Etat

La DCS prévoit une proposition de plan d'action affecté à la sécurité, baptisé « Programme de sécurité de l'Etat » ou PSE. L'objectif de ce dispositif global : dépasser la simple conformité aux normes réglementaires pour un niveau plus élevé de coopération et de prévention internationales. Chaque Etat doit être soucieux des performances de sécurité de son système d'aviation national.

200 : *the number of attendees at the first DCS symposium on 29 November 2006.*

200 : c'est le nombre de participants au premier *symposium* de la DCS le 29 novembre 2006.

Suitable tools with which to communicate

A new impulse

New name, new mission, quality approaches and PPO: it was natural the DCS promote, internally and externally, its identity and its dynamism It hired a communications and public relations advisor to spearhead its communication efforts. Among the operations undertaken in 2006, it is worth highlighting the DCS's first symposium, held in November, on non-stabilised approaches (ANS) often the cause of runway exits or short landings. This event, which took over 18 months to prepare, was organised in partnership with the DSNA, the BEA, Air France, Corsair and several decentralised services of the DGAC. It resulted in a national action plan for risk reduction, information about which is relayed on the DGAC's Internet website. This successful event sparked such interest that it has been decided to make the DCS symposium an annual date in the DCS's calendar of reflection and information activities on flight safety. The next symposium, to be held in fall 2007, will discuss runway incursion.

Des outils adaptés pour communiquer

Un nouvel élan

Nouvelle appellation, nouvelles missions, démarches qualité et PPO : il convenait que la DCS mette en avant son identité, son dynamisme tant en interne qu'en externe. Pour animer ses actions de communication, elle a recruté un chargé de communication et des relations publiques. Parmi les opérations menées en 2006, il convient sans doute de mettre en exergue le premier symposium de la DCS, en novembre avec comme thème de réflexion les approches non stabilisées (ANS), causes de sorties de piste ou d'atterrissages avant la piste. Cet événement, préparé durant plus de 18 mois, a été organisé en partenariat avec la DSNA, le BEA, Air France, Corsair et certains services déconcentrés de la DGAC, pour aboutir à un plan d'action national de diminution des risques, dont l'information est relayée sur le site Internet de la DGAC. Le succès et l'intérêt suscités ont été tels qu'il a été décidé de faire de ce symposium de la DCS un rendez-vous annuel dans le calendrier des actions de réflexion et d'information menées par la DCS en matière de sécurité aérienne. Le prochain symposium prévu à l'automne 2007 aura pour thème les incursions sur piste.

161 : *number of recommendations put on-line on the Internet site about 54 safety cases*

161 : nombre de recommandations mises en ligne sur le site Internet et concernant 54 dossiers de sécurité

A permanent working group to foster exchanges

Taking a purposeful approach, the DCS Director from now on gathers a "Permanent working group" twice a year. This representative structure includes DCS representatives (assistant directors or their assistants), two DAC directors, the STAC director and staff representatives from the "Surveillance and Certification" programme. This GTP is a forum for exchange and debate on many subjects: staff and professional evolution, budget management oversight, fee implementation, progress of quality approaches. This complementary tool in support of a social dialogue elicits much participation and supports change management.

Internet – a vehicle for transparency

The DCS, faithful to its commitment to transparency, has decided to make available publicly on the Internet the monitoring of recommendations related to safety, and notably those issued by the Bureau of Investigation and Analysis for Civil Aviation Safety (BEA) until their resolution. The BEA is the official French organ charged with technical investigations following civil aviation accidents and incidents. Though under the authority of the Ministry in charge of civil aviation, it conducts its investigations and writes its reports independently. It then sends its safety recommendations to the entities concerned (authorities, airlines...), which have 90 days to respond. The DCS not only considers recommendations by publishing its responses, it exceeds its obligations toward the BEA by checking recommendations addressed to foreign authorities to achieve a global understanding of safety issues. It has decided also to publish "Safety Info" flashes each time a topic seems worthy of attention.

Un Groupe de travail permanent pour échanger

A partir d'une démarche volontariste, le Directeur de la DCS réunit désormais deux fois par an un « Groupe de travail permanent », structure paritaire qui comprend des représentants de la DCS (sous-directeurs ou leurs adjoints), deux directeurs de DAC, le directeur du STAC et des représentants des personnels du programme « Surveillance et certification ». Ce GTP est alors un lieu d'échanges et de débats sur de nombreux sujets : effectifs et évolution des métiers, suivi de la gestion budgétaire, mise en place des redevances, avancement des démarches qualité. Cet outil complémentaire pour un dialogue social privilégié suscite une forte participation et favorise la conduite du changement.

Internet vecteur de transparence

Dans le cadre de sa politique de transparence, la DCS a décidé de mettre à la disposition du public sur Internet le suivi des recommandations en matière de sécurité, notamment celles émises par le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) jusqu'à leur clôture. Le BEA est l'organisme officiel français chargé des enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation civile. Rattaché au ministre chargé de l'Aviation civile, il conduit ses enquêtes et rédige ses rapports en toute indépendance. Il adresse ensuite ses recommandations de sécurité aux entités concernées (autorités, compagnies...) qui disposent de 90 jours pour y répondre. Outre la prise en compte manifeste des recommandations par la publication de ses réponses, la DCS dépasse ses obligations vis-à-vis du BEA en appliquant une veille sur les recommandations adressées aux autorités étrangères, pour une vision globale de la sécurité. Elle a également décidé de publier sur Internet des « info-sécurité », chaque fois qu'un sujet lui semble mériter d'être signalé à l'attention.

