



CATALOGUE DE FORMATION

Version 10.3 - 05/05/2025



| | |
|----------------------------------------------------------------|----------------|
| QUALIFICATION TYPE ATR 42-400/500 & 72-212A (PW120) | Page 03 |
| QUALIFICATION TYPE A320 CEO (CFM 56) | Page 10 |
| QUALIFICATION TYPE DIFFERENCES CEO vs NEO (CFM LEAP1A) | Page 17 |
| FORMATION DIFFERENCES ATR 500 vs 600 | Page 20 |
| FORMATION FOH/SAFETY | Page 23 |
| FORMATION FTS/CDCCL | Page 32 |
| FORMATION EWIS | Page 37 |
| FORMATION MAGASIN | Page 44 |
| FORMATIONS PEDAGOGIQUES | Page 47 |
| FAMILIARISATIONS | Page 52 |
| REFRESH TECHNIQUES | Page 57 |
| QUALIFICATION ATO | Page 62 |
| REFRESH DPN | Page 63 |



EASA PART 147



ATR 42-400/500 & ATR 72-212A (PW120)

ATR 42-500 & 72-500

ATR 42-400/500/72-212A - PW 120

FICHE PRODUIT

 **DURÉE :** Théorie 150 heures - 25 jours
Pratique 56 heures - 08 jours

 **TARIF :** 5.940 € HT

 **PARTICIPANTS :** 12 max.

 **MEDIA :** Théorie en salle
Pratique sur avion réel

 **DISPONIBILITÉ :** immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation 42/72 500 - PW120, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de la maintenance aéronautique ou posséder une licence approuvée ou en cours d'approbation. Une bonne compréhension de l'anglais est préférable.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio. La formation pratique est organisée à Ajaccio au plus près des appareils de la compagnie.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) et une évaluation pratique sont les méthodes conformes utilisées.

cette formation est sanctionnée par la délivrance d'un diplôme, le Certificat de Reconnaissance (CoR), reconnu par l'EASA.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir l'étendue de l'entreprise ATR et de ses avions puis de distinguer pour son appareil le plus connu, l'ATR 42/72 - 500, les différentes versions, modifications intermédiaires ainsi que les évolutions des dernières générations. On y découvre la structure de l'appareil. On détaille en profondeur les différents systèmes comme les systèmes mécaniques embarqués, l'avionique et l'ensemble propulsif (PW 127 de Pratt & Whitney Canada). On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique ainsi que l'entretien programmé des appareils par la pratique de nombreuses tâches de maintenance en configuration réelle. La formation familiarise les stagiaires à l'utilisation de la documentation technique du constructeur tel qu'AMM, IPC, TSM, MEL et autres manuels. L'objectif final est de pouvoir délivrer une Approbation Pour Remise en Service (APRS) d'un appareil en opération de transport conformément aux règles de l'EASA.



LE PROGRAMME

- ATR Industrie - Introduction & Concepts
- Variantes de l'appareil & ses Performances
- Organisation de la Maintenance
- Documentation Technique
- Structures Primaires & Secondaires
- Présentation du Cockpit
- Génération & Distribution Electrique
- Génération & Distribution Hydraulique
- Trains, Freins & Orientation
- Commandes de Vol Primaires
- Commandes de Vol Secondaires
- Eclairage & Métallisation
- Indications, Alarmes & Enregistreurs
- Carburant & Inertage
- Protection Incendie
- Prélèvement d'air & Anti Givrage
- Conditionnement d'Air & Pressurisation
- Circuits Eau & Oxygène
- Pilote Automatique et Gestion moteur
- Radio Communication
- Radio Navigation
- Protection du vol GPWS et TCAS
- Maintenance Centralisée
- Equipements de Cabine & de Secours
- Moteur PWC PW127 & Hélice



