

Direction du Contrôle de la Sécurité

Rapport annuel 2005

Annual report 2005

Supervisory Authority

Sommaire Contents

La DCS au cœur d'un dispositif global de surveillance <i>The DCS at the heart of an overall supervisory structure</i>	4
L'organisation de la DCS <i>Organisation</i>	8
Surveillance, prévention, coopération : un rôle moteur au plan international <i>Supervision, prevention, co-operation: a driving international force</i>	10
Méthodes et Qualité <i>Methods and Quality</i>	14
Navigation aérienne, Aéroports et Sûreté <i>Air navigation, Airports and Security</i>	22
Navigabilité et Opérations des aéronefs <i>Airworthiness and Operations</i>	30
Personnels navigants <i>Air crews</i>	38
L'année 2005 en chiffres <i>Key figures 2005</i>	44
Lexique <i>Glossary</i>	56



Placer notre expertise au service de l'action collective *Placing our expertise at the service of the public*

Maxime Coffin
Directeur du Contrôle de la Sécurité
Director of Safety Oversight

Notre responsabilité première est plus que jamais de contribuer à l'amélioration constante du niveau de sécurité du transport aérien. Malgré cinquante ans de progrès continus, la confiance dans l'avion a pu être ébranlée par la succession d'événements

tragiques de l'été 2005 et doit être restaurée. Cette action résolue passe notamment par des pratiques mieux harmonisées au niveau international, une organisation plus lisible et des relations plus transparentes avec les usagers.

La nouvelle organisation dont s'est dotée l'Aviation civile et la création de la Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS) nous donnent de nouveaux outils pour tenir ce cap.

En cette année fondatrice, la DCS a précisé ses missions et le rôle imparti aux DACs, au STAC et au GSAC, en fonction de leurs compétences respectives. La mise en place d'un nouveau cadre budgétaire a certes engendré des rapports parfois difficiles avec les usagers, en dépit d'une intense concertation engagée très en amont. Il nous crée des obligations fortes qui doivent être sources de progrès, et nous permettre de démontrer le bien-fondé et l'efficacité de nos nouvelles méthodes

Today more than ever, our primary responsibility is to contribute to ongoing improvement in air transport safety. Despite fifty years of continuous progress, the succession of tragic events in summer 2005 may have shaken public confidence in air transport. That trust must be restored. Thus, we have resolved to harmonise practices at international level, develop a more easily understood organisation, and adopt more transparent relationships with users.

The new organisation built up by the Civil Aviation authority and the creation of the Directorate for Safety Control (DCS) have given us the means to chart this course.

In this, our first year, the DCS has defined its duties and the role expected of the regional civil aviation directorates (DACs), the civil aviation technical department (STAC) and the organisation in charge of monitoring aircraft production and maintenance (GSAC) in accordance with their respective skills. A new budget framework, it is true, has occasionally led to difficult relationships with users, despite intensive consultation from the outset. It has brought strict obligations which will ultimately lead to progress, and allow us to demonstrate how right and effective our new

de travail. C'est dans cet esprit que doivent se comprendre l'adoption d'une gestion de la performance par les objectifs et le lancement d'une démarche qualité qui devrait se concrétiser par la certification de la DCS en 2007.

L'année 2005 confirme également le rôle central de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), qui se dote progressivement des moyens nécessaires pour assumer les missions que lui a confiées l'Union européenne. À l'origine de plusieurs initiatives de portée internationale, la France soutient sans condition la montée en puissance de cette instance, qui a accueilli de nombreux collaborateurs issus de la DCS.

Aujourd'hui, l'Union européenne renforce par ses actions collectives celles prises par chacun de ses membres dans le cadre de ses responsabilités nationales. De plus, l'existence d'une autorité européenne indépendante favorise l'évaluation et la comparaison de la qualité des dispositifs mis en œuvre dans chaque pays. Je sais que toutes les équipes de la DCS y puisent un surcroît de motivation pour continuer d'exercer leurs missions essentielles, au service de la sécurité.

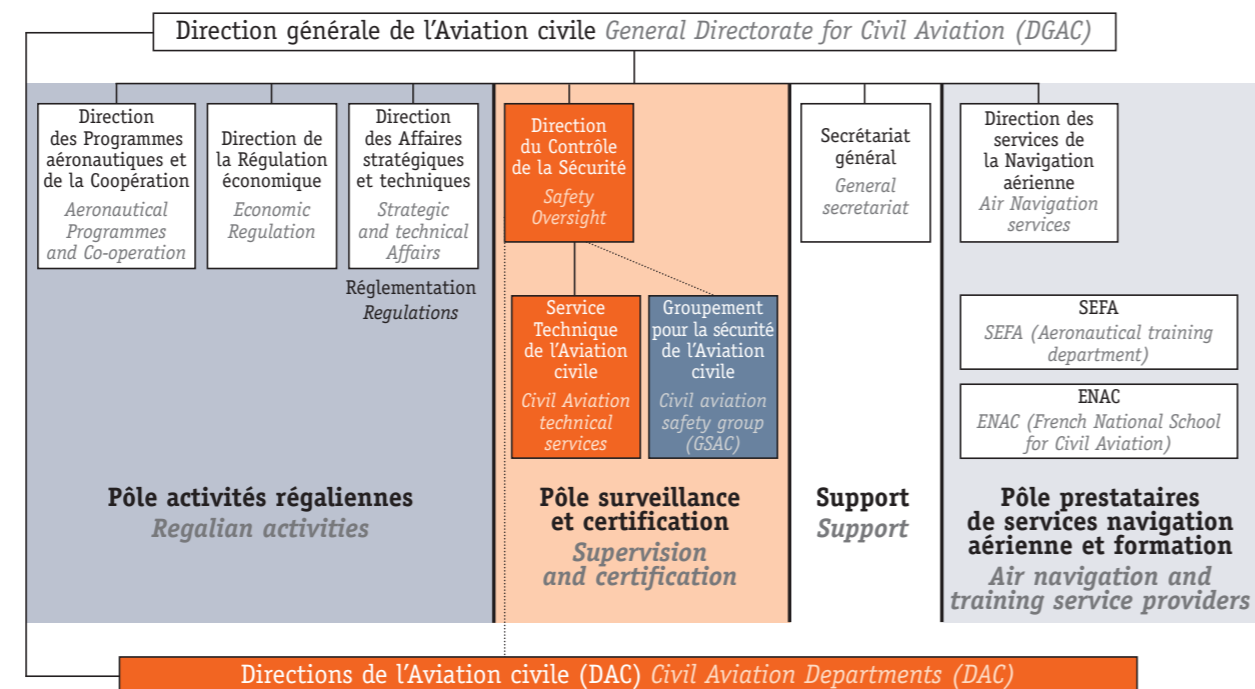
working methods are. That is why we are adopting target-oriented performance management and launching a quality approach that should lead to certification of the DCS in 2007.

The year 2005 also confirmed the essential role played by the European Aviation Safety Agency (EASA) which is gradually acquiring the means needed to accomplish the tasks it has been entrusted with by the European Union. France, which has been the initiator of several international actions, unreservedly supports the increasing importance of the EASA, which has recruited a number of former DCS employees.

Today, the European Union's collective action reinforces that taken by each of its members within its own national ambit. Furthermore, an independent European authority such as the EASA enables the quality of the provisions implemented in each country to be assessed and compared. I am aware that all our DCS teams are stimulated by this to scale greater heights in carrying out their essential tasks in the service of aviation safety.

La DCS au cœur d'un dispositif global de surveillance

The DCS at the heart of an overall supervisory structure



La DCS occupe une place centrale au sein de la DGAC pour surveiller et certifier l'ensemble des acteurs de l'aviation civile. Elle contrôle l'application des réglementations de sécurité et de sûreté établies par la Direction des affaires stratégiques et techniques (DAST) de la DGAC. Elle exerce ses missions, en France, en veillant à la cohérence des tâches confiées respectivement aux DACs, à l'OCV, au STAC et au GSAC. Dans les domaines de compétence de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne, la DCS travaille en liaison et pour le compte de celle-ci.

The DCS has a central role in the DGAC: it supervises and certifies all the players in civil aviation. It supervises the application of the safety and security regulations laid down by the Directorate for Strategic and Technical Affairs (DAST) under the DGAC. It carries out its duties in France while ensuring that the tasks entrusted respectively in the DACs, the OCV, the STAC and the GSAC are suitable for each. The DCS works in liaison with EASA and on its behalf in the fields falling under its responsibility.

Les Directions de l'Aviation civile

Sous l'égide et en application des méthodes et procédures définies par la DCS, les DACs et services déconcentrés d'Outre-Mer assurent, au plus près du terrain, les missions de contrôle de surveillance et de certification pour les prestataires de navigation aérienne ainsi que les exploitants aériens et aéroportuaires.

Le Service technique de l'aviation civile

Pôle ressource de la DCS auquel il est rattaché, le STAC réunit des compétences de premier plan déployées sur des missions d'audit, d'inspection, de surveillance et de retour d'expérience. Pour le compte de la DCS, il intervient dans les domaines des aéroports, de la sûreté et de la navigation aérienne.

Civil Aviation Directorates

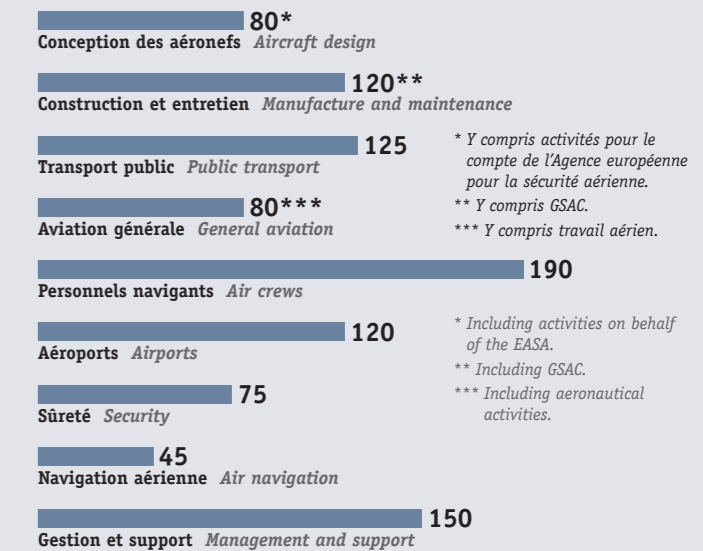
Under the aegis of the DCS and applying the methods and procedures it has laid down, the DACs and overseas departments ensure day-to-day inspection, supervision and certification for air navigation service providers and for airline and airport operators.

Civil Aviation Technical Service

The STAC, which provides the resources of the DCS to which it is attached, offers first-class services in audit, inspection, supervision and feedback. On behalf of the DCS, it intervenes in airports, security and air navigation.

La répartition par secteur des effectifs dédiés à la surveillance-certification

Breakdown of workforce dedicated to supervision – certification per sector





Le Groupement pour la sécurité de l'aviation civile

Groupement d'intérêt économique qui réunit la DGAC, le Bureau Veritas et Sofréavia, le GSAC est notamment chargé de la surveillance de la production et de l'entretien des aéronefs. C'est en particulier sur la base de son expertise que la DCS délivre et renouvelle les certificats de navigabilité individuels, les agréments de production et d'entretien, ainsi que les licences des mécaniciens sol.

L'Agence européenne de la sécurité aérienne

Implantée à Cologne (Allemagne), l'AESA assure la délivrance des certificats de types pour les produits aéronautiques et des agréments pour les organismes de conception. S'appuyant sur les autorités des pays membres de l'Union, l'Agence intervient également dans la préparation de règles techniques à adopter par l'Union européenne dans d'autres domaines de la sécurité aérienne comme l'exploitation des aéronefs et les compétences des navigants.

The Grouping for Civil Aviation Safety (GSAC)

This economic interest grouping, which includes the DGAC, Bureau Veritas and Sofréavia, is responsible for supervision of the production and maintenance of aircraft. Using its special expertise, the DCS delivers and renews individual airworthiness certificates, approvals for manufacture and maintenance, and licences for ground engineers.

The European Air Safety Agency (EASA)

Located in Cologne (Germany), the EASA delivers type certification for aeronautical products and authorisations for design organisations. With the assistance of the authorities in the EU member States, the Agency also assists in the preparation of the technical rules to be adopted by the EU in other air safety areas such as aircraft operation and air crew aptitudes.

L'Organisme du Contrôle en vol (OCV), pièce essentielle du dispositif de surveillance

The Flight Control Organisation (OCV) plays a vital role in supervision

Par des contrôles en vol et au sol, inopinés ou programmés, l'OCV s'assure du respect des règlements, procédures et méthodes régissant l'exploitation des aéronefs en transport public par les personnels navigants techniques. Cette mission de contrôle porte également sur la formation, les qualifications et les aptitudes des personnels navigants techniques et commerciaux, et intègre l'agrément des simulateurs de vol.

Concomitamment à la mise en place de la nouvelle organisation de la DGAC, les rapports de l'OCV avec les autres services de la DGAC, et plus particulièrement avec la DCS, ont fait l'objet d'ajustements en 2005. Sans préjudice du rôle spécifique de l'OCV en tant que conseiller du directeur général de l'aviation civile, la position occupée par le chef de l'OCV, adjoint Personnels navigants (PN) du directeur de la DCS, vient confirmer le rôle essentiel que joue son équipe pour traiter toutes les questions liées à la conduite des aéronefs de transport public. Cette responsabilité est désormais exercée dans l'optique d'une meilleure intégration de la fonction de surveillance, ce qui devrait, en toute logique, se concrétiser par une plus grande présence sur le terrain dès 2006.

With its inspections during flight or on the ground, unexpected or planned, the OCV ensures that the regulations, procedures and methods governing aircraft operation as public transport by technical air crew are complied with. This supervisory role extends to technical and commercial air crew training, qualifications and aptitudes and also includes technical assessment of flight simulators.

At the same time as the DGAC's new organisation was set up, the relationships between the OCV and the other DGAC departments, particularly the DCS, were adjusted during 2005. Without prejudice to the specific role of the OCV as advisor of the Director General of Civil Aviation, the position occupied by the head of the OCV, Deputy Director for Air crews (PN) under the DCS Director, shows how important the role of this team is in dealing with all the issues arising from public transport aircraft operation. Responsibility is now exercised with a view to better integration of the supervisory function, which should, logically, result in greater presence in the field as of 2006.

L'activité de l'OCV en 2005 s'est traduite par une diminution globale des contrôles d'exploitation et des contrôles individuels. La disparition ces trois dernières années de nombre d'opérateurs, comme Air Littoral, Air Lib, Aéris, Air Horizons, Air Bourbon et d'autres de plus petite taille, explique en grande partie ce ralentissement. De même, le système JAR étant désormais totalement structuré et opérationnel, les renouvellements des agréments TRI et TRE n'ont pas nécessité le même nombre d'interventions de l'OCV que les années passées.

En revanche, son implication dans les contrôles et agréments de simulateurs en vol est restée constante. L'année a également été marquée par plusieurs missions de longue haleine : détachement d'un inspecteur pour plusieurs semaines auprès du BEA sur l'enquête consécutive à l'accident de Toronto en août 2005 ; mise à disposition d'inspecteurs plusieurs jours par mois pour les *Joint Operations Evaluation Board* (JOEB) de l'A380 et de la famille des Falcon 7X et 9X de Dassault.

OCV activity in 2005 saw an overall fall in operating and individual inspections. The disappearance over the last three years of many operators such as Air Littoral, Air Lib, Aéris, Air Horizons, Air Bourbon and other smaller companies is the main reason for this decrease. Similarly, now that the JAR system is fully structured and operational, renewals of the TRI and TRE approvals did not require the same number of OCV interventions as in previous years.

However, The OCV still remained fully active in inspections and approvals of flight simulators. The year was also marked by several long-term tasks: an inspector was detached to the BEA for the inquiry into the Toronto accident in August 2005; inspectors were made available several days a month for the JOEB on the A380 and the Dassault Falcon 7X and 9X cases.