Key figures 2006
L'année 2006 en chiffres

Air navigation, Airports and Security
Navigation aérienne, Aéroports et Sûreté (NAS)

Air navigation organisations to be certified | Organismes de navigation aérienne à certifier

Air traffic control provider Prestataire de contrôle aérien	AFIS	*Meteoroligical office* Météo	*Military* Militaire
DSNA	*70 organisations* | 70 organismes	Météo France	CASSIC, COMALAT, ALAVIA, CEV, DIA

Number of airports to be certified | Nombre d'aéroports à certifier

> 1 500 000 pax	1 500 000 > pax > 750 000	750 000 > pax > 150 000	150 000 > pax > 70 000
11*	9	23	13

**certified in 2006*
* certifiés en 2006

Number of runways for homologation | Nombre de pistes concernées par l'homologation

ILS Precision approaches cat II & cat III Approches précision ILS cat. II et cat. III	*ILS Precision approaches cat 1* Approches précision ILS cat. I	*Other approaches* Autres approches
21	88	530

Number of trainings SSLIA 2006 | Nombre de formations SSLIA 2006

Number of accredited training organisations Nombre d'organismes de formation conventionnés	*Number of fire fighters having followed an initial training* Nombre de pompiers ayant suivi une formation initiale	*Number of dispatchers having followed an initial training* Nombre de chefs de manœuvre ayant suivi une formation initiale	*Number of fire fighters and dispatchers having followed an initial training* Nombre de pompiers et chefs de manœuvre ayant suivi une formation continue
2	109	36	408

Number of security approvals to be prepared | Nombre d'agréments sûreté à instruire

Airport operators Exploitants d'aéroports	*Airline companies* Compagnies aériennes	*Other operators (freight companies, known companies, OTH)* Autres opérateurs (entreprises de fret, établissements connus, OTH)
77	200	300

Airworthiness
Navigabilité (NO)

Aircraft with a valid certificate of airworthiness (CofA)
Aéronefs disposant d'un certificat de navigabilité (CdN) valide

9,300 including 8,482 in civil aviation and 819 in public transport.
9 300 dont 8482 en aviation générale et 819 en transport public.

Manufacturers under French supervision
Organismes de production sous surveillance française

	Number at 31/12/2006 | Nombre au 31/12/2006
Part 21G	170
Part 21G	13

Production | Production

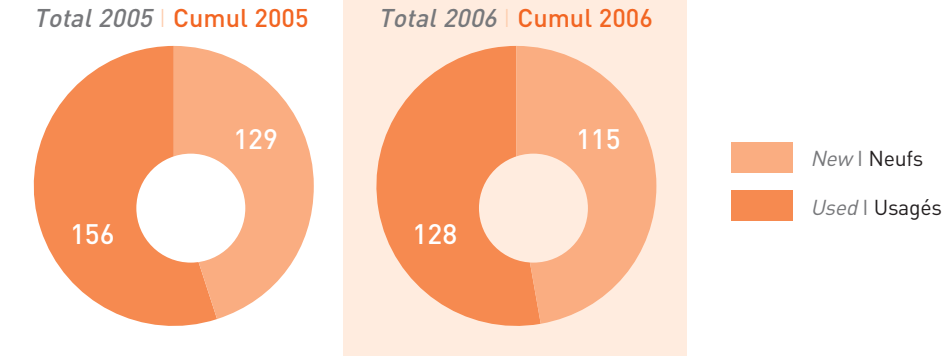
Transport aircraft | Avions de transport	2005	2006
ATR	15	25
Airbus	213	237
Dassault	46	69
General aviation | Aviation générale		
Aérophile SA (hot-air balloons | Aérophile SA (montgolfières)	3	3
Ballons Chaize	7	3
APEX Industrie	19	22
Issoire Aviation	–	2
Pilatre de Rozier Siga SA	8	13
Socata	39	40
Reims aviation	2	0
Commercial helicopters | Hélicoptères civils		
Eurocopter	-	261

Airworthiness documents and other authorisations
Délivrance des documents de navigabilité

	2005	2006
Certificates of Airworthiness (C of A) Certificats de navigabilité (CdN)	398	469
C of A for export | CdN pour l'export	599	711
Temporary permit to fly | Laissez-passer	2 056	1892

	Total 2005 Cumul 2005	*Total 2006* Cumul 2006
CNSK	21	24
CNRA	60	59
CNRAC	12	11
CDNR (decree of creation: sept 2003) CDNR (arrêté de création : sept. 2003)	254	127

Imported aircraft | Aéronefs importés



Aircraft operation and maintenance
Opérations et entretien des aéronefs (NO)

Register of certified air carriers
Registre des certificats de transporteur aérien

124 CTA on 31/12/06 (102 in metropolitan France ; 22 in the french overseas departments).
124 CTA au 31/12/06 (102 en métropole ; 22 en Outre-Mer)
21 air carrier certificates granted (New companies)
21 délivrances de CTA (sociétés nouvelles)
11 air carrier certificates withdrawn (Companies no longer operating)
11 retraits de CTA (sociétés disparues)

Monitoring of wet leasing, code sharing and franchises
Surveillance des affrètements, franchises et partages de code

Technical advisories issued in | Avis techniques émis en	2005	2006
Short-term wet leases | Affrètements ponctuels	51	57
Long-term wet leases | Affrètements longue durée	38	32
Code sharing | Partages de code	44	51
Franchises | Franchises	4	4

Oversight of PART 145, FAR 145, JAR 145 approved maintenance organisations | Surveillance des ateliers de maintenance PARTIE 145, FAR 145,JAR 145

	2005	2006
PART 145-certified maintenance organisations Ateliers agréés PARTIE 145	375	317*
FAR 145-certified maintenance organisation Ateliers FAR 145	97	101
JAR 145-certified maintenance organisations (general aviation) Ateliers JAR 145 (aviation générale)	12	10

** Except maintenance organisations abroad overseen for EASA.* | * Hors les ateliers à l'étranger surveillés pour le compte de l'AESA.

