dgac

DSAC

RAPPORT ANNUEL/ANNUAL REPORT

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Civil Aviation Safety Directorate

AUTORITÉ DE SURVEILLANCE / OVERSIGHT AUTHORITY

2009

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat
www.developpement-durable.gouv.fr

2 Avant-propos
Presentation

4 Organigramme
Organisation chart

6 Points forts & faits marquants en 2009
Highlights of 2009

12 Programme de sécurité de l'État
National Safety Plan

14 Europe, réglementation, sécurité
Europe, Regulation, Safety

18 Gestion des ressources
Resources Management

26 Personnels navigants
Flight Crew

38 Navigabilité et opérations aériennes
Airworthiness and Air Operations

46 Aéroports et navigation aérienne
Airports and Air Navigation

52 Sûreté
Security

60 Environnement et développement durable
Régulation économique
Environmental and Sustainable Development Activities
Economic Regulation

68 Glossaire
Glossary

FLORENCE ROUSSE,
DIRECTRICE DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE
DIRECTOR OF SAFETY OVERSIGHT DIRECTORATE

Avant-propos

La sécurité du transport aérien : une organisation repensée au bénéfice de l'efficacité

Née de la fusion de la direction du contrôle de la sécurité (DCS) et des directions de l'Aviation civile (DAC), la direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC) garantit aujourd'hui, de l'échelon central jusqu'au cœur des régions, une action plus cohérente et plus efficiente.

La DSAC

INCARNE L'AUTORITÉ NATIONALE DE CONTRÔLE
ET DE SURVEILLANCE DE LAS ÉCURITÉ
ET DE LA SÛRETÉ AÉRIENNES

UN SEUL SERVICE À COMPÉTENCE NATIONALE

Le 1er janvier 2009 est une date clé pour la Direction générale de l'Aviation civile avec la création de la DSAC qui regroupe les anciennes direction du Contrôle de la sécurité et directions de l'Aviation civile, ainsi que les fonctions réglementaires de la sécurité aérienne, sous la forme d'un seul et même service à compétence nationale.

La DSAC incarne l'autorité nationale de contrôle et de surveillance de la sécurité et de la sûreté aériennes tout en portant en parallèle la dimension territoriale des missions de régulation économique, de l'environnement, et de la politique sociale de la DGAC portées au niveau central par la direction du transport aérien et le secrétariat général. La DSAC s'articule pour cela autour d'un échelon central, situé à Paris et d'échelons interrégionaux, correspondant aux anciennes DAC, répartis sur la métropole et en outre-mer, aux Antilles-Guyane et en océan Indien.

2009, ANNÉE DE CONSOLIDATION DE LA NOUVELLE DSAC

Le présent rapport d'activité est donc le premier qui retrace l'ensemble des missions de la DSAC dans toutes ses composantes, extrêmement variées. Cette variété est le reflet de l'unité de la DGAC sur le territoire français. Pour les usagers, elle est porteuse de simplification sur le terrain. L'année 2009 a été largement consacrée à la mise en place, au plan interne, de procédures de travail nouvelles, orientées par une politique de service aux usagers délibérée et modernisée.

DSAC

HAS NATIONAL AUTHORITY FOR CONTROLLING
AND SUPERVISING AIR SAFETY AND SECURITY

Presentation

Air Transport Safety: organisation reviewed to improve effectiveness

Created from the merger of the DCS (Direction du Contrôle de la Sécurité – Safety Oversight Directorate) and the various DAC offices (Directions de l'Aviation Civile – Civil Aviation Directorates), DSAC (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile – Civil Aviation Safety Directorate) can now guarantee more consistent and effective action right from the centre and out into the heart of the regions.

A SINGLE DEPARTMENT WITH NATIONAL RESPONSIBILITY

The 1st January 2009 was a key date for the General Directorate of Civil Aviation with the creation of DSAC which merges the old Safety Oversight Directorate and the regional Civil Aviation Directorates as well as the air safety regulatory functions into a single department with national responsibility.

DSAC has national authority for controlling and supervising air safety and security. At the same time it implements throughout France the economic regulation, environmental and social policy activities of the DGAC which are defined centrally by the secretariat general and the air transport directorate.
The DSAC revolves around a central office in Paris and regional offices corresponding to the old DACs located throughout mainland France and in the overseas departments and territories of Antilles-Guyana and in the Indian ocean.

2009, YEAR OF CONSOLIDATION FOR THE NEW DSAC

This is therefore the first annual report to cover all DSAC activities in all of its extremely varied fields. This diversity reflects the unity of the DGAC throughout France. For users, it simplifies matters in the field. 2009 was largely dedicated to internal implementation of new work procedures, governed by a purposeful and modern policy of service to its users.

ORGANIGRAMME / ORGANISATION CHART

Directrice / *Director*
Florence ROUSSE

Directeur adjoint / *Deputy Director*
Rémi JOUTY

Conseiller technique Communication et Relations publiques
Public Relations and Communications Technical Adviser
Yannick ROBERT

Directeur de Cabinet
Principal Private Secretary
Patricia LOUIN

Responsable Qualité & PPO
Management by Objectives & Quality Manager
Charles-Henri BLED

Coordonnateur Environnement
Environmental Coordinator
Pierre-Hugues SCHMIT

Mission évaluation et amélioration de la sécurité (MEAS)
Safety Management Coordination Office
Georges WELTERLIN

Adjointe
Deputy
Fabienne HERLEDAN-REUMOND

Direction Gestion des Ressources (GR)
Resource Management Dept.
Philippe GABOULEAUD

Adjoint / *Deputy*
Philippe PUSSET

- **Responsable des systèmes d'information (SI)** — *IT Systems Manager* — François RUCK
- **Délégué auprès du DGR, conseillère juridique** — *Representative to the DGR, Legal Adviser* — Marie-Agnès GUYOMARC'H
- **Pôle Ressources Humaines (RH)** — *Human Resources (HR) Office* — Emmanuel BOURDON
- **Pôle Finances (FIN)** — *Finances Office* — Anne BOURGUIGNON
- **Pôle Achats et Logistique (LOG)** — *Purchasing & Logistics Office* — Angélica SPAROSVICH

Direction technique Coopération Européenne et Réglementation de Sécurité (ERS)
European Cooperation and Safety Regulation Dept.
Geneviève EYDALEINE

Adjoint / *Deputy*
Georges THIRION

- **Pôle Personnels Aviation civile (PAC)** — *Civil Aviation Personnel Office* — Jean-Yves PIERI
- **Pôle Aéronefs et Opérations aériennes (AOA)** — *Aircraft and Aircraft Operations Office* — Philippe AURADE
- **Pôle Sécurité aéroportuaire (SA)** — *Airport Safety Office* — Philippe ALIOTTI

Direction technique des Personnels Navigants (PN)
Flight Crew Technical Dept.
Pierre BERNARD

Adjointe / *Deputy*
Isabelle PETROFF

Adjoint PE/PN / *Deputy PC / Flight Crew*
Yves-Marie LE MAITRE

- **Pôle Formation, écoles et simulateurs (FOR)** — *Training, Flight Schools and Simulators Office* — Bruno HALLER
- **Pôle Examens (EXA)** — *Examinations Office* — Jean-François BRYSBAERT
- **Pôle Licences (LIC)** — *Licences Office* — Martine CORBOLIOU
- **Pôle Médical (MED)** — *Medical Office* — René GERMA
- **Pôle d'Expertises personnels navigants (EPN)** — *Flight Crew Assessment Office* — Yves-Marie LE MAITRE

Direction technique Navigabilité et Opérations (NO)
Airworthiness & Air Operations Dept.
Bernard MARCOU

Adjoint / *Deputy*
Jean-Pierre MESURE

- **Pôle Agréments et maintien de navigabilité (AGR)** — *Airworthiness Maintenance and Approval Office* — Florence LEBLOND
- **Pôle certification/suivi navigabilité et aviation générale (NAV)** — *Certification, Initial Airworthiness and General Aviation Office* — Hugues LE-CARDINAL
- **Pôle Spécialistes et Techniques (ST)** — *Specialists & Techniques Office* — Odile TOURRET
- **Pôle surveillances Activités internationales et qualité des opérations (AIQ)** — *Supervision of International Activities and Operating Quality Office* — Didier SERRANO
- **Pôle opérations avions (OA)** — *Aircraft Operations Office* — François-Xavier DULAC
- **Pôle opérations hélicoptères (OH)** — *Helicopter Operations Office* — Mireille CHABROUX

Direction technique Aéroports & Navigation Aérienne (ANA)
Airports & Air Navigation Dept.
Alain PRINTEMPS

Adjoint / *Deputy*
Nicolas MARCOU

- **Pôle Aéroports (AER)** — *Airports Office* — Patrick DISSET
- **Pôle certification des prestataires des services de NA (CNA)** — *Air Navigation Services Providers Certification Office* — Pierre OUTREY
- **Pôle aptitudes des personnels de la NA (PNA)** — *Air navigation Services Personnels Office* — Zarasoa Ravo RANDRIA
- **Pôle systèmes et matériels de la NA (SMN)** — *Air Navigation Systems & Equipment Office* — Louise-Yvette BUARD

Direction technique Sûreté (SUR)
Security Dept.
Thierry ALLAIN

Adjoint / *Deputy*
Gilbert GUICHENEY

- **Unité méthodes de sûreté (MET)** — *Security Procedures Unit* — Sylvie MORALES
- **Pôle agréments de sûreté (ADS)** — *Security Approval Office* — Jean-François DETIENNE
- **Pôle actions de surveillance opérationnelle (ASO)** — *Operational Surveillance Office* — N...
- **Pôle sécurité des systèmes d'information (SSI)** — *IT Systems Safety Office* — Daniel CHARPENTIER

DSAC Nord / *DSAC North*
Patrick CIPRIANI

- **Surveillance & Régulation** — *Oversight & Regulation* — **Athis-Mons** — Geneviève MOLINIER
- **Surveillance & Régulation** — *Oversight & Regulation* — **Roissy-CDG** — Stéphane CORCOS

DSAC Nord-Est / *DSAC North East*
Gérard LEFÈVRE

- **Surveillance & Régulation** — *Oversight & Regulation* — Rémy MERTZ

DSAC Centre-Est
DSAC Centre-East
Michel HUPAYS

- **Surveillance & Régulation** — *Oversight & Regulation* — Simon BESSE

DSAC Sud-Est
DSAC South East
Bernard CHAFFANGE

Adjoint / *Deputy*
Daniel BETETA

- **Surveillance & Régulation** — *Oversight & Regulation* — Marie-Claire DISSLER

DSAC Sud / *DSAC South*
Georges DESCLAUX

- **Surveillance & Régulation** — *Oversight & Regulation* — Alain MARTZLOFF

DSAC Sud-Ouest
DSAC South West
Alice-Anne MÉDARD

- **Surveillance & Régulation** — *Oversight & Regulation* — Christophe MORNON

DSAC Ouest / *DSAC West*
Yves GARRIGUES

- **Surveillance & Régulation** — *Oversight & Regulation* — Michel COSTE

DSAC Antilles-Guyane
DSAC West Indies / Guyana
Pierre DUBOIS

Adjoint / *Deputy*
Stéphane LE-FOLL

- **Surveillance & Régulation** — *Oversight & Regulation* — Vincent CARMIGNIANI

DSAC océan Indien
DSAC Indian ocean
Christian MARTY

- **Surveillance & Régulation** — *Oversight & Regulation* — Dominique ESPÉRON

2 nouvelles missions
LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE ET LA SURVEILLANCE DE L'ENVIRONNEMENT

Points forts & faits marquants en 2009

Création

Création du SCN DSAC

Autorité

La direction de la sécurité de l'Aviation civile : une autorité nationale de surveillance intégrée

Service à compétence nationale (SCN) créé par le décret 2008-1299 du 11 décembre 2008, la DSAC est devenue opérationnelle le 1er janvier 2009. Autorité nationale unique pour l'ensemble des services de surveillance, de la sécurité et de la sûreté aériennes, la DSAC a englobé l'ex-direction du Contrôle de la sécurité (DCS) et les anciens services déconcentrés qu'étaient les directions de l'Aviation civile (DAC), et s'est vu confier, en plus du contrôle et de la surveillance de tous les opérateurs en matière de sécurité et de sûreté, deux nouvelles missions : la réglementation technique et la surveillance de l'environnement.

Certification

Certification ISO confirmée en 2009 dans le nouveau périmètre du service

L'audit externe réalisé en 2009 selon la norme ISO 9001 version 2008 a confirmé la maîtrise des actions liées à la sécurité avec l'intégration d'un nouveau processus dédié à la prise en compte des activités de réglementations nationale et internationale. La DSAC a vu son certificat maintenu.

Surveillance

Les réflexions sur la sécurité aérienne et leur prise en compte dans les actions de surveillance

2009 a été l'année de lancement de deux projets phare concourant à la sécurité de l'aviation civile : le plan national d'action stratégique d'amélioration de la sécurité, dans le cadre du Programme de sécurité de l'État (PSE) français et le lancement des travaux pour un PSE européen, avec notamment la mise en place de l'EASAC ou « European Aviation Safety Advisory Committee », présidé par le directeur de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne, et avec la contribution très active de la DSAC. À signaler également le transfert des données françaises dans la base européenne ECCAIRS et la fourniture de l'outil aux opérateurs qui en font la demande. Enfin la promotion de la sécurité a été marquée par la publication du 1er bulletin de sécurité au mois de mars. Cette publication trimestrielle est un outil de partage d'expérience à l'attention des opérateurs que sont les compagnies aériennes, les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodromes, ou encore les sociétés d'assistance en escale, et traite à chaque fois un thème particulier illustré par un événement de sécurité significatif et par l'analyse qui en a été faite. C'est un document public, mis en ligne sur le site Internet du ministère.

Séminaire

Du côté des aéroports

Le 5 novembre 2009, la DSAC organisait un séminaire de retour d'expérience sur la gestion des événements de sécurité et sur la réalisation des évaluations d'impact sur la sécurité en présence de représentants de l'Union des Aéroports Français (UAF). En outre 19 exploitants d'aérodromes s'étaient déplacés. D'autres entités de la DGAC tels la DSNA ou encore le STAC, mais aussi des compagnies aériennes, telle Air France, sont venues partager leur expérience lors de cette journée. Les nombreux débats/questions qu'il a suscités se sont révélés extrêmement fructueux puisqu'ils ont, notamment, contribué à améliorer le guide relatif aux évaluations d'impact sur la sécurité publié par la DSAC à l'attention des exploitants aéroportuaires.

2 new responsibilities:
TECHNICAL REGULATION AND ENVIRONMENTAL MONITORING

Highlights of 2009

Creation

Creation of DSAC, a Department with National Authority*

Authority

The Civil Aviation Safety Directorate: an integrated national oversight authority

DSAC is a Department with National Authority created by Government Order 2008-1299 of 11 December 2008. It became operational on 1st January 2009. As the single national authority for all air surveillance, safety and security functions DSAC took over the ex-Safety Oversight Directorate (DCS) and its old decentralised directorates which were the Civil Aviation Directorates (DAC). In addition to controlling and monitoring all the operators in terms of safety and security it was given two new responsibilities: technical regulation and environmental monitoring.

Certification

ISO Certification confirmed in 2009 for the new remit

The external audit carried out in 2009 under the 2008 version of ISO 9001 confirmed that safety actions were being implemented correctly with the integration of a new procedure for managing national and international regulatory activities. DSAC's certificate was renewed.

Oversight

Air safety reviews and incorporation of findings into oversight actions

2009 was the year in which two flagship civil aviation safety projects were launched: the National Safety Improvement Strategic Action Plan as part of the French National Safety Plan (NSP) and the start of work for a European NSP with the establishment of EASAC the "European Aviation Safety Advisory Committee". This is headed by the director of the European Aviation Safety Agency with a very active DSAC contribution. In addition, French data was loaded into the European ECCAIRS database and access tools provided to operators who requested it. Finally safety promotion was moved forward with the publication of the 1st Safety Bulletin in March.
This quarterly publication is for sharing operator experience between airlines, air navigation services providers, airfield operators or ground handling companies. Each edition deals with a particular theme illustrated by a significant safety event and the analysis performed on it. It is a public document available on-line from the Ministry website.

Seminary

Airports

On 5th November 2009 DSAC organised a seminar on the operational experience gained from managing safety events and carrying out safety impact assessments with a representative of the French Airports Union in attendance. 19 airport operators attended. Other DGAC units such as the DSNA and STAC as well as airlines like Air France also came to share their experience. The large number of questions and discussions it raised were extremely useful since they contributed to improving the safety impact assessment guide published by DSAC which is aimed at airport operators.

** An SCN or Service à Compétence Nationale is a French Government agency that is responsible for a certain field throughout France.*

Nouvelles règles

La réglementation européenne

Les « *Nouvelles règles AESA dans le domaine des opérations aériennes* », étaient à l'honneur les 7 et 8 janvier 2009 lors du séminaire organisé par la DSAC à l'intention de l'industrie française et auquel participaient des experts de l'Agence. Deux journées de travail intense, dont l'objectif était d'expliquer à notre industrie les projets de réglementation en cours dans le domaine des opérations aériennes et qui ont été clôturées par le directeur général de l'Aviation civile.
Un autre colloque de la DSAC les 4 et 5 mai 2009 a donné l'occasion aux autorités européennes de procéder à un échange de vues sur les projets réglementaires présentés par l'Agence liés aux opérations aériennes.
Là encore, des experts de l'AESA s'étaient déplacés pour venir répondre aux nombreuses questions des participants. La DSAC a également fourni un gros travail de soutien de l'Agence en vue de préparer la 2e extension des compétences en matière d'aérodromes, intervenue en octobre 2009.

Standardisation

Extension de la standardisation AESA

La Commission européenne a confié en 2009 à l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne les activités de standardisation des autorités compétentes des États Membres dans les domaines visés par les réglementations FCL (licences des personnels navigants), FSTD (qualification des simulateurs de vol) et OPS (opérations aériennes).
L'objectif de la Commission vise le maintien du dispositif permettant de vérifier que chaque État Membre dispose d'une organisation adaptée à la vérification de la conformité avec les règlements adoptés depuis 1999. Dans ce cadre, le domaine de la navigabilité et des opérations aériennes de la DSAC a été audité fin 2009.

Chantiers

Les grands chantiers réglementaires nationaux

En 2009, les principaux chantiers réglementaires ont été la mise en place d'exigences pour les personnels techniques des prestataires de service de la navigation aérienne et des licences européennes pour les personnels du ministère de la défense assurant des services en circulation aérienne générale (CAG), l'extension outre-mer de 40 arrêtés relatifs à la formation des pilotes, la simplification du processus de reconnaissance des licences de pilotes militaires, la modification de l'arrêté TAC relatif aux caractéristiques techniques des infrastructures des aérodromes et l'étude de la modification de l'arrêté OPS 3 relatif aux opérations en hélicoptères ou encore l'initialisation de l'étude de la réglementation relative au travail aérien utilisant des aéronefs sans personne à bord (drones).

Informatique

Poursuite du développement des applications informatiques métiers dans le domaine PN

L'amélioration et le traitement rapide et sûr des nombreuses données concernant les personnels navigants ont nécessité le déploiement d'outils informatiques performants. Que ce soit pour la gestion des examens aéronautiques, celle des examens médicaux ou encore, la gestion des licences et qualifications aéronautiques, la DSAC assure le développement progressif des applications informatiques nécessaires. L'année 2009 a été marquée dans ce domaine par la mise en place du centre d'examens théoriques sur ordinateurs à Orly. Parallèlement, les efforts ont porté sur l'accès au système de gestion des licences par les examinateurs qui attestent de la réussite aux contrôles en vol et sur les évolutions de logiciel qui permettront aux médecins aéronautiques d'enregistrer les résultats des examens qu'ils réalisent sur le fichier qui leur est réservé.

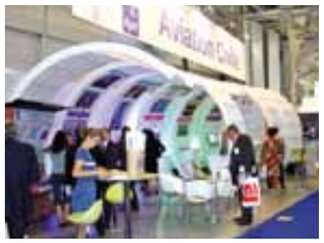
A380

Mise en service de l'A380

2009 a été marquée par le lancement chez Air France du plus gros quadri-réacteur du monde transportant des passagers, l'Airbus A380. Préalablement à sa mise en ligne, une série de contrôles impliquant fortement les experts de la DSAC et de l'OCV a été nécessaire. Ainsi, le manuel d'exploitation a fait l'objet d'une étude rigoureuse avant sa validation ; les pilotes ont été formés puis qualifiés ; la mise en place par le personnel de cabine de toutes les procédures de sécurité a été vérifiée ; enfin, la DSAC a procédé à un ultime contrôle de conformité des équipements dans le cockpit au niveau des instruments de bord, de l'avionique et en cabine, avant de déclarer l'appareil « bon de vol » dans la flotte d'Air France. Le premier vol commercial avec cet appareil a eu lieu entre Paris et New York le 20 novembre 2009.

Salon

Salon du Bourget



Du 15 au 21 juin 2009, le salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget a tenu sa 48e édition et célébré à cette occasion ses cent ans. Malgré un secteur économique en baisse d'activité, l'édition 2009 du Bourget a vu son nombre d'exposants et de visiteurs croître. Rendez-vous incontournable du monde de l'aéronautique, toutes les composantes de la DGAC étaient bien sûr représentées sur le stand commun, et la DSAC a largement contribué au succès de l'opération.

New rules

European Regulation

The "*new EASA air operations rules*" were the focal point of the discussions on the 7 and 8 January 2009 during a seminar organised by DSAC for the French civil aviation industry in which Agency officials also took part. These were two days of intense work, the aim of which was to explain to our industry the proposed air operations regulations being developed. The sessions were closed by the Director General of Civil Aviation. Another DSAC seminar on 4 and 5 May 2009 was an occasion for the European authorities to engage in an exchange of views on the draft air operations regulations presented by the Agency. Once again EASA officials attended to answer the many questions from attendees. DSAC also carried out a large volume of work supportingthe Agency to prepare for the second extension of its remit to airfields which occurred in October 2009.