ATR 42-500 & 72-500

ATR 42-400/500/72-212A - PW 120

SYLLABUS

| Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM |
|-------------------------------------|---------|-------|-----|-----------------|---------|-------|-----|----------------|---------|-------|-----|-----------------------------------|---------|-------|-----|
| INTRODUCTION & STRUCTURE | | | | AIRFRAME | | | | AVIONIC | | | | POWERPLANT & PROPELLER | | | |
| 00 | 1 | 1,00 | 2 | 21 | 3 | 10,00 | 10 | 22 | 3 | 8,00 | 8 | 70 | 3 | 0 | 0 |
| 05 | 1 | 0,50 | 2 | 25 | 3 | 1,00 | 2 | 23 | 3 | 7,00 | 7 | 71 | 3 | 2 | 2 |
| 06 - 20 | 1 | 2,75 | 4 | 26 | 3 | 4,00 | 4 | 24 | 3 | 19,00 | 19 | 72 | 3 | 2 | 2 |
| 50 | 3 | 0,25 | 2 | 27 | 3 | 7,00 | 8 | 31 | 3 | 9,00 | 10 | 73 | 3 | 2 | 3 |
| 51 | 3 | 0,25 | 2 | 28 | 3 | 5,00 | 6 | 33 | 3 | 3,00 | 3 | 74 | 3 | 2 | 2 |
| 52 | 3 | 1,00 | 2 | 29 | 3 | 3,00 | 4 | 34 | 3 | 17,00 | 17 | 75 | 3 | 2 | 2 |
| 53 | 3 | 0,25 | 2 | 30 | 3 | 8,00 | 8 | 42 | 3 | - | - | 76 | 3 | 3 | 3 |
| 54 | 3 | 0,50 | 2 | 32 | 3 | 6,00 | 6 | 44 | 3 | - | - | 77 | 3 | 3 | 3 |
| 55 | 3 | 0,25 | 2 | 35 | 3 | 1,50 | 2 | 45 | 3 | - | - | 78 | 3 | - | - |
| 56 | 3 | 0,25 | 2 | 36 | 3 | 4,00 | 4 | 46 | 3 | - | - | 79 | 3 | 3 | 4 |
| 57 | 3 | 0,50 | 2 | 38 | 3 | 1,00 | 2 | | | | | 80 | 3 | 3 | 3 |
| | | | | 47 | 3 | - | - | | | | | 61 | 3 | 3 | 4 |
| | | | | 49 | 3 | - | - | | | | | | | | |
| EXAM | | 1,00 | 24 | EXAM (2) | | 2,00 | 44 | EXAM | | 2,50 | 64 | EXAM (2) | | 1,50 | 28 |
| ALL | | 08,50 | | ALL | | 41,50 | | ALL | | 65,50 | | ALL | | 34,50 | |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM | Durée (heures) | Durée (Jours) |
|----------------------------|---------------|------------|---------------------------|---------------|
| Formation Théorique | | | Formation Pratique | |
| 150 | 25 | 160 | 56 | 08 |



ATR 42-500 & 72-500

ATR 42-400/500/72-212A - PW 120

FICHE PRODUIT

 **DURÉE :** Théorie 120 heures - 20 jours
Pratique 36 heures - 06 jours

 **TARIF :** Interne AC

 **PARTICIPANTS :** 12 max.

 **MEDIA :** Théorie en salle
Pratique sur avion réel

 **DISPONIBILITÉ :** Interne AC

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation 42/72 500 - PW120, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de la maintenance aéronautique ou posséder une licence approuvée ou en cours d'approbation. Une bonne compréhension de l'anglais est préférable.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio. La formation pratique est organisée à Ajaccio au plus près des appareils de la compagnie.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) et une évaluation pratique sont les méthodes conformes utilisées.

cette formation est sanctionnée par la délivrance d'un diplôme, le Certificat de Reconnaissance (CoR), reconnu par l'EASA.

LES OBJECTIFS

La formation T1 permet tout d'abord de découvrir l'étendue de l'entreprise ATR et de ses avions puis de distinguer pour son appareil le plus connu, l'ATR 42/72 - 500, les différentes versions, modifications intermédiaires ainsi que les évolutions des dernières générations. On y découvre la structure de l'appareil. On détaille en profondeur les différents systèmes comme les systèmes mécaniques embarqués et l'ensemble propulsif (PW 127 de Pratt & Whitney Canada) ainsi que les points principaux de l'avionique embarquée. On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique ainsi que l'entretien programmé des appareils par la pratique de nombreuses tâches de maintenance en configuration réelle. La formation familiarise les stagiaires à l'utilisation de la documentation technique du constructeur tel qu'AMM, IPC, TSM, MEL et autres manuels. L'objectif final est de pouvoir délivrer une Approbation Pour Remise en Service (APRS) d'un appareil en opération de transport conformément aux règles de l'EASA.



LE PROGRAMME

- ATR Industrie - Introduction & Concepts
- Variantes de l'appareil & ses Performances
- Organisation de la Maintenance
- Documentation Technique
- Structures Primaires & Secondaires
- Présentation du Cockpit
- Génération & Distribution Electrique
- Génération & Distribution Hydraulique
- Trains, Freins & Orientation
- Commandes de Vol Primaires
- Commandes de Vol Secondaires
- Eclairage & Métallisation
- Indications, Alarmes & Enregistreurs
- Carburant & Inertage
- Protection Incendie
- Prélèvement d'air & Anti Givrage
- Conditionnement d'Air & Pressurisation
- Circuits Eau & Oxygène
- Pilote Automatique et Gestion moteur
- Radio Communication
- Radio Navigation
- Protection du vol GPWS et TCAS
- Maintenance Centralisée
- Equipements de Cabine & de Secours
- Moteur PWC PW127 & Hélice