Oversight of general aviation maintenance
Surveillance de l'entretien en aviation générale

	2005	2006
Aircraft maintenance units | Unités d'entretien aéronefs	293	294
Maintenance organisations | Ateliers d'entretien	26	28
Emergency parachute folding units | Ateliers de pliage parachutes de secours	55	60

Supervision of maintenance staff training
Surveillance de la formation des personnels d'entretien

Total at 31/12 | Total au 31/12	2005	2006
Training organisations (PART 147) | Écoles (PARTIE 147)	25	21
Licences (PART 66) | Licences (PARTIE 66)	4 342	6 186**

*** Consolidated balance on 31/12/06 – 1,843 requirements processed in 2006 .* | ** Au 31/12/2006 en cumulé- 1843 demandes traitées en 2006.

Simulator assessment and qualification
Qualifications et évaluations de simulateurs

	2005	2006
Aircraft flight simulators (France) | Simulateurs de vol avion France	110	114
Aircraft flight simulators (abroad) | Simulateurs de vol avion étranger	44	27
Helicopter flight simulators | Simulateurs de vol hélicoptère	6	6
FNPT assessments | Évaluations FNPT	71	98
Initial FTD assessments | Évaluations FTD avions	92	76
Helicopter FNPT assessments | Évaluations FNPT hélicoptères	8	6

Aircraft operation and maintenance
Opérations et entretien des aéronefs (NO)

MNPS authorisations | Autorisations MNPS délivrées

	2004	2005	2006
North Atlantic | Atlantique Nord	128	143	87
Commercial transport | Transport public	45	76	18
General aviation | Aviation générale	83	67	69

RVSM authorisations | Autorisations RVSM

	2004	2005	2006
Europe	52	40	70
Autres zones***	146	153	90

*** MID/ASIA, PAC, NAM, CAR, SAM, NAT

ETOPS authorisations granted in 2005
Autorisations ETOPS délivrées en 2005

	Number at 31/12/2006 | Nombre au 31/12/2006
Part 21G	170
Part 21G	13

Production | Production

Airline Compagnie	*Aircraft* Avion	*Maximum diversion time* Temps maximum de déroutement
Air France	A330-200/GE CF6 80 E1A3*	180 min
Air France	B777-200/GE-90-90B*	180 min
Air France	B777-200/GE-90-94B*	180 min
Air France	B777-200/GE-90-115B*	180 min
Air France	B777-200/GE-90-115BL*	180 min

** Modification of granting conditions of the existing authorisation.*
* Modification des conditions de délivrance de l'autorisation existante.

Aircraft ramp inspections
Les contrôles au sol d'exploitation des aéronefs

	2005	2006
Total | Cumul	2 291	2725
Inspections of French operators Dont sur compagnies françaises (SANA)	788	819
Inspections of foreign operators Dont sur compagnies étrangères (SAFA)	1 503	1906

Mail to foreign authorities following a SAFA control
Courriers à autorités étrangères suite à contrôle SAFA

2006
337

Surveillance of transport of dangerous goods
Surveillance du transport de marchandises dangereuses

	2005	2006
Transport authorisations Autorisations de transport délivrées	102	198
Emergency avalanche triggering plans Plans de déclenchement d'avalanche d'urgence	9	9
Packaging certificate approvals Approbations de certificats d'emballage	145	9
Airline training programme approvals Approbations de programmes de formation des compagnies aériennes	45	3
Airline inspections Inspections de compagnies aériennes	9	10
Inspections of ground support service companies Inspections de sociétés d'assistance aéroportuaire	5	12
Inspection of radioactive materials Inspections de transport de matières radioactives	–	10

Aircrews
Personnels navigants (PN)

Certified training organisations and programmes
Organismes et programmes de formation

Aircraft | Avions

Certified organisations | Écoles approuvées

Organisations Écoles	FTO	TRTO	Training programme Formation approuvée
At 31/12/2005 | Au 31/12/2005	23	27	5
Certified in 2006 | Approuvées en 2006	1	1	0
Ceased operating in 2006 Cessation d'activités en 2006	0	1	0
Suspended in 2006 | Suspendues en 2006	0	0	0
Total at 31.12.2006 | Total au 31.12.2006	17	26	0

Certified training programmes | Formations approuvées

Training programmes Type de formation	Number at 31/12/2006 Nombre au 31/12/2006
Theory | Formations théoriques	9
PPL/TT	6
CPL/PP	12
IFR/IR	28
Integrated CPL/IR | CPL/IR intégré	8
Integrated ATPL | ATPL intégré	8
Single-pilot QC/QT | QC / QT monopilote	80
Multipilot QT | QT multipilote	230
MCC	24
JAR FCL1 and OPS1 courses | St. con. JAR FCL1 et OPS1	21
Instructor courses (FIs and TRIs) | St. instructeurs (FI, CRI et TRI)	59
OMN	6

Inspections (in 2006) | Inspections réalisées (en 2006)

Initial | Initiales	Repeat | Renouvellement	Follow-up | suivi
2	17	18

Helicopter | Hélicoptères

Certified organisations FCL2 | Écoles approuvées FCL2

Organisations | Écoles	Number | Nombre
At 31/12/2005 | Au 31/12/2005	0
Certified in 2006 | Approuvées en 2006	34
Ceased operating in 2006 | cessation d'activités en 2006	0
Suspended in 2006 | suspendues en 2006	0
total at 31/12/2006 | Total au 31/12/2006	34