Standardisation

Extension of EASA Standardisation

In 2009 the European Commission awarded EASA responsibility for standardising the competent Member State authorities in the areas covered by FCL regulations (air crew licensing), FSTD regulations (qualification of flight simulation training devices) and OPS regulations (air operations). The aim of the Commission is to keep up a system for checking that each Member State has a suitable organisation for ensuring compliance with the regulations adopted since 1999. As part of this, DSAC airworthiness and air operations activities were audited at the end of 2009.

Projects

Major national regulatory development areas

In 2009 the main areas of regulatory development were: implementation of requirements for air navigation services technical personnel; European licenses for Ministry of Defence personnel providing general air traffic services; extension to French territories overseas of 40 official orders on pilot training; simplifying the civil recognition procedure for military pilot licenses; modification to the TAC order on airfield infrastructure technical capabilities; analysis of modifications to the OPS3 helicopter operations regulations; and starting work on analysing regulations for aerial work using unmanned aerial vehicles (drones).

IT

Further development of Flight Crew IT Applications

Improving and carrying out error-free processing of the large volume of data on air crew required implementation of powerful IT tools.
For managing aeronautical examinations, medical examinations or managing licenses and aeronautical qualifications, DSAC is progressively developing the required IT systems.
In this area, a computer based theory examination centre was set up at Orly during 2009. In parallel, work was carried out on providing examiners access to the licence management system for recording flight test passes. Software developments will also enable aeronautical doctors to record examination results.

A380

Entry into service of the A380

In 2009 Air France started operations with the largest four engined passenger transport aircraft in the world, the Airbus A380. Before entry on the line a series of checks heavily involving DSAC and OCV (Organisme de Contrôle en Vol – Flight Control Organisation) officials were required. The operations manual was checked rigorously before being validated; pilots were trained and then qualified; implementation of all the safety procedures by the cabin crew was verified; finally DSAC checked the compliance of the cockpit flight instruments and avionics as well as cabin equipment before declaring the aircraft ready-for-flight in the Air France fleet.
The first commercial flight with the aircraft took place between Paris and New York on 20 November 2009.

Air show

Paris Le Bourget Air Show

The 48th Le Bourget International Space and Aeronautics Show took place from the 15 to 21 June 2009 and celebrated its One Hundredth Anniversary. Despite a reduced level of business activity in the industry the 2009 air show experienced an increased number of visitors and exhibitors. As a not to be missed event in the aeronautical world all DGAC divisions were of course represented on the stand and DSAC largely contributed to a successful show for the DGAC.

Internet
ESPACE DÉDIÉ À LA SÉCURITÉ AÉRIENNE SUR LE SITE DE LA DGAC

Symposium Sécurité Aviation légère et sportive

Le 4e symposium de la DSAC, après les approches non stabilisées en 2006, les incursions sur piste en 2007 et le givrage des aéronefs en 2008, était consacré en 2009 à l'aviation légère et sportive avec pour fil conducteur la préparation au vol à travers quatre thèmes : la météorologie, l'espace aérien, la prise de décision et le rôle des structures d'encadrement.

Toutes les grandes fédérations, associations, aéroclubs et organismes divers, représentant l'ensemble des usagers de l'aviation légère, étaient présents et ont fait de ce symposium un succès. Elles ont pu débattre de leurs actions sur le terrain tout en sensibilisant les pilotes aux risques, mettre l'accent sur le dialogue nécessaire avec la DGAC pour faire face aux difficultés économiques et permettre à tous les pilotes passionnés de voler dans les meilleures conditions de sécurité.

Il est important de noter que cet événement a pu être suivi en direct au sein des entités interrégionales de la DSAC et était également diffusé en flux continu sur Internet.

Light and Sport Aviation Safety Symposium

After unstabilised approaches in 2006, runway incursions in 2007 and aircraft icing in 2008, in 2009 the 4th DSAC symposium was dedicated to light and sport aviation. Its main focus was 4 areas of flight preparation: meteorology, airspace, decision making and the role of supporting structures.

All the major federations, associations, flying clubs and various organisations representing all light aviation users attended and made the symposium a success. They were able to discuss their actions in the field while raising pilot awareness on hazards, putting the focus on the dialogue needed with the DGAC to respond to the difficult economic situation and enable all enthusiastic pilots to fly in the best conditions of safety.

It is important to highlight that this event could be watched live from the DSAC interregional offices and was also broadcast on a live stream over the Internet.

Internet

Répondre aux questions des passagers

L'actualité tragique de l'année 2009 a incité les pouvoirs publics à créer un espace Internet dédié à la sécurité aérienne sur le site de la DGAC.
La DSAC a réalisé ce projet en liaison étroite avec les équipes chargées de la communication. Ainsi le passager aérien qui souhaite obtenir des informations sur le niveau de sécurité d'une compagnie aérienne peut trouver l'ensemble des informations publiques émanant des autorités ou d'organisations chargées de la sécurité. Sur cet espace, il est possible notamment d'avoir accès à la « liste noire » européenne qui regroupe toutes les compagnies aériennes dont l'exploitation est interdite en Europe.
http://www.developpement-durable.gouv.fr/Secteur-Aérien. Rubrique Grands dossiers Sécurité aérienne.
C'est lors d'une conférence mondiale à haut niveau sur la sécurité aérienne organisée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) du 24 mars au 1er avril 2009, que la délégation française a porté la voix de Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'État chargé des Transports, pour demander que l'OACI coordonne l'information du grand public qui voyage, sur la sécurité des compagnies aériennes, répondant ainsi aux attentes des passagers aériens de bénéficier de renseignements clairs et précis.

Métiers

Rendez-vous Métiers

Temps forts de la direction, les Rendez-vous métiers lancés en 2007 dans le cadre de sa démarche qualité, se sont poursuivis en 2009 et ont présenté le pôle d'expertise du personnel navigant et la sécurité des systèmes d'information de la direction Sûreté.
Le message fédérateur « *Informer, Impliquer, Rapprocher* » de ces événements trouve plus que jamais ici, toute sa signification au sein du nouveau service à compétence nationale DSAC.

OTAN

Sommet de l'OTAN à Strasbourg

L'organisation à Strasbourg du sommet de l'OTAN les 4 et 5 avril 2009 aura fortement marqué l'activité de la DSAC-Nord-Est.

Projet

Projet d'aéroport du Grand Ouest

Le projet d'aéroport du Grand-Ouest, Notre-Dame-des-Landes a été déclaré d'utilité publique par décret du 9 février 2008. 2009 a été l'année de lancement des opérations devant conduire au choix du concessionnaire qui sera chargé de financer, construire et exploiter la future plate-forme aéroportuaire.
La DGAC, avec le soutien actif de la DSAC-Ouest, a mené pour le compte de l'État, maître d'ouvrage, les différentes phases de la procédure d'appel d'offres de délégation de service public.
Le concessionnaire retenu reprendra l'exploitation des aéroports actuels de Saint-Nazaire et de Nantes- Atlantique, en attente du transfert à Notre-Dame-des-Landes.
Le nouvel aéroport devrait entrer en service en 2016.

Internet

Answering passenger questions

The tragic events of 2009 spurred the authorities to set up an area dedicated to air safety on the DGAC website. DSAC implemented this project in close cooperation with the public relations teams. An air passenger who wants to obtain information on the safety of an airline can find all the publicly available information from the safety organisations or authorities. They can also access the European black list of airlines banned from operating in Europe on the site.
http://www.developpement-durable.gouv.fr/Secteur-Aérien. Section Major Areas Air Safety.
During the high level air safety conference organised by the International Civil Aviation Organisation (ICAO) from 24 March to 1st April 2009 the French delegation headed by Dominique Bussereau, the Secretary of State for Transport, asked ICAO to coordinate airline safety information for the travelling public to meet air passenger expectations for clear and precise information.

Networking

Internal Professional Networking Events

A management priority, the Internal Networking Events that were started in 2007 under the quality initiative continued in 2009. They presented the safety division's aircrew management and IT systems security departments. The collective message "*Inform, Involve, Get Closer*" for these events is more relevant than ever in the new DSAC Department with National Authority.

NATO

NATO Summit in Strasbourg

DSAC North East were heavily involved in organising the NATO Summit in Strasbourg from 4 to 5 April 2009.

Project

Western France Airport project

The proposed airport at Notre-Dame-Des-Landes in Western France was declared of public utility by Government Order of 9 February 2008.
In 2009 actions were started which will lead to selection of a franchise holder to finance, build and operate the new airport.
With the active support of DSAC West, the DGAC managed the various phases of the public service award call for tenders on behalf of the Government, the project owner.
The selected franchise holder will take over operation of the existing Saint-Nazaire and Nantes-Atlantique airports while waiting for Notre-Dame-des-Landes to open.
The new airport should start operations in 2016.

Internet
AREA DEDICATED TO AIR SAFETY ON THE DGAC WEBSITE

Programme de sécurité de l'État

Coordonner sa mise en œuvre

En France, c'est la DSAC qui, par le biais de la Mission d'évaluation et d'amélioration de la sécurité (MEAS), coordonne la mise en œuvre du Programme de sécurité de l'État (PSE), processus par lequel l'État vise à optimiser les actions relevant de sa compétence afin de faire progresser la sécurité aérienne.

Tendre vers une sécurité optimale n'est pas seulement une exigence essentielle en transport aérien ; c'est également une obligation réglementaire pour la DGAC, notamment à travers la Convention de Chicago qui demande à chaque État d'établir son propre programme national de sécurité (PSE). Celui-ci concerne les trois missions d'État que sont la réglementation, la surveillance des opérateurs et la promotion de la sécurité – qui doivent être coordonnées : c'est le rôle de la Mission d'évaluation et d'amélioration de la sécurité (MEAS) de la DSAC de rassembler les outils d'analyses et proposer des plans d'action et animer leur mise en œuvre.

LE PARTAGE D'INFORMATIONS AU CŒUR DU CONCEPT

L'année 2009 a constitué une étape décisive pour le PSE français, avec sa mise en œuvre effective. Début 2009, le volet « transport aérien commercial » du plan d'action stratégique du PSE a en effet été approuvé et publié. Fin mai, le PSE lui-même a été présenté aux opérateurs français d'aviation civile qui, à travers leur propre système de gestion des risques, devront y contribuer de façon active. D'une manière générale, la mise en commun des informations liées au risque aéronautique et le « retour d'expérience », sont au centre du concept PSE. C'est dans cette optique qu'est organisé le recueil des événements de sécurité survenus aux opérateurs d'aviation civile et leur stockage dans la base de données ECCAIRS France (voir encadré), où ils sont enregistrés et pourront être exploités par les services de la DSAC.

IMPLIQUER TOUS LES AGENTS DE LA DSAC DANS LE PSE

Intégrer les concepts nouveaux mis en place dans le cadre PSE implique tous les services de la DSAC, notamment les neuf DSAC interrégionales. À ce titre, courant 2009, celles-ci ont commencé à mettre en place leur « boucle locale d'amélioration de la sécurité », c'est-à-dire un processus interne de retour d'expérience au travers de toutes les actions du service concerné. Par ce processus, il s'agit d'identifier les risques et dangers liés à l'activité, le cas échéant sur la base du suivi d'indicateurs de sécurité, d'identifier les mesures d'amélioration correctives ou proactives, puis à suivre leur mise en œuvre et leur efficacité pour garantir une amélioration continue de la sécurité, enfin, à apporter leur expérience à la réflexion collective. Dans ce but, la Mission d'évaluation et d'amélioration de la sécurité s'est investie en 2009 dans une action d'information à destination des correspondants PSE répartis sur le territoire.

ECCAIRS

La réglementation européenne exige des opérateurs d'aviation civile qu'ils notifient à l'Autorité nationale leurs événements de sécurité. La base de données ECCAIRS France abrite les comptes rendus d'événements ainsi transmis à la DSAC par les compagnies aériennes, les exploitants d'aérodromes, les prestataires de services de navigation aérienne, les assistants en escale et les ateliers d'entretien. En 2009, la DSAC a été destinataire de plus de 40 000 comptes rendus, un volume considérable qui a conduit à proposer des passerelles informatiques entre ECCAIRS France et les bases de données d'incidents des opérateurs affichant une activité élevée. Plusieurs d'entre eux ont choisi cette option, d'autres ont adopté le logiciel ECCAIRS comme logiciel de stockage, gestion et transmission de leurs incidents. Conformément au règlement 1321/2007 de la Commission européenne, la DSAC transfère les données collectées au niveau national vers un répertoire central européen. Un protocole régit cette procédure, où figurent notamment des garanties pour que la confidentialité des données soit garantie et qu'elles ne soient utilisées qu'en vue d'améliorer la sécurité et non à des fins de sanctions.

Symposium annuel sur la sécurité

DANS LE BUT NOTAMMENT DE FÉDÉRER DES ACTIONS DE MÊME NATURE CHEZ LES PRATIQUANTS DE L'AVIATION LÉGÈRE, UN SYMPOSIUM A ÉTÉ ORGANISÉ LE 28 NOVEMBRE 2009 SUR LE THÈME DE LA SÉCURITÉ AVIATION LÉGÈRE ET SPORTIVE. CE SYMPOSIUM A PERMIS DE DÉGAGER DES LIGNES DIRECTRICES POUR DES ACTIONS COMMUNES AU SEIN DES ASSOCIATIONS ET FÉDÉRATIONS DE L'AVIATION LÉGÈRE

Annual Safety Symposium

WITH THE AIM OF ENCOURAGING THE SAME TYPES OF ACTIONS IN LIGHT AVIATION, A SYMPOSIUM WAS ORGANISED ON 28 NOVEMBER 2009 ON THE THEME OF LIGHT AND SPORT AVIATION SAFETY. THIS SYMPOSIUM ENABLED A NUMBER OF GUIDELINES TO BE IDENTIFIED FOR JOINT ACTION BY THE LIGHT AVIATION ASSOCIATIONS AND FEDERATIONS

National Safety Plan

Coordinating Implementation

In France DSAC coordinates the National Safety Plan under its Safety Management Coordination Office. This is a process by which the Government aims to optimise the actions it is responsible for to move air safety forward.

Making progress towards optimal safety is not only an essential requirement in air transport, it is also a regulatory requirement for the DGAC under the Chicago Convention which requires each State to implement its own National Safety Plan (NSP). This concerns the three fields of activity of Government which are regulation, operator supervision and safety promotion. These must be coordinated and it is the function of the DSAC Safety Management Coordination Office to bring together the analysis procedures, put forward plans of action and follow through their implementation.

INFORMATION SHARING AT THE HEART OF THE CONCEPT

2009 marked a decisive step for the French NSP when it became effective. At the start of 2009 the Commercial Air Transport section of the NSP strategic action plan was approved and published. At the end of May the NSP itself was presented to the French civil aviation operators who will have to actively contribute to it through their own risk management systems. General speaking, combining information to do with aeronautical hazards and operational experience feedback are at the centre of the NSP concept. It was from this perspective that information on safety incidents that have occurred to civil aviation operators was collected and the data recorded in the ECCAIRS France database (see box) where it can be used by the various DSAC departments.

INVOLVING ALL DSAC STAFF IN THE NSP

Integrating the new concepts set up under the NSP involves all DSAC departments, particularly the nine inter-regional DSAC divisions. During 2009 they started to implement their "local safety improvement loop" which is an internal feedback process on all the activities performed by the department concerned. This process is to identify the hazards and dangers inherent in the activity, if necessary based on monitoring safety indicators, to identify corrective measures or proactive improvements and then follow through their implementation and effectiveness to ensure continuous safety improvement. Finally, it is used to contribute experience to a joint review and analysis process. To achieve this, in 2009 the Safety Management Coordination Office invested in an information exercise for the NSP agents located throughout France.

ECCAIRS

European regulations require civil aviation operators to notify their national authority of safety incidents that occur. The ECCAIRS France database hosts the incident reports sent to the DSAC by airlines, airfield operators, air navigation service providers, ground handling companies and MRO providers. In 2009 the DSAC received more than 40,000 reports. This considerable volume led to the suggestion of setting up IT gateways between ECCAIRS France and the incident databases of the operators with a high level of activity. Some operators have decided to do this while others have adopted the ECCAIRS software to store, manage and send in their incident data. Under European Commission regulation 1321/2007, DSAC sends the nationally collected data to a central European repository. This is governed by a protocol which includes guarantees that data confidentiality will be maintained and it will only be used to improve flight safety and not for legal reasons.

Europe, réglementation, sécurité

Europe, Regulation, Safety

Europe, réglementation, sécurité

La coordination avec l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA)

La DSAC

A SOUTENU UN DISPOSITIF EUROPÉEN DE SÉCURITÉ QUI PRENNE EN COMPTE LES SPÉCIFICITÉS DU TERRITOIRE FRANÇAIS ET LA DIVERSITÉ DES ACTEURS CONCERNÉS

PARTICIPER À LA DEUXIÈME EXTENSION DES COMPÉTENCES DE L'AESA

En 2009, le règlement 216-2008 créant l'AESA a été modifié pour étendre les compétences de cette Agence à la navigation aérienne et aux aérodromes. Lors des négociations début 2009, la DSAC a soutenu un dispositif européen de sécurité qui prenne en compte les spécificités du territoire français et la diversité des acteurs concernés, de taille et de statuts très divers. La DSAC avait également participé en amont aux travaux informels de l'AESA pour préparer cette deuxième extension.

PARTICIPER À L'ÉLABORATION DU PROGRAMME DE TRAVAIL RÈGLEMENTAIRE DE L'AESA ET À L'ADOPTION DES RÈGLEMENTS PAR LA COMMISSION

Cette extension des compétences a nécessité en 2009 un important travail de réorganisation du programme règlementaire de l'AESA. La DSAC a été très présente au groupe consultatif des autorités (AGNA), dont le rôle est d'assister l'AESA pour la définition du programme règlementaire. La DSAC a contribué à la préparation des conseils d'administration de l'AESA de sorte qu'ils puissent gérer au mieux la forte montée en puissance des activités réglementaires de l'AESA et établir les priorités de travail.
La DSAC a également participé à 3 réunions du comité règlementaire de l'AESA où elle a discuté, puis participé, au nom de la France, au vote concernant la modification de deux règlements concernant la navigabilité.

ACCORDER LES POSITIONS DE LA DGAC VIS-À-VIS DES PROPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES DE L'AESA, RELATIVES À LA SÉCURITÉ EN MATIÈRE D'EXPLOITATION ET DE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS, DE LICENCES DES PERSONNELS DE L'AVIATION CIVILE ET DES EXPLOITANTS D'AÉRODROMES

La DSAC est chargée de la coordination des réponses à apporter, au nom de la France, aux propositions réglementaires de l'AESA. À cette occasion, elle recueille le point de vue des opérateurs français et leur explique les positions de l'Agence.
En 2009 l'effort de la DSAC s'est porté essentiellement sur les propositions de l'Agence qui découlent de l'extension de ses compétences dans les domaines des opérations aériennes et des licences des personnels navigants.
Elle a organisé dans cet objectif de nombreuses réunions ou séminaires avec les usagers nationaux ou les collègues d'autres autorités européennes. Elle a contribué fortement aux changements d'orientation de l'Agence pour simplifier son approche de la structure réglementaire.

UNE PARTICIPATION FORTE À L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)

La DSAC a participé aux travaux de l'OACI (panel opérations aériennes, panel aérodrome et panel navigabilité) tout en coordonnant l'action des experts de la DGAC, lorsqu'ils y sont impliqués, et en collaborant avec les industriels, afin de mieux répondre aux propositions d'évolutions réglementaires. Après une large consultation, elle prépare les réponses des « *lettres aux États* » de l'OACI, notamment lorsqu'il s'agit de propositions d'amendements des annexes de l'OACI (25 en 2009). À la fin de 2009, elle a notamment contribué à l'élaboration des documents de travail présentés par l'Europe lors de la conférence de haut niveau sur la sécurité de mars 2010, marquée par deux accidents majeurs.

RÉGLEMENTATION NATIONALE

En plus de ce rôle vis-à-vis de l'Europe et de l'OACI, la DSAC continue à élaborer la réglementation nationale de sécurité dans les domaines délégués à la Commission européenne mais dont les règles de mise en œuvre n'ont pas encore été publiées, ou dans les domaines qui restent de la compétence nationale : la navigabilité et les opérations de certains aéronefs de collection et des ULM, les petits aérodromes et, d'une manière générale, la réglementation dans les collectivités d'outre-mer.

Europe, Regulation, Safety

Coordination with the European Aviation Safety Agency (EASA)

DSAC

SUPPORTED A EUROPEAN SAFETY MEASURE WHICH TAKES INTO ACCOUNT PARTICULAR FEATURES OF THE FRENCH ENVIRONMENT AND THE DIVERSITY OF THE BODIES INVOLVED

PARTICIPATION IN THE SECOND EXTENSION OF THE EASA REMIT

In 2009 regulation 216/2008 creating EASA was modified to extend the remit of the Agency to air navigation and aerodromes. During negotiations at the start of 2009, DSAC supported a European safety measure which takes into account particular features of the French environment and the diversity of the bodies involved. These differ greatly in size and legal status. The DSAC also took part in earlier EASA informal activities preparing for the second extension.

PARTICIPATION IN DRAWING UP THE EASA REGULATORY WORK PROGRAMME AND ADOPTION OF REGULATIONS BY THE COMMISSION

In 2009 the extension of responsibilities required significant re-organisation of EASA's regulatory programme. DSAC was very involved in the Advisory Group of National Authorities (AGNA) whose function is to assist EASA define the regulatory programme. DSAC contributed to preparing administrative advice for EASA so that it can better manage the strong escalation in its regulatory activities and establish work priorities. DSAC also took part in 3 EASA regulatory committee meetings where it discussed and then on behalf of France took part in a vote on modifying two of the navigability regulations.

REPRESENTING THE DGAC POSITION ON EASA REGULATORY PROPOSALS ON SAFETY OF AIRCRAFT OPERATION AND NAVIGABILITY, CIVIL AVIATION PERSONNEL LICENSES AND AIRFIELD OPERATORS

DSAC is in charge of coordinating responses to be made on behalf of France to EASA regulatory proposals. To do this it seeks feedback from the French operators and then explains their position to the Agency.
In 2009 DSAC efforts mainly concerned agency proposals arising from its remit extension in air operations and air crew licensing. It organised a large number of meetings or seminars with the national users or colleagues from other European authorities. It strongly contributed to changing the approach of the Agency to simplify its approach to regulatory structure.