ATR 42-500 & 72-500

| Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM |
|-------------------------------------|---------|--------------|-----------|-----------------|---------|--------------|-----------|-----------------|---------|--------------|-----------|-----------------------------------|---------|--------------|-----------|
| INTRODUCTION & STRUCTURE | | | | AIRFRAME | | | | AVIONIC | | | | POWERPLANT & PROPELLER | | | |
| 00 | 1 | 1,00 | 2 | 21 | 3 | 10,00 | 10 | 22 | 2 | 3 | 3 | 70 | 3 | 0 | 0 |
| 05 | 1 | 0,50 | 2 | 25 | 3 | 1,00 | 2 | 23 | 2 | 2 | 3 | 71 | 3 | 2 | 2 |
| 06 - 20 | 1 | 2,75 | 4 | 26 | 3 | 4,00 | 4 | 24 | 3 | 16 | 16 | 72 | 3 | 2 | 2 |
| 50 | 3 | 0,25 | 2 | 27 | 3 | 7,00 | 8 | 31 | 3 | 5 | 6 | 73 | 3 | 2 | 3 |
| 51 | 3 | 0,25 | 2 | 28 | 3 | 5,00 | 6 | 33 | 3 | 2 | 2 | 74 | 3 | 2 | 2 |
| 52 | 3 | 1,00 | 2 | 29 | 3 | 3,00 | 4 | 34 | 2 | 5 | 6 | 75 | 3 | 2 | 2 |
| 53 | 3 | 0,25 | 2 | 30 | 3 | 8,00 | 8 | 42 | 2 | - | - | 76 | 3 | 3 | 3 |
| 54 | 3 | 0,50 | 2 | 32 | 3 | 6,00 | 6 | 44 | 2 | - | - | 77 | 3 | 3 | 3 |
| 55 | 3 | 0,25 | 2 | 35 | 3 | 1,50 | 2 | 45 | 3 | - | - | 78 | 3 | - | - |
| 56 | 3 | 0,25 | 2 | 36 | 3 | 4,00 | 4 | 46 | 2 | - | - | 79 | 3 | 3 | 4 |
| 57 | 3 | 0,50 | 2 | 38 | 3 | 1,00 | 2 | | | | | 80 | 3 | 3 | 3 |
| | | | | 47 | 3 | - | - | | | | | 61 | 3 | 3 | 4 |
| | | | | 49 | 3 | - | - | | | | | | | | |
| EXAM | | 1,00 | 24 | EXAM (2) | | 2,00 | 44 | EXAM (2) | | 2,00 | 36 | EXAM (2) | | 2,00 | 28 |
| ALL | | 08,50 | | ALL | | 41,50 | | ALL | | 35,00 | | ALL | | 35,00 | |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM | Durée (heures) | Durée (Jours) |
|----------------------------|---------------|------------|---------------------------|---------------|
| Formation Théorique | | | Formation Pratique | |
| 120 | 20 | 136 | 36 | 06 |



ATR 42-500 & 72-500

ATR 42-400/500/72-212A - PW 120

FICHE PRODUIT

 **DURÉE :** Théorie 107 heures - 18 jours
Pratique 36 heures - 06 jours

 **TARIF :** Interne AC

 **PARTICIPANTS :** 12 max.

 **MEDIA :** Théorie en salle
Pratique sur avion réel

 **DISPONIBILITÉ :** Interne AC

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation 42/72 500 - PW120, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de la maintenance aéronautique ou posséder une licence approuvée ou en cours d'approbation. Une bonne compréhension de l'anglais est préférable.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio. La formation pratique est organisée à Ajaccio au plus près des appareils de la compagnie.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) et une évaluation pratique sont les méthodes conformes utilisées.

cette formation est sanctionnée par la délivrance d'un diplôme, le Certificat de Reconnaissance (CoR), reconnu par l'EASA.

LES OBJECTIFS

La formation T2 permet tout d'abord de découvrir l'étendue de l'entreprise ATR et de ses avions puis de distinguer pour son appareil le plus connu, l'ATR 42/72 - 500, les différentes versions, modifications intermédiaires ainsi que les évolutions des dernières générations. On y découvre la structure de l'appareil. On détaille en profondeur les différents systèmes comme les systèmes de l'avionique embarqués et les points principaux des systèmes mécaniques embarqués et de l'ensemble propulsif (PW 127 de Pratt & Whitney Canada). On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique ainsi que l'entretien programmé des appareils par la pratique de nombreuses tâches de maintenance en configuration réelle. La formation familiarise les stagiaires à l'utilisation de la documentation technique du constructeur tel qu'AMM, IPC, TSM, MEL et autres manuels. L'objectif final est de pouvoir délivrer une Approbation Pour Remise en Service (APRS) d'un appareil en opération de transport conformément aux règles de l'EASA.



LE PROGRAMME

- ATR Industrie - Introduction & Concepts
- Variantes de l'appareil & ses Performances
- Organisation de la Maintenance
- Documentation Technique
- Structures Primaires & Secondaires
- Présentation du Cockpit
- Génération & Distribution Electrique
- Génération & Distribution Hydraulique
- Trains, Freins & Orientation
- Commandes de Vol Primaires
- Commandes de Vol Secondaires
- Eclairage & Métallisation
- Indications, Alarmes & Enregistreurs
- Carburant & Inertage
- Protection Incendie
- Prélèvement d'air & Anti Givrage
- Conditionnement d'Air & Pressurisation
- Circuits Eau & Oxygène
- Pilote Automatique et Gestion moteur
- Radio Communication
- Radio Navigation
- Protection du vol GPWS et TCAS
- Maintenance Centralisée
- Equipements de Cabine & de Secours
- Moteur PWC PW127 & Hélice