Certified training programmes FCL2 | Formations approuvées FCL2

Training programmes Type de formation	Number at 31/12/2006 Nombre au 31/12/2006
PPL	7
CPL	8
IR	5
QT	82
Instructors | Instructeurs	6
Robinson safety training course | Stage sécurité Robinson	3
Knowledge OPS3/FCL2/FCL3 | Connaissance OPS3/FCL2/FCL3230	11

Inspections (in 2006) | Inspections réalisées (en 2006)

Initial | Initiales	Repeat | Renouvellement	Follow-up | suivi
15	0	10

Aircrews
Personnels navigants (PN)

Aeronautical examinations for professional crew members
Examens aéronautiques de personnels navigants professionnels

Overall theory examination results
Résultats globaux des examens théoriques

Examinations Examens	*Registered* Inscrits	*Present* Présents	*Passed* Reçus	%
*ATPL (A) (14 papers)** ATPL avion (14 épreuves)*	12 407	10 623	8 196	77,15 %
*CPL (A) (9 papers)** CPL avion (9 épreuves)*	381	286	124	43,36 %
*IR (7 papers)** IR (7 épreuves)*	1 936	1 714	780	45,5 %
CPL (H) (9 papers) *CPL hélicoptère (9 épreuves)*	1 821	1 727	705	40,82 %
*ATPL (H) (14 papers)** ATPL hélicoptère (14 épreuves)*	568	449	154	34,30 %
Cabin crew safety and rescue certificate Certificat sécurité sauvetage	5 696	4 989	3 187	63,88 %

** Total number of candidates at the N papers for each examination.*
* Total du nombre de candidats aux N épreuves de chaque examen.

Proficiency certificates issued for practical tests
Résultats des examens pratiques

	2005	2006
CPL(A) | CPL avion	371	342
IFR/IR (A) | FR/IR avion	439	483
ATPL(A) | ATPL avion	473	347
MN	1	2
PP/CPL(H) | PP/CPL hélicoptère	116	96
IFR(H) | IFR hélicoptère	45	50
PL/ATPL(H) | PL/ATPL hélicoptère	5	9
Parachutist | Parachutiste	18	18
Total	1 468	1 347
CSS *	1 886	2 560

** Cabin crew safety and rescue certificate.* | * Certificat sécurité sauvetage - Personnel navigant commercial.

Aptitude in English | Aptitude à l'utilisation de la langue anglaise

Examinations Examens	*Registered* Inscrits	*Present* Présents	*Passed* Reçus	%
Total 2006	1052	952	572	60,08 %
Total 2005	1062	978	553	56,54 %

Aircrews
Personnels navigants (PN)

Issue of aeronautical titles in 2006
Délivrance des titres aéronautiques 2006

Professional pilot licences | Licences pilotes professionnels	
Commercial aircraft pilot | Pilote professionnel d'avion	444 (dont 378 CPL-A)
Commercial airline pilot | Pilote de ligne avion	340 (dont 340 ATPL-A)
Commercial helicopter pilot | Pilote professionnel d'hélicoptère	104 (dont 0 CPL-H)
Commercial airline pilot (helicopter) | Pilote de ligne hélicoptère	9 (dont 1 ATPL-H)
Flight engineer | Mécanicien navigant transport public	3 (dont 1 F/EL)
Parachutist | Parachutiste	16
Total	**916**

Engineer licences | Licences corps techniques	3

Private pilot licences | Licences pilotes privés	
Basic certificate | Brevet de base	1 373
Private pilot (aircraft) | Pilote privé d'avion	1 776 (dont 1733 PPL-A)
Private pilot (helicopter) | Pilote privé d'hélicoptère	159 (dont 4 PPL-H)
Microlight pilot | Pilote d'ULM	2 071
Glider pilot | Vol à voile	505
Balloon pilot | Ballon libre	70
Total	**5 954**

Trainee permits | Cartes de stagiaires	
Trainee parachutist | Stagiaire parachutiste	23
Trainee cabin crew | Stagiaire PNC	1 988
Trainee helicopter pilot | Stagiaire pilote d'hélicoptère	130
Trainee airline pilot | Stagiaire pilote de ligne avion	100
Trainee commercial aircraft pilot | Stagiaire pilote professionnel d'avion	60
Total	**2 301**

Cabin crew safety rescue certificate | Certificat Sécurité Sauvetage	1 797

Private pilot licences | Qualification de vol aux instruments	
IFR/IR (A) | IFR/IR avion	378
IFR (H) | IFR hélicoptère	45

Overall total | Total des titres délivrés en 2006	**11 394**

Conversions and validations of foreign licences
Conversions et validations de licences étrangères

Conversion of french licences (to FCL)
Conversions de licences françaises (en licences FCL)

CPL(A)	420
ATPL(A)	271
CPL(H)	99
ATPL(H)	16
F/EL	15
PPL(A)	623
PPL(H)	13
Total	**1 457**

Aircrews
Personnels navigants (PN)

Conversions and validations of foreign licences
Conversions et validations de licences étrangères

Initial validations of foreign licences issued by nations in the European Economic Area (EEA)
Validations initiales de licences étrangères délivrées par un état de l'espace économique européen

Licence | Type de licence		*Licences FCL* | FCL Licences
CPL		48
dont incl.	*German* | allemand	3
	UK | anglais	5
	Belgian | belge	17
	Spanish | espagnol	10
	Greek | grec	1
	Dutch | hollandais	1
	Irish | irlandais	1
	Italian | italien	1
	Swiss | suisse	9
ATPL		76
dont incl.	*German* | allemand	7
	UK | anglais	13
	Belgian | belge	30
	Danish | danois	1
	Dutch | hollandais	1
	Irish | irlandais	9
	Italian | italien	2
	Portuguese | portugais	3
	Swiss | suisse	10
Total		124