STRONG INVOLVEMENT IN THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION (ICAO)

DSAC took part in ICAO activities such as the air operations panel, airport panel and navigability panel while coordinating DGAC expert activities when they are involved and collaborating with industry to better respond to regulatory change proposals.
After a wide ranging consultation exercise, it prepared the written responses to the « *ICAO States letters* » in relation to proposals to amend the ICAO annexes (25 of these in 2009). At the end of 2009, it contributed to drawing up the working documents presented by Europe during the high level safety conference of March 2010, marked by two major accidents.

NATIONAL REGULATION

In addition to its ICAO and European role DSAC continues to develop national safety regulations in areas delegated to the European Commission but for which the implementation rules have not yet been published and in areas which remain a national responsibility: navigability and operation of certain collector's aircraft and ultralights, small airfields and in general French overseas territory regulations.

Gestion des ressources

Resources Management

Gestion des ressources

Des hommes, des moyens

Ressources humaines, dialogue social, finances et expertise juridique constituent l'essentiel de la gestion des ressources. Un domaine d'activité qui a vu, à l'occasion de la mise en place du service à compétence nationale DSAC, une intégration forte de ces fonctions de « support », avec partage des rôles entre l'échelon central (Ec) et les DSAC interrégionales (DSAC/IR).

Avec la création de la DSAC, la gestion des ressources s'est profondément transformée. Du noyau central aux échelons interrégionaux (les neuf DSAC/IR), la structure doit en effet pouvoir compter sur ses personnels, ses affectations budgétaires ainsi que sur l'expertise juridique liée à chacun de ses métiers. La mise en place, le 1er janvier 2009, du SCN (service à compétence nationale), a donc conduit à une intégration forte des fonctions « support », avec un partage des rôles entre la DSAC/Ec et les DSAC/IR. Au niveau central, on se charge principalement de la programmation et du pilotage des actions en termes de ressources humaines et de finances, de l'organisation du dialogue social, de l'expertise juridique et de la politique des systèmes d'information. Les DSAC/IR, elles, avec une autonomie bien réelle dans le cadre défini par la DSAC/Ec, assurent la gestion de proximité de leurs ressources humaines et financières.

UNE APPROCHE COLLECTIVE DE L'ENSEMBLE DES MÉTIERS

Début 2009, la DSAC comptait 1 349 agents répartis entre l'échelon central (265 personnes) et les DSAC/IR. Une population caractérisée par une importante diversité de métiers et de compétences qui n'est que le reflet des missions confiées à la direction de la sécurité de l'Aviation civile. Liées à la sécurité ou la sûreté de l'aviation, au développement durable ou à la régulation économique, ou encore intervenant en support sur des fonctions horizontales, celles-ci demandent des compétences aussi diverses que celles de personnels techniques (IEEAC et TSEEAC) que de personnels navigants, de médecins, d'assistantes sociales, d'ouvriers d'État ou d'administratifs. Si certaines fonctions ne sont exercées qu'au niveau local, celles-ci n'en demeurent pas moins attachées aux mêmes procédures de gestion que les autres métiers de la DSAC. C'est ainsi que toutes les fiches de postes sont harmonisées dans leur présentation par filière et par métier et que les plafonds d'emplois concernent l'intégralité des métiers exercés.

FORMATION ET DIALOGUE SOCIAL

L'expertise des agents de la DSAC est directement dépendante de la qualité de la formation qui leur est dispensée. C'est là une priorité affichée de la direction, notamment en ce qui concerne les formations techniques métiers, les formations au pilotage

Resources Management

Human and Material

Human resources, social dialogue, finance and legal expertise form the basis of resource management. A sphere of activity which underwent a high level of integration of these "support" functions during the process of setting up DSAC, a Department with National Authority. Tasks are shared between the central division and the interregional DSAC offices.

With the creation of DSAC, resource management was deeply transformed. From the central core out to the interregional divisions (the nine DSAC interregional offices) the structure must be able to rely on its staff, budget allocations and legal expertise in each of its work disciplines. When the Department with National Authority was set up on 1st January 2009 this led to a high level of integration of support functions with tasks shared between DSAC Central and the DSAC interregional offices. Centrally the main responsibilities are scheduling and managing activities in terms of human and financial resources, organising social dialogue, legal expertise and IT systems policy.
The interregional DSAC offices have real autonomy as defined by DSAC Central and manage their human and financial resources locally.

A COLLECTIVE APPROACH FOR ALL DISCIPLINES

At the start of 2009 DSAC had 1,349 staff distributed between the central division (265 staff) and the regional DSAC offices.
The staff are distinguished by a wide variety of skills and disciplines which simply reflects the tasks undertaken by the Civil Aviation Safety Directorate. Involved in aviation safety or security, sustainable development or economic regulation or acting to support horizontal functions, this requires a wide variety of skills such as technical personnel (IEEAC and TSEEAC - Ingénieurs des Études et de l'Exploitation de l'Aviation Civile and Techniciens Supérieurs des Études et de l'Exploitation de l'Aviation Civile*), air crew, doctors, social assistants, Government or administrative workers.
While some functions are only performed at a local level, they still use the same management procedures as other DSAC disciplines. All job descriptions have a standard presentation by department and discipline and job ceilings relate to all of the disciplines performed.

TRAINING AND SOCIAL DIALOGUE

The expertise of DSAC officers depends directly on the quality of the training they receive. This is a clear management priority, particularly for technical training for each discipline, pilot training and English language learning which are a strong common factor

** Civil Aviation Design and Operations Engineers and Civil Aviation Design and Operations Senior Technicians.*

La direction

DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE
DÉFINIT LES ENVELOPPES POUR L'ÉCHELON
CENTRAL ET POUR CHAQUE DSAC/IR

et à l'anglais constituant un élément commun fort dans cette direction. Par ailleurs, le dialogue social au sein du SCN, s'articule désormais autour d'un comité technique paritaire (CTP) national DSAC et de CTP locaux pour les DSAC/IR. L'année 2009 a été particulièrement riche en ce domaine avec, notamment, la tenue d'un CTP dédié à l'Europe à l'occasion duquel chacun des directeurs techniques de l'échelon central a pu expliciter, dans son domaine d'action spécifique, les évolutions réglementaires ainsi que les enjeux communautaires auxquels la DSAC sera confrontée à court, moyen ou long terme.

TROIS BUDGETS OPÉRATIONNELS DE PROGRAMME

Le budget 2009 de la DSAC tient compte des trois types de missions confiées aux DSAC/IR, héritières directes des anciennes DAC : surveillance (sécurité, sûreté), régalien (régulation économique et développement durable) et support. Ont donc été créés trois budgets opérationnels de programme (BOP) dédiés respectivement au transport aérien dans les régions, au contrôle de la sécurité et de la sûreté, et enfin au support sur le plan local.

Si le premier budget est de la responsabilité de la direction du transport aérien (DTA), la DSAC gère les deux derniers, à l'exception de la part action sociale. La direction de la sécurité de l'Aviation civile définit les enveloppes pour l'échelon central et pour chaque DSAC/IR. Ces dernières sont autonomes en matière d'utilisation de ces ressources, dans les limites toutefois de leurs engagements.

UN DISPOSITIF DE REDEVANCES STABLE

Depuis 2006, la délivrance de licences, titres aéronautiques ou certificats de sécurité et de sûreté est soumise à redevance. On en compte une quinzaine de types, en fonction des catégories d'autorisation ou d'usagers. 2009 peut être considérée comme une année de maturité de ce système. Le niveau des recettes, notamment, a connu pour cet exercice une progression qui s'avère conforme aux prévisions de la loi de finances initiale. Au 31 décembre 2009, leur montant totalisait 34,96 millions d'euros.

Sortir du GSAC pour garantir la transparence

Fin 2008, l'État lançait la procédure de désignation d'un nouvel organisme habilité en matière de surveillance de la production et de l'entretien des aéronefs. Dans ce cadre, la DGAC s'est retirée en novembre 2009 du GIE afin d'éviter d'être, dans cette affaire, à la fois juge et partie. Une démarche de transparence totale qui met fin à une belle aventure de plus de seize ans.

The Civil Aviation

SAFETY DIRECTORATE DEFINES THE SCOPE
OF ACTIVITY FOR THE CENTRAL LEVEL
AND EACH INTERREGIONAL DIRECTORATE

in each department. Moreover social dialogue in the Department with National Authority from now on will revolve around a national DSAC technical parity committee and local technical parity committee for each regional office. 2009 was particularly active in this area. A technical parity committee meeting dedicated to Europe was held where each of the central technical directors was able to describe the regulatory developments in his arena as well as community issues DSAC will have to deal with in the short, medium and long term.

Withdrawal from GSAC to guarantee transparency

At the end of 2008 the Government started the process to set up a new organisation to be the surveillance authority on aircraft production and maintenance. As part of this DSAC withdrew from GSAC GIE (joint venture) in November 2009 to avoid being both the judge and plaintiff in the matter. An initiative for complete transparency which ends an adventure that has lasted more than 16 years.

THREE PROGRAMME OPERATIONAL BUDGETS

DSAC's budget in 2009 is allocated to three types of tasks for which the interregional DSAC offices are responsible as direct successors to the old Civil Aviation Directorates: oversight (safety, security), regulatory (economic and sustainable development regulation) and support.

Three programme operational budgets have therefore been created covering air transport in the regions, safety and security oversight and finally local support. The first budget is managed by the Air Transport Directorate and DSAC manages the other two apart from the social action part. The Civil Aviation Safety Directorate defines the scope of activity for the central level and each interregional directorate. The regional offices have autonomy in the use of these resources subject to their defined area of activity.

LICENSE FEES STABLE

Since 2006 fees have been charged for issuing licenses, aeronautical qualifications or safety and security certificates. There are about fifteen types depending on the approval or user category. 2009 can be considered as the year in which the system matured. The level of receipts progressed in a way which matched the initial finance law forecast.
As of 31 December 2009 the total amount came to €34.96 million.

** Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile*
French Civil Aviation Airworthiness Group

GESTION DES RESSOURCES / *RESOURCE MANAGEMENT*

Grand Service *Department*	ADDAC	ADM	ASAAC	ASO	ATTAAC	Contra.	Divers *Misc.*	EQT	ICNA	IEEAC	IESSA	IPEF	OE	PN	TSEEAC	Total
DSAC	56	1	28		18	36		4	1	57	1	15	3	10	36	266
DSAC-AG	36		8	1	4	2		1		12	3	1	24	1	25	118
DSAC-CE	13		6	2	5	5			1	11	1	1	19	3	29	96
DSAC-N	34		10	3	4	11		2	3	14		3	14	5	70	173
DSAC-NE	21		5	3	5	4				6		1	11	2	37	95
DSAC-O	22		10	1	5	6			4	17	1	1	20	4	41	132
DSAC-OI	8		4		1		11			4	1		11		16	56
DSAC-S	25		3	2	4	1		1	1	13	1	2	20	2	29	104
DSAC-SE	31	1	13	6	8	11		3	5	27		3	11	3	51	173
DSAC-SO	27	1	12	3	1	6		3	4	10	1		22	3	30	123
TOTAL	273	3	99	21	55	82	11	14	19	171	9	27	155	33	364	1 336

EFFECTIFS AUTORISÉS AU 1ER JANVIER
TOTAL STAFF AS OF 1ST JANUARY

2009	2010	2011	2012
1 353	1 341	1 306	1 303

EFFECTIFS AU 1ER JANVIER
STAFF AS OF 1ST JANUARY

Grand Service *Department*	01/01/2009	31/12/2009
DSAC	265	267
DSAC-AG	119	118
DSAC-CE	96	89
DSAC-N	174	179
DSAC-NE	95	95
DSAC-O	132	134
DSAC-OI	66	69
DSAC-S	107	104
DSAC-SE	175	172
DSAC-SO	120	116
TOTAL	1 349	1 343

Répartition EC *Central Breakdown*	01/01/2009	31/12/2009
DSAC/DIR	9	9
DSAC/GR	24	26
DSAC/ANA	33	33
DSAC/ERS	19	19
DSAC/MEAS	13	13
DSAC-NO*	60	60
DSAC/PN	90	90
DSAC-SUR	17	17
TOTAL	265	267

** dont 7 agents mis à disposition de la DGA ou du GSAC.*
of which 7 officers made available to the DGA or GSAC.

BUDGET « SURVEILLANCE » / « *OVERSIGHT* » *BUDGET*

Unités opérationnelles *Operational Units*	Crédits prévus pour la gestion 2009 *Management Budget 2009* (K€)		Crédits mis en réserve *Credits sent to reserves*	
	AE / *Expense Authorisation*	CP / *Payment Credits*	AE / *Expense Authorisation*	CP / *Payment Credits*
DSAC – échelon central *DSAC – central division*	13 462	12 512	1 294	1 028
DSAC-AG	115	115	11	9
DSAC-CE	170	170	16	14
DSAC-N	873	873	84	72
DSAC-NE	177	177	17	14
DSAC-O	272	272	26	22
DSAC-OI	95	95	9	8
DSAC-S	158	158	15	13
DSAC-SE	400	400	38	33
DSAC-SO	204	204	20	17
TOTAL DSAC	15 926	14 976		
SEAC/NC	73	73	7	6
SEAC/PF	85	85	8	7
SAC/SPM	6	6	0,6	0,5
TOTAL SEAC/SAC	164	164		
STAC	1 600	1 600	154	132
TOTAL BUDGET « SURVEILLANCE » *TOTAL « OVERSIGHT » BUDGET*	17 690	16 740	1 700	1 380

BUDGET « SUPPORT » / « *SUPPORT* » *BUDGET*

Unités opérationnelles *Operational Units*	Crédits prévus pour la gestion 2009 *Management Budget 2009* (K€)		Crédits mis en réserve *Credits sent to reserves*	
	AE / *Expense Authorisation*	CP / *Payment Credits*	AE / *Expense Authorisation*	CP / *Payment Credits*
DSAC – échelon central *DSAC – central division*				
DSAC-AG	1 431	1 431	151	127
DSAC-CE	1 142	5 969	120	530
DSAC-N	1 443	2 143	72	85
DSAC-NE	1 354	1 354	143	115
DSAC-O	1 889	1 889	199	185
DSAC-OI	778	601	39	24
DSAC-S	1 984	2 021	208	175
DSAC-SE	1 910	2 310	201	200
DSAC-SO	1 595	2 020	167	179
TOTAL BUDGET « SUPPORT » *TOTAL "SUPPORT" BUDGET*	13 526	19 738	1 300	1 620

ACTION SOCIALE / *SOCIAL ACTION*

Unités opérationnelles *Operational Units*	Crédits prévus pour la gestion 2009 *Management Budget 2009* (K€)	
	AE / *Expense Authorisation*	CP / *Payment Credits*
DSAC – échelon central *DSAC – central division*	-	-
DSAC-AG	475	375
DSAC-CE	467	753
DSAC-N	1 045	858
DSAC-NE	531	437
DSAC-O	325	520
DSAC-OI	97	82
DSAC-S	1 920	2 082
DSAC-SE	1 164	947
DSAC-SO	973	711
TOTAL P 614	6 997	6 765

REDEVANCE DE CONTRÔLE TECHNIQUE / *TECHNICAL CONTROL FEES*

Classification selon décret *Classification by Type of Order*	LFI 2009 / *Initial Finance Law 2009*	Titres émis *Invoiced*	Écart *Difference*
Redevance d'exploitant d'aéronef / *Aircraft Operator fees*	11 000 000	10 820 707	179 293
Redevance de sécurité et de sûreté d'exploitant d'aérodrome / *Aerodrome operator safety and security fees*	10 360 000	10 396 395	-36 395
Redevance de sûreté aérienne de transporteur *Carrier Air Security fees*	2 350 000	1 921 575	428 425
Redevance d'organisme de formation de PN *Fight Crew Training Organisation fees*	345 000	371 770	-26 770
Redevance d'examen / *Exam fees*	1 830 000	1 950 232	-120 232
Redevance de titre de PN / *Flight Crew Licence fees*	1 120 000	847 640	272 360
Redevance de programme de formation *Training Programme fees*	100 000	82 945	17 055
Redevance de qualification d'entraîneur synthétique de vol / *Synthetic Flight Trainer Qualification fees*	550 000	817 771	-267 771
Redevance matériels SSLIA *Emergency and Fire Fighting Equipment fees*	85 000	0	85 000
Redevance de dispositif de sûreté / *Safety Equipment fees*	520 000	786 254	-266 254
Redevance d'aptitude au vol / *Fitness for Flight fees*	85 000	155 494	-70 494
Redevance d'expertise / *Inspection fees*	-	16 510	-16 510
AESA / *EASA*	800 000	688 270	111 730
Redevance route et RSTCA à autorité de surveillance *Overflight and Navigation fees to oversight authority*	6 100 000	6 100 000	-
TOTAL	35 245 000	34 955 563	289 437

Personnels navigants

Flight Crew

Personnels navigants

Des acteurs de première ligne et un enjeu majeur pour la sécurité

Des équipages professionnels techniques et commerciaux aux pilotes privés, la compétence technique et les aptitudes médicales des personnels navigants sont l'une des responsabilités majeures de la DSAC. Elle l'exerce notamment par un contrôle de la formation, l'organisation des examens, la délivrance et le suivi des licences et qualifications ainsi que par une surveillance de la manière d'opérer des exploitants.

Garantir le niveau de compétence et les aptitudes techniques et médicales des personnels navigants (PN) fait partie des missions de la DSAC. Il s'agit évidemment d'une contribution majeure à la sécurité aérienne, qui a toute sa place au sein du programme de sécurité de l'État (PSE). Et ce, que ces vols s'effectuent sous le régime du transport public ou qu'ils concernent l'aviation générale. L'action de la DSAC en ce domaine s'adresse donc à la fois aux professionnels (PNT, ou personnels navigants techniques, comme PNC, ou personnels navigants commerciaux) et aux pilotes privés. La DSAC délivre les agréments et assure la surveillance des organismes de formation au pilotage. Un secteur stable en 2009 avec un nombre total d'écoles de formation au pilotage d'avion et d'hélicoptère sensiblement égal à celui de 2008, qu'il s'agisse de FTO *(Flight Training Organisation)* dénomination des écoles de pilotage proprement dites, ou de TRTO *(Type Rating Training Organisation)*, organismes habilités à dispenser les formations pour obtention des qualifications de type d'appareil particulier. La DSAC est aussi chargée de l'agrément et de la surveillance des organismes de formation au certificat de formation à la sécurité des PNC.
Dans le domaine de l'expertise médicale des personnels navigants, la DSAC délivre les agréments des centres d'expertise médicale et les agréments des médecins ainsi habilités à réaliser les expertises. Toujours dans le domaine de la formation, la DSAC approuve les programmes de formation au pilotage et délivre les certificats nécessaires à l'utilisation des entraîneurs synthétiques de vol.

DES DÉMARCHES FACILITÉES AVEC INTERNET

L'année 2009 a été, en ce domaine particulier, l'année de la mise en place d'un outil d'ergonomie moderne facilitant les échanges entre la DSAC et ses usagers. Ainsi, la gestion des brevets et des licences s'appuie-t-elle désormais sur un service internet (https://sigebelext.aviation-civile.gouv.fr) relié à un serveur conservant l'historique de l'acquisition et du maintien de validité des titres aéronautiques détenus par les personnels navigants. Ce dispositif permet aux pilotes de consulter leur dossier personnel et de mettre à jour certaines données.
De plus, il offre aux examinateurs habilités par l'État la possibilité de proroger les qualifications de classe et de type des pilotes à l'issue de chaque contrôle. L'utilisation de moyens informatisés sécurisés évite aux usagers certains déplacements dans les bureaux des licences de la DSAC. La DSAC s'efforce d'étendre progressivement cette facilité à d'autres domaines concernant les licences et qualifications.

DES EXAMENS THÉORIQUES SUR ORDINATEUR

Les services de la DSAC organisent l'ensemble des examens théoriques et pratiques des personnels navigants. S'agissant plus particulièrement des examens théoriques, dans la même logique d'utilisation des moyens informatiques, les candidats aux licences professionnelles de pilote peuvent désormais passer sur ordinateur – au centre principal d'examens de Paris-Orly – l'ensemble de leurs examens théoriques : CPL (*Commercial Pilot Licence*, ou brevet de pilote professionnel), IR (*instrument rating*, ou qualification de vol aux instruments), ATPL (*Airline Transport Pilot Licence* ou licence de pilote de

Flight Crew

In the front line and a major plus factor in the safety equation

**From flight crew and cabin crew to private pilots, the technical skill and medical fitness of air crew is one of the DSAC's major responsibilities.
This is achieved by inspecting the training, organising exams, issuing and checking licenses and qualifications as well as by monitoring flight operations.**

Guaranteeing the skill level, the technical capability and medical fitness of flight crew is part of the DSAC remit. This is evidently a major contribution to flight safety which is of prime importance in the National Safety Plan. This applies whether flights are performed in the public transport category or whether they are general aviation activities. Therefore DSAC activities in this area concern both commercial air crew (flight crew and cabin crew) as well as private pilots. The DSAC issues authorisations and supervises the pilot training organisations. A stable sector in 2009 with the total number of aircraft and helicopter pilot training schools more or less the same as in 2008 – both for FTOs (*Flight Training Organisations*) which are the actual flying schools and the TRTOs (*Type Rating Training Organisations*) which provide training to obtain the qualifications to fly a particular type of aircraft. The DSAC is also responsible for approving and monitoring the training organisations which train cabin crew for the safety training certificate. In the area of air crew medical expertise, the DSAC issues approvals to the medical examination centres and to the doctors authorised to perform examinations. Still in the training area, the DSAC approves pilot training programmes and issues the certificates for using synthetic flight training devices.