Organisation

L'organisation de la DCS

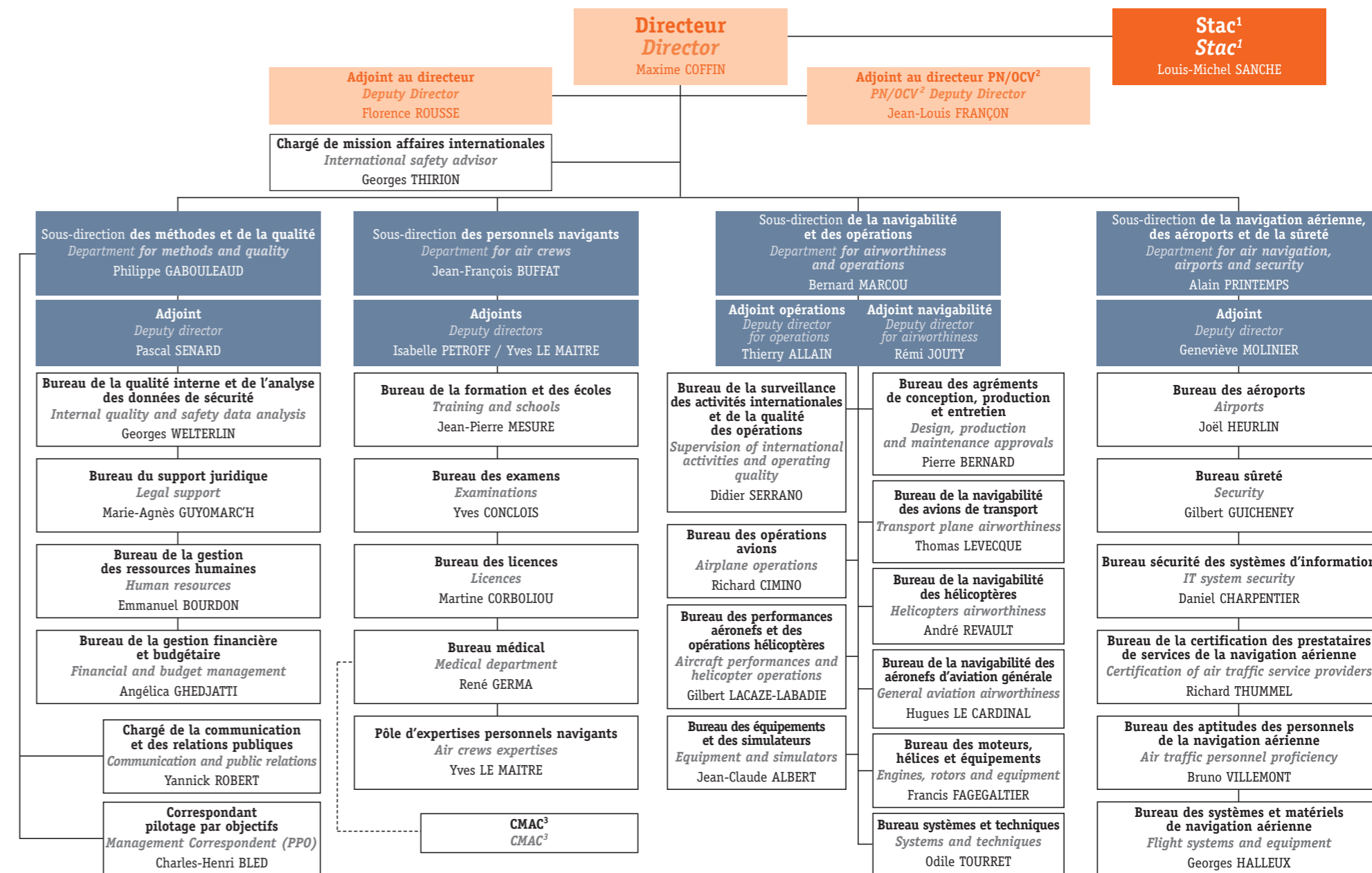


De gauche à droite

1^{er} plan Front row:
Alain Printemps, Geneviève Molinier,
Philippe Gabouleaud.

2^e plan Middle row:
Isabelle Petroff, Florence Rousse,
Yannick Robert, Angélica Ghedjatti.

3^e plan Back row:
Bernard Marcou, Rémi Jouty, Maxime Coffin,
Pascal Sénard, George Thirion, Thierry Allain.



¹Service technique de l'Aviation civile - ²Personnels navigants/Organisme du Contrôle en vol - ³Conseil médical de l'Aviation civile ¹Civil aviation technical service - ²Air crew/in-flight control organisation - ³Civil aviation medical council

Surveillance, prévention, coopération Un rôle moteur au plan international

Supervision,
prevention,
co-operation
**A driving
international
force**

Le dépôt d'un mémorandum français sur la sécurité des vols

Le 5 décembre 2005, la France a proposé aux instances européennes une série de mesures pour construire un cadre européen cohérent. L'objectif est de s'assurer que les compagnies qui volent en Europe offrent des garanties de sécurité satisfaisantes, de renforcer les contrôles préalables à l'autorisation des compagnies des pays tiers par la création d'une attestation technique européenne, et de veiller au respect des normes et recommandations élaborées par l'OACI auprès des compagnies aériennes, des constructeurs, des services de la navigation aérienne et des aéroports.

Contrôles étendus et transparence accrue

Le programme universel de la supervision de la sécurité (USOAP), déployé sous l'égide de l'OACI,

A French memorandum on flight safety

On December 5th, 2005, France proposed a series of measures to the European organisations to enable a consistent European regulatory framework to be built. The purpose is to ensure that airlines flying in Europe offer sufficient safety guarantees, step up the inspections prior to giving authorisations to airlines in third party countries by creating a European technical attestation, and supervise compliance with the ICAO (International Civil Aviation Organisation) standards and recommendations by airlines, manufacturers, air navigation services and airports.

Additional inspections and increased transparency

The Universal Safety Oversight and Audit Programme (USOAP) supervised by ICAO is one of the key tools

La France a, en 2005, mis en place ou proposé à ses partenaires une série d'initiatives afin d'agir de manière plus ferme et plus cohérente à l'échelle internationale, condition d'une efficacité accrue en termes de sécurité aérienne. La DCS a un rôle particulier à jouer, en renforçant ses exigences vis-à-vis des exploitants étrangers et de leurs autorités, et en accentuant en parallèle ses efforts d'assistance technique, pour aider ses partenaires internationaux à surmonter leurs éventuelles déficiences.

In 2005, France set up or suggested a series of initiatives to its partners to act more decisively and consistently at international level, in order to increase the efficacy of air safety. The DCS has a special role to play, because it can step up its requirements of foreign carriers and their authorities and at the same time increase its efforts in technical assistance to help its foreign partners to surmount any possible defect.

est l'un des outils-clés d'une stratégie de progrès à l'échelle internationale. Le premier cycle d'audits s'est achevé fin 2004 et, depuis début 2005, 16 pays ont été audités selon la nouvelle approche dite « globale ». En effet, conformément aux décisions prises lors de la 35^e assemblée en septembre 2004, ces nouveaux contrôles portent maintenant sur l'ensemble des annexes regroupant les normes de sécurité de l'OACI, sauf l'annexe 17 relative à la sûreté, qui fait l'objet d'un programme de supervision spécifique. Un pas supplémentaire a été franchi en termes de transparence puisque 70 premiers États, dont la France, ont donné leur accord en mars 2006 pour la publication des résultats du premier cycle des audits sur le site public Internet de l'OACI.

in achieving international progress in this field. The first cycle of audits was completed at the end of 2004 and since early 2005, 16 countries have been audited using the new, so-called "global" approach. In conformity with the decisions taken at the 35th assembly in September 2004, these new inspections now concern all the annexes setting forth ICAO safety standards, except for annex 17 on security, which is the subject of a dedicated supervision programme, and annex 9 "facilitation". Another step forward has been made on transparency, since in March 2006, an initial 70 States, including France, approved the publication of the results of the first audit cycle on the ICAO publicly accessed website.





La France assure près d'un tiers des contrôles techniques en escale effectués en Europe sur les aéronefs étrangers.

France deals with over a third of the stopover technical inspections carried out on foreign aircraft in Europe.

L'augmentation des contrôles inopinés en escale

Développé à l'initiative de la France, au sein de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), le programme SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*) de contrôles en escale sera en 2006 obligatoire pour tous les États membres de l'Union européenne. Avec plus de 1 500 contrôles annuels, la France effectue près d'un tiers des contrôles européens et s'est donné pour objectif d'atteindre 2 000 contrôles par an d'ici deux ans.

La publication des premières « listes noires »

Après les accidents de l'été 2005, le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a publié, en août, une première liste de compagnies aériennes non autorisées à opérer sur le territoire national. Les travaux conduits à l'échelon communautaire ont débouché, en mars 2006, sur l'établissement d'une liste commune de compagnies interdites sur le sol européen. Dans un premier temps, 92 compagnies ont été identifiées en mars 2006 comme ne respectant pas les critères de sécurité fixés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Intensification des programmes de coopération technique

Des mesures restrictives d'exploitation (limitation ou interdiction) peuvent être prises à l'encontre des exploitants ressortissants de pays dont les autorités

More unplanned inspections on stopovers

Developed at the request of France by the European Civil Aviation Conference (ECAC), the SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) programme of stopover inspections will become compulsory for all EU member States as of 2006. With over 1,500 inspections a year, France already carries out nearly a third of European inspections and our objective is to reach 2,000 within the next two years.

Publication of the first « Black lists »

In August 2005, after the series of aviation accidents, the French Ministry of Transport, Equipment, Tourism and Maritime Affairs published a list of airlines not authorised to operate on French territory. The work accomplished at EC level enabled a joint list of companies forbidden to fly in Europe to be drawn up in March 2006. This first list contains 92 names of companies not complying with the safety criteria laid down by the ICAO.

Intensified technical co-operation programmes

Restrictive operating measures (to limit or prohibit operation) may be taken against operators from countries the authorities of which do not take responsibility for supervising safety. However, in addition to these preventive measures, a policy of technical co-operation with these authorities has been set up and is now very active, as can be seen

n'assument pas leurs responsabilités liées à la supervision de la sécurité. Mais ce dispositif de prévention est complété par une politique de coopération technique à l'égard de ces autorités, qui prend aujourd'hui un nouvel essor, comme en témoignent les 400 jours/homme consacrés par la DCS en 2005 à ce type de mission. Ces programmes de coopération s'adressent prioritairement aux pays africains pour lesquels la persistance de certaines carences demeure problématique, et plus particulièrement aux pays d'Afrique de l'Ouest avec lesquels la France entretient des relations privilégiées. Ils sont financés par l'Union européenne, l'OACI et l'Union économique et monétaire de l'ouest africain (UEMOA).

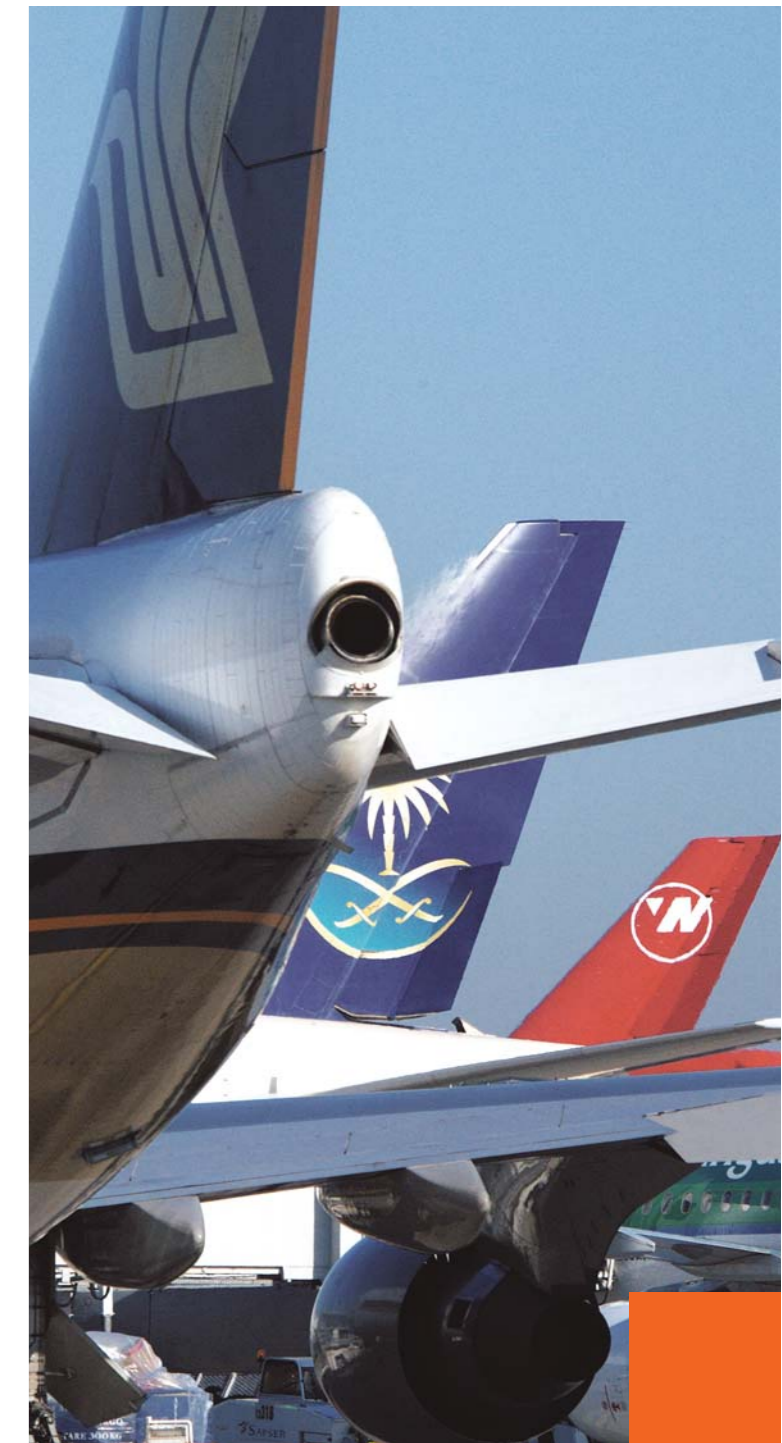
Construire des systèmes réglementaires performants

Les Autorités africaines et malgache de l'aviation civile (AAMAC), qui associent 16 pays francophones de l'Ouest africain, ainsi que Madagascar et les Comores, disposent maintenant d'un dispositif réglementaire, complété par des guides de méthodologies concernant la sécurité. Celui-ci couvre les aspects liés aux opérations aériennes, à la navigabilité des aéronefs et aux licences des personnels navigants. Cette avancée significative marque l'aboutissement de plusieurs années de travaux, animés principalement par la DGAC.

from the 400 man/days the DCS devoted to this type of mission in 2005. These co-operation programmes give priority to African countries, in which the persistence of certain failures is still a problem, especially the west African countries with which France has a special relationship. They are funded by the EU, the ICAO and the West African Economic and Monetary Union (WAEMU).

Building effective regulatory systems

The African and Malagashi Civil Aviation Authorities (AMCAA), grouping 15 French-speaking countries in West Africa, Madagascar and the Comores, now have at their disposal a set of regulations together with methodological guides on safety. The regulations cover aspects of flight operations, airworthiness and flight crew licences. This significant advance marks the completion of several years of work, in which the DGAC played a leading role.



Méthodes et Qualité Methods and Quality

■ Valoriser le potentiel humain

Animation du dialogue social, gestion de proximité des ressources humaines, élaboration et mise en œuvre du plan de formation des collaborateurs, réflexion permanente sur l'évolution des métiers et des qualifications : quatre dimensions essentielles au fonctionnement d'une organisation axée sur la performance.

Les interventions de l'autorité de contrôle reposent sur une connaissance des risques et une pratique reconnue de la part des usagers. La DCS a pour mission d'harmoniser les objectifs entre les acteurs concernés au sein de la DGAC, de développer des outils performants et de mutualiser les moyens dans un souci permanent d'efficacité. C'est dans cet esprit que la DCS assure le pilotage du programme budgétaire « surveillance et certification », développe les compétences de ses collaborateurs et déploie une démarche qualité mise au service de l'optimisation des méthodes de contrôle.

The action of the supervisory authority is based on knowledge of risk and on practices that are accepted by the users. The task of the DCS is to harmonise the goals of the various players in the DGAC, develop highly performing tools and share resources so that the greatest efficiency can be achieved. It is with this in mind that the DCS steers the "supervision and certification" budget programme, develops its staff's skills and provides quality control to ensure that supervisory methods are optimised.

■ Making the best use of human potential

The four main aspects of performance-oriented operation of DCS organisation are promoting social dialogue, managing human resources in the field, setting up and implementing staff training programmes and taking a proactive approach to changes in job profiles and qualifications.

■ Assurer la cohérence de l'action collective

Le déroulement des processus de surveillance, de certification et de contrôle de la sécurité et de la sûreté s'appuie sur un soutien technique et méthodologique qui garantit à la fois leur cohérence interne et externe ainsi que leur maîtrise documentaire.

■ Ensuring consistent action overall

The safety and security supervision, certification and control processes are underpinned by technical and methodological support which ensures their internal and external consistency as well as control of the documentation.