Board of examiners 2006
Collège des examinateurs en 2006

Aircraft | Avions

TRE(A) (examiners for multipilot plane type rating and ATPL) TRE(A) (examinateurs à des qualifications de type d'avion multipilote et à la licence pilote de ligne avion)	821
CRE(A) (examiners for single pilot plane type rating) CRE(A) (examinateurs à des qualifications de type d'avion monopilote)	289
FE/CPL(A) (examiners for CPL) FE/CPL(A) (examinateurs à la licence de pilote professionnel avion)	112
IRE(A) (examiners for instrument flight rating) IRE(A) (examinateurs de qualification de vol aux instruments avion)	104
FE/PPL(A) (examiners for PPL) FE/PPL(A) (examinateurs à la licence de pilote privé avion)	835

Helicopters | Hélicoptères

TRE(H) (examiners for helicopter pilot ratings and ATPL) TRE(H) (examinateurs à des qualifications de type d'hélicoptère multipilote et à la licence pilote de ligne hélicoptère)	226
FE/CPL(H) (examiners for CPL) FE/CPL(H) (examinateurs à la licence de pilote professionnel hélicoptère)	53
IRE(H) (examiners for instrument flight rating) IRE(H) (examinateurs de qualification de vol aux instruments hélicoptère)	42
FE/PPL(H) (examiners for PPL) FE/PPL(H) (examinateurs à la licence de pilote privé hélicoptère)	76

Aircrews
Personnels navigants (PN)

Aeronautical titles approved at 31/12/2006
Titres aéronautiques valides au 31-12-2006

Professional licences | Licences professionnelles	
Commercial aircraft pilot | Pilote professionnel d'avion	4 943
Commercial airline pilot | Pilote de ligne avion	6 343
Commercial helicopter pilot | Pilote professionnel d'hélicoptère	1 450*
Commercial airline pilot (helicopter) | Pilote de ligne hélicoptère	120*
Flight engineer | Mécanicien navigant transport public	133
Parachutist | Parachutiste	80
Total	**13 069**

Engineer licences | Licences corps techniques	220

Private pilot licences | Licences pilotes privés	
Basic certificate | Brevet de base	3 454
Private pilot (aircraft) | Pilote privé d'avion	31 233
Private pilot (helicopter) | Pilote privé d'hélicoptère	2 200*
Microlight pilot | Pilote d'ULM	53 830
Glider pilot | Vol à voile	5 383
Balloon pilot | Ballon libre	864
Total	**96 964**

Trainee permits | Cartes de stagiaires	
Trainee parachutist | Stagiaire parachutiste	43
Trainee cabin crew | Stagiaire PNC	4 257
Trainee helicopter pilot | Stagiaire pilote d'hélicoptère	236
Trainee airline pilot | Stagiaire pilote de ligne avion	371
Trainee commercial aircraft pilot | Stagiaire pilote professionnel d'avion	106
Total	**5 013**

Cabin crew safety rescue certificate | Certificat Sécurité Sauvetage	41 280

Overall total | Total des titres valides en 2006	**156 546**

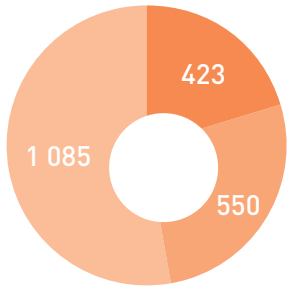
Trainee permits | Cartes de stagiaires	
Trainee parachutist | Stagiaire parachutiste	43
Trainee cabin crew | Stagiaire PNC	4 257
Trainee helicopter pilot | Stagiaire pilote d'hélicoptère	236
Trainee airline pilot | Stagiaire pilote de ligne avion	371
Trainee commercial aircraft pilot | Stagiaire pilote professionnel d'avion	106
Total	**5 013**

Cabin crew safety rescue certificate | Certificat Sécurité Sauvetage	41 280

Overall total | Total des titres valides en 2006	**156 546**

**Figures concerning helicopter licences are slightly overestimated because of the change in regulations (licences can be valid according to the 2 regulations, at the same time).*
* les chiffres concernant les licences hélicoptères sont légèrement sur-estimés à cause du changement de réglementation (les licences pouvant être en état de validité selon les 2 réglementations en même temps).

Activity of Medical Department in 2006
Activité du Bureau Médical en 2006



Number of flight crew files examined
Nombre de dossiers de navigants examinés

PNT
PNC
TT

TOTAL : 2 058

2006 financial review
Bilan financier de l'exercice 2006

Amounts in € | Montant en €

	LFI	*Carried over N-1* | Report N-1	*Available* | Disponible	*Realised* | Consommation	
				Amount | Montant	%
Commitment appropriation | Autorisations d'Engagements (AE)	14 330 000,00	615 620,94	14 945 620,94	14 939 348,05	99,96 %
Payment appropriations | Crédits de Paiements (CP)	13 540 000,00	247 126,00	13 787 126,00	11 737 087,72	85,13 %

Supplementary budget for air navigation control an operation (BACEA)
Budget annexe contrôle et exploitation aériens (BACEA)