EASIER FORMALITIES WITH INTERNET

In this particular field 2009 was the year a modern ergonomic system was implemented to facilitate communication between the DSAC and its users.
From now on managing licenses and qualifications will be based on an Internet service (https://sigebelext.aviation-civile.gouv.fr) connected to a server which maintains details on the aeronautical qualifications which have been acquired and kept current by air crew. This system enables pilots to access their own file and update some of the data. In addition it provides State authorised examiners the capability to renew the class and type qualifications of pilots at the end of each check. The use of secure IT systems means that users will be spared some trips to the DSAC licensing offices. The DSAC is working to progressively extend this facility to other licensing and qualification areas.

COMPUTERISED THEORY EXAMS

The DSAC organises all the air crew theoretical and practical examinations. Following the same approach of using IT resources, from now on professional pilot license applicants will be able to take all of their theory exams in the main examination centre at Paris Orly on a computer: CPL (Commercial Pilot Licence), IR (Instrument Rating), ATPL (Airline Transport Pilot Licence). Deployment of this system out to the various DSAC regional centres overseas and in mainland France is underway.

1 060 expertises
RÉALISÉES EN 2009 PAR LE PEPN

ligne). Le déploiement de ce dispositif vers différents centres régionaux de la DSAC, outre-mer et en métropole est en cours de réalisation.

UNE SURVEILLANCE DES COMPAGNIES AÉRIENNES (AVIONS ET HÉLICOPTÈRES)

En plus de ce volet, et toujours dans le domaine du PN, la DSAC est chargée de l'évaluation des formations complémentaires des équipages qui relèvent de la responsabilité des compagnies aériennes ainsi que de la surveillance de l'exploitation de ces mêmes compagnies. Elle dispose pour cela de onze pilotes de ligne, instructeurs très expérimentés qui procèdent par contrôles programmés soit en vol, au sol ou lors de séances sur simulateur. Ces pilotes constituent le pôle d'expertise personnels navigants. En 2009, 376 contrôles de ce type ont été effectués. Si une bonne partie des contrôles concernait des épreuves d'aptitude de licence ou de qualifications ainsi que des supervisions d'instructeur, 91 d'entre eux visaient directement la surveillance de l'exploitation des compagnies aériennes. Le rôle du pôle d'expertise s'étend aussi à la nomination et à la standardisation des examinateurs chargés des qualifications de type sur avions de transport. Une approche qui contribue au maintien d'un niveau de sécurité élevé. Les contrôles réalisés par ce pôle d'expertise portent également sur l'examen de la conformité réglementaire des manuels d'exploitation élaborés par les exploitants aériens et la vérification de la pertinence des pratiques décrites. En 2009, 1 060 expertises ont été réalisées dans le cadre de l'agrément et de la surveillance continue des exploitants aériens.

Faits marquants

Lancement de la standardisation des autorités nationales de surveillance par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA)

Mi-2009, la Commission européenne a confié à l'AESA les activités de standardisation des autorités compétentes des États Membres dans les domaines visés par les réglementations FCL (licences des personnels navigants) et FSTD (qualification des simulateurs de vol). L'objectif de la Commission européenne est de mettre en place un dispositif formel permettant de vérifier que chaque État Membre dispose d'une organisation adaptée à la vérification de la conformité avec les règlements adoptés au niveau européen. Dans ce cadre la DSAC a préparé un audit planifié pour 2010 sur l'ensemble de ses missions, notamment la surveillance des écoles de formation de personnels navigants, la réalisation des examens théoriques et pratiques, les expertises relatives à l'exploitation du transport public, la surveillance des centres d'examens médicaux, la délivrance des titres aéronautiques.

En l'absence de règles communautaires contraignantes, non encore adoptées à ce stade, dans ces domaines, l'audit portera sur les règles européennes prises en 1999 au sein du club des autorités nationales de l'aviation civile (Joint Aviation Authorities), mais non obligatoires au sein de l'Union européenne. Il préfigure toutefois les futures actions de standardisation de l'AESA.

L'aptitude médicale des navigants est aussi l'affaire de la DSAC

Le champ de compétences de la DSAC couvre les aspects médicaux de la gestion du personnel navigant. Son pôle dédié assure notamment l'agrément et le suivi des neuf centres d'expertise du PN et des 950 médecins examinateurs. Il assure par ailleurs le contrôle qualité des examens médicaux d'aptitude que réalisent ces derniers. et participe à la formation médicale continue en médecine aéronautique. Enfin, c'est le pôle médical de la DSAC qui présente, le cas échéant, les dossiers de navigants professionnels et de pilotes privés au Conseil médical de l'aéronautique civile en vue de l'étude et de la délivrance de dérogations. L'application informatique SICOMED (Système d'information du conseil médical), intégre un dispositif de sécurisation de l'information. Sa mise en service partielle a débuté en juin 2009.

Air crew medical fitness is also a DSAC matter

The DSAC remit covers the medical aspects of air crew management. Its medical division approves and supervises the nine air crew medical centres and the 950 examining doctors. It also ensures quality control on the medical fitness examinations performed by the doctors. It supports on-going training in air medicine. Finally the DSAC medical division presents, when needed, commercial air crew and private pilot medical files to the Civil Aeronautics Medical Board for analysis and issuing dispensations. The IT application SICOMED (Système d'information du conseil medical – Medical Board Information System) includes a data security system. Partial implementation started in June 2009.

1,060 inspections
PERFORMED IN 2009 BY PEPN

AIRLINES OPERATORS OVERSIGHT (AIRCRAFTS AND HELICOPTERS)

In addition to this and still in the area of flight crew the DSAC is in charge of evaluating additional crew training which the airlines are responsible for as well as operations monitoring of the operators. To do this it has 11 airline pilots, very experienced instructors who carry out structured checks in-flight, on the ground or in simulator sessions. These pilots form the core of our flight crew expertise division. In 2009, 376 checks of this nature were performed. While a good part of the checks concerned licensing or qualification testing as well as instructor inspections, 91 of these directly involved inspecting airline operations. The activities of this division also extend to nominating and standardising the examiners in charge of transport aircraft type qualifications. An approach which contributes to maintaining a high level of safety.

The checks performed by this division also ensure operations manuals produced by the air operators comply with regulations and check the quality of the described procedures. In 2009, 1,060 inspections were performed as part of the approval and continuous monitoring of the airlines operators.

Highlights

Launch of the national surveillance authority standardisation programme by the European Aviation Safety Agency (EASA).

In mid-2009 the European Commission awarded EASA responsibility for standardising the competent Member State authorities in the areas covered by FCL regulations (air crew licensing) and FSTD regulations (qualification of flight simulation training devices). The aim of the European Commission is to put in place a formal system to check that each Member State has an organisation that can check compliance with regulations adopted at a European level. As part of this the DSAC has prepared an audit scheduled for 2010 on all of its activities, in particular surveillance of air crew training schools, theoretical and practical examinations, public transport operation inspections, medical examination centre supervision and the issuing of aeronautical qualifications.

Without more stringent European rules in these fields, which have not yet been adopted, the audit will be based on the European rules adopted in 1999 within the club of national civil aviation authorities (Joint Aviation Authorities) but which are not compulsory within the European Union. However it does indicate what the future standardisation actions from EASA will be.

FORMATIONS, ÉCOLES ET SIMULATEURS / *TRAINING, SCHOOLS AND SIMULATORS*

AVIONS / *AIRCRAFT*

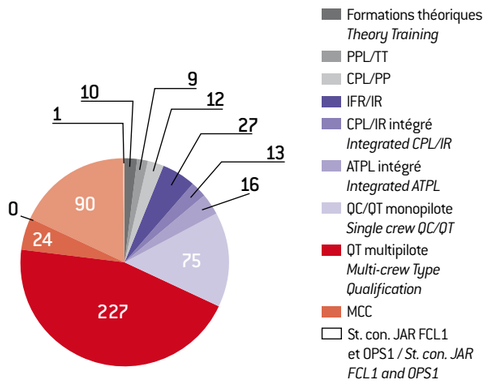
AVION - ÉCOLES APPROUVÉES / *AIRCRAFT - APPROVED SCHOOLS*

Écoles *Schools*	FTO	TRTO	Formation approuvée *Approved Training*
Au / *As of* 31/12/2008	34	29	0
Approuvées en 2009 *Approved in 2009*	0	1	0
Cessation d'activités en 2009 *Ceased operations in 2009*	0	1	0
Suspendues en 2009 *Suspended in 2009*	0	0	0
TOTAL AU / *AS OF* 31/12/2009	**34**	**29**	**0**

AVION - INSPECTIONS RÉALISÉES (EN 2009)
AIRCRAFT - INSPECTIONS PERFORMED (IN 2009)

	Initiales *Initial*	Renouvellement *Renewal*	Suivi *Ongoing*
Inspections réalisées *Inspections performed*	2	15	40

AVION - FORMATIONS APPROUVÉES AU 31/12/2009
AIRCRAFT - APPROVED TRAINING AS OF 31/12/2009



HÉLICOPTÈRES / *HELICOPTERS*

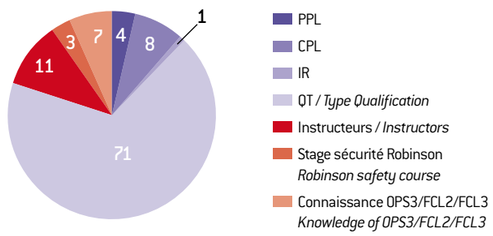
HÉLICOPTÈRE - ÉCOLES APPROUVÉES FCL2
FCL2 APPROVED HELICOPTER SCHOOLS

Écoles / *Schools*	Nombre / *Number*
Au / *As of* 31/12/2008	32
Approuvées en 2009 / *Approved in 2009*	1
Cessation d'activités en 2009 *Ceased Operations in 2009*	0
Suspendues en 2009 / *Suspended in 2009*	0
TOTAL AU / *AS OF* 31/12/2009	**33**

HÉLICOPTÈRE - INSPECTIONS RÉALISÉES (EN 2009)
HELICOPTERS - INSPECTIONS PERFORMED (IN 2009)

	Initiales *Initial*	Renouvellement *Renewal*	Suivi *Ongoing*
Inspections réalisées *Inspections performed*	1	12	15

HÉLICOPTÈRE - FORMATIONS APPROUVÉES FCL2
FCL2 APPROVED HELICOPTER TRAINING



PNC / *CABINE CREW*

PNC - ÉCOLES AGRÉÉES CFS / *CABINE CREW - APPROVED CFS SCHOOLS*

Type de formation / *Type of training*	Nombre au / *Number as of* 31/12/2009
CFS / *Safety Training Certificate (Cabin Crew) (EU/OPS standard)*	19

PNC - INSPECTIONS RÉALISÉES (EN 2009)
CABIN CREW - INSPECTIONS PERFORMED (IN 2009)

	Initiales *Initial*	Renouvellement *Renewal*	Suivi *Ongoing*
Inspections réalisées *Inspections performed*	2	8	20

SIMULATEURS / *SIMULATORS*

QUALIFICATION ET ÉVALUATION DE SIMULATEURS EN 2009 / *QUALIFICATION AND EVALUATION OF SIMULATORS IN 2009*

Évaluations FFS avion France / *FFS aircraft evaluations France*	74
Évaluations FFS avion étranger / *FFS aircraft evaluations abroad*	50
Évaluations FFS hélicoptère France / *FFS helicopter evaluations France*	7
Évaluations FFS hélicoptères étranger / *FFS helicopter evaluations abroad*	0
Évaluations FTD avion France / *FTD aircraft evaluations France*	26
Évaluations FTD avion étranger / *FTD aircraft evaluations abroad*	1
Évaluations FTD hélicoptère France / *FTD helicopter evaluations France*	4
Évaluations FTD hélicoptère étranger / *FTD helicopter evaluations abroad*	0
Évaluations FNPT avion France / *FNPT aircraft evaluations France*	92
Évaluations FNPT avion étranger / *FNPT aircraft evaluations abroad*	5
Évaluations FNPT hélicoptère France / *FNPT helicopter evaluations France*	13
Évaluations FNPT hélicoptères étranger / *FNPT helicopter evaluations abroad*	0

EXAMENS / *EXAMINATIONS*

EXAMENS AÉRONAUTIQUES DE PERSONNELS NAVIGANTS PROFESSIONNELS
COMMERCIAL FLIGHT CREW AERONAUTICAL EXAMINATIONS

RÉSULTATS GLOBAUX DES EXAMENS THÉORIQUES 2009 / *OVERALL THEORETICAL EXAM RESULTS 2009*

	Inscrits *Applied*	Présents *Present*	Reçus *Passed*	% reçus *% Pass*
ATPL avion (14 épreuves)* / *ATPL aircraft (14 exams)**	16 024	13 164	10 408	79,06 %
CPL avion (9 épreuves)* / *CPL aircraft (9 exams)**	253	188	119	63,30 %
IR (7 épreuves)* / *IR (7 exams)**	1 081	1 017	778	76,50 %
CPL hélicoptère (9 épreuves)* / *CPL helicopter (9 exams)**	1 301	1 222	950	77,74 %
ATPL VFR hélicoptère (14 épreuves)* / *ATPL VFR helicopter (14 exams)**	47	30	26	86,67 %
ATPL IFR hélicoptère (14 épreuves)* / *ATPL IFR helicopter (14 exams)**	450	385	291	75,58 %
Certificat de Formation à la sécurité / *Safety Training Certificate*	3 549	3 242	2 600	80,20 %

** Total du nombre de candidats aux N épreuves de chaque examen. / Total number of candidates to N sittings of each exam.*

APTITUDES DÉLIVRÉES AUX EXAMENS PRATIQUES / *PRACTICAL EXAMINATION PASSES*

	2007	2008	2009
CPL avion CPL(A) / *CPL aircraft CPL(A)*	322	364	493
IFR/IR avion IFR/IR (A) / *IFR/IR aircraft IFR/IR (A)*	476	523	589
ATPL avion ATPL(A) / *ATPL aircraft ATPL(A)*	340	240	265
MN	2	1	1
PP/CPL hélicoptère / *PP/CPL helicopter*	52	75	89
IR/IFR hélicoptère / *IR/IFR helicopter*	76	85	97
PL/ATPL hélicoptère / *PL/ATPL helicopter*	16	16	19
Parachutiste / *Parachutist*	33	27	34
CSS * (jusqu'au 15/07/2008) / *CSS * (to 15/07/2008)*	2 560	1 849	0
CFS ** (depuis le 16/07/2008) / *CFS ** (from 16/07/2008)*	0	890	2 639
TOTAL	**3 877**	**4 070**	**4 226**

** Certificat sécurité sauvetage - PNC / CSS - Safety and Emergency Certificate (Cabin Crew).*
*** Certificat de formation à la sécurité - PNC (norme UE/OPS) / CFS - Safety Training Certificate (Cabin Crew) (EU/OPS standard).*

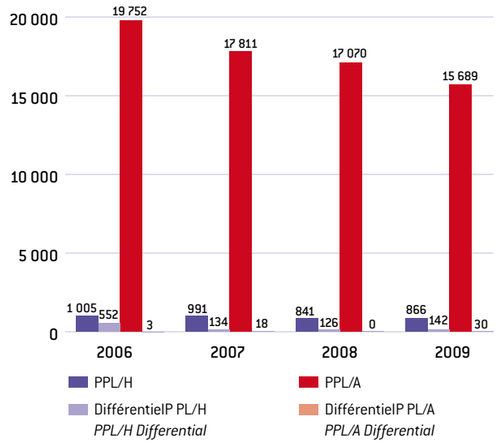
APTITUDE À L'UTILISATION DE LA LANGUE ANGLAISE (FCL 1.200) *USE OF THE ENGLISH LANGUAGE (FCL 1.200)*

	Inscrits *Applied*	Présents *Present*	Reçus *Passed*	% reçus *% Pass*
TOTAL 2009	1 349	1 214	659	54,28 %
TOTAL 2008	1 466	1 305	637	48,81 %
TOTAL 2007	1 147	1 054	579	54,93 %

CONTRÔLES DE COMPÉTENCE LINGUISTIQUE ANGLAISE *ENGLISH LANGUAGE COMPETENCY CHECKS*

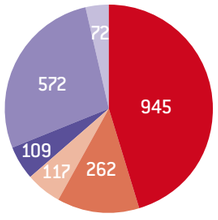
	Échec *Fail*	Niveau 4 *Level 4*	Niveau 5 *Level 5*	Niveau 6 *Level 6*
TOTAL 2009 IFR	837	1 695	1 850	76
TOTAL 2009 VFR	112	314	233	95
TOTAL 2008 IFR	1 049	1 970	1 483	59
TOTAL 2008 VFR	118	349	282	81

INSCRITS AUX ÉPREUVES THÉORIQUES PRIVÉES FCL *BOOKINGS FOR THE FCL PPL THEORY EXAMS*



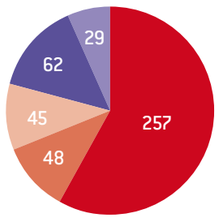
COLLÈGE DES EXAMINATEURS EN 2009 / *BOARD OF EXAMINERS 2009*

AVION / *AIRCRAFT*



- TRE(A) (examinateurs à des qualifications de type d'avion multipilote et à la licence pilote de ligne avion) / *(examiners for multipilot plane type rating and ATPL)*
- CRE(A) (examinateurs à des qualifications de type d'avion monopilote) / *(examiners for single pilot plane type rating)*
- FE/CPL(A) (examinateurs à la licence de pilote professionnel avion) / *(examiners for CPL)*
- IRE(A) (examinateurs de qualification de vol aux instruments avion) / *(examiners for instrument flight rating)*
- FE/PPL(A) (examinateurs à la licence de pilote privé avion) *(examiners for PPL)*
- FIE(A) (examinateur d'instructeur de vol avion) *(flight instructor examiner)*

HÉLICOPTÈRE / *HELICOPTER*



- TRE(H) (examinateurs à des qualifications de type d'hélicoptère multipilote et à la licence pilote de ligne hélicoptère) / *(examiners for helicopter pilot ratings and ATPL)*
- FE/CPL(H) (examinateurs à la licence de pilote professionnel hélicoptère) / *(examiners for CPL)*
- IRE(H) (examinateurs de qualification de vol aux instruments hélicoptère) / *(examiners for instrument flight rating)*
- FE/PPL(H) (examinateurs à la licence de pilote privé hélicoptère) *(examiners for PPL)*
- FIE(H) (examinateur d'instructeur de vol hélicoptère) *(flight instructor examiner)*

LICENCES / *LICENCES*

DÉLIVRANCE DES TITRES AÉRONAUTIQUES 2009 / *AERONAUTICAL QUALIFICATIONS ISSUED 2009*

LICENCES PILOTES PROFESSIONNELS / *PROFESSIONAL PILOT LICENCES*	
Pilote professionnel d'avion / *Aircraft Commercial Pilot*	976 *(dont / of which 924 CPL-A)*
Pilote de ligne avion / *Air Transport Pilot Aircraft*	1 580 *(dont / of which 1 580 ATPL-A)*
Pilote professionnel d'hélicoptère / *Helicopter Commercial Pilot*	314 *(dont / of which 224 CPL-H)*
Pilote de ligne hélicoptère / *Air Transport Pilot Helicopter*	43 *(dont / of which 41 ATPL-H)*
Mécanicien navigant transport public / *Public Transport Flight Engineer*	5 *(dont / of which 5 F/EL)*
Parachutiste / *Parachutist*	26
TOTAL	**2 944**
LICENCES CORPS TECHNIQUES / *TECHNICAL CORPS LICENCES*	**3**
LICENCES PILOTES PRIVÉS / *PRIVATE PILOT LICENCES*	
Brevet de base / *Basic Licence*	1 069
Pilote privé d'avion / *Private Pilot Aircraft*	4 869 *(dont / of which 4 861 PPL-A)*
Pilote privé d'hélicoptère / *Private Pilot Helicopter*	275 *(dont / of which 261 PPL-H)*
Pilote d'ULM / *Ultralight Pilot*	2 016
Vol à voile / *Glider Pilot*	618
Ballon libre / *Balloon Pilot*	60
TOTAL	**8 907**
CARTES DE STAGIAIRES / *TRAINEE CARDS*	
Stagiaire parachutiste / *Parachutist Trainee*	23
Stagiaire PNC / *Cabin Crew Trainee*	1
Stagiaire pilote d'hélicoptère / *Helicopter Pilot Trainee*	95
Stagiaire pilote de ligne avion / *Air Transport Pilot Trainee*	198
Stagiaire pilote professionnel d'avion / *Commercial Aircraft Pilot Trainee*	24
TOTAL	**341**
CERTIFICAT SÉCURITÉ SAUVETAGE / *SAFETY AND EMERGENCY CERTIFICATE*	**23**
CERTIFICAT DE FORMATION À LA SÉCURITÉ / *SAFETY TRAINING CERTIFICATE*	**3 768**
QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS / *INSTRUMENT FLIGHT QUALIFICATIONS*	
IFR/IR avion / *IFR/IR aircraft*	697
IFR/IR hélicoptère / *IFR/IR helicopter*	103
TOTAL	**800**
TOTAL DES TITRES DÉLIVRÉS EN 2009 / *TOTAL QUALIFICATIONS ISSUED IN 2009*	**16 786**

CONVERSIONS ET VALIDATIONS DE LICENCES ÉTRANGÈRES *FOREIGN LICENCE CONVERSIONS AND VALIDATIONS*

CONVERSIONS DE LICENCES FRANÇAISES (EN LICENCES FCL) / *FRENCH LICENSE CONVERSIONS (INTO FCL LICENCES)*

Type de licence / *Type of licence*	Nombre / *Number*
CPL(A)	1 780
ATPL(A)	3 791
CPL(H)	468
ATPL(H)	66
F/EL	19
PPL(A)	9 683
PPL(H)	278
CFS / *Safety Training Certificate*	60
TOTAL	**16 145**

VALIDATIONS DE LICENCES ÉTRANGÈRES DÉLIVRÉES PAR UN ÉTAT DE L'ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN / *VALIDATION OF FOREIGN LICENCES ISSUED BY AN EEA MEMBER STATE*