ATR 42-500 & 72-500

ATR 42-400/500/72-212A - PW 120

SYLLABUS

| Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM |
|-------------------------------------|---------|-------------|-----------|-----------------|---------|--------------|-----------|----------------|---------|--------------|-----------|-----------------------------------|---------|--------------|-----------|
| INTRODUCTION & STRUCTURE | | | | AIRFRAME | | | | AVIONIC | | | | POWERPLANT & PROPELLER | | | |
| 00 | 1 | 1,00 | 2 | 21 | 2&3 | 5,00 | 5 | 22 | 3 | 8,00 | 8 | 70 | 1 | 0 | 0 |
| 05 | 1 | 0,50 | 2 | 25 | 1 | 1,00 | 1 | 23 | 3 | 7,00 | 7 | 71 | 1 | 2,00 | 2 |
| 06 - 20 | 1 | 2,75 | 4 | 26 | 2&3 | 2,50 | 3 | 24 | 3 | 18,00 | 18 | 72 | 1 | 0,50 | 1 |
| 50 | 1 | 0,25 | 2 | 27 | 2&3 | 3,00 | 3 | 31 | 3 | 9,00 | 10 | 73 | 3 | 1 | 2 |
| 51 | 1 | 0,15 | 2 | 28 | 2&3 | 3,00 | 3 | 33 | 3 | 3,00 | 3 | 74 | 3 | 0,25 | 1 |
| 52 | 1 | 1,10 | 2 | 29 | 2&3 | 1,50 | 2 | 34 | 3 | 17,00 | 18 | 75 | 1 | 0,25 | 1 |
| 53 | 1 | 0,15 | 2 | 30 | 3 | 3,00 | 3 | 42 | 3 | - | - | 76 | 1 | 1 | 1 |
| 54 | 1 | 0,15 | 2 | 32 | 2&3 | 1,50 | 2 | 44 | 3 | - | - | 77 | 3 | 1 | 2 |
| 55 | 1 | 0,15 | 2 | 35 | 2 | 1,00 | 1 | 45 | 3 | - | - | 78 | 1 | - | - |
| 56 | 1 | 0,15 | 2 | 36 | 2&3 | 1,00 | 2 | 46 | 3 | - | - | 79 | 1 | 0,25 | 2 |
| 57 | 1 | 0,15 | 2 | 38 | 2 | 0,50 | 1 | | | | | 80 | 1 | 0,25 | 2 |
| | | | | 47 | 1 | - | - | | | | | 61 | 1 | 2,00 | 2 |
| | | | | 49 | 2 | - | - | | | | | | | | |
| EXAM | | 2,00 | 24 | EXAM (2) | | 2,00 | 20 | EXAM | | 4,00 | 64 | EXAM | | 2,00 | 16 |
| ALL | | 7,50 | | ALL | | 24,00 | | ALL | | 65,00 | | ALL | | 06,50 | |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM | Durée (heures) | Durée (Jours) |
|----------------------------|---------------|------------|---------------------------|---------------|
| Formation Théorique | | | Formation Pratique | |
| 107 | 18 | 128 | 36 | 06 |





EASA PART 147



A318/A319/A320/A321 (CFM 56-5B)

AIRBUS A320 - CEO

A318/A319/A320/A321/ACJ - CFM56

FICHE PRODUIT

 **DURÉE :** Théorie 178 heures - 30 jours
Pratique 70 heures - 10 jours

 **TARIF :** 7.200 € HT

 **PARTICIPANTS :** 12 max.

 **MEDIA :** Théorie en salle
Pratique sur avion réel

 **DISPONIBILITÉ :** immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation A320 - CFM56, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de la maintenance aéronautique ou posséder une licence approuvée ou en cours d'approbation. Une bonne compréhension de l'anglais est préférable.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio. La formation pratique est organisée à Ajaccio au plus près des appareils de la compagnie.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) et une évaluation pratique sont les méthodes conformes utilisées.

cette formation est sanctionnée par la délivrance d'un diplôme, le Certificat de Reconnaissance (CoR), reconnu par l'EASA.

LES OBJECTIFS

La formation T1+T2 permet tout d'abord de découvrir l'étendue de l'entreprise Airbus et de son catalogue d'avions puis de distinguer pour son appareil le plus connu, l'A320, les différentes versions, modifications intermédiaires ainsi que les évolutions des dernières générations. On y découvre la structure de l'appareil. On détaille en profondeur les différents systèmes comme les systèmes mécaniques embarqués, l'avionique et l'ensemble propulsif (CFM56-5B de SAFRAN/GE). On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique ainsi que l'entretien programmé des appareils par la pratique de nombreuses tâches de maintenance en configuration réelle. La formation familiarise les stagiaires à l'utilisation de la documentation technique du constructeur tel qu'AMM, IPC, TSM, MEL et autres manuels. L'objectif final est de pouvoir délivrer une Approbation Pour Remise en Service (APRS) d'un appareil en opération de transport conformément aux règles de l'EASA.