	AE	CP	*% CP* | % des CP
DCS	11 262 816,02	8 427 687,33	71,80 %
Provision OCV | Prestations OCV	3 008 291,00	3 008 169,43	25,63 %
Travelling costs | Frais de déplacements	1 499 200,00	1 365 19	11,63 %
Current operations | Fonctionnement courant	1 837 392,52	1 240 298,70	10,57 %
SICOMED, OCEANE, SGBL/SIGEBEL, ECCAIRS applications & IT equipment Applications SICOMED - OCEANE - SGBL/SIGEBEL - ECCAIRS - & parc informatique	728 058,95	988 532,55	8,42%
DGAC/ENAC Convention | Convention DGAC/ENAC	711 000,00	711 000,00	6,06 %
Information Systems Safety (SSI) | Sécurité des Systèmes d'Information (SSI)	1 928 628,20	566 317,52	4,83 %
Specific training (technique-piloting) | Formation spécifique (technique - pilotage...)	356 405,93	337 580,67	2,88 %
Investments (vehicles - Orly exam centres rehabilitation) Investissements (véhicules - réhabilitation centre d'examens d'Orly)	1 193 839,42	210 591,90	1,79 %
DACs & STAC	3 676 532,03	3 309 400,39	28,20 %
Total	**14 939 348,05**	**11 737 087,72**	**100,00 %**

Personnel
Effectifs

Personnel by category at 31/12/2006
Effectifs au 31/12/2006 par catégorie

Technical personnel | Personnel technique	
Senior civil engineers | I.P.C.	14
Junior civil engineers | I.E.E.A.C	60
Air traffic controllers | I.C.N.A.	1
Air safety system electronics engineers | I.E.S.S.A	3
Civil aviation technicians | T.S.E.E.A.C.	28
Others | Autres	36
Aircrew | Personnel navigant	8
Joint aviation authorities | J.A.A.	2
Defence | Défense	1
Défence system engineers | I.A.	1
Defence design and technology engineers | I.E.T.A.	1
Design an manufacturing engineers | I.E.F.	4
Total technical personnel | Total Personnel technique	159
incl. 16 check pilots | dont (16 pilotes contrôleurs)	

Administrative personnel | Personnels administratifs	
Senior civil servant | Administrateur civil	1
Junior civil servant | Attachés et assimilés	15
Administrative assistants | Assistant d'administration	22
Administrative Staff | Adjoints d'administration	49
Doctors | Médecins	2
Workers | Personnel ouvrier	4
Total administrative personnel + workers Total personnel administatif + ouvriers	93
Overall total | Total général	252

Personnel by structure at 31/12/2006 | Effectifs par unité au 31/12/2006

	Technical personnel Personnel technique	*Workers* Personnel ouvrier	*Flight personnel* Personnel navigant	*Administrative personnel* Personnel administratif	Total
Director's office | Direction	3	1	-	2	6
Methods and Quality | SDMQ	10	-	-	24	34
Airworthiness and Operation | SDNO	68	-	-	8	76
Air crews | SDPN	35	3	8	44	90
Air navigation, Aiports and Security | SDNAS	35	-	-	9	44
JAA	2	-	-	-	2
Total	153	4	8	87	252

2006 training | Formation 2006

Number of trained agents Nombre d'agents formés		180
Category A | Catégorie A	IPC	12
	IEEAC	54
	ICNA	1
	IESSA	2
	Senior civil Servant Administrateur civil	1
	Junior civil servant Attachés	15
	Flight Personnel | PN	3
	Other | Autres	21
Category B | Catégorie B	TSEEAC	22
	Assistants	19
Category C | Catégorie C	*Staff* | Adjoints	28
	Other | Autres	1
State Manual Workers | Ouvriers d'Etat		1

Number of training days Nombre de jours de formation	1 898
Training provided (in number of days) Formation dispensée (en nombre de jours)	
Initial training | Formation initiale	185
Foreign languages | Langues étrangères	555
Piloting | Pilotage	220
Flying training | Entraînement aérien	46
IT | Informatique	32
General administrative & office training Formation générale administrative & bureautique	231
Technical training | Formation technique	447
Management/communication	30
Preparation for competitive examinations Préparation aux concours	152

Glossary | Lexique

ALAVIA: *Navy Air Command*
ATPL: *Air Transport Pilot Licence (FCL)*
BAAC: *Supplementary civil aviation budget*
BB: *Basic certificate*
BEA: *Bureau of investigation and analysis for civil aviation safety*
CASSIC: *Air Command of communication control and surveillance system*
C of A: *Certificate of Airworthiness*
CEV: *Flight test center*
CNSK: *Restricted airworthiness certificate for kits (F)*
CNRA: *Restricted airworthiness certificate for amateur-built aircraft (F)*
CNRAC: *Restricted airworthiness certificate for historical aircraft (F)*
COMALAT: *Army aviation Command*
CPL: *Commercial Pilot Licence*
CRE: *Class Rating Examiner*
CSS: *Safety – lifesaving certificate*
CTE: *Technical operating inspector (DGAC)*
DAC: *Regional Civil Aviation Directorate (DGAC)*
DIA: *Military AIS*
DGA: *General Delegation for Ordnance (Ministry of Defence)*
DNA: *Air Navigation Head Office (DGAC)*
DPAC: *Civil Aeronautical Programmes Directorate (DGAC)*
DTA: *Air Transport Directorate (DGAC)*
DTI: *Directorate for Techniques and Innovation*
EAFAS: *European Academy for Aviation Safety*
EASA: *European Air Safety Agency*
ECAC: *European Civil Aviation Conference*
ENAC: *French National Civil Aviation School*
ETOPS: *Extended Time Range Operations*
FAA: *Federal Aviation Administration (US)*
FCL: *Flight Crew Licensing*
FE: *Flight Examiner*
FNA: *French aeronautical federation*
FNPT: *Flight and Navigation Procedure Trainer*
FTD: *Flight Training Device*
FTO: *Flight Training Organisation*
GSAC: *Economic interest grouping to monitor aircraft production and maintenance*
ICAO: *International Civil Aviation Organisation*