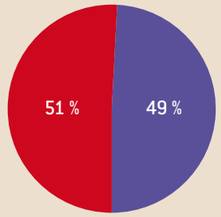
Type de licence *Type of licence - Origin*	Avion *Aircraft*	Hélicoptère *Helicopter*
CPL	195	24
dont allemand / *Germany*	5	0
dont autrichien / *Austria*	0	0
dont belge / *Belgium*	81	8
dont britannique / *United Kingdom*	60	3
dont espagnol / *Spain*	13	0
dont finlandais / *Finland*	1	0
dont grec / *Greece*	2	0
dont hollandais / *Netherlands*	1	1
dont irlandais / *Ireland*	11	0
dont islandais / *Iceland*	0	0
dont italien / *Italy*	4	1
dont letton / *Lithuania*	1	0
dont polonais / *Poland*	1	0
dont portugais / *Portugal*	2	0
dont slovaque / *Slovakia*	1	0
dont suédois / *Sweden*	1	0
dont suisse / *Switzerland*	11	11
ATPL	345	5
dont allemand / *Germany*	14	0
dont autrichien / *Austria*	2	0
dont belge / *Belgium*	163	0
dont britannique / *United Kingdom*	85	0
dont danois / *Denmark*	4	0
dont espagnol / *Spain*	7	0
dont grec / *Greece*	1	0
dont hollandais / *Netherlands*	9	0
dont irlandais / *Ireland*	30	0
dont italien / *Italy*	8	2
dont portugais / *Portugal*	4	0
dont slovène / *Slovenia*	1	0
dont suisse / *Switzerland*	16	3
dont tchèque / *Czech Republic*	1	0

TITRES AÉRONAUTIQUES VALIDES AU 31/12/2009 *VALID AERONAUTICAL QUALIFICATIONS AS OF 31/12/2009*

LICENCES PILOTES PROFESSIONNELS *PROFESSIONAL PILOT LICENCES*	
Pilote professionnel d'avion / *Aircraft Commercial Pilot*	5 564
Pilote de ligne avion / *Air Transport Pilot Aircraft*	7 500
Pilote professionnel d'hélicoptère *Helicopter Commercial Pilot*	1 211
Pilote de ligne hélicoptère / *Air Transport Pilot Helicopter*	143
Mécanicien navigant transport public *Public Transport Flight Engineer*	47
Parachutiste / *Parachutist*	152
TOTAL	14 617
LICENCES CORPS TECHNIQUES *TECHNICAL CORPS LICENCES*	177
LICENCES PILOTES PRIVÉS / *PRIVATE PILOT LICENCES*	
Brevet de base / *Basic Licence*	3 135
Pilote privé d'avion / *Private Pilot Aircraft*	28 210
Pilote privé d'hélicoptère / *Private Pilot Helicopter*	1 250
Pilote d'ULM / *Ultralight Pilot*	60 358
Vol à voile / *Glider Pilot*	1 489
Ballon libre / *Balloon Pilot*	928
TOTAL	95 370
CARTES DE STAGIAIRES / *TRAINEE CARDS*	
Stagiaire parachutiste / *Parachutist Trainee*	45
Stagiaire PNC / *Cabin Crew Trainee*	1 450
Stagiaire pilote d'hélicoptère / *Helicopter Pilot Trainee*	188
Stagiaire photographe navigant *Photographer Flight Crew Trainee*	4
Stagiaire pilote de ligne avion *Aircraft Transport Pilot Trainee*	417
Stagiaire pilote professionnel d'avion *Commercial Aircraft Pilot Trainee*	79
TOTAL	2 183
CERTIFICAT SÉCURITÉ SAUVETAGE (CSS) *SAFETY AND EMERGENCY CERTIFICATE*	43 221
CERTIFICAT DE FORMATION À LA SÉCURITÉ *SAFETY TRAINING CERTIFICATE*	7 625
TOTAL DES TITRES VALIDES AU 31/12/2009 *TOTAL VALID QUALIFICATIONS AT 31/12/2009*	163 193

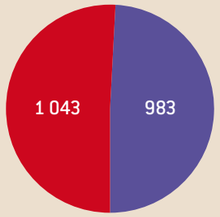
MÉDICAL / *MEDICAL*

ANNÉE 2009 : RÉPARTITION EN POUCENTAGE DES DOSSIERS TRAITÉS *2009: BREAKDOWN OF CASES HANDLED BY PERCENTAGE*



- Tous pilotes privés (avion léger, hélicoptère, planeur...) / *Private*
- Tous pilotes professionnels (avion, hélicoptère, commandant de bord, PNC) / *Commercial*

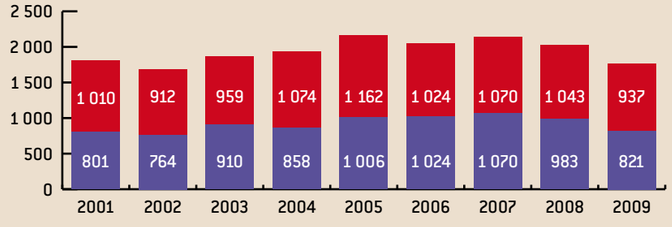
ANNÉE 2009 : RÉPARTITION EN NOMBRE DES DOSSIERS TRAITÉS *2009: BREAKDOWN OF CASES HANDLEDBY NUMBER*



- Tous pilotes privés (avion léger, hélicoptère, planeur...) / *Private*
- Tous pilotes professionnels (avion, hélicoptère, commandant de bord, PNC) / *Commercial*

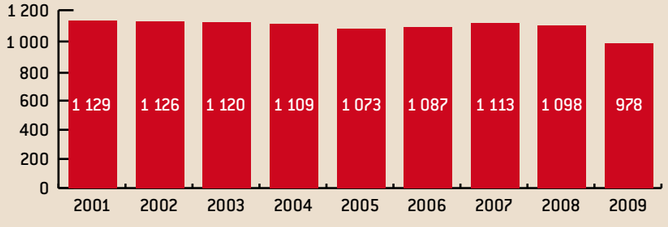
ACTIVITÉS CMAC 2009 / *CIVIL AERONAUTICS MEDICAL COUNCIL ACTIVITIES 2009*

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
PRO	801	764	910	858	1 006	1 024	1 070	983	821
TT	1 010	912	959	1 074	1 162	1 024	1 070	1 043	937
TOTAL	1 811	1 676	1 869	1 932	2 168	2 014	2 024	2 026	1 758



- Tous pilotes privés (avion léger, hélicoptère, planeur...) / *Private*
- Tous pilotes professionnels (avion, hélicoptère, commandant de bord, PNC) / *Commercial*

NOMBRE DE MÉDECINS AGRÉÉS SUR LA PÉRIODE DE 2001 À 2009 *NUMBER OF APPROVED MEDICAL EXAMINERS: 2001 TO 2009*



Navigabilité et opérations aériennes

Airworthiness and Air Operations

Navigabilité et opérations aériennes

Certifier les aéronefs, contrôler leurs opérateurs

Ce domaine d'activité très vaste mobilise les agents de la DSAC aussi bien en matière de certification des appareils et de leur maintenance, qu'au niveau du contrôle des compagnies aériennes, françaises et étrangères. Par voie de conséquence, sa contribution à l'amélioration de la sécurité aérienne est essentielle.

Certification des aéronefs légers, suivi et maintien de la navigabilité, contrôle des compagnies aériennes françaises ou étrangères font partie du même domaine au sein de la DSAC : celui de la navigabilité et des opérations aériennes (NO).
Il représente un éventail très large de compétences et de responsabilités qui s'exercent dans le cadre national, mais aussi européen puisque l'AESA (Agence Européenne de la Sécurité Aérienne) en constitue un partenaire majeur.
La DSAC fournit notamment à l'Agence européenne des expertises en matière de certification de navigabilité et d'évaluation opérationnelle des aéronefs nouveaux et l'AESA lui sous-traite tous les travaux de certification en aviation légère sur le territoire français. Cela a conduit, en 2009, les agents de la direction de la sécurité de l'Aviation civile à s'occuper, entre autres, du suivi de navigabilité des appareils issus de Socata-Daher, de Reims Aviation Industries et d'Issoire Aviation, mais aussi d'accompagner

le suivi de navigabilité du Cabri, de Hélicoptères Guimbal notamment, sans omettre sa contribution aux programmes majeurs gérés par l'Agence, tel l'A380, le Gulfstream (modifications majeures et suivi de navigabilité pour le GV et GIV-X et le nouveau programme GVI) ou encore le Dassault 7X.

MAINTENANCE AÉRONAUTIQUE : LE PASSAGE AUX TEXTES EUROPÉENS

L'année 2009 a été pour la DSAC celle de la fin de la transition autorisée par la réglementation européenne en matière d'entretien des appareils légers.
La mise en œuvre des textes communautaires a induit d'ores et déjà un grand nombre de modifications, et a profondément bouleversé nos habitudes notamment pour l'agrément des organismes de maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité, ou pour les licences de mécaniciens autorisés à délivrer les Approbations pour remise en service (APRS) et a introduit des contraintes nouvelles en matière de formation de ces personnels. Les différences de fond existant entre l'ancien système et le système communautaire nouveau ont nécessité un travail intensif de la DSAC et du GSAC auprès :

- des instances européennes afin de défendre les intérêts des mécaniciens français et leur permettre de conserver les acquis,
- des usagers afin d'expliquer la nouvelle réglementation et faciliter la transition.

Enfin, ce règlement change la donne en ce qui concerne le renouvellement des certificats de navigabilité, puisqu'il confie à des personnes ou organismes habilités, extérieurs à l'autorité nationale, des tâches qui étaient naguère assurées par elle.

LA SURVEILLANCE DES EXPLOITANTS DU TRANSPORT AÉRIEN ET LA MISE EN SERVICE DE L'A380 À AIR FRANCE

Le monde des compagnies aériennes est un monde vivant, ouvert aux initiatives commerciales et à la concurrence. Nombre d'exploitants apparaissent, d'autres disparaissent. La DSAC s'assure que les nouveaux entrants mettent en place l'organisation de sécurité et les moyens nécessaires avant de leur permettre d'offrir leurs prestations au public. 2009 a été une année particulièrement chargée dans ce domaine avec l'apparition de nouveaux acteurs (Noor, Openskies, Strategic), certes parfois éphémères, mais qui ont tous monopolisé des ressources importantes. 2009 a également été l'année de la consolidation de ses méthodes de surveillance des compagnies aériennes existantes et du développement des outils de suivi informatique adaptés pour prendre en compte la nouvelle organisation de sécurité en service unique.

Airworthiness and Air Operations

Aircraft Certification, Operator Surveillance

Within this vast field of activity DSAC officers are equally involved in both aircraft certification and maintenance, as well as supervision of French and foreign airlines. As a result it makes an essential contribution to air safety.

Light aircraft certification, airworthiness supervision and maintenance, surveillance of French or foreign airlines all come under the same department in DSAC: Airworthiness and Air Operations (DSAC-NO). It represents a very wide range of skills and responsibilities performed at a national and European level since EASA (European Aviation Safety Agency) is a major partner in it. DSAC provides the European agency with expertise in terms of airworthiness certification and operational evaluation of new aircraft and EASA in turn sub-contracts to DSAC all light aircraft certification work within France. In 2009 this meant that officers of the Civil Aviation Safety Directorate were involved in monitoring the airworthiness of aircraft produced by Socata-Daher, Reims Aviation Industries and Issoire Aviation while supporting airworthiness progress of the Cabri from Guinbal Helicopters. In addition its contribution to major programmes managed by the Agency should not be forgotten, such as the A380, the Dassault 7X and several Gulfstream types: major modifications and airworthiness control for the GV and GIV-X and the new GVI programme.

AERONAUTICAL MAINTENANCE: TRANSITION TO EUROPEAN RULES

For DSAC 2009 was the end of the transition period allowed for by European regulations for light aircraft maintenance. Implementation of European rules has already introduced a large number of changes and profoundly changed our accustomed procedures for approving maintenance organisations and managing maintaining airworthiness. It has also changed the licensing of mechanics that are allowed to issue Approvals for Return to Service and introduced new requirements for training these individuals. Fundamental differences exist between the old system and the new EU system which have required intense work by DSAC and GSAC (Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile – French Civil Aviation Airworthiness Group) with:

- the European authorities to defend the interests of French mechanics and enable them to keep their status,
- users to explain the new regulations and facilitate the transition.

Finally these regulations change the landscape concerning airworthiness certificate renewal since it gives responsibility for tasks which were previously performed by the national authority to external persons or approved organisations.

AIR TRANSPORT OPERATOR OVERSIGHT AND A380 ENTRY INTO SERVICE WITH AIR FRANCE

The airline world is a vibrant world, open to commercial initiatives and competition. While some operators appear, others disappear. DSAC ensures that new entrants set up a safety organisation and have the required resources before allowing them to offer their services to the public. 2009 had a particularly heavy workload with the start-up of new operators (Noor, Openskies, Strategic), although some of them were short-lived but which all took up significant use of resources. 2009 also saw a consolidation in our surveillance procedures for existing airlines and the development of IT management tools tailored for the new single department safety organisation.

En 2009

2 780 CONTRÔLES D'AÉRONEFS ÉTRANGERS
RÉALISÉS SUR LES AÉROPORTS FRANÇAIS
PAR LES 47 CONTRÔLEURS TECHNIQUES
D'EXPLOITATION (CTE) DE LA DSAC

L'année a été marquée par la mise en service de l'Airbus A380 à Air France, point d'aboutissement d'une longue gestation. Les travaux préliminaires de vérification et d'approbation dans les domaines de la formation, des procédures d'exploitation, de la maintenance, ont largement mobilisé les équipes de la DSAC en raison du caractère novateur de cet avion géant et notamment de ses systèmes. L'avion présentait des systèmes nouveaux qui ont été certifiés grâce à une collaboration entre l'AESA et la DSAC et pour lesquels la DSAC a contrôlé les programmes de formation des équipages ainsi que du personnel au sol. Enfin, il a fallu vérifier que ces compétences techniques nouvelles étaient bien assimilées avant de permettre la mise en service de l'appareil. Une opération réussie.

S'agissant également d'Air France, l'année 2009 a, hélas, aussi été marquée par le tragique accident du vol AF 447 entre Rio et Paris. Cet accident a profondément affecté le monde de l'aviation civile, la France et les agents de la DSAC, qui, par ailleurs ont été largement sollicités dans le cadre de réflexions et interrogations internes et interventions qu'il a générées.

INSPECTIONS SUR LES COMPAGNIES DES ÉTATS ÉTRANGERS DONT LES ÉTATS TIERS À L'UNION EUROPÉENNE (SAFA) EN AUGMENTATION

Le programme SAFA, (pour *Safety Assessment of Foreign Aircraft*), concerne les opérateurs étrangers. Il est appliqué sur leur territoire par les États-membres de l'Union européenne. Depuis 2007, c'est l'AESA qui en assume la coordination au nom de la Commission européenne. En 2009, 2 780 contrôles de cette nature (+ 6,7 % par rapport à 2008) ont été réalisés sur les aéroports français par les quarante-sept contrôleurs techniques d'exploitation en poste au sein de la DSAC. Ils ont permis de couvrir la totalité des 100 compagnies étrangères présentes en France. Sur ce total, 507 inspections (18 %) ont abouti à la découverte d'au moins une anomalie nécessitant une action corrective ou une restriction d'exploitation.
Les inspections SAFA – mais également les audits d'autorités de l'aviation civile – peuvent aboutir à l'inscription d'une compagnie sur la liste noire européenne en cas de déficiences de sécurité importantes ou répétées. La procédure d'interdiction est alors conduite au niveau européen pour la Commission européenne. La liste noire a été remise à jour à trois reprises en 2009.
Suite à l'accident survenu au large des Comores à la compagnie aérienne Yemenia, la DSAC a participé aux échanges techniques conduits au niveau européen au sujet de cette compagnie qui ont amené à décider de ne pas prononcer d'interdiction à son encontre.

LE CONTRÔLE DES EXPLOITANTS FRANÇAIS (SANA)

En parallèle du SAFA, la DSAC met également en œuvre le programme SANA (pour *Safety Assessment of National Aircraft*) qui, lui, cible les compagnies aériennes françaises en suivant le même type de procédure.
En 2009, 794 inspections de ce type ont ainsi été effectuées.

LA STANDARDISATION EUROPÉENNE

La DSAC a été auditée en septembre 2009 par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne pour la première fois dans le domaine des opérations des compagnies aériennes.

CAUDRON RAFALE

Certification : des aéronefs originaux

La DSAC a travaillé, en 2009, sur certains appareils sortant de l'ordinaire. Par exemple en accordant son autorisation de vol au ballon prototype utilisé par l'explorateur Jean-Louis Etienne pour son expédition vers le pôle Nord. Moins atypique mais tout aussi exclusive, elle a procédé à l'examen de la navigabilité du Nemesis, un avion de compétition destiné aux courses de pylônes de Reno, aux États-Unis. Enfin, un important travail technique a été réalisé sur le longeron d'une réplique de Caudron Rafale, un avion de sport datant des années trente.

Dans le domaine de la maintenance aéronautique, 2009 a vu l'habilitation du tout premier mécanicien indépendant autorisé à conduire des visites de renouvellement sur aéronefs très légers (ELA1).

Certification of original aircraft

In 2009 DSAC worked on several out of the ordinary aircraft. For example, it gave flight approval for the prototype balloon used by explorer Jean-Louis Etienne for his expedition to the North Pole. Less unusual but just as singular, it carried out the airworthiness inspection on Nemesis, a competition aircraft designed for the pylon races in Reno, USA. Finally, significant technical work was performed on the spar of a replica Caudron Rafale, a sport aircraft from the 1930s.

In aircraft maintenance, 2009 saw the approval of the very first independent mechanic authorised to carry out airworthiness renewal inspections on very light aircraft (ELA1).

NEMESIS

The year was marked by the entry into service of the A380 with Air France, the end point of a long gestation period. A large number of DSAC staff were involved in preliminary verification and approval work in the training, operations and maintenance areas due to the new features in this giant aircraft, particularly its systems.
The aircraft has new systems which were certified by a collaborative effort between EASA and DSAC for which DSAC supervised the air crew and ground crew training programmes. Finally we had to ensure the new technical knowledge had been fully assimilated before allowing the aircraft to enter service. The operation was a great success.

Also in relation to Air France, 2009 was unfortunately marred by the tragic accident to flight AF 447 between Rio and Paris. The accident had a profound effect on the civil aviation world, France and DSAC staff who had a lot of work to do in the reviews, internal inquiries and actions it gave rise to.

INCREASED NUMBER OF INSPECTIONS ON FOREIGN AIRLINES BASED OUTSIDE THE EU

The SAFA programme (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*) covers foreign operators. It is applied by EU member states within their national territory. Since 2007 EASA has been responsible for co-ordinating it on behalf of the European Commission. In 2009, 2, 780 inspections of this type (6.7% more than in 2008) were performed at French airports by the forty seven technical operations inspectors employed by DSAC. This covered all of the 100 foreign airlines operating in France. Out of this, 507 inspections (18%) revealed at least one deficiency which required corrective action or an operating restriction. SAFA inspections and audits by the civil aviation authorities can put an airline on the European blacklist if significant or repeated safety deficiencies occur. The prohibition procedure is then implemented at European level by the European Commission. The blacklist was updated three times in 2009. After the accident off the Comoros Islands with Yemenia, DSAC took part in technical discussions on this airline at a European level which ended up with a decision not to ban it.

SUPERVISION OF FRENCH OPERATORS (SANA)

In parallel with SAFA, DSAC also implements the SANA programme (*Safety Assessment of National Aircraft*) which is aimed at French airlines using the same type of procedure. In 2009, 794 inspections of this type were performed.

EUROPEAN HARMONISATION

In September 2009 DSAC was audited by the European Aviation Safety Agency for the first time in relation to airline operations.