■ Rendre compte d'une gestion financière et budgétaire rigoureuse

La préparation, l'exécution et l'ajustement des budgets opérationnels de programme s'effectue dans un cadre profondément remanié. Après la parution des textes réglementaires fin 2005, la DCS assure la collecte des nouvelles redevances de surveillance et de certification. Elle prend une part active à la mise en œuvre des plans de gestion et de la comptabilité analytique de la DGAC.

■ Reporting our rigorous financial and budget management

The preparation, execution and correction of the programme operating budgets are now carried out in a thoroughly overhauled framework. Under the new laws published at the end of 2005, the DCS is responsible for collecting the new supervision and certification fees and charges. It also takes an active part in implementing the DGAC management and accounting plans.

Légitimer notre action *Legitimizing our action*



« Placés au cœur des chantiers lancés dans le cadre de la réorganisation de la DGAC, nous avons la chance d'être

acteurs d'un changement de culture radical. La mise en œuvre du nouveau périmètre budgétaire et des redevances de contrôle technique s'est avérée complexe sur les plans technique et juridique. Elle a nécessité une concertation optimale avec toutes les parties concernées afin que le projet soit bien compris. Elle a requis la coordination de nouveaux acteurs, notamment les DACs et le STAC, débouchant sur la création de liens budgétaires qui changent nos modes de fonctionnement. Le déploiement d'une démarche Qualité fortement souhaitée apparaît véritablement indispensable pour mener à bien ces évolutions majeures. »

Philippe Gabouleaud
Sous-directeur Méthodes et Qualité
Head of Department, *Methods and Quality*

“As key actors in the re-organisation of the DGAC, we are undertaking a drastic change of culture. Implementation of the new budget framework as well as the fees and charges for technical inspection has been technically and legally complex. It has needed heightened consultation with all the parties concerned for it to be fully understood. It has required co-ordination of new players, not least the DACs and the STAC, and has led to the creation of budget links that change our operating methods. The highly recommended Quality Assurance initiative does seem absolutely essential if these major new developments are to be achieved successfully”.



Une intense concertation avec les usagers a précédé l'instauration de nouvelles redevances de surveillance et de certification.

Intensive consultation of users preceded the creation of new supervision and certification fees.

La mise en œuvre des nouvelles redevances, chantier majeur de l'année

La pleine application au 1^{er} janvier 2006 de la Loi organique relative aux lois de finances (LOLF), volet financier de la modernisation de l'État, s'est traduite par l'instauration de nouvelles redevances destinées à financer les prestations de contrôle technique effectuées par l'administration de l'Aviation civile. La réforme correspond à un transfert de mode de financement et ne génère pas de recettes supplémentaires pour l'État, puisqu'elle entraîne une baisse équivalente des montants de la taxe d'aviation civile acquittée par les passagers.

Ces prestations englobent la surveillance des opérateurs de l'aviation civile et la délivrance des agréments, autorisations, licences ou certificats nécessaires aux opérateurs, personnels, équipements et systèmes. Elles concernent tant les constructeurs que les exploitants aériens, les gestionnaires d'aéroports,

Implementation of new fees, the main task this year

As of January 1st, 2006, full application of the law on finance laws (LOLF), the financial side of State modernisation, led to the creation of a new system of fees and charges designed to fund the technical inspection services carried out by the DGAC. This reform entailed transfer of the financing methods and does not generate extra revenue for the State since passengers' civil aviation tax has been cut by the same amount.

The services include civil aviation operator supervision, and delivery of approvals, authorisations, licences or certificates to operators, staff, equipment and systems. They are provided to manufacturers as well as to airline, airport and aircraft operators, air crews and security organisations.

A wider scope and gradual growth

The activities in the “Supervision and Certification” budget programme (P614 in the State budget nomenclature) that could be funded by fees and

les personnels navigants, les opérateurs de navigation aérienne ou les organismes de sûreté.

Champ d'application élargi, montée en puissance progressive

Certaines activités incluses dans le programme budgétaire P614 « Surveillance et certification » telles que le programme SAFA, demeurent hors champ d'application des redevances. La part des activités qui a vocation à être financée par celles-ci se monte à 61 millions d'euros pour 2006. Cependant, pour tenir compte des caractéristiques de certaines populations concernées — pilotes privés, très petites entreprises, activités d'aviation légère —, une montée en puissance très progressive des redevances a été retenue. Pour 2006, il est ainsi prévu un montant de 35 millions d'euros de recettes. À titre d'exemple, les écoles de formation ne paieront qu'une faible partie des coûts de surveillance, tandis que les pilotes de l'aviation légère seront totalement exonérés des droits d'examen et de coûts de délivrance des licences.

Après de multiples discussions avec les futurs redevables pour parvenir au meilleur compromis possible, la DCS a procédé à l'écriture des textes réglementaires, le décret correspondant et son arrêté d'application étant publiés le 28 décembre 2005. Au plan technique, elle envisage de pouvoir spécifier les moyens informatiques appropriés, qui commenceront à être développés dans le courant de l'année 2006. En parallèle, tout en continuant de sensibiliser les usagers à l'impact de cette réforme, elle a lancé une analyse comparative sur les pratiques des autres pays européens et constitué

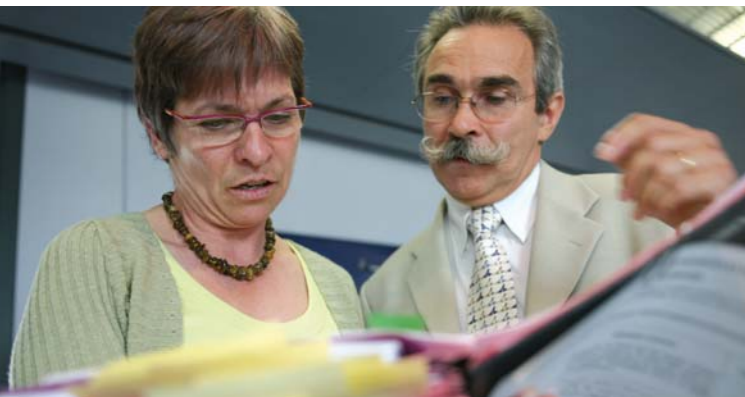
charges will amount to € 61 million for 2006, but some activities were not included, such as the SAFA programme. However, to take account of the characteristics of some of the populations concerned – private pilots, very small operators, recreational aviation – fees will be very gradually increased. Thus € 35 million in revenue is expected. For example, the training organisations will only pay a small percentage of supervision costs while in 2006 recreational aviation and pilots will be fully exempted from examination fees and the costs of delivering licences.

After many discussions with future fee-payers to arrive at the best possible solution, the DCS drew up the statutory requirements and published the corresponding decree of application on December 28 2005. The DCS considers that it will be able to specify the appropriate IT means to be developed in the course of 2006. In parallel, it is to launch benchmarking analysis of practices in the other European countries, while continuing to apprise users of the likely outcome of this reform. Working groups including the users have also been set up to examine future developments in inspection methods and their management.

Optimum efficiency sought for the new reorganisation

Re-organisation of Civil Aviation is not just at budget level. Steering by objectives (PPO), which will lead to development of a performance-oriented culture at the DGAC, is a management tool which will enable emphasis on results or outcome rather than on





La DCS s'est fixé pour objectif d'être certifiée ISO 9001 d'ici fin 2007.

The goal of the DCS is to obtain ISO 9001 certification by the end of 2007.



un groupe de travail dédié aux évolutions à mettre en œuvre en termes de méthodes et de contrôle de gestion.

Une réorganisation pilotée par la recherche d'une efficacité optimale

La réorganisation de l'Aviation civile ne se résume pas à sa dimension budgétaire. Levier du développement d'une culture de la performance au sein de la DGAC, la mise en place d'un pilotage par objectifs (PPO) fournit un outil de gestion qui va permettre de passer d'une logique de moyens à une logique de résultats. L'ambition est non seulement d'optimiser la qualité des services rendus, mais aussi de mobiliser les équipes autour d'objectifs explicites. C'est dans cette perspective que la DCS a pris part aux réflexions sur les contours du PPO et procédé à la définition des indicateurs relatifs au programme surveillance et certification.

En octobre, le directeur de la DCS annonçait à l'ensemble du personnel le lancement d'une démarche Qualité, motivée par la nécessité d'améliorer en continu les méthodes de surveillance, tout en intégrant

means and activities. The aim is not just to optimise service quality, but also to mobilise teams around specific goals. It is with this in mind that the DCS took part in discussions of what steering by objectives should consist of, and then defined indicators for the supervision and certification programme.

In October, the director of the DCS informed all staff that a Quality initiative was to be implemented, to ensure ongoing improvement of supervision methods while taking account of the LOLF and PPO requirements. The new DCS, the PPO and the Quality initiative were all presented to DGAC staff for them to become aware of the associated challenges. The aim of the DCS is to obtain ISO 9001 (version 2000) certification by the end of 2007 and it therefore presented this task to the Permanent Working Committee (GTP), composed of the social partners, for implementation. All these initiatives, which are to be stepped up, will be all the more effective as a Communications and Public Relations director was recruited in 2005 to take charge of developing internal

les contraintes de la LOLF et du PPO. L'organisation de réunions de présentation de la nouvelle DCS, du PPO et de la démarche Qualité aux personnels de la DGAC a permis de sensibiliser l'ensemble des acteurs aux enjeux correspondants. L'objectif, affiché au sein d'un Groupe de travail permanent (GTP) qui réunit les partenaires sociaux, est d'obtenir une certification ISO 9001 (version 2000) à l'horizon fin 2007. Toutes ces initiatives, appelées à monter en puissance, feront l'objet d'un accompagnement d'autant plus efficace qu'un responsable de la Communication et des Relations publiques, recruté en 2005 et arrivé début 2006, est chargé de développer la communication interne et externe, en coordination avec le service Communication de la DGAC, afin de mieux faire connaître les actions de certification et de surveillance et d'améliorer la perception de la DCS par ses partenaires. La DCS s'est par ailleurs dotée d'une structure intégrée de conseil juridique « de proximité », qui mène des actions d'information et d'explication indispensables sur les conditions d'application des textes. Elle assure également le support juridique nécessaire à la mise en œuvre de la réglementation, tout en développant des outils de conformité et de suivi des procédures légales.

De nouveaux modes de gestion

Les gestionnaires de la DCS se sont attelés à l'élaboration du budget 2006, en intégrant les notions de programmes et d'unités opérationnelles introduites par la LOLF. Ils ont également mis en place les procédures nouvelles de contrôle de gestion requises par le PPO. Une personne a été spécialement affectée à la définition des modalités de facturation des redevances.

and external communication, in liaison with the DGAC Communication department. They will work together to make its partners more aware of the certification tasks carried out by the DCS and improve their perception of our Directorate. Furthermore, the DCS has created a legal advisory entity to provide essential information on how the new regulations should be applied. It also provides legal support for the implementation of the regulations, while developing tools for compliance with the legal procedures.

New management methods

DCS managers have begun organising the budget for 2006, integrating the notions of operating programmes and units introduced by the LOLF. They also set up the new management control procedures required by the PPO. One person was assigned specially to definition of how to invoice fees and charges. Similarly, the services on behalf of other organisations, such as the GSAC in France or the EASA at European level, are now invoiced via special invoicing systems. All these changes were supported by appropriate training and required considerable co-ordination with the DGAC General Secretariat and Accounts Department.

Developing skills and stepping up social dialogue

In addition to English and IT, our efforts in 2005 were mainly directed at inspector training, to meet the requirements of the new scope of the DCS in air navigation, airports and security. A campaign was set up to encourage all staff to become more mobile

Fédérer un véritable réseau

Federating into a true network

Le programme Surveillance et certification (P614 dans la nomenclature du budget de l'Etat) a pour objectif de développer une politique de contrôle technique de l'ensemble des acteurs du transport aérien, qui s'appuie notamment sur la réduction des écarts à la réglementation grâce à des contrôles appropriés en nombre et qualité.

À ce titre, il intègre les personnels de la DCS mais aussi l'ensemble des agents des DACs et du STAC dédiés à ces missions, dont certains participent activement à la démarche Qualité au sein d'un réseau identifié.

Au total, l'effectif correspondant est de l'ordre de 795 collaborateurs (275 agents à la DCS en centrale et 520 en DACs et au STAC), soit environ 30 % des effectifs de la DGAC hors Navigation aérienne. Les effectifs de la DCS ont progressé d'une quinzaine de collaborateurs en 2005.

The goal of the Supervision and Certification programme (P614 in the State budget nomenclature) is to develop a policy of safety and security oversight of all air transport players, based not least on making the appropriate number and standard of inspections to ensure consistent compliance with the regulations.

It therefore includes the DCS staff but also all DAC and STAC staff involved in these duties, some of whom actively participate in the Quality initiative in identified networks.

The total number of staff involved is around 795 (275 in the central DCS and 520 in the DACs and the STAC). This represents some 30% of DGAC staff not involved in air navigation. DCS staff numbers increased by around 15 in 2005.



Outre la maîtrise de l'anglais, les techniques d'audit ont constitué un autre axe central des formations dispensées en 2005 aux équipes de la DCS.

Advanced English and auditing techniques were the two most important subjects offered to DCS teams as part of their ongoing training.



De même, les prestations rendues pour le compte d'autres organismes, comme le GSAC en France ou l'AESA au niveau européen, sont désormais supportées par de nouveaux systèmes de facturation adaptés. Toutes ces mutations ont été précédées d'un effort conséquent de formation et ont nécessité une coordination étroite avec le Secrétariat général et l'Agent comptable de la DGAC.

Développement des compétences et intensification du dialogue social

Outre l'anglais et la bureautique, les efforts ont essentiellement porté en 2005 sur les formations d'auditeurs, afin de répondre à l'élargissement du périmètre d'activité de la DCS dans les domaines de la navigation aérienne, des aéroports et de la sûreté. Une importante campagne d'incitation à la mobilité a également été menée, afin de valoriser les opportunités professionnelles offertes au sein de la DCS comme dans les services déconcentrés. Par ailleurs, de nouvelles modalités de dialogue social ont été mises en place avec les organisations

in order fully to benefit from the professional opportunities offered by the DCS as well as in its regional departments.

Furthermore, new means for social dialogue were set up with the unions, based on relationships both more formal and more direct, in the framework of a Permanent Working Group (GTP) acting as a joint technical committee (CTP) in respect of the players under the P614 programme.

Optimising in-service experience

In collaboration with the DAST, the DCS actively participated in the work towards common implementation of European Directive n° 2003-42 on reporting civil aviation events and transposing it into French law.

In France, it continued to organise centralisation of event reporting, undertook to develop analytical tools, and took part in improvement of the ECCAIRS IT system for logging of these events, which is currently being deployed among the DACs.

syndicales, fondées sur des relations à la fois plus formelles et plus directes dans le cadre d'un Groupe de travail permanent (GTP), qui reprend pour les acteurs du programme P614 les attributions d'un Comité technique paritaire (CTP).

Optimiser le retour d'expérience

En collaboration avec la DAST, la DCS a participé activement aux travaux européens sur la mise en œuvre collective de la directive 2003-42 relative au report des événements dans l'Aviation civile et sur sa transposition en droit français.

Elle a poursuivi l'organisation en France du recueil d'événements, en en devenant le point focal, entrepris le développement d'outils d'analyse et pris part à l'amélioration du système informatique ECCAIRS de recueil de ces événements, en cours de déploiement dans les DACs. Des modules applicatifs ont été conçus avec le centre de recherche de la Commission européenne pour relier ECCAIRS et les systèmes des opérateurs afin de réduire le travail de double saisie. Une attention particulière a été portée au suivi des recommandations émanant des organismes d'enquêtes et notamment du BEA français. Les suites données à ces recommandations sont disponibles en ligne depuis 2006.

La DCS anime par ailleurs les travaux consacrés à différents thèmes transversaux sur la sécurité : utilisation de systèmes d'anticollision embarqués (TCAS), traitement des incursions de piste, etc. Sur les approches non-stabilisées, principal sujet abordé, il s'agit de définir un plan d'action et d'organiser un symposium avec tous les acteurs impliqués, du côté du contrôle aérien comme des compagnies aériennes.

Applications have been designed jointly with the EC research centre to connect the ECCAIRS system with operators' systems to avoid double reporting. Special attention was paid to follow-up of the recommendations of the survey organisations, not least the French BEA. The results of these recommendations have been available online since 2006.

Furthermore, the DCS organises the work on various transversal safety topics: use of on-board anti-collision systems (TCAS), processing of runway incursions etc. On the main subject dealt with, that of non-stabilised approaches, a plan of action was to be defined and a symposium organised with all the players involved, in air traffic control as well as the airlines.

Le recueil des événements dans l'aviation civile s'appuie désormais sur un dispositif harmonisé au niveau européen.