AESA : Agence européenne de la sécurité aérienne
ALAVIA : Amiral commandant l'aviation navale
AP : Autorisations de programme
ATPL : Airline Transport Pilot License (licence de pilote de ligne du système JAR FCL)
BAAC : Budget annexe de l'Aviation civile
BB : Brevet de base
BEA : Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
CASSIC : Commandement Air des systèmes de surveillance, d'informations et de communications
CEV : Centre essais en vol
CdN : Certificat de navigabilité
CEAC : Conférence européenne de l'aviation civile
CN : Consigne de navigabilité
CNSK : Certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit
CNRA : Certificat de navigabilité restreint d'aéronef
CNRAC : Certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection
COMALAT : Commandement aviation légère de l'armée de terre
CP : Crédits de paiement
CPL : Commercial Pilot Licence (licence FCL de pilote professionnel)
CRE : Class Rating Examiner (examinateur de qualification de classe)
CTE : Contrôleur technique d'exploitation (DGAC)
CSS : Certificat sécurité-sauvetage
DAC : Direction de l'Aviation civile (DGAC)
DGA : Délégation générale pour l'armement (ministère de la Défense)
DIA : Division de l'information aéronautique
DTI : Direction de la Technique et de l'Innovation
EAFAS : European Academy For Aviation Safety
ENAC : École nationale de l'Aviation civile
ETOPS : Extended Time Range Operations
FAA : Federal Aviation Administration (États-Unis)
FCL : Flight Crew Licensing (règles JAA pour les licences des personnels navigants)
FE : Flight Examiner
FNPT : Flight and Navigation Procedure Trainer (simulateur)
FTD : Flight Training Device (simulateur)
FTO : Flight Training Organisation (organisme de formation au pilotage)
GSAC : Groupement pour la sécurité de l'aviation civile
IA : Ingénieur de l'armement
IEEAC : Ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile (DGAC)

IEEAC: *Civil Aviation design and operation engineer (DGAC)*
IEF: *Design and manufacturing engineer (DGA)*
IESSA: *Air safety system electronic engineer (DGAC)*
IETA: *Defence design and technology engineer (DGA)*
IFR: *Instrument Flight Rules*
IFSA: *French institute for Aviation Safety*
IGACEM: *French Civil Aviation and Meteorological Inspectorate*
ILS: *Instrument Landing System*
IR: *Instrument Rating*
IRE: *Instrument Rating Examiner*
I/TRE: *Inspector/Type Rating Examiner*
JAA: *Joint Aviation Authorities*
JAR: *Joint Aviation Requirement*
JOEB: *Joint Operational Evaluation Board*
LFI: *Initial Budget bill*
LOLF: *Organic law on budget bills*
LROPS: *Long Range Operations*
MMEL: *Master Minimum Equipment List*
OCV: *Flight oversight organisation*
OPS: *operations*
PL: *Airline pilot (F)*
PP: *Professional pilot licence (F)*
PPL: *Private pilot licence (FCL)*
PSAG: *General aviation safety programme*
QT: *type qualification*
SAFA: *Safety Assessment of Foreign Aircraft*
SBA: *Airport department (DGAC)*
SGBL: *Certificate and licence management system*
STC: *Supplementary Type Certificate*
STD: *Synthetic Training Device*
STNA: *Air Navigation Technical Department (DGAC)*
TRE: *Type Rating Examiner*
TRTO: *Type Rating Training Organisation*
TSEEAC: *Senior Civil Aviation design and operation engineer (DGAC)*
TT: *Private pilot licence (F)*
USOAP: *Universal Safety Oversight Audit Programme*
VFR: *Visual Flight Rules*

IEF : Ingénieur des études et des fabrications (DGA)
IESSA : Ingénieur électronicien des systèmes de la sécurité aérienne (DGAC)
IETA : Ingénieur des études et des techniques d'armement (DGA)
IFR : Instrument Flight Rules (règles de vol aux instruments)
ILS : Instrument Landing System (système de guidage à l'atterrissage)
IPC : Ingénieur des Ponts et chaussées
IR : Instrument Rating (qualification de vol aux instruments IFR)
IRE : Instrument Rating Examiner
I/TRE : Inspector/Type Rating Examiner (pilote-examinateur)
JAA : Joint Aviation Authorities (Autorités conjointes de l'Aviation civile)
JAR : Joint Aviation Requirements (normes fixées par les JAA)
JOEB : Joint Operational Evaluation Board (groupe d'évaluation opérationnelle)
LFI : Loi de finances initiale
LOLF : Loi organique relative aux lois de finances
LROPS : Long Range Operations
MMEL : Minimum Equipment List (liste minimale d'équipements de référence)
OACI : Organisation de l'aviation civile internationale
OCV : Organisme du contrôle en vol
OPS : Opérations
PL : Licence de pilote de ligne (F)
PP : Licence de pilote professionnel (F)
PPL : Private Pilot License (FCL)
QT : Qualification de type
SAFA : Safety Assessment of Foreign Aircraft
SBA : Service des bases aériennes (DGAC)
SGBL : Système de gestion des brevets et licences
STC : Supplementary Type Certificate (certificat supplémentaire de type)
STD : Synthetic Training Device (simulateur)
STNA : Service technique de la navigation aérienne (DGAC)
TRE : Type Rating Examiner (examinateur de qualification de type)
TRTO : Type Rating Training Organisation (organisme de formation à la qualification de type)
TSEEAC : Technicien supérieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile (DGAC)
TSEF : Technicien supérieur des études et des fabrications (DGA)
TT : Licence de pilote privé (F)
ULM : Ultra-léger motorisé
USOAP : Universal Safety Oversight Audit Programme
VFR : Visual Flight Rules (règles de vol à vue)