In 2009

2,780 INSPECTIONS OF FOREIGN AIRCRAFTS
WERE PERFORMED AT FRENCH AIRPORTS BY THE
47 TECHNICAL OPERATIONS INSPECTORS (CTE)
EMPLOYED BY DSAC

NAVIGABILITÉ / *AIRWORTHINESS*

FLOTTE IMMATRICULÉE EN FRANCE AU 31/12/2009
FLEET REGISTRED IN FRANCE AS OF 31/12/2009

Appareils / *Aircraft*	12 303

AÉRONEFS DISPOSANT D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ (CDN) VALIDE
AIRCRAFT WITH A VALIDE AIRWORTHINESS CERTIFICATE

Aviation générale *General Aviation*	Transport public *Public Transport*	Total
8 329	863	9 192

DÉLIVRANCE DES DOCUMENTS DE NAVIGABILITÉ
ISSUANCE OF AIRWORTHINESS DOCUMENTS

CdN / *Airworthiness Certificate*	529
CdN pour l'export / *Airworthiness Certificate for export*	375
Laissez-passer (1 210 délivrés par la DGAC et 775 par le GSAC) *Waiver (1,210 issued by the DGAC and 775 by GSAC)*	2 017
CNSK / *Kit-built Aircraft Airworthiness Certificate*	27
CNRA / *Amateur-built Airworthiness Certificate*	56
CNRAC / *Vintage Aircraft Airworthiness Certificate*	19
CDNR / *Restricted Airworthiness Certificate for aircraft without a type certificate holder*	13

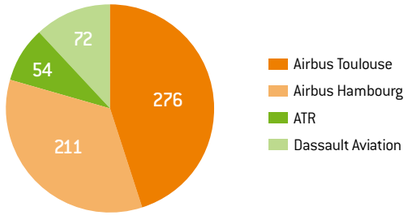
PRODUCTION / *PRODUCTION*

ORGANISMES DE PRODUCTION SOUS SURVEILLANCE FRANÇAISE
PRODUCTION ORGANISATIONS UNDER FRENCH SURVEILLANCE

Nombre au / *Number as of* 31/12/2009

Part 21G	182
Part 21F	8

PRODUCTION AVIONS DE TRANSPORT 2009
TRANSPORT AIRCRAFT PRODUCTION 2009



PRODUCTION AVIATION GÉNÉRALE 2009
GENERAL AVIATION PRODUCTION 2009

Aérophile SA	3
APEX Industrie	0
Ballons Chaize	0
EADS Socata	33
Issoire Aviation	1
Llopis Balloons	8
Reims Aviation	0

PRODUCTION HÉLICOPTÈRES CIVILS 2009
CIVIL HELICOPTERS PRODUCTION 2009

Eurocopter	283
Guimbal	4

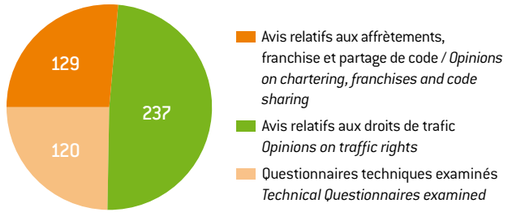
OPÉRATIONS ET ENTRETIEN DES AÉRONEFS / *AIRCRAFT OPERATION AND MAINTENANCE*

REGISTRE DES CERTIFICATS DE TRANSPORTEUR AÉRIEN / *REGISTER OF AIR OPERATOR CERTIFICATE HOLDERS*

CTA au 31-12-09 / *AOCs as of 31-12-09* *74 compagnies détiennent un CTA OPS 1 (avion), 34 un CTA OPS 3 (hélicoptère), 15 un CTA OPS 3R (hélicoptère, CTA restreint), et 2 un CTA OPS 1 et 3 / 74 companies hold an OPS 1 AOC (aircraft), 34 an OPS 3 AOC (helicopter), 15 an OPS 3R AOC (helicopter, restricted AOC) and 2 an OPS 1 and 3 AOC*	125
Délivrances de CTA (sociétés nouvelles) ***AOCs Issued (new companies)*** *4 OPS 1 et 2 OPS 3 / 4 OPS 1 and 2 OPS 3*	6
Actes d'audits réalisés en 2009 pour surveiller ces CTA / *Audit inspections performed in 2009 for AOC surveillance*	340
Compagnies autorisées ETOPS / *ETOPS authorised airlines* *Air France, Air Austral, Air Calédonie International, Air Caraïbes Atlantique, Air Tahiti, Airbus Transport International, Blue Line, Corsair, Openskies, XL Airways*	10

AVIS TECHNIQUES ÉMIS À L'ATTENTION DE LA DIRECTION DU TRANSPORT AÉRIEN (DTA) / *TECHNICAL ASSESSMENTS ISSUED TO THE AIR TRANSPORT DIRECTORATE (DTA)*

Avis techniques émis en 2009 / *Technical assessments issued in 2009*

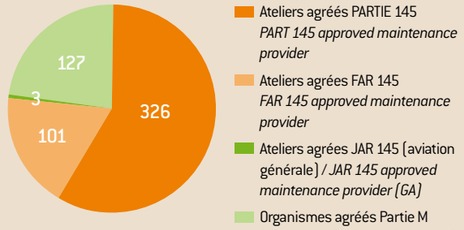


ENTRETIEN / *MAINTENANCE*

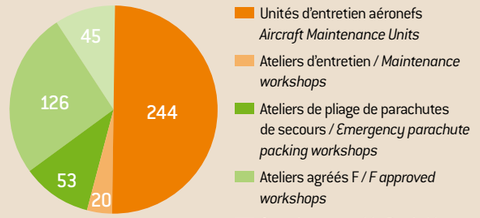
SURVEILLANCE DE LA FORMATION DES PERSONNELS D'ENTRETIEN / *MAINTENANCE PERSONNEL TRAINING SURVEILLANCE*

Écoles (PARTIE 147) / *Schools (PART 147)*	29 *dont 7 relevant de l'Éducation Nationale / of which 7 are part of National Education*
Licences (PARTIE 66) / *Licences (PART 66)*	8 401 *dont 472 attribuées et 1987 amendées en 2009 / of which 472 awarded and 1,987 amended in 2009*

SURVEILLANCE DES ATELIERS DE MAINTENANCE PARTIE 145, FAR 145, JAR 145 / *SURVEILLANCE OF PART 145, FAR 145, JAR 145 MAINTENANCE PROVIDERS*



SURVEILLANCE DE L'ENTRETIEN EN AVIATION GÉNÉRALE
GENERAL AVIATION MAINTENANCE SURVEILLANCE



CONTRÔLES TECHNIQUES D'EXPLOITATION / *TECHNICAL OPERATIONS CONTROLS*

CONTRÔLES AU SOL D'EXPLOITATION DES AÉRONEFS
AIRCRAFT OPERATION GROUND INSPECTIONS

Sur compagnies françaises (SANA) *On French Airlines (SANA)*	794
Sur compagnies étrangères (SAFA) *On Foreign Airlines (SAFA)*	2 780
Total Cumul 2009 / *Total for 2009*	3 574

COURRIERS ENVOYÉS AUX AUTORITÉS ÉTRANGÈRES ET AUX COMPAGNIES SUITE À CONTRÔLE SAFA
LETTERS SENT TO FOREIGN AUTHORITIES AND AIRLINES AFTER A SAFA INSPECTION

(nouvelle procédure : plus de distinction entre les deux types de courriers / *new procedure: no distinction now drawn between the two types of letters*)

2009	1 230
2008	1 125

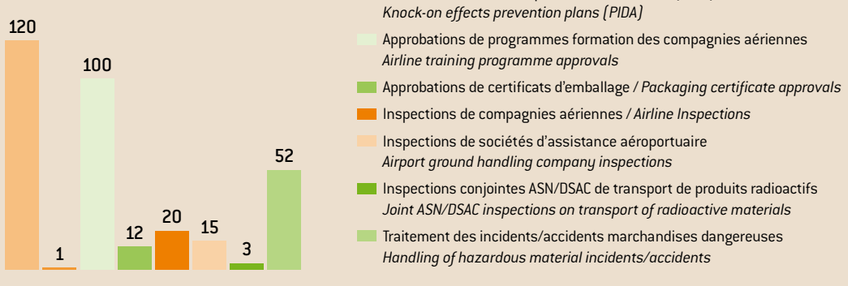
AÉRONEFS IMPORTÉS / *IMPORTED AIRCRAFT*

Neufs / *New*	314
Usagés / *Used*	718

CARTES D'IDENTIFICATION ULM VALIDES AU 31/12/09 / *VALID ULTRALIGHT IDENTIFICATION CARDS AS OF 31/12/09*

ULM	12 243

SURVEILLANCE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES / *HAZARDOUS MATERIALS TRANSPORT SURVEILLANCE*



Aéroports et navigation aérienne

Airports and Air Navigation

Aéroports et navigation aérienne

Des enjeux de sécurité étroitement liés

Certification et surveillance des exploitants d'aérodromes et des prestataires de services de navigation aérienne, suivi des changements des procédures de vol aux instruments, évaluation des pompiers et des personnels de sauvetage… : la surveillance des aéroports et celle des services de la navigation aérienne présentent de nombreuses similitudes et interfaces.

2009 a vu une évolution qui aura des conséquences importantes en matière de surveillance des exploitants d'aérodromes : le règlement étendant le champ de compétences de l'AESA (Agence européenne pour la sécurité aérienne) aux aérodromes, a été publié en octobre de cette année. Dans ce cadre, un groupe d'experts d'autorités nationales différentes a été constitué par l'Agence afin de préparer cette future réglementation : la DSAC y participe activement.

CERTIFIER ET SURVEILLER LES EXPLOITANTS D'AÉROPORTS

On en connaît déjà les grandes lignes, notamment le fait que la direction de la sécurité de l'Aviation civile sera amenée à certifier les exploitants d'aéroports français voyant transiter plus de 10 000 passagers par an. Ces actions de certification ont commencé en 2006, avec les aéroports ayant le trafic le plus important. Elles se poursuivront jusqu'en 2013, année d'entrée en vigueur de la réglementation européenne, par extension progressive de l'obligation de certification aux exploitants d'aéroports ayant un trafic moins élevé. En 2009, après un processus de dix-huit mois, la DSAC a ainsi certifié les exploitants de sept aérodromes : Brest Guipavas, Pau Pyrénées, Clermont-Ferrand Auvergne, Perpignan Rivesaltes, Nouméa La Tontouta, Cayenne Rochambeau et Rennes Saint-Jacques. Cinq autres plateformes (Grenoble Saint-Geoirs, Carcassonne Salvaza, Tarbes Lourdes Pyrénées, Limoges Bellegarde et Figari Sud Corse) ont commencé le processus de certification.En parallèle de l'activité de certification, un vaste chantier a été entrepris pour s'assurer de la conformité des infrastructures et règles d'exploitation associées sur tous les terrains où sont établies des procédures aux instruments. À la fin de l'année 2009, 85 % des approches aux instruments étaient homologuées. La DSAC a également conduit plusieurs actions visant à harmoniser les méthodes de surveillance (par exemple en matière d'installation de panneaux photovoltaïques) et à améliorer le traitement des non-conformités avec la réglementation, notamment en ce qui concerne les obstacles à proximité des pistes.

ASSISTER LES EXPLOITANTS

Les exigences récentes pour les exploitants d'aérodrome, notamment la mise en place d'un système de gestion de la sécurité (SGS), nécessitent un effort soutenu de l'autorité pour accompagner ces évolutions et s'assurer de leur mise en œuvre. En 2009, quinze aérodromes certifiés en 2007 et 2008, ont suivi un audit de suivi SGS. La DSAC dispense elle-même des formations aux exploitants d'aérodromes, sur la mise en œuvre des SGS et sur l'élaboration des évaluations d'impact sur la sécurité aéroportuaire (EISA). En 2009 deux nouveaux guides sont venus compléter ces actions d'assistance.

CONVENTIONNER LES ORGANISMES DE FORMATION

La DSAC établit des conventions avec les organismes souhaitant dispenser des formations professionnelles de pompiers d'aérodrome et de chefs de manœuvre des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) ainsi que des formations initiales d'agents de service de prévention du péril animalier (SPPA). Deux nouvelles conventions ont, dans ce cadre, été signées en 2009. Au terme d'une formation reçue dans un centre agréé, quatre-vingts pompiers d'aérodrome et vingt-deux chefs de manœuvre de SSLIA ont été évalués en 2009.

NAVIGATION AÉRIENNE : TROIS MISSIONS CLÉS

La surveillance des prestataires de la navigation aérienne se décline en trois missions clés : la certification et la surveillance continue des prestataires de services de navigation aérienne, le suivi des aptitudes des personnels de contrôle de la circulation aérienne et la surveillance de l'interopérabilité du réseau de gestion du trafic aérien. D'une manière générale, la DSAC effectue des revues documentaires de procédures, des audits (par exemple auprès de Météo France, seul prestataire certifié de service météorologique), ainsi que des suivis d'études de sécurité.

Airports and Air Navigation

Safety issues that go hand in hand

Certification and monitoring of airport operators and air navigation service providers, implementing changes to instrument flight procedures, evaluation of fire crew and emergency personnel and so on: supervising airports and air navigation services has many similarities and points where they meet.

2009 saw a change which will have significant consequences in terms of airport operator monitoring. The rule which extends the remit of EASA (European Aviation Safety Agency) to airports was published in October. A group of experts from the various national authorities has been set up by the Agency to prepare the future regulations: DSAC will be actively involved.

CERTIFYING AND SUPERVISING AIRPORT OPERATORS

The major guidelines are already known, such as the fact that the Civil Aviation Safety Directorate will be in charge of certifying operators of French airports with more than 10,000 passenger movements per year. These certification activities started in 2006 with the airports with the highest amount of traffic. It will continue until 2013, the year when the European regulations come into force, by progressively extending the certification requirement to airports with lower levels of traffic. In 2009 after an 18 month process the DSAC certified the operators of seven aerodromes: Brest Guipavas, Pau Pyrénées, Clermont-Ferrand Auvergne, Perpignan Rivesaltes, Nouméa La Tontouta, Cayenne Rochambeau and Rennes Saint-Jacques. Five other airfields (Grenoble Saint-Geoirs, Carcassonne Salvaza, Tarbes Lourdes Pyrénées, Limoges Bellegarde and Figari South Corsica) have started the certification process.
In parallel with certification activities, a vast programme has been started to ensure that the infrastructure and operational rules at all airfields where there is an instrument procedure comply with regulations. At the end of 2009, 85% of instrument approaches had been certificated. The DSAC also undertook several measures to harmonise surveillance procedures (for example in terms of installing solar panels) and to improve dealing with regulatory violations, particularly concerning obstacles near runways.

OPERATOR ASSISTANCE

Recent requirements on airfield operators, such as implementation of a Safety Management System (SMS) require a sustained effort by the authority to support these developments and ensure they are applied. In 2009 fifteen airfields certified in 2007 and 2008 undertook an SMS audit. The DSAC itself provides training to airfield operators on implementing an SMS and on carrying out Airport Safety Impact Assessments. In 2009 two new guides were issued to round off these assistance activities.

APPROVAL OF TRAINING ORGANISATIONS

The DSAC establishes agreements with organisations which want to provide airfield fire crew professional training, training for heads of the emergency and aircraft fire fighting services as well as those which provide initial training for officers in the animal hazards prevention service. Two new agreements for this were signed in 2009. After training in an approved centre, 80 airfield fire crew and 22 heads of emergency and aircraft fire fighting services were evaluated in 2009.

AIR NAVIGATION: THREE KEY ACTIVITIES

Monitoring of air navigation service providers is organised into three key activities: certification and continuous monitoring of air navigation service providers, monitoring air traffic control staff skills and monitoring the interoperability of the air traffic management system.
In general the DSAC performs documentary reviews on procedures, audits (for example on Météo France who are the only certified meteorological services provider) and follow-ups of safety studies.

En 2009, le certificat AFIS du Castellet a été étendu à la fourniture du service de communication, navigation et surveillance (CNS).
La DSAC a également entamé le processus de certification de ESSP/EGNOS, European Satellite Services Provider, créée en septembre 2009 dans le but d'exploiter le système EGNOS (qui consiste en une augmentation du signal GPS à des fins de navigation), nouveau prestataire de services de communication, navigation et surveillance (CNS) au sens du ciel unique européen. Son siège étant à Toulouse, c'est la DSAC qui est chargée de sa certification. Vu le caractère paneuropéen du projet, la DSAC s'est associée à sept autres autorités de pays de l'Union européenne pour le mener à bien. Un travail qui se poursuivra en 2010.

Dans le cadre de la mise en place du FABEC (bloc d'espace aérien fonctionnel Europe central, en application du deuxième paquet des règlements européens ciel unique), la DSAC travaille avec les autres autorités de surveillance concernées pour en harmoniser la surveillance (« NSA task force »).
En 2009, elle a notamment participé à la « Training task force », qui vise à harmoniser les exigences en termes de formations. Elle a également établi une procédure de suivi des changements au sein du FABEC. Toujours dans le cadre des évolutions européennes, la DSAC et la DSNA continuent à travailler sur l'application pratique du règlement européen (CE) n°552-2004 sur l'interopérabilité des systèmes ATM.

Enfin, un groupe de travail mené par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a permis d'établir un protocole entre les autorités civiles et militaires sur la gestion des changements concernant l'espace aérien (ASM).

LE DOMAINE PANS-OPS

La surveillance de l'ensemble des acteurs et des activités en rapport avec l'établissement des procédures de départ, d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments (domaine PANS-OPS) fait également partie des missions de la DSAC. C'est ainsi qu'en 2009, elle a poursuivi son travail d'approbation des dossiers de création et de modification des procédures IFR (par exemple l'adoption, à Bordeaux Mérignac, d'une procédure RNAV, ou la modification des départs initiaux en piste 04 à Nice Côte d'Azur).
La DSAC a également pris part à certains groupes de travail nationaux et internationaux consacrés aux PANS-OPS, notamment sur l'élaboration de la réglementation et sur les approches avec guidage vertical barométrique.

LE SUIVI DE L'APTITUDE DES PERSONNELS DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Une directive européenne de 2006, transposée en droit français en 2007, a rendu obligatoire la détention d'une licence par les contrôleurs de la circulation aérienne. En 2009, les procédures liées à la délivrance et au maintien de cette licence ATCO, sont progressivement rentrées dans leur phase de croisière. La délivrance des mentions linguistiques en langue anglaise a débuté en 2009 afin que ces mentions soient valides sur toutes les licences en mai 2010.
En 2009, la phase d'homologation initiale des fournisseurs de formation pour les contrôleurs militaires s'est également poursuivie.

■ AÉROPORTS

Nombre d'aéroports à certifier					
> 1 500 000 pax	1 500 000 > pax > 750 000	750 000 > pax > 350 000	350 000 > pax > 150 000	150 000 > pax > 70 000	70 000 > pax > 10 000
11* *certifiés en 2006	9* *certifiés au 31 mars 2008	11* *6 certifiés au 15 juin 2009, 1 au 15 décembre 2009	11	14	29

Nombre d'approches concernées par l'homologation		Autres approches concernées par l'homologation	Nombre d'aérodromes ouverts à la CAP	Nombre d'hélistations
Approches precision ILS cat II et cat III	Approches précision ILS cat I			
26	123	1 109	507	306

Nombre d'évaluations RFFS 2009	Nombre d'évaluations SSLIA 2009	
Nombre d'organismes de formation conventionnés	Nombre d'évaluations de pompiers ayant suivi une formation initiale	Nombre d'évaluations de chefs de manœuvre ayant suivi une formation initiale
2	80	23

Pax : passagers commerciaux annuels

■ NAVIGATION AÉRIENNE

CNA : certification des prestataires de services de navigation aérienne				
Nombre de prestataires AFIS certifiés	Nombre de prestataires militaires certifiés	DSNA	Météo France	Autres ou en cours
62 au 31/12/09, 46 ont été renouvelés en 2009	7 au 31/12/09	1 (depuis 19/12/06 pour 4 ans)	1 (depuis le 11/12/09 pour 4 ans)	Lancement de la certification d'EGNOS

PNA : aptitude des personnels de la navigation aérienne		
Nombre de licences de contrôle délivrées	Nombre de licences de contrôle stagiaire délivrées	Nombre de qualifications AFIS délivrées
193	167	25

SMN : systèmes et matériels de la navigation aérienne		
Nombre de changements ayant fait l'objet d'une décision de suivi	Nombre de changements acceptés suite à instruction dossier de sécurité	Nombre de changements examinés en revue documentaire
38	19	8

■ AIRPORTS

Number of airports to be certified					
> 1 500 000 pax	1 500 000 > pax > 750 000	750 000 > pax > 350 000	350 000 > pax > 150 000	150 000 > pax > 70 000	70 000 > pax > 10 000
11* *Certified in 2006	9* *Certified in March 2008	11* *6 Certified in June 2009, 1 in December 2009	11	14	29

Number of approaches for homologation		Other approaches for homologation	Number of aerodromes open to public use	Number of heliports
Approches precision ILS cat II et cat III	Approches précision ILS cat I			
26	123	1 109	507	306

Number of tests RFFS 2009	Number of tests SSLIA 2009	
Number of accredited training organisations	Number of tests of fire fighters (FF) having followed an initial training	Number of tests of FF commanders having followed an initial training
2	80	23

Pax : number of commercial passengers per year

■ AIR NAVIGATION

Air Navigation Services Providers Certification				
Number of AFIS providers certified	Number of military service providers certified	DSNA (Air Navigation Services Directorate)	Météo France	Others or in progress
62 as of 31/12/09. 46 were renewed during 2009	7 as of 31/12/09	1 (since 19/12/2006 for 4 years)	1 (since 11/12/09 for 4 years)	launch of EGNOS certification

Air Navigation Services Personnels		
Number of ATC licences issued	Number of ATC trainee licences issued	Number of AFIS qualifications issued
193	167	25

Air Navigation Systems & Equipments		
Number of changes subject to a follow-up decision	Number of changes accepted following examination of safety report	Number of changes examined by document review
38	19	8

In 2009 the AFIS certificate at the Castellet was extended to the provision of communication, navigation and surveillance (CNS) services.
The DSAC also started the ESSP/EGNOS certification process. The European Satellite Services Provider created in September 2009 to use the EGNOS system (which is an augmentation to the GPS signal for navigation purposes) is a new communication, navigation and surveillance (CNS) service provider in terms of the Single European Sky. Since its headquarters is in Toulouse the DSAC is responsible for certification. Given the pan European nature of the project the DSAC is working with seven other EU countries to implement it. The work will continue in 2010.

As part of the implementation of FABEC (Functional Airspace Block Europe Central, under the second Single European Sky legislative package) DSAC is working with the other supervisory authorities to harmonise supervision ("NSA Task Force"). In 2009 it took part in the "Training Task Force" which aims to harmonise training requirements. It also established a procedure for monitoring changes within FABEC. Still in the area of European developments, DSAC and the DSNA are continuing to work on the practical application of European rule EC 552/2004 on ATM systems inter-operability.
Finally a working group led by the General Environmental and Sustainable Development Council drew up a protocol between the civil and military authorities on managing airspace changes (ASM – Airspace Management).

PANS-OPS

Supervising all of the organisations involved in and activities to do with designing instrument approach, departure, holding and arrival procedures (the area covered by PANS-OPS) is also part of the DSAC remit. In 2009 it continued its work on approving new IFR procedures and modifications to existing procedures. For example, a new RNAV procedure was set up at Bordeaux Mérignac and initial departures from runway 04 at Nice Côte d'Azur were changed.
The DSAC also took part in certain national and international working groups on PANS-OPS to draw up regulations and on approaches with barometric vertical guidance.

MONITORING THE SKILLS OF ATC STAFF

A 2006 EU directive adopted into French Law in 2007 has made it compulsory for ATC controllers to be licensed. In 2009 the procedures for issuing and maintaining the ATCO license progressively got up to speed. Issuance of English language citations started in 2009 to be validated on all licenses in May 2010.
In 2009 the initial accreditation phase for military ATC training providers also continued.

Sûreté

Security

Sûreté

Prévenir les malveillances de toute nature

Les soubresauts du monde d'aujourd'hui ne laissent aucun doute sur la nécessité d'accorder toute sa place à la notion de sûreté en matière d'aviation civile. Une activité particulièrement intégrée au sein du dispositif de la DSAC et qui se décline en quatre missions principales.

La sûreté à la DSAC, c'est l'affaire de quatre domaines distincts et complémentaires : la certification, la surveillance opérationnelle du dispositif, l'interprétation réglementaire et les outils de normalisation et enfin la surveillance de la sécurité des systèmes d'information.