Logging of civil aviation events is now based on the procedures in several European countries that have been harmonised into one.



Navigation aérienne, Aéroports et Sûreté

Air navigation, Airports and Security

■ Certifier les prestataires de services de navigation aérienne

La surveillance des prestataires de navigation aérienne et la séparation fonctionnelle avec l'opérateur DSNR relèvent des exigences du règlement « ciel unique » européen, adopté en 2004. Ce cadre sera complété en 2006 par une directive sur les licences de contrôle. La DCS est l'« autorité nationale de surveillance » instaurée par ces textes.

■ Mettre en place un système de surveillance de la sécurité des aéroports

La DCS organise, avec les DACs, la certification et la surveillance des exploitants aéroportuaires, selon un cadre réglementaire qui se met progressivement en place. Elle s'assure de l'homologation des pistes, en particulier pour les approches de précision. Les premiers certificats d'aéroports seront délivrés en 2006.

■ Contrôler l'application de la réglementation en matière de sûreté

La DCS coordonne l'action de surveillance des services déconcentrés et définit avec eux les méthodes et procédures normalisées à appliquer pour délivrer et surveiller les agréments en matière de sûreté. Par ailleurs, elle met en place un programme national d'inspections et d'audits afin de s'assurer de la mise en œuvre sur le terrain de la réglementation.

Pour une maîtrise optimale de la sécurité, la réorganisation de la DGAC a conduit la DCS à regrouper, au sein d'une seule sous-direction, les composantes « sol » du système aviation civile. Cette entité assure le contrôle, la certification et la surveillance dans les domaines de la navigation aérienne, des aéroports, de la sûreté en zones aéroportuaires et de la sécurité informatique. Pour ce faire, elle peut s'appuyer sur l'expertise du Service technique de l'aviation civile (STAC).

For maximum safety monitoring, the DGAC re-organisation led the DCS to group the « ground » parts of the civil aviation system into a single sub-department. This performs inspection, certification and supervision of air navigation service providers, airports, airport security and IT security. To do so it relies on the expertise of the STAC, the technical department of civil aviation.

■ Certifying air navigation service providers

Supervision of air navigation service providers and the functional separation from the operator DSNR are provided for in the European « Single Sky » regulation adopted in 2004. This is to be completed in 2006 by a Directive on licence supervision. The DCS is the French "National Supervisory Authority" set up by these regulations.

■ Setting up a system for supervision of airport security

With the DACs, the DCS organises certification and supervision of airport operators under a regulatory framework that is gradually being put in place. It ensures runways are approved, especially for precision approaches. The first airport certificates are to be delivered in 2006.

■ Ensuring that security regulations are applied

The DCS co-ordinates the supervision carried out by the regional departments and defines with them the standardised methods and procedures to be applied when delivering and monitoring approvals of operators as required by the security provisions. Furthermore, it is setting up a national inspection and audit programme to ensure that the regulations are implemented in the field.

Réussir la création d'un nouveau pôle de compétence



Successfully creating a new centre of expertise

« La sous-direction Navigation aérienne, Aéroports et Sûreté, en place depuis mi-2005, a rassemblé des équipes venant d'horizons différents. Certaines des activités de certification et de surveillance sont nouvelles, d'autres sont la poursuite, dans un contexte profondément modifié, de travaux préexistants. Il a fallu définir ou préciser les objectifs recherchés, organiser, former, coordonner, tant avec les services centraux que déconcentrés. Un vaste chantier où se rencontrent des expériences et des compétences multiples. Un terrain propice aux enrichissements mutuels, qui contribue à renforcer la cohésion et à construire une nouvelle culture commune « DCS », à partir de principes fondamentaux venus de l'ancien SFACT.

Alain Printemps

Sous-directeur Navigation aérienne, Aéroports et Sûreté
Head of Department, Air Navigation, Airports, Security

The Air Navigation and Airport Security Department, created in mid-2005, has brought together teams from different horizons. Some of the certification and oversight activities are new, others are the continuation of what went before, in a profoundly changed working context. The new teams needed to define or clarify the objectives sought, organise, train, and co-ordinate, with the central services as well as the regional departments. It was a huge undertaking, bringing together a multitude of different experiences and skills. It has engendered mutual understanding which contributed to strengthening links and building a new common "DCS" culture based on the fundamental principles that came from the old SFACT organisation.



La DCS doit procéder à la certification du prestataire DSNA d'ici fin 2006.

The DCS is to certify the DSNA, a service provider, by the end of 2006.

■ Navigation aérienne

Certifier l'ensemble des prestataires avant mi-2007

Du fait de sa nouveauté, l'activité de surveillance et de certification du domaine Navigation aérienne a nécessité, en 2005, la structuration d'une organisation entre la DCS, le STAC et les DACs et l'élaboration d'une méthodologie commune d'audit et de surveillance. Ainsi, une trentaine de personnes ont pu être formées aux techniques d'audit de systèmes de gestion de la sécurité et à l'analyse des études de sécurité.

L'objectif annoncé est de certifier l'ensemble des prestataires avant la mi-2007 et en tout premier lieu (avant fin 2006), la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) qui regroupe, au sein de la DGAC, 7 400 personnes en charge de la sécurité du trafic aérien. Les premiers audits des unités de la DSNA ont commencé en septembre 2005 et

■ Air navigation

Certifying all service providers before mid-2007

Because it is new, supervision and certification of Air navigation service providers required division of the organisation between the DCS, the STAC and the DACs in 2005, and also the development of a joint method of audit and supervision. Some thirty staff were thus trained in techniques of auditing safety management systems and analysing safety studies.

The goal is to certify all service providers by mid-2007 and, first and foremost, the Directorate for Air Navigation Services (DNSA) before the end of 2006. This, which is part of the DGAC, groups 7,400 people charged with air traffic safety. The first audits of the DNSA units began in September 2005 and should take a year to complete. Other service providers, such as the French meteorological office, Aerodrome flight information services (AFIS) set up by airfield

devraient se dérouler sur un an. D'autres prestataires sont également concernés, comme Météo France, les services d'information AFIS (Aerodrome flight information service) mis en place par les exploitants d'aérodromes et certains organismes de pays européens effectuant, par délégation, du contrôle aérien en France. Les discussions avec la Direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM) ont permis de préciser le cadre juridique et réglementaire de surveillance des prestations de navigation aérienne que la Défense fournit au trafic civil sur ses aéroports : la DIRCAM agira pour le compte de la DCS, qui définira les méthodologies à mettre en œuvre.

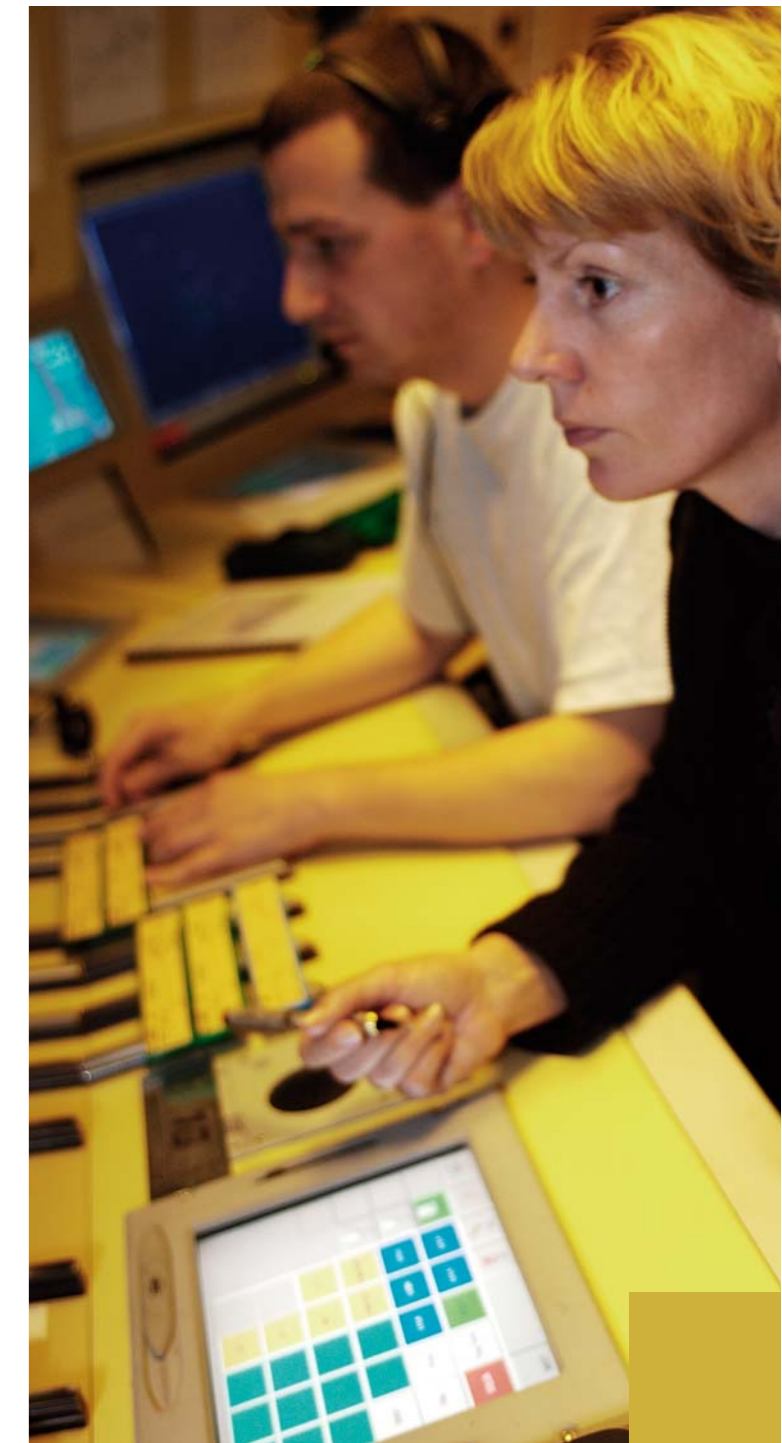
Un cadre nouveau pour les licences de contrôle

Le bureau des aptitudes des personnels de la navigation aérienne, qui sera amené à délivrer les licences de contrôle vers la fin 2007, a repris le travail de l'ex-DNA pour la délivrance des brevets d'aptitude. Il assiste activement la Direction des affaires stratégiques et techniques (DAST) et la DSNA, afin de préparer le cadre réglementaire nécessaire à la délivrance des licences. Ce bureau sera également appelé à homologuer l'ENAC et à délivrer l'agrément des formations dispensées par les unités de contrôle de la DSNA.

operators, are also involved, as are certain organisations in European countries which provide, by delegation, air traffic control services in France. Discussions with the Directorate for military air traffic (DIRCAM) enabled the legal and regulatory framework for supervision of air navigation services provided by the Ministry of Defence for civil aviation in its airports to be set up: the DIRCAM will act on behalf of the DCS, which will define the methods to be used.

A new framework for inspectors' licences

The bureau of air navigation personnel proficiency, destined to deliver air traffic controllers' licences as of the end of 2007, took over the work of the former DNA in delivering certificates of aptitude. It is actively assisting the Directorate for strategic and technical affairs (DAST) and the DSNA to prepare the regulatory framework for delivering these licences. It will also be expected to accredit the ENAC and issue approvals for the training given by the DNSA inspection units.





STAC : une expertise spécifique



STAC : specific expertise

Le STAC apporte à la DCS son expertise en matière de méthodologie de certification et sa connaissance des infrastructures aéroportuaires. Il a mis en place une équipe à Toulouse pour développer ses compétences en navigation aérienne, notamment pour tout ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité et le suivi de dossiers de sécurité complexes.

The STAC provides the DCS with its expertise in certification methods and its knowledge of airport infrastructures. It set up a team in Toulouse to develop its skills in air navigation, not least as regards safety management systems and monitoring of complex cases involving safety.



Une cinquantaine de professionnels ont été formés pour conduire les audits de certification des aéroports.

Some fifty professionals were trained to perform certification audits of airports.

■ Aéroports

Quelque 60 plateformes à certifier

Conformément aux orientations fixées par l'OACI, le Service des bases aériennes (SBA) avait entamé, fin 2003, une réflexion sur les processus à mettre en œuvre pour assurer la certification des aérodromes. À l'occasion de la réorganisation de la DGAC, la DCS s'est vue confier cette responsabilité dans le cadre de son nouveau périmètre de compétence.

En 2005, tout en contribuant activement à la finalisation des textes correspondants, la DCS a consolidé le processus de certification et mis en place les compléments de formation nécessaires pour atteindre le nombre de 50 auditeurs. Il s'agit en effet de certifier d'ici fin 2006 les onze plus importantes plateformes en termes de trafic passagers : Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Orly, Pointe-à-Pitre, Roissy CDG, Strasbourg, Toulouse.

■ Airports

Some 60 sites to be certified

In 2003, in accordance with the ICAO standards, the Air Infrastructure Department (SBA) of the DGAC began to build up the provisions required to implement certification of airports. When the DGAC was re-organised, the DCS was entrusted with this task as part of its scope of work.

In 2005, while at the same time actively working at completion of the relevant regulations, the DCS consolidated the certification process and set up additional training courses so as to arrive at a figure of 50 inspectors. The plan is to certify the eleven largest passenger airports in France by the end of 2006: Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Orly, Pointe-à-Pitre, Roissy CDG, Strasbourg, and Toulouse.

Certification will then continue in successive annual waves from 2007 onwards, so that the 49 other

Les certifications vont se poursuivre par vagues annuelles successives à partir de 2007, pour toucher les 49 autres aéroports français qui accueillent plus de 70 000 passagers par an.

Structurer un nouveau dispositif de surveillance

Plusieurs groupes de travail ont été constitués avec les DACs et le STAC, afin d'établir les procédures nécessaires et de préciser le cadre de la surveillance continue : groupe circulaire TAC (normes techniques de l'aviation civile concernant les infrastructures, pistes et dégagements) ; groupe CHEA (conditions d'homologation et d'exploitation des aérodromes) ; groupe SSLIA (Service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs) ; groupe Procédures de certification et de surveillance continue. Des « manuels de surveillance », précisant les méthodes de contrôle à mettre en œuvre par les services de l'administration sont en cours d'élaboration et des réunions de travail sont régulièrement organisées avec les usagers pour recueillir leur avis.

French airports, handling over 70,000 passengers per year, will be certified.

Structuring a new supervisory system

Several working groups were set up with the DACs and the STAC to define the procedures required and outline the continuing supervision framework: the TAC circular group (technical standards in civil aviation for infrastructures, runways and protections); the CHEA group for homologation and operation of airfields; the SSLIA group for aircraft fire safety services; and the group for certification and continuing supervision procedures. "Oversight manuals" detailing the supervisory methods to be used by the Departments involved in surveillances, are being drawn up, and working meetings are regularly organised with the operators to exchange views.

DCS et DAC : des compétences complémentaires

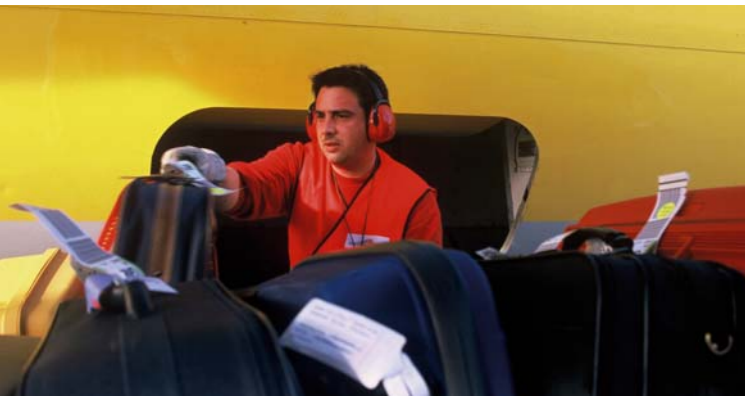
DCS and DAC : complementary skills

Dans le cadre de la certification des aéroports, la DCS définit les méthodes de travail, organise l'audit de certification réalisé par une équipe de quatre auditeurs, audit qui porte principalement sur les différents domaines listés dans le manuel de certification de l'OACI. Elle valide le rapport d'audit et le transmet à la DAC, chargée de délivrer le certificat à l'exploitant, après s'être assurée, si besoin est, de la mise en œuvre d'un plan d'actions pour corriger les non-conformités.

Bien que la certification des prestataires navigation aérienne ne soit pas déconcentrée, la DCS a constitué, avec les DACs, un réseau sur lequel elle s'appuie pour conduire ses audits et les actions de surveillance à mener au niveau local. En particulier, la certification des organismes AFIS sera assurée par les DACs.