LE PROGRAMME

- Airbus Industrie - Introduction & Concepts
- Variantes de l'appareil & ses Performances
- Organisation de la Maintenance
- Documentation Technique
- Structures Primaires & Secondaires
- Présentation du Cockpit
- Génération & Distribution Electrique
- Génération & Distribution Hydraulique
- Trains, Freins & Orientation
- Commandes de Vol Primaires
- Commandes de Vol Secondaires
- Eclairage & Métallisation
- Indications, Alarmes & Enregistreurs
- Carburant & Inertage
- Protection Incendie
- Prélèvement d'air & Anti Givrage
- Conditionnement d'Air & Pressurisation
- Circuits Eau & Oxygène
- Pilote Automatique et Gestion moteur
- Radio Communication
- Radio Navigation
- Protection du vol GPWS et TCAS
- Maintenance Centralisée
- Equipements de Cabine & de Secours
- Moteur CFM56-5B
- APU



AIRBUS A320 - CEO

| Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM |
|-------------------------------------|---------|--------------|-----------|-----------------|---------|--------------|------------|-----------------|---------|--------------|-----------|-----------------------------------|---------|--------------|-----------|
| INTRODUCTION & STRUCTURE | | | | AIRFRAME | | | | AVIONIC | | | | POWERPLANT & PROPELLER | | | |
| 00 | 1 | 2,00 | 2 | 21 | 3 | 11,10 | 12 | 22 | 3 | 12,00 | 12 | 70 | 3 | - | - |
| 05 | 1 | 0,90 | 2 | 25 | 3 | 5,30 | 6 | 23 | 3 | 9,25 | 10 | 71 | 3 | 1,80 | 6 |
| 06 - 20 | 1 | 1,40 | 2 | 26 | 3 | 5,40 | 8 | 24 | 3 | 16,00 | 16 | 72 | 3 | 2,40 | 4 |
| 50 | 3 | 0,40 | 2 | 27 | 3 | 12,00 | 12 | 31 | 3 | 16,00 | 16 | 73 | 3 | 2,90 | 5 |
| 51 | 3 | 0,60 | 2 | 28 | 3 | 9,90 | 12 | 33 | 3 | 5,00 | 5 | 74 | 3 | 0,80 | 2 |
| 52 | 3 | 2,70 | 4 | 29 | 3 | 6,60 | 8 | 34 | 3 | 20,00 | 20 | 75 | 3 | 1,60 | 5 |
| 53 | 3 | 0,50 | 2 | 30 | 3 | 4,20 | 5 | 42 | 3 | - | - | 76 | 3 | 1,60 | 4 |
| 54 | 3 | 0,30 | 2 | 32 | 3 | 11,70 | 12 | 44 | 3 | - | - | 77 | 3 | 1,70 | 3 |
| 55 | 3 | 0,50 | 2 | 35 | 3 | 2,85 | 3 | 45 | 3 | 5,00 | 5 | 78 | 3 | 1,90 | 4 |
| 56 | 3 | 0,80 | 2 | 36 | 3 | 5,00 | 6 | 46 | 3 | - | - | 79 | 3 | 2,10 | 4 |
| 57 | 3 | 0,60 | 2 | 38 | 3 | 3,10 | 4 | | | | | 80 | 3 | 0,70 | 3 |
| | | | | 47 | 3 | 1,60 | 2 | | | | | 61 | 3 | - | - |
| | | | | 49 | 3 | 7,70 | 10 | | | | | | | | |
| EXAM | | 2,00 | 24 | EXAM (2) | | 4,00 | 100 | EXAM (2) | | 4,00 | 84 | EXAM | | 4,00 | 40 |
| ALL | | 12,70 | | ALL | | 74,05 | | ALL | | 87,25 | | ALL | | 21,50 | |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM |
|----------------------------|---------------|------------|
| Formation Théorique | | |
| 178 | 30 | 256 |

| Durée (heures) | Durée (Jours) |
|---------------------------|---------------|
| Formation Pratique | |
| 70 | 10 |



AIRBUS A320 - CEO

A318/A319/A320/A321/ACJ - CFM56

FICHE PRODUIT

 **DURÉE :** Théorie 152 heures - 25 jours
Pratique 56 heures - 08 jours

 **TARIF :** Interne AC

 **PARTICIPANTS :** 12 max.

 **MEDIA :** Théorie en salle
Pratique sur avion réel

 **DISPONIBILITÉ :** Interne AC

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation A320 - CFM56, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de la maintenance aéronautique ou posséder une licence approuvée ou en cours d'approbation. Une bonne compréhension de l'anglais est préférable.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio. La formation pratique est organisée à Ajaccio au plus près des appareils de la compagnie.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) et une évaluation pratique sont les méthodes conformes utilisées.

cette formation est sanctionnée par la délivrance d'un diplôme, le Certificat de Reconnaissance (CoR), reconnu par l'EASA.

LES OBJECTIFS

La formation T1 permet tout d'abord de découvrir l'étendue de l'entreprise Airbus et de son catalogue d'avions puis de distinguer pour son appareil le plus connu, l'A320, les différentes versions, modifications intermédiaires ainsi que les évolutions des dernières générations. On y découvre la structure de l'appareil. On détaille en profondeur les différents systèmes comme les systèmes mécaniques embarqués et l'ensemble propulsif (CFM56-5B de SAFRAN/GE) ainsi que l'avionique embarquée sur ses points principaux. On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique ainsi que l'entretien programmé des appareils par la pratique de nombreuses tâches de maintenance en configuration réelle. La formation familiarise les stagiaires à l'utilisation de la documentation technique du constructeur tel qu'AMM, IPC, TSM, MEL et autres manuels. L'objectif final est de pouvoir délivrer une Approbation Pour Remise en Service (APRS) d'un appareil en opération de transport conformément aux règles de l'EASA.