Maxime COFFIN
Director | Directeur

Patrick CIPRIANI
Deputy director
Adjoint au Directeur

Philippe GABOULEAUD
Head of department for methods and quality
Sous-directeur des méthodes et de la qualité

Pascal SENARD
Deputy director | Adjoint

Yannick ROBERT
Communication and public relations
Chargé de la communication et des relations publiques

Jean-François BUFFAT
Head of department for aircrews
Sous-directeur des personnels navigants

Isabelle PETROFF
Deputy director | Adjointe

Angélica GHEDJATTI
Head of financial and budget managment
Chef du bureau de la gestion financière et budgétaire

Bernard MARCOU
Head of department for airworthiness and operations
Sous-directeur de la navigabilité et des opérations

Thierry ALLAIN
Deputy director | Adjoint

Alain PRINTEMPS
Head of department for air navigation, airports and security
Sous-directeur de la navigation aérienne, des aéroports et de la sûreté

Geneviève MOLINIER
Deputy director | Adjointe

Georges THIRION
International safety advisor
Chargé de mission affaires internationales

Director | **Directeur**
Maxime COFFIN

Deputy Director | **Adjoint**
Patrick CIPRIANI

Deputy Director | **Adjoint**
Jean-Louis FRANCON

International safety advisor
Chargé de mission affaires internationales
Georges THIRION

Department for methods and quality
Sous-direction des méthodes et de la qualité
Philippe GABOULEAUD

Deputy director | **Adjoint**
Pascal SENARD

Human resources
Bureau de la gestion des ressources humaines
Emmanuel BOURDON

Financial and budget management
Bureau de la gestion financière et budgétaire
Angélica GHEDJATTI

Internal quality and safety data analysis
Bureau de la qualité interne et de l'analyse des données de sécurité
Georges WELTERLIN

Legal support
Bureau du support juridique
Marie-Agnès GUYOMARC'H

Communication and public relations
Chargé de la communication et des relations publiques
Yannick ROBERT

Management auditor
Contrôleur de gestion
Charles-Henri BLED

Department for air crews
Sous-direction des personnels navigants
Jean-François BUFFAT

Deputy directors | **Adjoints**
Isabelle PETROFF / Yves LE MAITRE

Training and schools
Bureau des écoles et de la formation
Jean-Pierre MESURE

Examinations | **Bureau des examens**
Yves CONCLOIS

Licences | **Bureau des licences**
Martine CORBOLIOU

Medical department | **Bureau médical**
René GERMA

Air crews expertises
Pôle d'expertises personnels navigants
Yves LE MAITRE

Department for airworthiness and operations
Sous-direction de la navigabilité et des opérations
Bernard MARCOU

Deputy director | **Adjoint**
Thierry ALLAIN

Supervision of international activities and operating quality
Bureau de la surveillance des activités internationales et de la qualité des opérations
Didier SERRANO

Airplane operations
Bureau des opérations avions
Richard CIMINO

Aircraft performances and helicopter operations
Bureau des performances aéronefs et des opérations hélicoptères
Gilbert LACAZE-LABADIE

Equipment and simulators
Bureau des équipements et des simulateurs
Jean-Claude ALBERT

Advisor | **Chargé de mission**
Yann MENAGER

Aircraft | **Division aeronefs**

Deputy director | **Adjoint**
Francis FAGEGALTIER

Design, production and maintenance approvals
Bureau des agréments de conception, production et entretien
Pierre BERNARD

Engines, rotors and equipment
Bureau des moteurs, hélices et équipements
Francis FAGEGALTIER

General aviation airworthiness
Bureau de la navigabilité des aéronefs d'aviation générale
Hugues LE CARDINAL

Systems and techniques
Bureau systèmes et techniques
Odile TOURRET

Dangerous goods Advisor
Chargé de mission marchandises dangeureuses
Joseph LE TONQUEZE

Department for air navigation, airports and security
Sous-direction de la navigation aérienne, des aéroports et de la sûreté
Alain PRINTEMPS

Deputy director | **Adjointe**
Geneviève MOLINIER

Airports | **Bureau des aéroports**
Joël HEURLIN

Security | **Bureau sûreté**
Gilbert GUICHENEY

Certification of air traffic service providers
Bureau de la certification des prestataires de services de la navigation aérienne
Richard THUMMEL

Air traffic personnel proficiency
Bureau des aptitudes des personnels de la navigation aérienne
Bruno VILLEMONT

Flight systems and equipment
Bureau des systèmes et matériels de navigation aérienne
Georges HALLEUX

IT system security
Bureau sécurité des systèmes d'information
Daniel CHARPENTIER

Managing Editor | **Directeur de la publication**
Maxime COFFIN, Directeur de la DCS

Co-ordination | **Coordination**
Yannick ROBERT, Chargé de la Communication
et des Relations Publiques de la DCS

Layout and design | **Conception-réalisation**
Thalamus Communication

Copywriting | **Rédaction**
Thalamus Communication - Annabelle Cerezo

Translation | **Traduction**
Thalamus Communication - Patricia Lane

Typesetting | **Photogravure**
Thalamus Communication

Printing and production | **Impression**
Thalamus Communication

Photos | **Photos**
Airbus SAC - Hervé GOUSSÉ
Photothèque DGAC - Véronique PAUL
Photothèque STAC - Gabrielle VOINOT,
Véronique PAUL, Alexandre PARINGAUX
Thalamus Communication - Benoit GRIMALT

Printed on recycled paper
Cyclus Print certified Eco Label
Imprimé sur papier recyclé
Cyclus Print certifié Eco Label

dgac

AUTORITÉ DE SURVEILLANCE

direction générale
de l'Aviation civile

direction
du Contrôle
de la sécurité

50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

téléphone : 01 58 09 43 21
www.aviation-civile.gouv.fr