In the framework of airport certification, the DCS defines the working methods, and organises certification audits by teams of four inspectors, dealing mainly with the various fields listed in the ICAO certification manual. It validates the audit reports and sends them to the DAC charged with delivering the certificate to the operator after ascertaining, where necessary, that a satisfactory plan of action to correct the faults has been implemented.

Although the regional departments have not been charged with certification of air navigation service providers, the DCS has, in association with the DACs, built up a network it uses to perform audits and supervision at local level. More particularly, certification of AFIS organisations will be carried out by the DACs.



La DCS délivrera en 2006 les premières approbations des programmes de sûreté des aéroports et des principales compagnies.

In 2006 the DCS will issue the first security programme approvals to airports and the main airline companies.



■ Sûreté

Une surveillance de toute la chaîne de sûreté

La surveillance des aspects sûreté nécessite l'intervention coordonnée de plusieurs services de l'État : la gendarmerie, la police, les douanes et la DGAC, les DACs jouant ici un rôle pivot. Dans ce contexte, la DCS se trouve investie de deux missions principales : coordonner et animer l'activité de surveillance menée localement par les DACs, en particulier pour l'instruction des nombreux agréments à délivrer ; conduire les audits nationaux inscrits dans le cadre du programme national du contrôle de la qualité exigé par la réglementation européenne, afin de s'assurer de la mise en œuvre sur le terrain de la réglementation.

La mise en œuvre de méthodes normalisées

L'année 2005 a été consacrée à la définition des

■ Security

Supervision of the entire security chain

Supervision of security aspects requires co-ordinated action from several State departments : the military police (gendarmerie), the police, the customs and the DGAC. The DACs have a key role here. The DCS thus carries out two main tasks: co-ordinating and initiating the local supervision performed by the DACs, especially as regards preparation of the many approvals to be delivered; and performing the national audits provided for by the national quality control programme pursuant to the European regulations, to ensure that these regulations are implemented in the field.

Implementation of standard methods

The year 2005 was devoted to the definition of standard

outils méthodologiques de surveillance normalisée pour l'instruction et la délivrance des autorisations (agrément et programmes de sûreté) des principaux acteurs ainsi que pour leur surveillance continue. En particulier, des grilles d'instruction et de notation communes ont été mises au point avec les DACs.

La surveillance concerne en premier lieu les exploitants d'aéroports et les compagnies aériennes, dont les programmes de sûreté devront être approuvés progressivement à partir de 2006. C'est sur cette base que seront instruits en 2006 les programmes des 11 premières plateformes aéroportuaires et des 9 principales compagnies françaises et étrangères en termes de trafic au départ de la France.

Le contexte est différent pour les autres opérateurs (fret, catering, chargeurs...), détenteurs d'agrément déjà délivrés depuis plusieurs années et pour lesquels les méthodes de renouvellement seront progressivement harmonisées. Par ailleurs, les organismes de formation disposant d'une convention pour dispenser des formations à la sûreté ont également fait l'objet d'inspections « pilotes », avec le support des DACs.

Afin de consolider cette approche normalisée, il était nécessaire de disposer de moyens informatiques adaptés et sécurisés. Le développement du Système d'exploitation des données relatives à la défense (SEDRD) permettra de fournir une base de données centralisée aux personnes qui conduisent les audits de sûreté. Après une expérimentation à Marseille en 2005, le déploiement progressif de cet outil est prévu pour 2006 dans l'ensemble des DACs.

supervision tools for preparing and delivering authorisations (security approvals and programmes) to the main players, and for ongoing supervision. More particularly, joint instruction and grading grids were drawn up with the DACs.

Supervision first of all concerns airport operators and airline companies, the security programmes of which are to be approved progressively as of 2006. Thus, this year, the programmes of the 11 largest French airports and the 9 leading French and foreign airline companies in terms of traffic leaving France will be examined.

The context is different for the other operators (freight, catering, loading...) that hold approvals already delivered several years ago, for whom the renewal procedures will gradually be harmonised. Furthermore, the training organisations having concluded agreements enabling them to give courses in security have also been the subject of inspections with the assistance of the DACs.

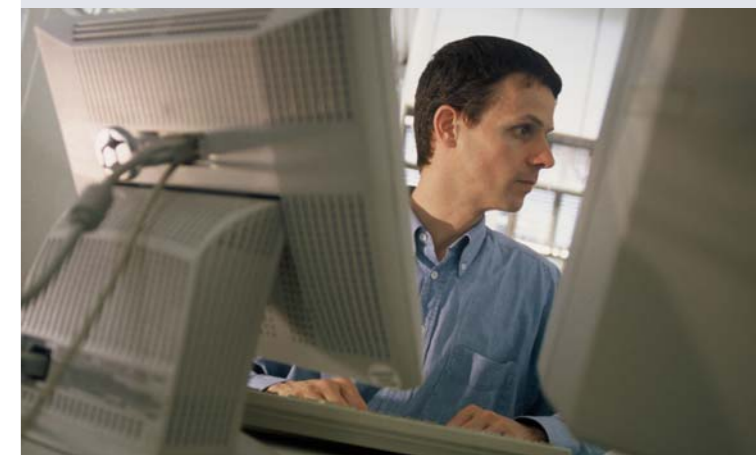
To help in this standardised approach, it was necessary to provide adapted, secure IT means. The development of the defence data processing system (SEDRD) will enable a centralised data base to be made available to those performing security audits. After testing in Marseille in 2005, the gradual deployment of this tool in all the DACs is planned for 2006.

Garantir la sécurité des systèmes d'information

Guaranteeing secure IT systems

Pour le compte de la DGAC, la DCS est chargée de contrôler la sécurité des systèmes d'information de gestion ainsi que la confidentialité des données échangées et stockées par les utilisateurs. La DCS assiste l'Autorité qualifiée pour la sécurité des systèmes d'information (AQSSI) pour finaliser, sur la base des directives définies par les services du Premier ministre, le cadre réglementaire qui devra être appliqué au sein de l'Aviation civile. C'est dans cet esprit que plusieurs audits ont été menés en 2005 dans les différents services de la DGAC.

On behalf of the DGAC, the DCS is in charge of monitoring the security of the IT management systems and the confidentiality of the data exchanged and stored by the users. The DCS is assisting the Authority qualified to supervise IT system security (AQSSI) in finalising the regulations applicable to Civil Aviation on the basis of the instructions given by the Prime Minister's department. It is in this spirit that several audits were carried out in the various DGAC departments in 2005.



Navigabilité et Opérations des aéronefs *Airworthiness and Operations*

■ Maintenir un haut niveau d'exigences à l'égard des opérateurs

La DCS est responsable du contrôle technique relatif aux opérations et à la maintenance des aéronefs français, y compris dans le cas particulier des avions immatriculés en France et exploités par un opérateur étranger, pour lesquels une surveillance spécifique est nécessaire.

■ Une approche globale du système transport aérien

Qu'il s'agisse de construction, d'exploitation ou d'entretien, l'action de la DCS se matérialise tant par la délivrance d'agrément que par une activité de contrôle permanent. Elle vise autant les matériels et les équipements que les organisations et les professionnels qui les mettent en œuvre.

■ Contribuer au respect des meilleurs standards européens

La DCS dispose d'une expertise reconnue en matière de certification des aéronefs et de contrôle de conformité de leur conception et de leur production. Un savoir-faire largement mis au service de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), dont l'extension progressive du champ de compétences réglementaires constitue un gage de cohérence et d'efficacité accrues.

Avion ou hélicoptère, l'aéronef fait l'objet d'une surveillance constante, depuis sa conception et tout au long de son cycle de vie. Certification, suivi de navigabilité, contrôle technique des opérations et de la maintenance des appareils... la DCS est au cœur d'un dispositif qui fait intervenir plusieurs acteurs aux compétences complémentaires et revêt une dimension européenne et internationale de plus en plus marquée.

Be it an aeroplane or a helicopter, an aircraft is the subject of unremitting scrutiny, from design stage to the end of its working life. For activities such as certification, airworthiness monitoring and technical inspections of operation and maintenance of aircraft, the DCS is at the heart of an organisation calling upon several players with complementary skills. This organisation is becoming more and more European and international in scope.

■ Keeping up high operating standards

The DCS is responsible for technical scrutiny of operation and maintenance of French aircraft, including the special case of planes registered in France and operated by foreign airlines, for which specific supervision is required.

■ Overall approach to the air transport system

The duties of the DCS extend to manufacture, operation and maintenance of aircraft, materialised by both issuance of approvals and ongoing supervision. They concern materials and equipment as well as the organisations and professionals running operations.

■ Contributing to compliance with the best European standards

The DCS has recognised expertise as regards aircraft certification and ensuring that design and manufacturing standards comply with regulations. This know-how is offered to support EASA activities, and the extended scope of the latter's regulatory duties means that greater consistency and efficacy will be achieved.

L'entrée dans une nouvelle ère *Entering a new era*



« Nos actions en faveur de la sécurité ont pris une dimension supplémentaire. Les accidents de l'été 2005, et notamment celui

de l'avion de la compagnie colombienne West Caribbean au Venezuela, nous amènent désormais à exercer un véritable droit de regard sur la surveillance mise en œuvre par des pays étrangers signataires de la Convention de Chicago. Sur un autre plan, la remise à plat des schémas de redevances du GSAC pour les parties Production, Entretien, et la mise en place de nouvelles redevances dans le domaine de l'exploitation ont nécessité de nombreuses discussions avec les usagers. Celles-ci ont aussi permis d'aborder les évolutions nécessaires des méthodes de surveillance pour tenir compte des nouveaux règlements européens. »

Bernard Marcou

Sous-directeur Navigabilité et Opérations
Head of Department, *Airworthiness and Operations*

“Our action to improve safety has reached greater heights. The accidents of summer 2005, especially that of the Colombian airline West Caribbean in Venezuela, have led us to carry out real scrutiny of the air safety supervision implemented by the countries having signed the Chicago Convention. Elsewhere, the complete overhaul of the GSAC fee systems in the fields of Production and Maintenance and the creation of new fees for Operation required many discussions with users. These also gave us the opportunity to look at the changes in supervision methods that will be needed to take account of the new European regulations.”



Agréés par la DCS, les simulateurs prennent une importance toujours croissante dans les programmes de formation des équipages.

Flight simulators, approved by the DCS, are gaining in importance as aids in air crew training programmes.

■ Opérations et entretien des aéronefs

Surveillance opérationnelle des compagnies : une priorité

La DCS définit et harmonise les méthodes de contrôle mises en œuvre par les DACs pour la surveillance des compagnies de leur ressort géographique, et surveille elle-même directement la compagnie Air France. Cette dernière mission recouvre le suivi de la liste de flotte d'Air France (250 à 260 avions), la centralisation et l'analyse des informations émanant de la compagnie, l'audit, la vérification et le suivi d'application des programmes de formation destinés aux 4 400 PNT et 14 000 PNC et, plus généralement, la conformité des conditions d'exploitation aux exigences réglementaires, que ce soit dans le domaine du matériel, des performances des avions ou de leur chargement.

La DCS délivre également, à Air France comme aux autres compagnies françaises, les autorisations

■ Aircraft operation and maintenance

Operational supervision of airlines: a priority

The DCS defines and harmonises the control methods implemented by the DACs in supervising the airline companies within their geographical jurisdiction and itself directly supervises the company Air France. This duty includes monitoring the Air France fleet (250 to 260 planes), centralising and analysing information from the company, auditing, checking and monitoring the proper application of the training programmes for the 4400 PNT and 14000 PNC, and more generally, ensuring compliance of the operating conditions with the regulatory requirements, in respect of required equipment, aircraft performance or loading.

The DCS also delivers the special operating authorisations to Air France and the other French

particulières d'exploitation prévues par la réglementation, notamment pour traverser l'Atlantique et voler dans certains espaces aériens. C'est elle encore qui établit, pour Air France et les compagnies hors Communauté européenne, les autorisations relatives aux approches de précision sur les aéroports du territoire français.

Sur le plan des performances opérationnelles, les équipes de la DCS ont conduit plusieurs études pour le compte de différents services de la DGAC et travaillé sur les limitations applicables à certains types d'avions dans les phases d'approche de Mayotte, de Miquelon ou, la nuit, de Calvi. Au sein d'un groupe JAA dédié, elles ont été à l'initiative d'une réévaluation des pratiques de masse et de centrage tenant compte des évolutions morphologiques des passagers, sur la base des données fournies par le ministère de la Santé.

La DCS s'appuie sur le travail quotidien réalisé auprès des compagnies françaises comme sur les discussions réglementaires menées dans les forums internationaux pour orienter sa politique d'agrément opérationnel des équipements, et notamment les plus récents d'entre eux. Elle a poursuivi son activité d'agrément des simulateurs, outils de plus en plus importants dans la formation initiale des équipages et dans les programmes de maintien de leur compétence.

L'observatoire des compagnies étrangères, outil d'une intransigeance renforcée

L'année 2005 marque un changement de culture. Au-delà de la responsabilité classiquement exercée à l'égard des transporteurs français, une légitimité

companies, not least for crossing the Atlantic and entering certain air spaces. It is also the DCS that issues the authorisations on precision approaches to French air fields, for Air France and airline companies outside the EU.

As regards operating performances, DCS teams have carried out several studies for the various DGAC departments and worked on the limitations applicable to certain types of plane in the approach phases to Mayotte, Miquelon or (at night) Calvi. They were, in the framework of a dedicated JAA group, the initiators of a re-assessment of current mass and centring practices to take account of the changing morphology of passengers, on the basis of data provided by the French Ministry of Health.

The DCS relies on daily exchanges with the French companies and the regulatory discussions in international forums to guide its decision policy as regards operational approvals of equipment, not least the most recent equipment. It continued its approvals of simulators which are becoming more and more important in initial training of air crew and continuing training programmes.

The observatory of foreign airlines, a tool which has gained in rigour

The year 2005 marked a change of culture. In addition to its traditional responsibility for French companies, the DCS has had an increasingly legitimate role in scrutiny of foreign airlines. To consolidate its organisation and increase its supervision of these companies when they are on French soil, the DCS

Transfert aux DACs des autorisations ETOPS et marchandises dangereuses



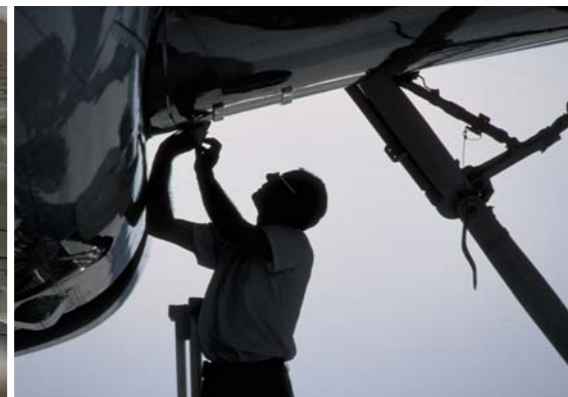
Transfer of ETOPS and dangerous merchandise authorisations to the DACs

Des compagnies comme Air Austral et Corsair ont bénéficié en 2005 de nouvelles autorisations ETOPS. Celles-ci concernent l'exploitation d'avions bi-moteurs sur de grandes distances et définissent notamment les conditions requises pour rejoindre un aéroport de décollage en cas d'anomalie. Des travaux sont en cours au niveau européen et international en vue de l'introduction d'un ETOPS pour les tri-réacteurs et quadri-réacteurs.

Certaines décisions relatives aux autorisations ETOPS ont déjà été confiées à des DACs. Ce processus de déconcentration va se poursuivre. La DCS l'accompagne notamment au moyen de formations spécifiques. Il en va de même pour la délivrance des autorisations « marchandises dangereuses ».

In 2005, companies like Air Austral and Corsair were issued new ETOPS authorisations for operation of two-engine planes over long distances, among others defining the requirements for going to a backup airfield in the event of an anomaly. Work is in progress at European and international level with a view to introducing an ETOPS for three- and four-reactor planes.

Some decisions on ETOPS authorisations have already been handed over to DACs. This de-centralisation process will continue. The DCS is helping it along by providing specific training courses, as it is for issuance of "dangerous merchandise" authorisations.



En aviation légère, les organismes de maintenance doivent se préparer à une nouvelle réglementation européenne plus exigeante.

In light aviation, the maintenance organisations must prepare for the new, more stringent European regulations.

La DCS a autorisé l'ouverture de lignes aériennes « dedicate » pour des Airbus A319 en version « executive », qui assurent le transport des personnels d'entreprises pétrolières vers l'Afrique centrale et l'Europe orientale.

The DCS authorised the opening of dedicated airlines for « executive » versions of the Airbus A319 to provide transport to central Africa and Eastern Europe for oil company staff.