LE PROGRAMME

- Airbus Industrie - Introduction & Concepts
- Variantes de l'appareil & ses Performances
- Organisation de la Maintenance
- Documentation Technique
- Structures Primaires & Secondaires
- Présentation du Cockpit
- Génération & Distribution Electrique
- Génération & Distribution Hydraulique
- Trains, Freins & Orientation
- Commandes de Vol Primaires
- Commandes de Vol Secondaires
- Eclairage & Métallisation
- Indications, Alarmes & Enregistreurs
- Carburant & Inertage
- Protection Incendie
- Prélèvement d'air & Anti Givrage
- Conditionnement d'air & Pressurisation
- Circuits Eau & Oxygène
- Pilote Automatique et Gestion moteur
- Radio Communication
- Radio Navigation
- Protection du vol GPWS et TCAS
- Maintenance Centralisée
- Equipements de Cabine & de Secours
- Moteur CFM56-5B
- APU



AIRBUS A320 - CEO

| Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM |
|-------------------------------------|---------|--------------|-----------|-----------------|---------|--------------|------------|-----------------|---------|--------------|-----------|-----------------------------------|---------|--------------|-----------|
| INTRODUCTION & STRUCTURE | | | | AIRFRAME | | | | AVIONIC | | | | POWERPLANT & PROPELLER | | | |
| 00 | 1 | 2,00 | 2 | 21 | 3 | 11,10 | 12 | 22 | 2 | 3,20 | 4 | 70 | 3 | - | - |
| 05 | 1 | 0,90 | 2 | 25 | 3 | 5,30 | 6 | 23 | 2 | 4,10 | 5 | 71 | 3 | 1,80 | 6 |
| 06 - 20 | 1 | 1,40 | 2 | 26 | 3 | 5,40 | 8 | 24 | 3 | 10,9 | 12 | 72 | 3 | 2,40 | 4 |
| 50 | 3 | 0,40 | 2 | 27 | 3 | 12,00 | 12 | 31 | 3 | 11,60 | 12 | 73 | 3 | 2,90 | 5 |
| 51 | 3 | 0,60 | 2 | 28 | 3 | 9,90 | 12 | 33 | 3 | 2,80 | 3 | 74 | 3 | 0,80 | 2 |
| 52 | 3 | 2,70 | 4 | 29 | 3 | 6,60 | 8 | 34 | 2 | 7,70 | 8 | 75 | 3 | 1,60 | 5 |
| 53 | 3 | 0,50 | 2 | 30 | 3 | 4,20 | 5 | 42 | 2 | - | - | 76 | 3 | 1,60 | 4 |
| 54 | 3 | 0,30 | 2 | 32 | 3 | 11,70 | 12 | 44 | 2 | - | - | 77 | 3 | 1,70 | 3 |
| 55 | 3 | 0,50 | 2 | 35 | 3 | 2,85 | 3 | 45 | 3 | - | - | 78 | 3 | 1,90 | 4 |
| 56 | 3 | 0,80 | 2 | 36 | 3 | 5,00 | 6 | 46 | 2 | - | - | 79 | 3 | 2,10 | 4 |
| 57 | 3 | 0,60 | 2 | 38 | 3 | 3,10 | 4 | | | | | 80 | 3 | 0,70 | 3 |
| | | | | 47 | 3 | 1,60 | 2 | | | | | 61 | 3 | - | - |
| | | | | 49 | 3 | 7,70 | 10 | | | | | | | | |
| EXAM | | 2,00 | 24 | EXAM (2) | | 4,00 | 100 | EXAM (2) | | 4,00 | 44 | EXAM | | 4,00 | 40 |
| ALL | | 12,70 | | ALL | | 74,05 | | ALL | | 44,30 | | ALL | | 21,50 | |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM | Durée (heures) | Durée (Jours) |
|----------------------------|---------------|------------|---------------------------|---------------|
| Formation Théorique | | | Formation Pratique | |
| 152 | 25 | 220 | 56 | 08 |



AIRBUS A320 - CEO

A318/A319/A320/A321/ACJ - CFM56

FICHE PRODUIT

 **DURÉE :** Théorie 145 heures - 24 jours
Pratique 56 heures - 08 jours

 **TARIF :** Interne AC

 **PARTICIPANTS :** 12 max.

 **MEDIA :** Théorie en salle
Pratique sur avion réel

 **DISPONIBILITÉ :** Interne AC

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation A320 - CFM56, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de la maintenance aéronautique ou posséder une licence approuvée ou en cours d'approbation. Une bonne compréhension de l'anglais est préférable.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio. La formation pratique est organisée à Ajaccio au plus près des appareils de la compagnie.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) et une évaluation pratique sont les méthodes conformes utilisées.

cette formation est sanctionnée par la délivrance d'un diplôme, le Certificat de Reconnaissance (CoR), reconnu par l'EASA.