CERTIFIER LES ACTEURS DE LA SÛRETÉ

La DSAC prononce l'approbation des programmes de sûreté des exploitants d'aérodromes et des entreprises de transport aérien les plus importants, ainsi que des opérateurs de fret, des fournisseurs de biens et de produits, etc. Elle s'assure de la mise en œuvre effective de ces programmes par le biais d'inspections régulières.

SURVEILLER LE DISPOSITIF

La surveillance opérationnelle du dispositif de sûreté est une mission complémentaire de la certification. Elle consiste à s'assurer du bon respect des règles de sûreté par le biais d'un programme d'audit mené sur les aéroports eux-mêmes. De quoi juger sur le terrain des interrelations entre les différents acteurs concernés. La DSAC organise en outre le pilotage des actions de surveillance normalisée menées par d'autres services de l'État, tout en coordonnant un programme de tests destinés à s'assurer que les agents de sûreté des grandes plateformes font preuve de la vigilance requise.

GARANTIR L'ÉGALITÉ DE TRAITEMENT DES OPÉRATEURS

Afin de favoriser l'homogénéité des actions relatives à la certification et à la surveillance des acteurs de la sûreté, la DSAC vérifie que la réglementation est interprétée de manière harmonisée sur l'ensemble du territoire. Dans le même but, elle formalise les procédures de contrôle et organise la formation et la certification des personnels en charge de ces missions.

PROTÉGER LES SYSTÈMES D'INFORMATION

Les systèmes d'information de la DGAC doivent être protégés d'éventuels actes malveillants. Dans ce but, la DSAC conduit un programme d'audit de ces systèmes afin de s'assurer qu'ils répondent bien aux critères de la politique de sécurité des systèmes d'information gouvernementale, telle que la déclinent tous les ministères.

La sûreté
À LA DSAC, C'ESTL'AFFAIRE
DE QUATRE DOMAINES DISTINCTS
ET COMPLÉMENTAIRES

security
IS ORGANISED INTO FOUR DISTINCT
AND COMPLEMENTARY AREAS

Security

Preventing all types of malicious events

The shockwaves going around the world today leave no doubt that security must be a priority in the civil aviation industry. A function with a particular focus at the DSAC (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile – Civil Aviation Safety Directorate) where it is broken down into four main areas.

At the DSAC security is organised into four distinct and complementary areas: certification, operational supervision, regulatory interpretation and standardisation tools and finally monitoring IT systems security.

CERTIFYING BODIES INVOLVED IN SECURITY

The DSAC approves the security programmes of the most important airport operators and air transport companies, as well as cargo operators, suppliers of goods and services and so on. It ensures these programmes are implemented effectively by using regular inspections.

SECURITY MONITORING

Operational supervision of security measures is a complementary activity to certification. It consists of ensuring the security regulations are fully complied with using an audit programme performed at the airports themselves. This means the relationships between the various organisations concerned can be assessed on-site. In addition the DSAC organises the management of standardised supervisory actions carried out by other Government departments while coordinating a test programme designed to ensure that the security personnel at the major airports demonstrate the required vigilance.

GUARANTEEING EQUALITY IN THE TREATMENT OF OPERATORS

To promote consistency in the certification and supervision of those involved in security, the DSAC checks that the regulations are being interpreted in a harmonised manner across France. With the same aim in mind, it formalises the verification procedures and organises training and certification of the staff in charge of these activities.

PROTECTING IT SYSTEMS

The DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile – General Directorate of Civil Aviation) IT systems must be protected from any malicious attacks. The DSAC carries out an audit programme on these systems to ensure they meet the criteria of the government IT systems security policy as defined by all the ministries.

Quelques faits marquants de l'année 2009 dans le domaine sûreté

La deuxième phase de certification des exploitants d'aérodromes (plus de 200 000 passagers annuels) et des entreprises de transport aérien (plus 400 000 passagers annuels) a conduit à une augmentation du nombre d'entreprises dont le programme de sûreté est approuvé.

Les agréments de sûreté des entreprises de fret aérien sont devenus, au cours de l'année, des agréments multisites en vue de simplifier et d'homogénéiser l'action des DSAC interrégionales.

Deux inspections de sûreté conduites par la Commission européenne ont eu lieu sur des aéroports français (Orly et Nice). La mobilisation des opérateurs concernés et de toute la DSAC a conduit à des résultats satisfaisants.

En 2009, la DSAC a piloté la mise en œuvre normalisée sur les principaux aéroports français de tests de performance en situation opérationnelle visant à mesurer la capacité à détecter des articles prohibés.

En prévision des prescriptions européennes obligatoires à compter d'avril 2010 et en vue de garantir la meilleure qualité possible des actes de surveillance, la DSAC a mis en œuvre en 2009, sur une base volontaire, une certification des inspecteurs de surveillance sûreté. Au 31 décembre 2009, plus de 85 % des inspecteurs de surveillance sûreté étaient déjà certifiés.

Afin d'accélérer la production des rapports et la correction des non-conformités et ceci à effectif contraint, la DSAC a conduit une importante simplification des méthodes d'audit de sûreté.

Plus de 600 inspections ciblées et plus de 500 tests de mesures de l'efficacité de la détection des articles prohibés effectués en 2009, pour le compte de la DSAC, par les services de la Police aux Frontières (PAF) et la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA).

CHIFFRES 2009

NOMBRE D'AUDITS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

Audits de sûreté DSAC d'aéroports	15
Inspections de sûreté de la Commission européenne (Orly et Nice)	2
Audits de sûreté de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) (Bâle-Mulhouse et Pointe à Pitre)	2
Audit de sûreté de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) (Roissy-CDG)	1

AUTRES ACTIONS DE SURVEILLANCE

Renouvellement d'agréments	254
• Agréments d'exploitants d'aérodrome	37
• Agréments de compagnies aériennes	24
• Agréments d'entreprises de fret et d'approvisionnement de bord	134
• Conventionnements d'organismes de formation	34
• Inspections de surveillance continue des opérateurs agréés	25

AUDIT SÉCURITÉ DES SYSTÈMES D'INFORMATION (SSI)

Audits SSI de sites de la DGAC	7
Audits SSI de systèmes de la DGAC (Amélia, Géode, Internat)	3

Sûreté ou sécurité ?

Il est courant de faire l'amalgame entre ces deux termes voisins que sont sécurité et sûreté. Dans le domaine de l'aviation civile, la sûreté consiste à prévenir les malveillances (actes de terrorisme par exemple) tandis que la sécurité, elle, prévient les défaillances (accidents d'avions, etc.).

2009 IN FIGURES

NUMBER OF CIVIL AVIATION SECURITY AUDITS

DSAC airport security audits	15
European Commission security inspections (Orly and Nice)	2
European Civil Aviation Conference (ECAC) security audits (Basle-Mulhouse and Pointe à Pitre)	2
International Civil Aviation Organisation (ICAO) security audit (Roissy CDG)	1

OTHER SUPERVISORY ACTIVITIES

Approval renewals	254
• Airport operator approvals	37
• Airline approvals	24
• Cargo and in-flight catering company approvals	134
• Training organisation registrations	34
• Permanent surveillance inspections of approved operators	25

IT SYSTEMS SAFETY AUDITS

IT safety audits at DGAC sites	7
IT safety audits on DGAC systems (Amélia, Géode, Internat)	3

More than 600 targeted inspections and more than 500 prohibited item detection effectiveness tests performed in 2009 on behalf of the DSAC by the Border Police and the Air Transport Gendarmerie.

Some highlights from 2009 in the security arena

The second phase of airport operator certification (those with more than 200,000 passengers per year) and air transport company certification (more than 400,000 passengers per year) led to an increase in the number of companies with an approved security programme.

During the year the air cargo company security approvals became multi-site approvals to simplify and standardise the tasks of the interregional DSAC divisions.

Two security inspections performed by the European Commission took place at French airports, Orly and Nice. The response of the operators and the entire DSAC staff led to a satisfactory result.

In 2009 the DSAC steered through the standardised implementation of performance tests under operational conditions at the main French airports to measure their capability to detect prohibited items.

To accelerate report production and correction of deficiencies, with limited manpower, the DSAC significantly simplified its security audit procedures.

In anticipation of compulsory European measures from April 2010 and in order to guarantee the best possible quality in its supervisory activities, in 2009 the DSAC implemented on a voluntary basis a certification programme for the security surveillance inspectors. As of 31 December 2009 more than 85% of the security surveillance inspectors had already been certificated.

Security or safety?

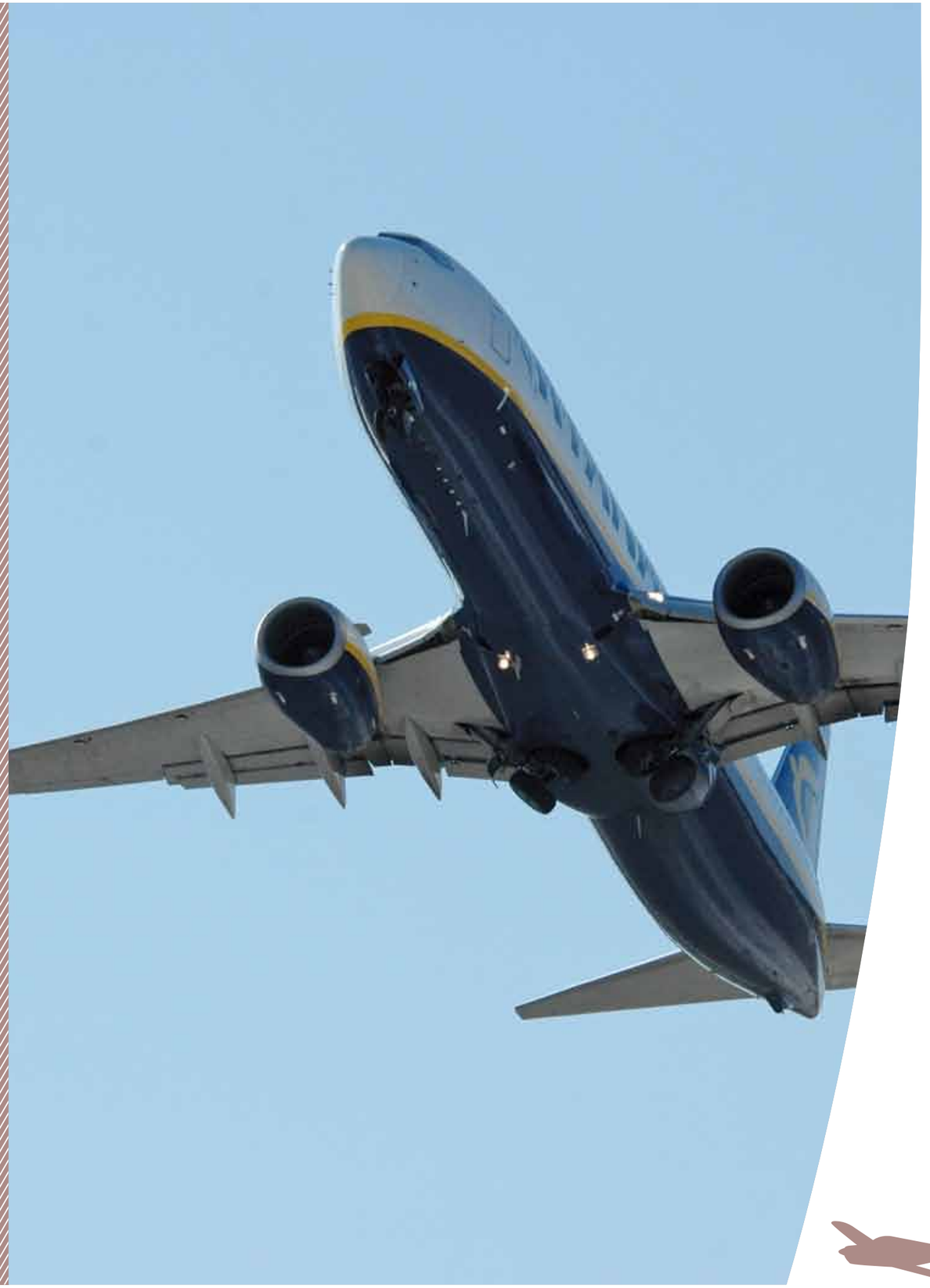
These two words safety and security are commonly used to mean the same thing. In the civil aviation industry, security means preventing malicious intent (acts of terrorism for example) while safety prevents failures (aircraft accidents etc.).

Environnement et développement durable

Régulation économique

Environmental and Sustainable Development Activities

Economic Regulation



Environnement et développement durable

Nuisances sonores, pollution de l'air : encadrer dans la concertation

Plan d'exposition au bruit, plan de prévention, restrictions d'exploitation, subventions aux aéroclubs : les outils de réduction des nuisances sont nombreux. Un domaine dans lequel le dialogue avec les usagers, les riverains et les collectivités est vital.

Le développement durable et l'environnement font partie des préoccupations essentielles de l'État. En faire une priorité fait partie des objectifs de la DSAC.
En matière de cohabitation entre usagers de l'aéronautique et riverains, les nuisances sonores sont le point d'achoppement le plus délicat.

DES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

Parmi les missions de la DSAC figure donc la définition des plans d'exposition au bruit (PEB), documents d'urbanisme qui fixent les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs.
Après de longs travaux de préparation menés par les DSAC interrégionales, les PEB des aérodromes d'Annecy, de Biarritz, de Chambéry, de Béziers-Vias, d'Aix-les-Milles ou encore de Saint-Girons, ont pu être approuvés en 2009. D'autres sont mis en révision, comme ceux d'Ajaccio et d'Alès-Cévennes dans le sud-est.

DES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION ENVIRONNEMENTALES

Une directive européenne permet de restreindre l'exploitation de certains aérodromes pour des considérations d'ordre environnemental. La France fait usage de cette possibilité pour améliorer l'acceptabilité environnementale de certains aéroports.
Marseille-Provence fait ainsi l'objet d'un arrêté de restriction d'exploitation visant les avions les plus bruyants, qui a eu pour premier effet positif la suppression de la totalité de ces avions les plus bruyants au cours de la nuit.
Une étude a également été lancée concernant l'aéroport de Nice-Côte d'Azur dans le cadre d'une démarche d'approche équilibrée.
Tout manquement à ces restrictions fait l'objet d'un procès-verbal adressé à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUA).

DES PLANS DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Issus d'une directive européenne du 25 juin 2002, les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ont pour objet d'évaluer, de prévenir et de réduire les nuisances sonores résultant, entre autres, des activités de transports tant aériens que routiers ou ferroviaires. Portés par les collectivités, les PPBE définissent les actions à mener pour réduire les zones de forte pollution sonore décrites dans les cartes stratégiques du bruit (CSB). Les DSAC interrégionales contribuent à ces plans pour le volet aérien, en particulier autour des plus grands aéroports. 9 aérodromes sont concernés en France par ces dispositions. Ainsi, une mesure de ce type a été instaurée en 2009 à Bordeaux-Mérignac, comprenant notamment un canevas de procédures de moindre bruit, avec sanction possible en cas de manquement.

Environmental and Sustainable Development Activities

Managing Noise Pollution and Air Pollution in coordination with the public

Noise exposure plans, prevention plans, operating restrictions, subsidies to flying clubs: there are many ways to reduce noise problems. This is an area in which dialogue with users, local residents and local authorities is vital.

Sustainable development and the environment are part of the Government's essential areas of concern. Making it a priority is one of DSAC's objectives.
In terms of coexistence between aeronautical users and local residents, noise pollution is the most sensitive point of contention.

NOISE EXPOSURE PLANS

Amongst its responsibilities DSAC has the task of defining noise exposure plans. These are land-use planning documents which lay down the terms of use for areas of land exposed to aircraft noise.
After a long period of preparatory work carried out by the DSAC regional directorates, Noise Exposure Plans for the airfields at Annecy, Biarritz, Chambéry, Béziers-Vias, Aix-les-Milles and Saint-Girons were approved in 2009. Others were put under review such as Ajaccio and Alès-Cévennes in the south east.

ENVIRONMENTAL OPERATING RESTRICTIONS

A European directive enables operations at certain airfields to be restricted for environmental reasons. France is using this to improve the environmental acceptability of some airports.
An order restricting the operation of the most noisy aircraft was applied at Marseille-Provence which as its first positive outcome completely eliminated the most noise creating aircraft during the night.
A study was also started at Nice-Côte d'Azur airport as part of a balanced approach initiative.
Any failure to observe these restrictions is reported to the Airport Nuisance Control Authority.

ENVIRONMENTAL NOISE PREVENTION PLANS

Enacted by an EU Directive of 25 June 2002, environmental noise prevention plans are intended to evaluate, prevent and reduce noise pollution from air, road and rail transport and other sources. Environmental noise prevention plans are managed by local authorities and define the actions to be taken to reduce the high noise pollution zones described in strategic noise maps. The DSAC interregional offices contribute to these plans for the air aspect particularly around major airports. 9 airfields in France are concerned by these measures. This type of measurement was implemented in 2009 at Bordeaux-Mérignac with a network of lower noise procedures and with penalties possible for breaches.
At small airfields assistance has been given to light aviation with flying clubs subsidised to purchase three bladed propellers and silencers for their aircraft to reduce their noise footprint.

Air pollution is also a high priority. The interregional DSAC offices are investing resources in the relevant regional Government departments by taking part in certain studies on air transport pollutant emissions. This is particularly being carried out in Aquitaine and the Ile-de-France region (in and around Paris) as part of the SURVOL project.

Sur les petits terrains, des aides à l'aviation légère notamment sont mises en place et des subventions sont accordées aux aéroclubs pour l'acquisition d'hélices tripales et de silencieux pour leurs aéronefs permettant de réduire leur empreinte sonore.

La pollution de l'air est également un sujet de préoccupation fort dans lequel les DSAC/IR s'investissent auprès des services régionaux concernés de l'État en participant à certaines études sur les émissions de polluants liés au transport aérien. C'est notamment le cas en Aquitaine et en Ile-de-France dans le cadre du projet SURVOL.

FAVORISER LA COHABITATION : LES COMMISSIONS CONSULTATIVES DE L'ENVIRONNEMENT

Le dialogue est essentiel dans la cohabitation entre aérodromes et riverains. Nombre de plates-formes sont ainsi dotées de commissions consultatives de l'environnement (CCE), réunissant collectivités, riverains et usagers. Les DSAC/IR y participent à titre d'expert.
Plusieurs dizaines de CCE ont ainsi été réunies en 2009. On retiendra la CCE de Paris-Orly, qui ne s'était pas réunie depuis plusieurs années et qui s'est prononcée sur le projet de révision du PEB. Celle de l'héliport de Paris Issy-les-Moulineaux, qui a permis de présenter des mesures spécifiques de bruit, contrôle des trajectoires et de l'altitude de survol ou encore le relèvement de 300 m des cheminements hélicoptères.
Celle de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur a été réunie le 1er décembre 2009.
De nouvelles procédures de décollage ont pu être mises en place.

CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT

De plus en plus d'aérodromes sont aujourd'hui dotés de chartes de l'environnement ou de codes de bonne conduite dans l'établissement desquels la DSAC apporte, là encore, une expertise.
Ainsi, au titre de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, la DSAC-SO a rencontré les représentants des associations de riverains au cours de plusieurs réunions sollicitées par celles-ci.
On peut retenir aussi pour 2009, la signature par le sous-préfet et le créateur de l'aérodrome, de la charte d'environnement de l'aérodrome d'Arcachon.

À Toussus-le-Noble, la DSAC-Nord a participé à plusieurs réunions avec les riverains de l'aérodrome suite à la mise en œuvre d'un nouveau dispositif de circulation aérienne par la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) dans le but d'améliorer la sécurité et mieux maîtriser les nuisances sonores.
En DSAC-SE, l'entrée en application concrète de la nouvelle charte de l'environnement à Aix-les-Milles a conduit à la mise en place d'un code de bonne conduite par les aéro-clubs locaux et la recherche, en liaison avec la société Eurocopter, de solutions minimisant le bruit des activités de l'industrie.
À Cannes, les études d'élaboration d'une nouvelle charte de l'environnement sont lancées.

MANQUEMENTS ENVIRONNEMENTAUX

La DSAC participe aussi à la verbalisation et à l'instruction des manquements environnementaux.
Ces manquements ont été examinés en 2009 par la Commission nationale de prévention des nuisances (CNPN) qui établit, pour le compte de ACNUA, des recommandations de sanctions.

251 manquements pour l'année 2009 ont ainsi été transmis à l'ACNUA par la DSAC.

En matière d'urbanisme

Les DSAC interrégionales assurent également diverses missions en matière d'urbanisme auprès des collectivités locales et des promoteurs de projets sur les servitudes aéronautiques et radioélectriques applicables lors des demandes de permis de construire.

À titre illustratif, la DSAC-Nord a rendu, en 2009, 106 avis sur des dossiers relatifs à un permis de construire, 123 avis relatifs à des grues, 140 relatifs à des modifications de PLU, 35 pour des lignes haute tension, 18 pour des antennes GSM, 11 pour des installations classées, 45 pour des parcs éoliens, 18 pour des lasers ou skytracers, 7 relatifs à des panneaux solaires et 50 avis divers (balisage...).

Land-use Planning

The interregional DSAC offices also carry out various tasks to do with land-use planning for local authorities and property developers on radio and aeronautical protection zones for planning permission applications.

As an example, DSAC North provided, in 2009, 106 expert opinions on planning permission applications, 123 assessments on cranes, 140 on land use plan changes, 35 for high voltage transmission lines, 18 for GSM masts, 11 for classified facilities, 45 for wind farms, 18 for lasers or skytracers, 7 on solar panels and 50 miscellaneous, on objects like beacons etc.