La DCS supervise les activités de travail aérien en relation avec les DACs, qui accordent les autorisations locales. Dans ce cadre, elle a diffusé en 2005 des circulaires relatives aux aéronefs étrangers et aux dérogations pour les vols à basse altitude, dits « rasants ».

The DCS supervises the aviation work in association with the DACs which give local authorisations. In this respect, in 2005 it sent out circulars on foreign aircraft and derogations for low altitude flights.

supplémentaire et renforcée a été donnée aux actions de surveillance des compagnies étrangères. Pour consolider son dispositif et intensifier les contrôles de ces compagnies lorsqu'elles interviennent sur le territoire français, la DCS a créé un observatoire. Celui-ci a pour mission de recenser l'ensemble des compagnies existantes et de collecter un maximum d'informations en temps réel : caractéristiques de la flotte de l'exploitant (type d'appareil, dates de mise en service, etc.), date, nature, résultats et suites données aux contrôles effectués dans le cadre du programme SAFA, interventions de maintenance, données issues des audits USOAP effectués par l'OACI... Grâce à ce travail de fond, la DCS a amélioré le suivi des compagnies nécessitant une attention toute particulière, notamment celles que la France a décidé d'interdire de son territoire pour des raisons de sécurité.

Une démarche identique a été mise en place à l'échelle de l'Union européenne en fin d'année. Elle s'appuie sur les travaux réalisés par les autorités

has set up an observatory. Its purpose is to identify all existing companies and collect a maximum of information in real time: characteristics of the operator's fleet (aircraft type, date first commissioned etc.), the date, nature, results and follow-up of the inspections carried out under the SAFA programme, maintenance work, data from the USOAP audits carried out by the ICAO, etc. This thorough work enabled the DCS to improve monitoring of those companies requiring special attention, not least those that France decided to ban from its territory for safety reasons.

Similar action was taken at European level at the end of the year. It was based on the work carried out by the authorities of the member States and, in March 2006, led to the publication of a list of companies banned from operating in Europe.

des États membres et a conduit, en mars 2006, à la publication d'une liste de compagnies interdites d'exploitation en Europe.

Accompagner les projets européens pour l'entretien en aviation légère

En fin d'année, des discussions avec les usagers ont été entamées pour préparer l'entrée en vigueur, prévue pour septembre 2008, du règlement européen 2042/2003. Ce dernier impose la mise en œuvre de licences de mécaniciens et d'un système d'agrément plus contraignant. Des exigences complexes à satisfaire pour nombre de structures, la plupart des aéroclubs fonctionnant dans ce domaine sur la base du bénévolat. La DCS poursuit cette concertation autour des méthodes de surveillance des organismes de maintenance, afin d'aboutir à la mise en conformité des pratiques de tous les acteurs concernés (bénévoles et professionnels) avec le règlement européen.

■ Navigabilité

Exigences accrues en termes de suivi de navigabilité

Depuis septembre 2005, tous les opérateurs de transport aérien doivent détenir un agrément pour la gestion de la navigabilité de leur flotte. Ils sont notamment tenus d'assurer le strict respect des échéances des programmes d'entretien des aéronefs ainsi que l'application rigoureuse des consignes de navigabilité. Avec l'appui des DACs et du GSAC, la DCS a audité et certifié un grand nombre

Assisting with European projects on maintenance in light aviation

At the end of the year, discussions were begun with users to prepare for the entry into force, planned for September 2008, of European regulation 2042/2003. This regulation requires maintenance staff to have licences and implements a more formal approval system. These are difficult requirements for many organisations, since many clubs operate on a non-profit basis. The DCS is continuing consultation on methods of overseeing maintenance organisations to arrive at full compliance of the maintenance practices used by all those involved (volunteers and professionals) with the European regulations.

■ Airworthiness

Increased requirements for ongoing airworthiness management

Since September 2005, all air transport operators have been required to have approval from their authority for the management of their fleet's airworthiness. More particularly, they must ensure strict observance of the deadlines set by aircraft maintenance programmes and strict application of airworthiness directives. With the support of the DACs and the GSAC, the DCS audited and certified a large number of operators during the year and enabled them to take this new regulatory step.

It should be noted that the field of maintenance is one of those in which some foreign companies find it

Renforcer les moyens de contrôle technique sur le terrain



Stepping up technical inspection means in the field

La répartition des effectifs de contrôleurs techniques d'exploitation a été adaptée au niveau des DACs, pour qu'ils assurent dans de meilleures conditions cette mission essentielle de surveillance des opérateurs. Des formations ont été dispensées en conséquence et des postes nouveaux ont été ouverts, de façon à passer à au moins 36 personnes qualifiées en 2007.

La sévérité de ces contrôles en escale peut conduire à immobiliser des avions en cas de non-conformité avérée. Dans ce domaine également, les échanges entre la DCS et les DACs permettent d'optimiser l'efficacité des interventions et d'harmoniser les approches des différents acteurs sur le terrain.

The distribution of technical operation inspector numbers was adjusted at DAC level to ensure optimum efficacy in this essential task of supervising operators. Training courses were set up for these needs and new jobs were created so that at least 36 qualified staff were available in 2007.

The thoroughness of these stopover inspections may entail blocking of aircraft where blatant non-compliance is discovered. In this area, too, exchanges between the DCS and the DACs will enable the efficacy of inspectors' action to be optimised and the approach of the various players in the field to be harmonised.



La réussite du test d'évacuation de l'A380 constituait l'une des dernières étapes en vue de la certification de l'appareil.

The successful evacuation test on the A380 was one of the last stages in gaining certification.

d'opérateurs au cours de l'année et leur a permis de passer ce nouveau cap réglementaire.

Il faut noter que ce domaine de l'entretien est l'un de ceux dans lequel certaines compagnies étrangères ont des difficultés à respecter leurs obligations, comme l'ont montré les données issues de l'observatoire mis en place par la DCS.

La DCS passe le relais à l'AEASA sur l'A380

Le transfert à l'AEASA des missions de certification pour la partie conception des aéronefs s'est accéléré en 2005. De façon concomitante, les mouvements des personnels de la DCS vers l'Agence se sont traduits par une contraction d'environ 30 % des effectifs de la sous-direction Navigabilité et Opérations.

Pour autant, en attendant que sa configuration définitive lui permette de conduire elle-même l'ensemble des tâches de certification, l'AEASA continue de faire appel à la DCS pour mener à bien plusieurs missions.

difficult to meet their undertakings, as the data from the DCS observatory have shown.

The DCS hands the A380 over to the EASA

The handover of the aircraft design certification tasks to the EASA picked up speed in 2005. At the same time, staff transfers from the DCS to the EASA led to a drop of some 30% in the workforce of the Airworthiness and Operations sub-department.

That being said, until it reaches its ultimate configuration that will enable it to carry out all certification duties itself, the EASA continues to call upon the DCS for assistance in several tasks.

The transition is illustrated perfectly by the showcase A380 programme. As of the start of the year, the DCS organised the general meeting for reporting on A380 certification status, prepared the authorisations for the first flight, which took place in April, and delivered the corresponding flight permit. In

Cette transition est très bien illustrée par le programme phare A380. Ainsi, dès le début de l'année, la DCS a organisé la réunion générale de bilan de certification de l'A380, assuré la préparation des autorisations du premier vol, effectué en avril, et délivré le « laissez-passer » correspondant. En juin, la DCS a officiellement transféré à l'AEASA l'ensemble de son activité de management du programme de certification A380. Les mêmes travaux de certification ont été accomplis pour le Falcon 7X, qui a pris son premier envol en mai 2005.

Clarifier le cadre contractuel des relations avec l'AEASA

Début juin, l'AEASA a mis en place un système de redevances pour financer ses activités de certification, qu'elles soient effectuées directement par elle-même ou qu'elle les sous-traite aux autorités nationales. Dans le même temps, elle a contractualisé ces relations de sous-traitance avec les autorités concernées, dont la DCS, afin de reverser à ces dernières la part des redevances correspondant à leur activité.

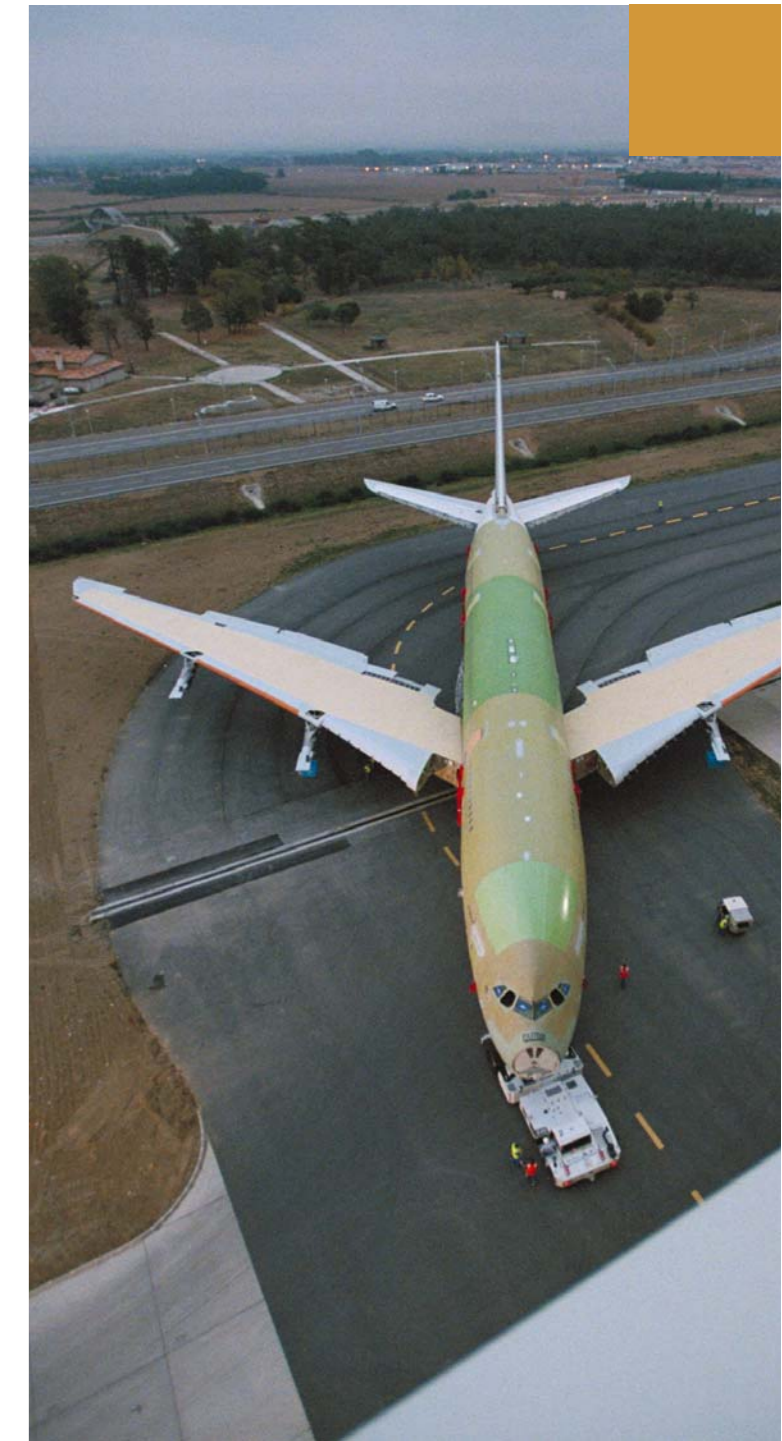
La Federal Aviation Administration (FAA – États-Unis) est engagée dans des discussions avec l'AEASA pour perpétuer le système d'accords bilatéraux qui existait avec les autorités nationales, autorisant la poursuite des reconnaissances réciproques de certificats. Dans ce cadre, elle s'est intéressée aux relations entre l'Agence et les autorités nationales sous-traitantes, et a notamment conduit un audit de la DCS qui s'est avéré satisfaisant.

June, the DCS officially handed over all its management of the A380 certification programme to the EASA. The same certification activities were also carried out for the Falcon 7X, which made its maiden flight in May 2005.

Clarifying the contractual framework of relationships with the EASA

In early June, the EASA set up a fee system to fund its certification activities, be they carried out directly by itself or subcontracted to the national authorities. At the same time, it executed contracts with the authorities concerned, including the DCS, to pay them the proportion of the fees corresponding to their activity.

The US Federal Aviation Administration (FAA) began discussions with the EASA to continue the system of bilateral agreements with the national authorities, allowing reciprocal recognition of certifications to be continued. In this regard, it looked into the relationship between the EASA and the subcontracting national authorities, and in particular it undertook an audit of the DCS which proved satisfactory.



Personnels navigants *Air crews*

16 02

■ Garantir la qualité des formations

La DCS assure l'approbation des écoles et valide leurs programmes. Elle contrôle également le maintien des compétences des équipages et les cursus qui leur permettent d'acquérir des qualifications complémentaires.

■ Organiser les examens et délivrer les titres aéronautiques

La DCS organise les examens théoriques et les épreuves pratiques pour les navigants professionnels, gère les banques de questions et les questionnaires d'examens pour les navigants privés, assure ou supervise la délivrance des titres aéronautiques, valide les licences étrangères et tient le registre des navigants.

■ Faire partager une expertise sans équivalent

La DCS abrite un pôle d'expertise technique sur toutes les questions relatives à la compétence des navigants. Elle déploie une expertise spécifique à l'appui de certaines approbations traitées par la DCS et les DACs, concernant les procédures et méthodes d'exploitation liées à la conduite des aéronefs. Elle assure, avec les DACs, un suivi continu des exploitants par des contrôles programmés en vol et au sol.

La qualité de la formation et du maintien de compétences des équipages est l'une des conditions essentielles de la sécurité. Interlocutrice privilégiée des navigants et des organismes de formation, la DCS déploie une vigilance continue dans ce domaine, à travers l'agrément des écoles, l'organisation des examens, la délivrance et la gestion des titres aéronautiques comme le suivi des aptitudes médicales, en liaison avec le Conseil médical de l'aviation civile.

The quality of training and maintenance of crew skills is one of the key factors in safety. As the preferred interlocutor for flight and cabin crews and training organisations, the DCS exercises unremitting vigilance in this field, by approving schools, organising exams, issuing and managing flight crew licences and ratings, delivering cabin crew certificates, and monitoring medical aptitude in association with the civil aviation Medical Council.

■ Guaranteeing training course quality

The DCS approves schools and courses. It also monitors flight crew proficiency levels and the content of the courses designed to give them additional ratings.

■ Organising exams and issuing qualifications

The DCS organises the theory and practical exams and practical tests for professional air crews, manages the exam question and questionnaire databanks for private air crews, issues or oversees issuance of aviation qualifications, validates foreign licences and updates the air crew register.

■ Sharing unrivalled experience

The DCS provides technical expertise on all issues arising from air crew skills. It exercises its special expertise in certain approvals dealt with by the DCS and the DACs involving operating procedures and methods for piloting aircraft. In association with the DACs it provides continuous monitoring of operators by scheduled inspections in flight and on the ground.

Une organisation plus efficace More efficient organisation



« Le rapprochement des anciennes divisions Personnels aéro-nautiques et Aptitudes techniques des personnels navigants, pour former une seule et même structure, s'est avéré très positif. Le processus était complexe mais nous y gagnons en cohérence et en réactivité, et cette nouvelle configuration devrait nous permettre de mieux faire face à l'évolution du cadre réglementaire comme à l'extension des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Quant à l'accentuation de la déconcentration, concrétisée par le transfert de certaines missions au profit des DACs, elle a pour but de renforcer également notre efficacité collective sur le terrain. »

Jean-François Buffat
Sous-directeur Personnels navigants
Head of Department, Air crews

"The merging of the former Aeronautical Staff and Flight Crew Technical Aptitudes departments into a single structure has had very positive results. The result is more logical and we can react more quickly. This new configuration should enable us to adapt to changes in the regulations and the increased involvement of the EASA. As for our increased de-centralisation, which has led to the transfer of certain tasks to the DACs, - the idea is to raise our joint efficacy in the field".



L'élargissement du périmètre des redevances

L'instauration de nouvelles redevances, consécutive à la mise en œuvre de la Loi organique sur les lois de finances (LOLF), a nécessité un important travail préparatoire tout au long de l'année 2005.

Outre les droits perçus pour le passage des épreuves théoriques et pratiques des examens aéronautiques, plusieurs prestations destinées aux navigants sont désormais financées par des redevances individuelles. C'est notamment le cas pour la délivrance de certains titres aux pilotes professionnels : licences CPL (licence de pilote professionnel) et ATPL (licence de pilote de ligne), qualification IR (qualification de vol aux instruments), qualifications de type, etc.