LES OBJECTIFS

La formation T2 permet tout d'abord de découvrir l'étendue de l'entreprise Airbus et de son catalogue d'avions puis de distinguer pour son appareil le plus connu, l'A320, les différentes versions, modifications intermédiaires ainsi que les évolutions des dernières générations. On y découvre la structure de l'appareil. On détaille en profondeur les différents systèmes comme les systèmes de l'avionique embarqué ainsi que les points principaux des ensembles mécaniques et propulsif (CFM56-5B de SAFRAN/GE). On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique ainsi que l'entretien programmé des appareils par la pratique de nombreuses tâches de maintenance en configuration réelle. La formation familiarise les stagiaires à l'utilisation de la documentation technique du constructeur tel qu'AMM, IPC, TSM, MEL et autres manuels. L'objectif final est de pouvoir délivrer une Approbation Pour Remise en Service (APRS) d'un appareil en opération de transport conformément aux règles de l'EASA.



LE PROGRAMME

- Airbus Industrie - Introduction & Concepts
- Variantes de l'appareil & ses Performances
- Organisation de la Maintenance
- Documentation Technique
- Structures Primaires & Secondaires
- Présentation du Cockpit
- Génération & Distribution Electrique
- Génération & Distribution Hydraulique
- Trains, Freins & Orientation
- Commandes de Vol Primaires
- Commandes de Vol Secondaires
- Eclairage & Métallisation
- Indications, Alarmes & Enregistreurs
- Carburant & Inertage
- Protection Incendie
- Prélèvement d'air & Anti Givrage
- Conditionnement d'air & Pressurisation
- Circuits Eau & Oxygène
- Pilote Automatique et Gestion moteur
- Radio Communication
- Radio Navigation
- Protection du vol GPWS et TCAS
- Maintenance Centralisée
- Equipements de Cabine & de Secours
- Moteur CFM56-5B
- APU



AIRBUS A320 - CEO

A318/A319/A320/A321/ACJ - CFM56

| Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM |
|-------------------------------------|---------|-------------|-----------|-----------------|---------|--------------|-----------|----------------|---------|--------------|-----------|-----------------------------------|---------|-------------|-----------|
| INTRODUCTION & STRUCTURE | | | | AIRFRAME | | | | AVIONIC | | | | POWERPLANT & PROPELLER | | | |
| 00 | 1 | 1,00 | 1 | 21 | 2&3 | 6,10 | 7 | 22 | 3 | 12,00 | 12 | 70 | 1 | - | - |
| 05 | 1 | 0,35 | 1 | 25 | 1 | 2,95 | 3 | 23 | 3 | 9,25 | 10 | 71 | 1 | 1,30 | 2 |
| 06 - 20 | 1 | 1,40 | 2 | 26 | 2&3 | 5,40 | 6 | 24 | 3 | 16,00 | 16 | 72 | 1 | 0,50 | 1 |
| 50 | 1 | 0,10 | 2 | 27 | 2&3 | 7,60 | 8 | 31 | 3 | 16,00 | 16 | 73 | 3 | 1,80 | 3 |
| 51 | 1 | 0,10 | 2 | 28 | 2&3 | 4,30 | 5 | 33 | 3 | 5,00 | 5 | 74 | 3 | 0,80 | 2 |
| 52 | 1 | 0,90 | 2 | 29 | 2&3 | 4,10 | 5 | 34 | 3 | 20,00 | 20 | 75 | 1 | 0,50 | 1 |
| 53 | 1 | 0,05 | 2 | 30 | 3 | 4,20 | 5 | 42 | 3 | - | - | 76 | 1 | 0,30 | 2 |
| 54 | 1 | 0,05 | 2 | 32 | 2&3 | 5,35 | 6 | 44 | 3 | - | - | 77 | 3 | 1,70 | 2 |
| 55 | 1 | 0,05 | 2 | 35 | 2 | 1,50 | 2 | 45 | 3 | 5,00 | 5 | 78 | 1 | 0,40 | 1 |
| 56 | 1 | 0,25 | 2 | 36 | 2&3 | 2,75 | 3 | 46 | 3 | - | - | 79 | 1 | 0,20 | 1 |
| 57 | 1 | 0,10 | 2 | 38 | 2 | 1 | 1 | | | | | 80 | 1 | 0,20 | 1 |
| | | | | 47 | 1 | 1,60 | 2 | | | | | 61 | - | - | - |
| | | | | 49 | 2 | 0,90 | 1 | | | | | | | | |
| EXAM | | 1,50 | 20 | EXAM (2) | | 3,50 | 54 | EXAM | | 4,00 | 84 | EXAM | | 2,00 | 16 |
| ALL | | 5,85 | | ALL | | 42,20 | | ALL | | 87,25 | | ALL | | 9,70 | |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM | Durée (heures) | Durée (Jours) |
|----------------------------|---------------|------------|---------------------------|---------------|
| Formation Théorique | | | Formation Pratique | |
| 145 | 24 | 184 | 56 | 08 |





EASA PART 147



A320 NEO - LEAP 1A
Différences

AIRBUS A320 - NEO

A319/A320/A321 - LEAP 1A

FICHE PRODUIT

 **DURÉE :** Théorie 24 heures - 04 jours
Pratique 06 heures - 01 jour

 **TARIF :** 1.100 € HT

 **PARTICIPANTS :** 10 max.

 **MEDIA :** Théorie en salle
Pratique sur avion réel

 **DISPONIBILITÉ :** immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation A320 - CFM56 Différences vers LEAP 1A, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de la maintenance aéronautique ou posséder une licence approuvée ou en cours d'approbation. Une bonne compréhension de l'anglais est préférable.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio. La formation pratique est organisée à Ajaccio au plus près des appareils de la compagnie.