ENCOURAGING CO-EXISTENCE: THE ENVIRONMENTAL CONSULTATIVE COMMITTEES

Dialogue is essential for aerodromes and local residents to co-exist. Therefore a number of airfields have set up Environmental Consultative Committees involving local authorities, local residents and airspace users. The DSAC interregional offices take part to provide expert advice.
Several dozen Environmental Consultative Committee meetings were held in 2009. Of note was the Paris-Orly Environmental Consultative Committee which had not met for several years and which reached a decision on proposed revisions to the Noise Exposure Plan. At Paris Issy-les-Moulineaux heliport specific noise measures were presented, with controls on flight paths and overflight altitudes and a 300 m increase in the altitude of helicopter routings.
The Nice-Côte d'Azur committee met on 1st December 2009.
New takeoff procedures have been implemented.

ENVIRONMENTAL CHARTER

More and more airports now have environmental charters or codes of good practice for which DSAC again provides expert advice.
At Bordeaux-Mérignac airport DSAC-SO met local residents associations representatives for several meetings which they had requested.
Also in 2009 an environmental charter was signed at Arcachon airfield between the sub-Prefect and the organisation which established the aerodrome.

At Toussus-le-Noble DSAC North took part in several meetings with local residents following implementation of a new air traffic system by the Air Navigation Services Division (DSNA). This is intended to improve safety and better control noise pollution.

In the DSAC-SE region the full entry into force of a new environmental charter at Aix-les-Milles led to a code of good practice being set up by the local flying clubs and research being started in conjunction with Eurocopter on how to reduce noise from the helicopter industry. At Cannes, studies to draw up a new environmental charter were started.

ENVIRONMENTAL TRANSGRESSIONS

DSAC also takes part in registering non-compliance and examining environmental transgressions. In 2009 these breaches were examined by the National Nuisance Prevention Commission which produces recommendations on the penalties to be applied for the Airport Nuisance Control Authority.

251 rule breaches were sent to the Airport Nuisance Control Authority by DSAC in 2009.

L'année 2009
A VU LA CRÉATION DANS LE SUD-EST DE LA SOCIÉTÉ AÉROPORTUAIRE DE MONTPELLIER-MÉDITERRANÉE

Régulation économique

Assurer la protection du consommateur et une saine concurrence dans le domaine du transport aérien

Le maillage du territoire qu'autorise le fort ancrage régional de la DSAC lui permet de s'acquitter de sa mission de régulation économique du transport aérien de proximité.

L'année 2009 reste marquée par la crise économique qui a durement frappé le transport aérien courant 2008.

À l'échelon interrégional, la DSAC est chargée d'exercer une régulation économique du transport aérien de proximité dans le but d'assurer une protection du consommateur et une saine concurrence.

À ce titre, elle est responsable du suivi et du renouvellement des conventions de gestion des aérodromes décentralisés. Plusieurs projets ont particulièrement mobilisé ses services en 2009.
Près de Nantes, la DSAC-Ouest a contribué aux différentes opérations pour l'appel d'offres de délégation de service public devant conduire au choix du concessionnaire chargé de financer, construire et exploiter la future plateforme aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes.
Dans le sud, la DSAC régionale, en relation étroite avec la direction du transport aérien (DTA), a pris une part active dans le déroulement des réflexions engagées localement par l'État, sous l'autorité du préfet de Haute-Garonne, concernant la reconversion de l'aérodrome militaire de Francazal sous statut d'aérodrome civil, auxiliaire de Toulouse-Blagnac.
Les études conduites durant l'année 2009, en concertation avec les principaux élus toulousains, ont permis de conclure à la décision de poursuivre préférentiellement l'approfondissement du scénario de reconversion aéronautique du site fondé sur le maintien de l'usage de la piste actuelle au bénéfice du développement de l'aviation d'affaire et ainsi que de la consolidation du pôle de compétitivité aéronautique Aerospace Valley.
Toujours dans le sud, l'implantation sur l'aérodrome d'Auch-Lamotte de la société JCB Aéro, spécialisée dans l'aménagement des cabines d'avions privés haut de gamme, a conduit les collectivités locales à allonger la piste à 1 900 m et à adapter les infrastructures pour recevoir dans des conditions d'exploitation non commerciale, des modules de type Airbus A320 et Boeing 737. La DSAC-Sud a largement accompagné le Conseil général dans la définition des travaux à réaliser et la réalisation des audits de conformité.

En Lorraine, à noter l'ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome de Chambley, près de Metz, où la région a décidé de faire un pôle d'attractivité à dominante aéronautique avec notamment les ateliers d'assemblage du futur avion biturbopropulseur Skylander.
L'année 2009 a vu la création dans le sud-est de la société aéroportuaire de Montpellier-Méditerranée, qui succède à la CCI de Montpellier comme exploitant aéroportuaire de Montpellier-Méditerranée à compter du 1er juillet 2009.

En outre-mer, il est important de souligner le fort développement de l'activité transport aérien de la zone océan-Indien avec la poursuite de l'évolution de la compagnie Air Austral sur la Réunion et Mayotte et les projets d'allongement de piste de l'aérodrome de Dzaoudzi-Pamandzi et la construction d'une nouvelle aérogare.

In the South West
2009 SAW THE CREATION OF THE MONTPELLIER-MÉDITERRANÉE AIRPORT COMPANY

Economic Regulation

Ensuring consumerprotection and fair competition in the air transport sector

Its network across France gives DSAC a strong foothold in each region and enables it to perform its air transport economic regulation functions with a local focus.

2009 was still affected by the economic crisis which severely hit air transport in 2008.

At an interregional level DSAC is responsible for air transport economic regulation at a local level to provide consumer protection and fair competition.

As part of this it is responsible for monitoring and renewing decentralised airport management agreements. Several projects were particularly important during 2009. Near Nantes, DSAC West contributed to several public service outsourcing calls-for-tenders to select a franchise holder to finance, build and operate the future Notre-Dame des Landes airport.
In the south, the regional DSAC in close collaboration with the Air Transport Division played an active part in the local review undertaken by the Government under the Prefect of Haute-Garonne concerning reconverting Francazal military airbase into a civil airfield to complement Toulouse Blagnac.

The studies carried out during 2009 in consultation with senior Toulouse elected officials ended with a decision to prioritise further analysis of the site reconversion scenario. This would be based on keeping the current runway active to develop business aviation as well as to consolidate the Aerospace Valley aeronautics competitiveness cluster.

Still in the South, the setting-up of JCB Aero at Auch-Lamothe, who specialise in high end business aircraft cabin completions, led the local authorities to extend the runway to 1,900 m and upgrade the infrastructure to handle Airbus A320 and Boeing 737 cabin modules under non-commercial operating rules.
DSAC South gave the local General Council extensive support to define the work and carry out the compliance audits.

In Lorraine, Chambley airfield near Metz was opened to public air traffic where the region has decided to set up an aviation industry cluster. This includes assembly facilities for the future Skylander twin-turboprop. In the South West, 2009 saw the creation of the Montpellier-Méditerranée airport company which took over from the Montpellier Chamber of Commerce as operator of Montpellier-Méditerranée airport from 1st July 2009.

Overseas, it is important to highlight the strong growth in air transport in the Indian ocean. Air Austral in Réunion and Mayotte continued to develop and proposals are underway to extend the runway at Dzaoudzi-Pamandzi and build a new terminal.

La DSAC

SURVEILLE LA BONNE APPLICATION DES LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES AIDES AU DÉMARRAGE

Dans la zone Antilles Guyane, le trafic global passagers est en augmentation malgré une baisse du trafic Air France sur les liaisons Cayenne/Paris et Cayenne/Antilles. Air Caraïbes, de son côté, consolide sa position sur ses lignes Cayenne/Paris et Cayenne/Belém. À noter également une augmentation générale des mouvements sur tous les aérodromes départementaux, à l'exception de Saül, en Guyane, qui accuse une baisse, et une augmentation de plus de 11% sur l'aérodrome de Cayenne-Rochambeau en particulier.
D'une manière plus générale, la DSAC surveille la bonne application des lignes directrices concernant les aides au démarrage. Elle participe également aux commissions consultatives économiques de ceux des aérodromes décentralisés qui en sont dotés. Un domaine dans lequel 2009 a essentiellement vu une hausse des tarifs appliqués dans le but de compenser la baisse de la fréquentation liée à la conjoncture économique.

2009 a aussi été marquée par la poursuite des négociations de conventions entre l'État et les créateurs des aérodromes n'appartenant pas à l'État et par l'achèvement du transfert domanial de terrains appartenant à l'État et cédés en pleine propriété aux collectivités territoriales.
Ainsi dans le sud-est, le transfert de propriété d'une partie des aérodromes aux collectivités bénéficiaires s'est poursuivi. À la fin de l'année 2009, les transferts de propriété de 15 aérodromes sur les 20 concernés en DSAC-SE ont été signés.

Enfin, les DSAC interrégionales délivrent, par délégation du préfet, les agréments des sociétés d'assistance en escale présentes sur les aérodromes. Ces agréments précisent, notamment, les services qu'elles sont autorisées à proposer et à effectuer (passage, bagages, fret-poste, opérations en piste, carburant etc.).

L'activité des directions interrégionales pour l'année 2009 concernant la délivrance d'agréments d'assistance en escale est indiquée dans le tableau suivant.

DSAC-AG	DSAC-CE	DSAC-N	DSAC-NE	DSAC-O	DSAC-OI	DSAC-S	DSAC-SE	DSAC-SO
15	14	708	12	7	6	14	28	3

LE SUIVI ÉCONOMIQUE DES COMPAGNIES AÉRIENNES

Les licences d'exploitation de transporteur aérien des sociétés exploitant des aéronefs de moins de 10 tonnes (ou de moins de vingt sièges) n'effectuant pas de services aériens réguliers sont également de la responsabilité de la DSAC.
Ce secteur a été durement touché en 2009 mais des initiatives nouvelles sont à relever. Ainsi Wijet, compagnie basée au Bourget, qui exploite des petits jets d'affaires selon un modèle économique innovant et dont les atouts sont la réactivité et une tarification très compétitive ; Aérocime à Mégève, qui effectue des vols touristiques en avion sur le massif du Mont-Blanc ou encore Evolem-Aviation, compagnie d'aviation d'affaires basée à Lyon.
Cette activité est également très soutenue en océan Indien, notamment dans le domaine de l'hélicoptère léger où plusieurs exploitants privés et professionnels exploitent un peu plus d'une vingtaine d'hélicoptères de tous types (Alouette III, LAMA, Robinson R22 et R44) et une dizaine d'avions (Cessna, Robin, PC6 Pilatus, CAP10).

La DSAC contribue, enfin, au suivi des liaisons d'aménagement du territoire, notamment par la vérification du service qu'assurent les exploitants bénéficiant d'une délégation de service public dans le cadre des obligations de service public (OSP). Un secteur peu épargné par la crise du transport aérien en 2009.

Notons dans le sud-ouest, la reprise en 2009 des lignes aidées Périgueux-Paris et Agen-Paris et quatre nouvelles liaisons de service public dans l'ouest : Brest-Ouessant, Cherbourg et Lannion-Paris-Orly et Lorient-Lyon, tandis que perdurent dans le sud-est celles liées aux liaisons Corse/continent.

2009 a également vu le lancement de plusieurs appels d'offres pour de nouvelles liaisons dont Limoges-Paris, Clermont-Ferrand-province, Strasbourg-capitales européennes.

In West Indies and French Guyana overall passenger traffic increased despite a fall in Air France passenger numbers on the Cayenne-Paris and Cayenne-Antilles routes. Air Caraïbes however consolidated its position on its Cayenne-Paris and Cayenne-Belém routes. Movements generally increased at all departmental airfields except for Saül, in Guyana, where it fell. At Cayenne-Rochambeau airport traffic increased by more than 11%.

More generally, DSAC ensures that the guidelines governing start-up aid are correctly applied. It also takes part in the economic consultation committees of decentralised airports which have one. In 2009 this saw an increase in fees being charged to compensate for the fall in traffic due to the economic situation. 2009 was also marked by agreement negotiations between the Government and developers of airfields which are not Government Property and by finalising the transfer of Government owned airfields to full ownership by local authorities. Also in the South East, ownership of some airfields continued to be transferred to local authorities. By the end of 2009 transfer of ownership for 15 airfields out of the 20 covered by DSAC SE had been signed.

Finally the interregional DSAC offices issue on behalf of the Prefect approvals to ground handling companies at the airfields. These approvals define what services they are authorised to offer and carry out such as passenger handling, baggage handling, cargo and post, runway operations, fuel etc.

Interregional division activities in 2009 on issuing ground handling permits is shown in the table below:

WEST INDIES/ FRENCH GUYANA	CENTRE-EAST	NORTH	NORTHEAST	WEST	INDIAN OCEAN	SOUTH	SOUTHEAST	SOUTHWEST
15	14	708	12	7	6	14	28	3

AIRLINE ECONOMIC SUPERVISION

The Air Operator Certificates of operators which use aircraft of less than 10 tonnes or less than 20 seats who do not carry out scheduled services also come under DSAC responsibility. The sector was severely affected in 2009 but new initiatives are being started. These include Wijet, a company based at Le Bourget operating small business jets with an innovative business model whose strengths are speed of response and very competitive pricing; Aérocime at Mégève who carry out tourist flights over Mont Blanc; and Evolem-Aviation, a business aviation company in Lyon. This activity also held up very well in the Indian ocean: in light helicopter operations several private and commercial operators fly somewhat more than 20 helicopters of all types such as the Alouette III, Llama, Robinson R22 and R44 and about ten aircraft (Cessna, Robin, Pilatus PC6 and the CAP10).

Finally DSAC contributed to supervising regional development links, checking the services provided by operators under a Public Service Obligation (PSO).
The sector enjoyed little respite from the air transport crisis in 2009.

We observe that in 2009 in the South West the subsidised routes Périgueux-Paris and Agen-Paris were started; four new public service links were started in the west: Brest-Ouessant, Cherbourg and Lannion to Paris-Orly and Lorient-Lyon, while in the South East the links between Corsica and the mainland were maintained.

2009 also saw the launch of several calls for tenders for new routes including Limoges-Paris, Clermont-Ferrand to the regions and between Strasbourg and various European capital cities.

DSAC

ENSURES THAT THE GUIDELINES GOVERNING START-UP AID ARE CORRECTLY APPLIED

Glossaire

ACNUA
Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

AESA
Agence européenne de la sécurité aérienne

AGNA
Advisory Group of National Authorities (Groupe consultatif des autorités nationales)

ATPL
Airline Transport Pilot License (licence de pilote de ligne du système JAR FCL)

BOP
Budget opérationnel de programme

CAG
Circulation aérienne générale

CCE
Commissions consultatives de l'environnement

CdN
Certificat de navigabilité

CEAC
Conférence européenne de l'aviation civile

CNPN
Commission nationale de prévention des nuisances

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

CP
Crédits de paiement

CPL
Commercial Pilot Licence (licence FCL de pilote professionnel)

CRE
Class Rating Examiner (examinateur de qualification de classe)

CSS
Certificat sécurité-sauvetage

CTP
Comité technique paritaire

DAC
Direction de l'Aviation civile (DGAC)

DGA
Délégation générale pour l'armement (ministère de la Défense)

DTA
Direction du transport aérien

ETOPS
Extended Time Range Operations

FCL
Flight Crew Licensing (règles JAA pour les licences des personnels navigants)

FNPT
Flight and Navigation Procedure Trainer (simulateur)

FSTD
Flight Simulation Training Devices (simulateurs en vol)

FTD
Flight Training Device (simulateur)

FTO
Flight Training Organisation (organisme de formation au pilotage)

GSAC
Groupement pour la sécurité de l'aviation civile

IEF
Ingénieur des études et des fabrications (DGA)

IESSA
Ingénieur électronicien des systèmes de la sécurité aérienne (DGAC)

ILS
Instrument Landing System (système de guidage à l'atterrissage)

Glossary

ACNUA
Airport Nuisance Control Authority

AESA
European Air Safety Agency (EASA)

AGNA
Advisory Group of National Authorities

ATPL
Airline Transport Pilot Licence

BOP
Programme Operational Budget (POB)

CAG
General Air Traffic

CCE
Environmental Consultative Committees

CdN
Airworthiness Certificate

CEAC
European Civil Aviation Conference

CNPN
National Nuisance Prevention Commission

CNSK
Restricted Airworthiness Certificate for Kit-built Aircraft

CNRA
Restricted Airworthiness Certificate

CNRAC
Restricted Airworthiness Certificate for Vintage Aircraft

CP
Payment Credits

CPL
Commercial Pilot Licence

CRE
Class Rating Eaminer

CSS
Safety-Rescue Certificate

CTP
Technical Parity Committee

DAC
Civil Aviation Directorate (DGAC)

DGA
General Delegation for Armament (Ministry of Defense)

DTA
Air Transport Directorate

ETOPS
Etended Time Range Operations

FCL
Flight Crew Licensing

FNPT
Flight and Navigation Procedure Trainer (simulator)

FSTD
Flight Simulation Training Devices

FTD
Flight Training Device (simulator)

FTO
Flight Training Organisation

GSAC
Civil Aviation Safety Group

IEEAC
Civil Aviation Design and Operation Engineer (DGAC)

IESSA
Air Safety System Electronics Engineer (DGAC).

IFR
Instrument Flight Rules

ILS
Instrument Landing System

IR
Instrument Rating (qualification de vol aux instruments IFR)

JAR
Joint Aviation Requirements (normes fixées par les JAA)

LFI
Loi de finances initiale

MEAS
Mission d'évaluation et d'amélioration de la sécurité

OACI
Organisation de l'aviation civile internationale

OCV
Organisme du contrôle en vol

OPS
Opérations

OSP
Obligation de service public

PN
Personnels navigants

PP
Licence de pilote professionnel (F)

PPBE
Plan de prévention du bruit dans l'environnement

PPL
Private Pilot License (FCL)

PSE
Programme de sécurité de l'Etat

QT
Qualification de type

SAFA
Safety Assessment of Foreign Aircraft

SANA
Safety Assessment of National Aircraft

SCN
Service à compétence nationale

SGS
Système de gestion de la sécurité

TRE
Type Rating Examiner (examinateur de qualification de type)

TRTO
Type Rating Training Organisation (organisme de formation à la qualification de type)

TSEEAC
Technicien supérieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile

TT
Licence de pilote privé (F)

UAF
Union des Aéroports Français

ULM
Ultra-léger motorisé

VFR
Visual Flight Rules (règles de vol à vue)

IR
Instrument Rating

JAR
Joint Aviation Requirements (norms set by JAA)

LFI
Initial Finance Act

MEAS
Safety Management Coordination Office

OACI
International Civil Aviation Organisation (ICAO)

OCV
Flight Control Organisation

OPS
Operations

OSP
Public Service Obligation

PN
Flight Crew

PP
Professional Pilot Licence (F)

PPBE
Environmental Noise Prevention Plans

PPL
Private Pilot Licence (FCL)

PSE
National Safety Plan (NSP)

QT
Type Qualification

SAFA
Safety Assessment of Foreign Aircraft

SANA
Safety Assessment of National Aircraft

SCN
Department with National Authority

SGS
Safety Management System

TRE
Type Rating Eaminer

TRTO
Type Rating Training Organisation

TSEEAC
Senior Civil Aviation Design and Operation Technician (DGAC)

TT
Private Pilot Licence (F)

UAF
French Airports Union

ULM
Ultra-Light Motorisation

VFR
Visual Flight Rules

Directions de la sécurité de l'Aviation civile interrégionales

DSAC Antilles-Guyane
BP 644
97262 Fort-de-France cedex
Tél : 05 96 55 60 00
Fax : 05 96 60 02 09

DSAC Centre-Est
Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry
BP 601
69125 Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry
Tél : 04 72 22 55 00
Fax : 04 72 22 55 09

DSAC Nord
Orly Sud 108
94396 Orly Aérogare cedex
Tél : 01 69 57 60 00
Fax : 01 69 38 86 23

DSAC Nord-Est
Aéroport de Strasbourg-Entzheim
67960 Entzheim
Tél : 03 88 59 64 64
Fax : 03 88 59 64 92

DSAC Ouest
Aérodrome de Brest-Guipavas
BP 56
29490 Guipavas
Tél : 02 98 32 02 00/99
Fax : 02 98 32 02 05

DSAC océan Indien
Aérodrome de Saint-Denis-Gillot
BP 52
97408 Saint-Denis-Gillot cedex 9
Tél : 02 62 72 87 87
Fax : 02 62 72 88 88

DSAC Sud
Aérodrome de Toulouse-Blagnac
31703 Blagnac
Tél : 05 62 74 64 00
Fax : 05 62 74 64 09

DSAC Sud-Est
1 rue Vincent Auriol
13617 Aix-en-Provence cedex 1
Tél : 04 42 33 78 78
Fax : 04 42 33 76 04

DSAC Sud-Ouest
Aéroport de Bordeaux-Mérignac
BP 70116
33704 Mérignac cedex
Tél : 05 57 92 81 00
Fax : 05 57 92 81 08

Directeur de publication : Florence Rousse, directrice de la sécurité de l'Aviation civile
Managing Editor: Florence Rousse, Director of Safety Oversight Directorate

Coordination : Yannick Robert, conseiller technique Communication et Relations publiques
Coordination: Yannick Robert, Communication and Public Relations

Rédaction / *Editing* : Laurent Rabier - Yannick Robert

Réalisation / *Design* : Kazoar 01 53 06 32 22

Crédits photos / *Photography* : © Photothèque STAC / Alexandre PARINGAUX - © Photothèque STAC / Véronique PAUL - Graphix Images © Photothèque STAC / Gabrielle VOINOT - © Photothèque STAC / Marie-Ange FROISSART - © Photothèque STAC / Richard METZGER © Photothèque STAC / Thomas JULLIEN - © Photothèque STBA / Véronique PAUL - © Photothèque STAC / Éric DEXHEIMER - EDITING © Xavier LAMBOURS - © Photothèque STAC / Lionel BICHOT - © Philippe Naas - © Yannick Robert - © Thinkstock

Impression / *Printing* : IRG

Imprimé sur du papier certifié FSC et PEFC satisfaisant à des normes rigoureuses respectueuses de l'environnement.
Printed on FSC and PEFC certified paper produced under strict environmental protection standards.

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Développement durable
Infrastructures, transports et mer
Prévention des risques

Présent pour l'avenir

dgac
DSAC

50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
Tél. 33 (0)1 58 09 43 21