Pour le recouvrement de ces redevances individuelles, des procédures spécifiques ont été mises en place par le bureau des licences, avec l'assistance de la sous-direction Méthodes et Qualité. Des exonérations



Les audits de suivi permettent de vérifier que les formations dispensées par les écoles restent conformes aux référentiels approuvés.

Periodical audits of the courses offered by the schools ensure that they comply with the approved references.

Fees extended

The creation of new fees resulting from the implementation of the LOLF required considerable preparation throughout 2005.

In addition to the fees collected from those sitting the aviation theoretical and practical examinations, individual fees must now be paid for several services to air crew. This is more particularly the case for certain qualifications delivered to professional pilots: CPL and ATPL, Instrument Rating, type ratings etc.

Specific procedures were set up by the licence bureau with the help of the Methods and Quality Department, to collect these individual fees. Exemptions were also provided, more particularly for certain jobseekers.

In 2006, the fees paid in by the training schools will only cover a small proportion of the supervision costs, which include approving programmes, ascertaining that the human and technical means comply with the regulations in force, delivering approval certificates and carrying out audits to ensure that the procedures

ont également été prévues, en particulier à l'attention de certains demandeurs d'emploi.

En 2006, les redevances acquittées par les écoles de formation ne couvriront qu'une faible part des coûts de surveillance, laquelle inclut l'approbation des programmes, le contrôle de la conformité des moyens humains et techniques avec la réglementation en vigueur, la délivrance des certificats d'approbation et les audits de suivi pour vérifier que les procédures appliquées par les écoles restent conformes au référentiel approuvé et que la formation délivrée est du niveau requis.

Un nouvel outil pour optimiser le contrôle des aptitudes médicales

Le bureau médical, récemment rattaché à la DCS dans le cadre de la réorganisation de la DGAC, délivre les agréments, contrôle l'activité des médecins et centres médicaux aéronautiques agréés. Pour exercer ces missions, son équipe, qui comprend notamment trois médecins dont deux à mi-temps, s'appuie sur les avis du Conseil médical de l'Aviation civile (CMAC), dont elle tient le secrétariat général.

Elle assure également la maîtrise d'ouvrage du développement du système informatique SICOMED, destiné à la connexion des 1 100 médecins agréés à une base de données nationale, via une liaison Internet sécurisée. Cet outil, dont le déploiement et la formation des utilisateurs sont en cours, fournira une vision globale de la situation médicale de

applied by the schools remain in conformity with the approved references and that the training is of the required standard.

A new tool to improve checking of medical aptitudes

The medical bureau, recently attached to the DCS in the framework of DGAC re-organisation, delivers approvals and supervises the activity of the authorised doctors and aeronautical medical centres. To accomplish these tasks, the team, comprising among others three doctors, two of whom work part time, relies on the opinions of the Civil Aviation Medical Council (CMAC) for which it acts as general secretariat.

It also supervises the development of the SICOMED IT system designed to enable the 1,100 doctors to connect to the national data base via a secure Internet link. This tool, deployment of which and training in which are in progress, will give an overview of the medical situation of all air crew nationwide. At the same time guaranteeing confidential data, the system will interface with the licencing bureau to enable checking of the validity of air crew licences in real time. It will also make supervision of the specialised medical corps easier.

Simplifying the regulations applicable to helicopter pilots

France wished to study the implementation of the new JAR FCL2 European regulation on helicopter pilots. This has resulted in changes that make the regulations less constraining in certain areas.

Nouvelle étape de déconcentration vers les DACs

A new stage in moving tasks over to the DACs

La DCS s'appuie sur la compétence des DACs et leur proximité avec les acteurs de terrain pour optimiser en permanence son activité de surveillance.

En 2005, la DCS a ainsi préparé le transfert aux services déconcentrés du suivi des écoles de formation initiale des pilotes professionnels (FTO). Après formation des agents appelés à les traiter, les dossiers techniques et administratifs d'une vingtaine d'établissements ont ainsi été transmis aux DACs concernées.

The DCS relies on the skills of the DACs and their proximity to the players in the field to ensure ongoing optimisation of its supervision.

Thus, in 2005, the DCS prepared for the transfer of monitoring of the initial training schools for professional pilots (FTOs) to the regional departments. After training of the staff responsible for processing them, the technical and administrative files of some twenty institutions were thus transferred to the DACs concerned.





La nouvelle réglementation européenne pour les pilotes d'hélicoptères est appliquée en France depuis janvier 2006.

The new European regulations for helicopter pilots have been applied in France since January 2006.



Un système d'exams théoriques « à la carte » devrait être proposé aux candidats en 2007.

A system of "à la carte" theory examination papers will be offered to candidates as of 2007.

la population des personnels navigants. Tout en garantissant la confidentialité des données, le système sera interfacé avec le bureau des licences, pour permettre un contrôle en temps réel de la validité des licences des navigants. Il facilitera également la surveillance du corps médical spécialisé.

Simplifier la réglementation applicable aux pilotes d'hélicoptères

La réflexion souhaitée par la France sur la mise en place du nouveau règlement européen JAR FCL2, qui concerne les pilotes d'hélicoptères, a débouché sur une évolution des textes rendant la réglementation moins contraignante dans certains domaines. La DGAC a pris la décision de mettre en application en France, dès le 1^{er} janvier 2006, cette nouvelle version du FCL2, qui apporte des réponses satisfaisantes aux points délicats qui l'avaient dissuadée d'adopter la version précédente. Les principales améliorations

The DGAC decided to put this new version of FCL2 into application in France as of January 1st, 2006, since it provides solutions to the delicate issues that prevented application of the previous version.

The main improvements have led to a lower number of the proficiency checks required for single-engine helicopters, by creating the notion of helicopter groups (contrary to what is the case for aeroplanes, there are no helicopter classes) and by adding a ATP VFR licence which was not in the earlier version of FCL2.

Greater flexibility in organising aeronautical examinations

The OCEANE project, in progress for the last two years, is designed to simplify the current provision by setting up « à la carte » theoretical examination papers. In 2005 a key stage was reached with the notification of the call for tender for this development. OCEANE, which should become operational in mid

portent sur la réduction du nombre de contrôles exigés pour les hélicoptères monomoteurs, grâce à la création de la notion de groupe d'hélicoptères (contrairement aux avions, il n'existe pas de classes d'hélicoptères), et sur l'ajout d'un titre ATPL VFR (vol à vue) qui n'existait pas dans l'ancienne version du FCL2.

Souplesse accrue dans l'organisation des examens aéronautiques

En gestation depuis deux ans, le projet Oceane, destiné à assouplir le dispositif actuel par la mise en place d'exams théoriques « à la carte », a franchi une étape-clé en 2005, puisque le marché de développement a été notifié. Oceane, qui devrait être opérationnel mi-2007, donnera la faculté aux candidats de passer individuellement leurs examens pour l'obtention des titres CPL, ATPL et IR, en dehors des quatre sessions annuelles actuelles. Les épreuves se dérouleront librement sur un ordinateur équipé d'un logiciel spécifique, les questions étant générées automatiquement pour chaque candidat. À terme, ce système devrait être également adapté aux épreuves théoriques de pilote privé.

2007, will allow candidates to sit their CPL, ATPL and IR exams when they want, even outside the four annual examination sessions. The papers will be taken on a computer with special software, and questions will be generated automatically for each candidate. Ultimately, this system is likely to be adapted to the aeronautical theory papers for private pilots.



L'année 2005 en chiffres



Navigation aérienne, Aéroports et Sûreté

Air navigation, Airports and Security

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

Prestataire de contrôle aérien <i>Air traffic control provider</i>	AFIS	Météo <i>Meteorological office</i>	Militaire <i>Military</i>
DSNA	80 organismes <i>80 organisations</i>	Météo France	CASSIC, COMALAT, ALAVIA, CEV, DIA

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

> 1 500 000 pax	1 500 000 > pax > 750 000	750 000 > pax > 150 000	150 000 > pax > 70 000
11	9	22	18

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

Approches précision ILS cat. II et cat. III <i>ILS Precision approaches cat II & cat III</i>	Approches précision ILS cat. I <i>ILS Precision approaches cat 1</i>	Autres approches <i>Other approaches</i>
25	105	369

Nombre d'agrèments sûreté à instruire *Number of security approvals to be prepared*

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

Navigabilité Airworthiness

Flotte immatriculée en France *Fleet registered in France*

Nombre d'appareils au 31/12 <i>Number of aircraft at 31/12</i>	2004	2005
	15 970 ⁽²⁾	12 400 ⁽¹⁾⁽²⁾

⁽¹⁾ Méthode de décompte différente des années précédentes. ⁽²⁾ Dont 855 en transport public.

⁽¹⁾ Calculation method changed from previous years.
⁽²⁾ Of which 855 in public transport.

Organismes de production sous surveillance française *Manufacturers under French supervision*

Nombre au 31/12 <i>Number at 31/12</i>	2005
Part 21G	162
Part 21F	14

Production *Production*

Avions de transport <i>Transport aircraft</i>	2004	2005
ATR	8	15
Airbus	192	213
Dassault Aviation	53	46
Aviation générale <i>General aviation</i>		
Aérophile SA (montgolfières) <i>Aérophile SA (hot-air balloons)</i>	3	2
Ballons Chaize	2	7
APEX Industrie	26	19
Issoire Aviation	3	-
Pilatre de Rozier Siga SA	4	8
Socata	34	39
Reims aviation	2	2
Hélicoptères civils <i>Commercial helicopters</i>		
Eurocopter	217	-
Moteurs <i>Engines</i>		
SNECMA	365	570
Turboméca	795	385 ⁽¹⁾
SMA	78	9
Hélices <i>Propellers</i>		
EVRA	39	28
RATIER	-	139

⁽¹⁾ Méthode de calcul des années différente. ⁽²⁾ Calculation method changed from previous years.

Délivrance des documents de navigabilité *Airworthiness documents and other authorisations*

	2004	2005
Certificats de navigabilité (CdN) <i>Certificates of Airworthiness (C of A)</i>	511	398
CdN pour l'export <i>C of A for export</i>	717	599
Laissez-passer <i>Temporary permit to fly</i>	2 169	2 056
CdN restreint AESA EASA limited C of A	2 169	2 056
Cumul		
	Cumul 2004 <i>Total 2004</i>	Cumul 2005 <i>Total 2005</i>
CNSK	34	21
CNRA	46	60
CNRAC	5	12
CDNR (arrêté de création : sept. 2003) <i>CDNR (decree of creation: Sept 2003)</i>	43	9

Aéronefs importés *Imported aircraft*

	Cumul 2004 <i>Total 2004</i>	Cumul 2005 <i>Total 2005</i>
Neufs <i>New</i>	84	129
Usagés <i>Used</i>	170	156

Opérations et entretien des aéronefs *Aircraft operation and maintenance*

Registre des certificats de transporteur aérien *Register of certified air carriers*

	2004	2005
Sociétés disparues <i>Companies no longer operating</i>	15	11
Sociétés nouvelles <i>New companies</i>	14	16
Sociétés détentrices d'un CTA	114 ⁽¹⁾	

Registered companies holding air carrier certificate

(1) Dont 21 basées Outre-Mer. (1) 21 based overseas.

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

Avis techniques émis en <i>Technical advisories issued in</i>	2004	2005
Affrètements ponctuels <i>Short-term wet leases</i>	36	51
Affrètements longue durée <i>Long-term wet leases</i>	37	38
Partages de code <i>Code sharing</i>	42	44
Franchises <i>Franchises</i>	5	4

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

	2004	2005
Ateliers agréés PARTIE 145 <i>PART 145-certified maintenance organisations</i>	318	375
Ateliers FAR 145 <i>FAR 145-certified maintenance organisations</i>	93	97
Ateliers JAR 145 (aviation générale)	15	12
JAR 145-certified maintenance organisations (general aviation)		

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

	2004	2005
Unités d'entretien aéronefs <i>Aircraft maintenance units</i>	368	293
Ateliers d'entretien <i>Maintenance organisations</i>	23	26
Ateliers de pliage parachutes de secours <i>Emergency parachute folding units</i>	50	55

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

Total au 31/12 <i>Total at 31/12</i>	2004	2005
Écoles (PARTIE 147) <i>Training organisations (PART 147)</i>	16	25
Licences (PART 66) <i>Licences (PART 66)</i>	983	4 342

Qualifications et évaluations de simulateurs *Simulator assessment and qualification*

	2004	2005
Simulateurs de vol avion France <i>Aircraft flight simulators (France)</i>	-	110
Simulateurs de vol avion étranger <i>Aircraft flight simulators (abroad)</i>	-	44
Simulateurs de vol hélicoptère <i>Helicopter flight simulators</i>	-	6
Évaluations FNPT <i>FNPT assessments</i>	-	71
Évaluations FTD avions <i>Initial FTD assessments</i>	-	92
Évaluations FNPT hélicoptères <i>Helicopter FNPT assessments</i>	-	8

Autorisations MNPS délivrées *MNPS authorisations*

	2004	2005
Atlantique Nord <i>North Atlantic</i>	128	143
Transport public <i>Commercial transport</i>	45	76
Aviation générale <i>General aviation</i>	83	67

Autorisations RVSM *RVSM authorisations*

	2004	2005
Europe	52	40
Autres zones* <i>Other areas*</i>	146	153

* Moyen-Orient, Asie, Mer de Chine, Australie, Pacifique, Amérique du Sud, Amérique du Nord et FIR San Juan, Caraïbes.

* Middle-East, Asia, China Sea, Australia, Pacific, South America, North America and San Juan, Caribbean.

Opérations et entretien des aéronefs Aircraft operation and maintenance

Autorisations d'emploi de simulateurs Flight simulator use authorisations

	2004	2005
Simulateur avion France <i>Aircraft flight simulators (France)</i>	87	66
Simulateur avion étranger <i>Aircraft flight simulators (abroad)</i>	38	36
Simulateur hélicoptère <i>Helicopter flight simulators</i>	6	0
Autres moyens de simulation avion <i>Other training devices (aircraft)</i>	94	0
Autres moyens de simulation hélicoptère <i>Other training devices (helicopter)</i>	3	0

Autorisations ETOPS délivrées en 2005 ETOPS authorisations granted in 2005

Compagnie Airline	Avion Aircraft	Temps maximum de déroutement Maximum diversion time
AIR AUSTRAL	B777-200	180 min

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

	2004	2005
Contrôles techniques d'exploitation (CTE) <i>Total ramp inspections</i>	2 466	2 291
Dont sur compagnies françaises <i>Inspections of French operators</i>	826	788
Dont sur compagnies étrangères <i>Inspections of foreign operators</i>	1 640	1 503

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

	2004	2005
Autorisations de transport délivrées <i>Transport authorisations</i>	102	102
Plans de déclenchement d'avalanche d'urgence <i>Emergency avalanche triggering plans</i>	9	9
Approbations de certificats d'emballage <i>Packaging certificate approvals</i>	14	145
Approbations de programmes de formation des compagnies aériennes <i>Airline training programme approvals</i>	77	45
Inspections de compagnies aériennes <i>Airline inspections</i>	6	9
Inspections de sociétés d'assistance aéroportuaire <i>Inspections of ground support service companies</i>	10	5
Inspections de transport de matières radioactives <i>Inspection of radioactive materials</i>	11	-

Personnels navigants Air crews

Organismes et programmes de formation Certified training organisations and programmes, inspections

Avions Aircraft

Écoles approuvées Certified organisations	FTO théorique Theoretical FTO	FTO	TRTO	Formation approuvée Training programme
Situation au 31/12/2004 <i>At 31/12/2004</i>	7	24	30	6
Approuvées en 2005 <i>Certified in 2005</i>	0	0	0	0
Cessation d'activités en 2005 <i>Ceased operating in 2005</i>	0	1	3	1
Suspendues en 2005 <i>Suspended in 2005</i>	0	0	0	0
Total au 31/12/2005 <i>Total at 31/12/2005</i>	7	23	27	5

Formations approuvées Certified training programmes	au 31/12/2005 at 31/12/2005
Formations théoriques <i>Theory</i>	21
PPL/TT	11
CPL/PP	19
IR/IFR	30
CPL/IR intégré <i>Integrated CPL/IR</i>	5
ATPL intégré <i>Integrated ATPL</i>	10
QC/QT monopilote <i>Single-pilot QC/QT</i>	81
QT multipilote <i>Multipilot QT</i>	223
MCC	27
Stages connaissance des JAR FCL1 et OPS1 <i>JAR FCL1 and OPS1 courses</i>	35
Stages instructeurs (FI et TRI) <i>Instructor courses (FIs and TRIs)</i>	63
OMN	3

Inspections réalisées en 2005 Inspections in 2005	Initiales Initial	Renouvellement Repeat	Suivi Follow-up
	0	29	25

Hélicoptères Helicopter

Écoles homologuées Certified organisations	
Au 31/12/2004 <i>At 31/12/2004</i>	14
Homologuées en 2005 <i>Certified in 2005</i>	1
Cessation d'activités en 2005 <i>Ceased operating in 2005</i>	0
Suspendues en 2005 <i>Suspended in 2005</i>	0
Total au 31/12/2005 <i>Total at 31/12/2005</i>	15

Formations homologuées Certified training programmes	au 31/12/2005 at 31/12/2005
TT	7
PP	29
IFR	5
QT	-
Instructeurs <i>Instructors</i>	5

Formations approuvées Approved courses	au 31/12/2005 at 31/12/2005
Stage sécurité Robinson <i>Robinson safety training course</i>	4

Inspections réalisées en 2005 Inspections in 2005	Initiales Initial	Renouvellement Repeat	Suivi Follow-up
	1	5	6

Personnels navigants

Air crews

ULM *Microlight*

Écoles homologuées <i>Certified organisations</i>	
Au 31/12/2004 <i>At 31/12/2004</i>	39
Homologuées en 2005 <i>Certified in 2005</i>	1
Cessation d'activités en 2005 <i>Ceased operating in 2005</i>	2
Suspendues en 2005 <i>Suspended in 2005</i>	1
Total au 31/12/2005 <i>Total at 31/12/2005</i>	37

Qualifications <i>Qualifications</i>	Délivrées <i>Issued</i>	Par équivalence <i>Recognized equivalent</i>	Total
Multiaxe <i>Three-axis</i>	43	38	81
Pendulaire <i>Weight-shift</i>	22	6	28
Paramoteur <i>Powered parachute</i>	7	6	13
Autogire <i>Rotorcraft</i>	1	4	5

Inspections réalisées en 2005 <i>Inspections in 2005</i>	Initiales <i>Initial</i>	Renouvellement <i>Repeat</i>	Suivi <i>Follow-up</i>
	2	7	1

Examens aéronautiques pilotes privés

Aeronautical examinations for private pilots

Résultats des examens théoriques

Theory examination results

Examens <i>Examinations</i>	Inscrits <i>Registered</i>	Inscrits <i>Registered</i>	Présents <i>Present</i>	Reçus <i>Passed</i>	% <i>2005</i>
	2004	2005	2005	2005	2005
Pilote privé hélicoptère <i>Helicopter pilot</i>	312	584	514	235	46 %
BB <i>Pilot certificate (BB)</i>	1 866	1 977	1 810	699	39 %
ULM <i>Microlight pilot</i>	2 320	2 793	2 460	1 746	71 %
Pilote planeur <i>Glider pilot</i>	717	788	713	570	80 %
PPL/A (épreuves)* <i>PPL aircraft*</i>	18 281	20 100	18 608	15 052	81 %

* L'examen PPL/A se compose de 5 épreuves. Les nombres saisis ci-dessus représentent des épreuves.

* *The PPL/A examination comprises 5 papers. The numbers above are for those taking each paper.*

Examens aéronautiques pilotes professionnels

Aeronautical examinations for professional pilots

Résultats globaux des examens théoriques

Overall theory examination results

	Inscrits <i>Registered</i>	Présents <i>Present</i>	Reçus <i>Passed</i>	% reçus <i>Pass rate</i>
ATPL avion (14 épreuves)* <i>ATPL (A) (14 papers)*</i>	12 338	10 936	8 494	77,67 %
CPL avion (9 épreuves)* <i>CPL (A) (9 papers)*</i>	463	399	194	48,62 %
IR avion (7 épreuves)* <i>IR (A) (7 papers)*</i>	615	499	333	66,73 %
PP hélicoptère (9 épreuves)* <i>PP (H) (9 papers)*</i>	2 401	2 165	1 341	61,94 %
IFR hélicoptère (7 épreuves)* <i>IFR (H) (7 papers)*</i>	1 164	1 057	922	87,23 %
PL hélicoptère (3 épreuves)* <i>PL (H) (3 papers)*</i>	288	270	207	76,67 %
Certificat sécurité sauvetage** <i>Cabin crew safety and rescue certificate**</i>	4 568	3 935	2 521	64,07 %

* Total du nombre de candidats aux N épreuves de chaque examen. ** CSS Atlantique + CSS Pacifique.

* *Total number of candidates at the N papers for each examination.* ** *Cabin crew safety and rescue certificate Atlantic + Pacific.*

Personnels navigants

Air crews

Résultats des examens pratiques

Proficiency certificates issued for practical tests

	2004	2005
PP/CPL avion <i>PP/CPL (A)</i>	394	371
IFR/IR avion <i>IFR/IR (A)</i>	488 ⁽¹⁾	439
PL/ATPL avion <i>PL/ATPL (A)</i>	562	473
MN	2	1
PP hélicoptère <i>PP (H)</i>	117	116
IFR hélicoptère <i>IFR (H)</i>	52	45
PL hélicoptère <i>PL (H)</i>	6	5
Photographe navigant <i>Flight photographer</i>	0	-
Parachutiste <i>Parachutist</i>	9	18
Total Total	1 630	1 468
CSS*	1 444	1 886

* Certificat sécurité sauvetage – Personnel navigant commercial.

(1) Dont 402 IR.

* *Cabin crew safety and rescue certificate.*

(1) *of which 402 IR.*

Aptitude à l'utilisation de la langue anglaise⁽¹⁾

Aptitude in English⁽¹⁾

	Inscrits <i>Registered</i>	Présents <i>Present</i>	Reçus <i>Passed</i>	% reçus <i>Pass rate</i>
Total 2005	1 062	978	553	56 %
Total 2004	1 081	1 002	538	54 %

(1) Depuis 2000, ex. qualification radio internationale jusqu'au 31/12/1999.

(1) *Since 2000; International radio qualification up to 31/12/1999.*

Délivrance initiale de licences professionnelles

Initial issue of professional licences

		2004	2005
Pilote de ligne avion <i>Commercial airline pilot</i>	PL (arrêté de 81) <i>PL (decree dated 1981)</i>	0	0
	ATPL (FCL)	611	462
	Total	611	462
Pilote professionnel avion <i>Commercial aircraft pilot</i>	PP (arrêté de 81) <i>PP (decree dated 1981)</i>	81	47
	CPL (FCL)	433	383
	Total	514	430
Pilote de ligne hélicoptère <i>Commercial airline pilot (helicopter)</i>	PL (arrêté de 81) <i>PL (decree dated 1981)</i>	6	5
Pilote professionnel hélicoptère <i>Commercial helicopter pilot</i>	PL (arrêté de 81) <i>PL (decree dated 1981)</i>	155	141
Autre licences professionnelles <i>Other professional licences</i>		11	21
Total		1 297	1 059

Conversion de licences professionnelles (81 vers FCL)

Conversion of professional licences (81 to FCL)

	2004	2005
Pilote de ligne avion <i>Commercial airline pilot</i>	390	457
Pilote professionnel avion <i>Commercial aircraft pilot</i>	670	465
Mécanicien navigant <i>Flight engineer</i>	24	24
Total	1 084	946

Personnels navigants

Air crews

Validations initiales de licences étrangères délivrées par un État de l'Espace économique européen et par la Suisse en 2004 Initial validations of foreign licences issued by nations in the European Economic Area (EEA) and Switzerland

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

Collège des examinateurs en 2005 Board of Examiners 2005

Avion <i>Aircraft</i>	
TRE/A (examineurs à des qualifications de type d'avion multipilote et à la licence pilote de ligne avion) <i>TRE/A (examiners for multipilot plane type ratings and PL)</i>	777
CRE/A (examineurs à des qualifications de type d'avion monopilote) <i>CRE/A (examiners for single-pilot plane type ratings)</i>	262
FE/CPL/A (examineurs à la licence de pilote professionnel avion) <i>FE/CPL/A (examiners for PP)</i>	104
IRE/A (examineurs de qualification de vol aux instruments avion) <i>IRE/A (examiners for instrument flight ratings)</i>	100
FE/PPL/A (examineurs à la licence de pilote privé avion) <i>FE/PPL/A (PPL examiners)</i>	844
Hélicoptère* <i>Helicopter*</i>	
Examineurs PLH (licence pilote de ligne hélicoptère) <i>PLH examiners (helicopter pilot ratings)</i>	9
Examineurs PPH (licence de pilote professionnel hélicoptère) <i>PPH examiners (professional helicopter pilot ratings)</i>	49
Examineurs IFRH (qualification de vol aux instruments hélicoptère) <i>IFRH (helicopter instrument flight ratings)</i>	32
Examineurs TTH (licence de pilote privé hélicoptère) <i>TTH (private helicopter pilot ratings)</i>	325

* FCL2 mis en place au 1^{er} janvier 2006 (statistiques 2005) – stat. sur examinateurs conformes Arrêté 81.

* FCL2 set up on January 1st 2006 (statistics 2005) – statistics on examiners comply with Decree of 1981.

Personnels navigants

Air crews

Titres aéronautiques valides au 31/12/2005 Aeronautical titles approved at 31/12/2005

Licences professionnelles <i>Professional licences</i>	
Pilote professionnel avion <i>Commercial aircraft pilot</i>	4 916
Pilote de ligne avion <i>Commercial airline pilot</i>	6 287
Pilote professionnel hélicoptère <i>Commercial helicopter pilot</i>	1 251
Pilote de ligne hélicoptère <i>Commercial airline pilot (helicopter)</i>	87
Mécanicien navigant transport public <i>Commercial flight engineer</i>	171
Parachutiste <i>Parachutist</i>	68
Total	12 780

Licences corps techniques *Engineer licences*

Licences pilotes privés <i>Private pilot licences</i>	
Brevet de base <i>Basic certificate</i>	3 644
Pilote privé d'avion <i>Private pilot (aircraft)</i>	31 749
Pilote privé d'hélicoptère <i>Private pilot (helicopter)</i>	2 037
Pilote d'ULM <i>Microlight pilot</i>	51 724
Vol à voile <i>Glider pilot</i>	5 480
Ballon libre <i>Balloon pilot</i>	838
Total	95 472

Cartes de stagiaires *Trainee permits*

Stagiaire parachutiste <i>Trainee parachutist</i>	33
Stagiaire PNC <i>Trainee cabin crew</i>	3 832
Stagiaire pilote d'hélicoptère <i>Trainee helicopter pilot</i>	205
Stagiaire pilote de ligne avion <i>Trainee airline pilot</i>	354
Stagiaire pilote professionnel d'avion <i>Trainee commercial aircraft pilot</i>	98
Total	4 522
Certificat Sécurité Sauvetage <i>Cabin crew safety rescue certificate</i>	37 185
Total général <i>Overall total</i>	150 198

Activité du Conseil médical de l'Aviation civile (CMAC) en 2005 Activity of the Civil Aviation Medical Council (CMAC) in 2005

	PNT	PNC	PPL	Total
	<i>Trad GB</i>	<i>Trad GB</i>	<i>Trad GB</i>	
Nombre de dossiers de navigants examinés <i>Number of flight crew files examined</i>	449	557	1 162	2 168
Nombre de médecins agréés <i>Number of approved doctors</i>				1 073

Bilan financier de l'exercice 2005

2005 financial review

(montant en K euro) (amounts in K euro)

Fonctionnement <i>Operation</i>	Disponible LFI + report		Consommation Realised	
	Available LFI budget + carried over		Montant Amount	%
Crédits de fonctionnement (art. 40 et 50) <i>Operating credits (Art. 40 & 50)</i>	6 920		5 747	83,05 %
Fonctionnement courant <i>Current operations</i>	3 430		2 741	
Contrôle technique dans les DACs <i>Technical inspections in DACs</i>			422	
Frais de déplacement (y compris Direction des essais) <i>Travelling costs (incl. Tests department)</i>			1 104	
Formation <i>Training</i>			500	
Prestations de services (y compris centre d'examens d'Orly) <i>Service provision (including Orly examination centre)</i>			715	
JAA	513		497	
GSAC	2 977		2 509	

Subventions <i>Subsidies</i>	Disponible LFI + report		Consommation Realised	
	Available LFI budget + carried over		Montant Amount	%
Aviation générale <i>General aviation</i>	994		890	89,54%

Investissements <i>Investment</i>	Disponible LFI + report		Disponible LFI + report		Consommation Realised		
	Available LFI budget + carried over		Available LFI budget + carried over		Montant Amount		
	AP Budgeted	CP Actually paid out	AP Budgeted	CP Actually paid out	AP Budgeted	CP Actually paid out	%
Crédits d'investissement (art. 40) B.A.A.C. <i>Investment credits (Art. 40) BAAC</i>	3 001	2 255	2 315	2 220	77,14 %	98,45 %	
Convention ENAC <i>ENAC convention</i>			188	181			
Renouvellement du parc automobile <i>Renewal of automobile fleet</i>			25	25			
Applications SICOMED - OCEANE - SGBL - ECCAIRS <i>SICOMED, OCEANE, SGBL, ECCAIRS applications</i>			1 822	1 598			
Renouvellement parc informatique <i>Renewal of IT equipment</i>			180	180			
Programme de lutte contre les nuisances sonores <i>Noise pollution abatement programme</i>			0	136			
Remplacement matériel restaurant administratif STAC <i>Replacement equipment in STAC staff refectory</i>			30	30			
Délégation DAC (programme SAFA) <i>DAC delegation (SAFA programme)</i>			55	55			
Divers <i>Miscellaneous</i>			15	15			
Crédits d'investissement Budget général <i>General budget investment credits</i>							
Autorisations de programmes <i>Programme authorisations</i>	1 691	873	220	736	13,01 %	84,31 %	
Étude facteurs humains <i>Human factor study</i>			220	727			
STNA (puis DTI) <i>STNA (then DTI)</i>				9			

Effectifs

Personnel

Effectifs au 31/12/2005 par catégorie

Personnel by category at 31/12/2005

Personnels techniques <i>Technical personnel</i>	149
I.P.C. <i>Civil aviation engineers</i>	14
I.E.E.A.C. <i>Civil aviation design and operation engineers</i>	66
I.E.S.S.A. <i>Air safety system electronics engineers</i>	3
T.S.E.E.A.C <i>Senior civil aviation design and operation technicians</i>	26
CertIFICATEURS et autres <i>certifying</i>	20
J.A.A.	2
Défense <i>Defence</i>	7
I.A. <i>Defence system engineers</i>	2
I.E.T.A. <i>Defence design and technology engineers</i>	3
I.E.F. <i>Design and manufacturing engineers</i>	4
T.S.E.F. <i>Senior design and manufacturing technicians</i>	2
Personnels navigants <i>Flight personnel</i>	25
dont 13 pilotes contrôleurs <i>incl. 13 check pilots</i>	
Personnels administratifs <i>Administrative personnel</i>	85
Administrateur civil <i>Senior civil servant</i>	1
Attachés et assimilés <i>Junior civil servant</i>	11
Assistants d'administration <i>Administrative assistants</i>	20
Adjointes d'administration <i>Administrative deputies</i>	51
Médecins <i>Doctors</i>	2
Personnels ouvriers <i>Workers</i>	4
Total général <i>Overall total</i>	263

Effectifs par unité au 31/12/2005

Personnel by structure at 31/12/2005

	Personnel technique <i>Technical personnel</i>	Personnel ouvrier <i>Workers</i>	Personnel navigant <i>Flight personnel</i>	Personnel administratif <i>Administrative personnel</i>	Total
Direction <i>Director's office</i>	3	1	1	2	7
SDMQ <i>Methods and Quality</i>	8			18	26
SDNO <i>Airworthiness and Operations</i>	67		1	8	76
SDPN <i>Air crews</i>	27	3	23	49	102
SDNAS <i>Air navigation, Airports and Security</i>	29			8	37
JAA	3				3
Total	149	4	25	85	263

Lexique français

Glossary

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* (examineur 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)

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-examineur)

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

Lof : 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* (examineur 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)

Lexique anglais

Glossary

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

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

Photos *Photos*

Airbus (C. Brinkmann, H. Goussé),
Air France (V. Chopelin, P. Delafosse, P. Delapierre, G. Grandin),
DGAC (Véronique Paul),
P. Perez-Castaño,
Photothèque STAC (G. Voynot),
Xavier Remongin/Min.Agri.Fr.

Coordination

Co-ordination

Yannick Robert, chargé de la Communication
et des Relations publiques de la DCS

Conception-réalisation

Layout and design

R2D2 communication

Conception éditoriale

Editorial design

le bureau des mots

Rédaction *Copywriting*

Frank Viseux

Traduction *Translation*

Gabrielle Smart

Photogravure *Typesetting*

Paris Flash Imprim

Impression *Printing and production*

DGR

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