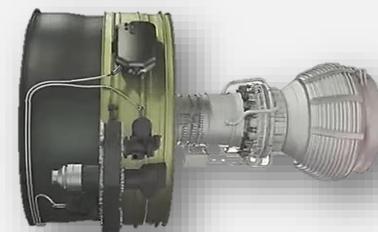
LE SUIVI & L'ÉVALUATION

Une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) et une évaluation pratique sont les méthodes conformes utilisées.

cette formation est sanctionnée par la délivrance d'un diplôme, le Certificat de Reconnaissance (CoR), reconnu par l'EASA.

LES OBJECTIFS

La formation T1+T2 permet tout d'abord de découvrir l'étendue de l'entreprise Airbus et de son catalogue d'avions puis de distinguer pour son appareil le plus connu, l'A320, et sa toute dernière génération, l'A320 NEO. On détaille en profondeur les différences des systèmes comme les systèmes mécaniques embarqués, l'avionique et l'ensemble propulsif (LEAP 1A de SAFRAN/GE). On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique ainsi que l'entretien programmé des appareils par la pratique de nombreuses tâches de maintenance en configuration réelle. La formation familiarise les stagiaires à l'utilisation de la documentation technique du constructeur tel qu'AMM, IPC, TSM, MEL et autres manuels. L'objectif final est de pouvoir délivrer une Approbation Pour Remise en Service (APRS) d'un appareil en opération de transport conformément aux règles de l'EASA.



LE PROGRAMME

- Variantes de l'appareil & ses Performances
- Organisation de la Maintenance
- Documentation Technique
- Structures des pylônes moteurs
- Présentation du Cockpit
- Génération & Distribution Electrique
- Indications, Alarmes & Enregistreurs
- Carburant & Inertage
- Protection Incendie
- Prélèvement d'air & Anti Givrage
- Gestion moteur
- Maintenance Centralisée
- Moteur LEAP 1A



AIRBUS A320 - NEO

| Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM |
|-------------------------------------|---------|-------------|-----|-----------------|---------|-------------|----------|----------------|---------|-------------|----------|-----------------------------------|---------|--------------|-----------|
| INTRODUCTION & STRUCTURE | | | | AIRFRAME | | | | AVIONIC | | | | POWERPLANT & PROPELLER | | | |
| 00 | 1 | - | - | 21 | 3 | - | - | 22 | 3 | - | - | 70 | 3 | - | - |
| 05 | 1 | - | - | 25 | 3 | - | - | 23 | 3 | - | - | 71 | 3 | 1,80 | 6 |
| 06 - 20 | 1 | - | - | 26 | 3 | 0,75 | 2 | 24 | 3 | - | - | 72 | 3 | 2,40 | 4 |
| 50 | 3 | - | - | 27 | 3 | - | - | 31 | 3 | - | - | 73 | 3 | 2,90 | 5 |
| 51 | 3 | - | - | 28 | 3 | 0,75 | 2 | 33 | 3 | - | - | 74 | 3 | 0,80 | 2 |
| 52 | 3 | - | - | 29 | 3 | - | - | 34 | 3 | - | - | 75 | 3 | 1,60 | 5 |
| 53 | 3 | - | - | 30 | 3 | 0,75 | 2 | 42 | 3 | - | - | 76 | 3 | 1,60 | 4 |
| 54 | 3 | - | - | 32 | 3 | - | - | 44 | 3 | - | - | 77 | 3 | 1,70 | 3 |
| 55 | 3 | - | - | 35 | 3 | - | - | 45 | 3 | - | - | 78 | 3 | 1,90 | 4 |
| 56 | 3 | - | - | 36 | 3 | 0,75 | 2 | 46 | 3 | - | - | 79 | 3 | 2,10 | 4 |
| 57 | 3 | - | - | 38 | 3 | - | - | | | | | 80 | 3 | 0,70 | 3 |
| | | - | - | 47 | 3 | - | - | | | | | 61 | 3 | - | - |
| | | | | 49 | 3 | - | - | | | | | | | | |
| EXAM | | - | - | EXAM | | 0,00 | 8 | EXAM | | - | 0 | EXAM | | 3,00 | 40 |
| ALL | | 0,00 | | ALL | | 3,00 | | ALL | | 0,00 | | ALL | | 21,00 | |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM | Durée (heures) | Durée (Jours) |
|----------------------------|---------------|-----------|---------------------------|---------------|
| Formation Théorique | | | Formation Pratique | |
| 24 | 04 | 48 | 06 | 01 |





EASA PART 145



DIFFERENCES

ATR 42-400/500 & ATR 72-212A (PW120)

version 500 vs 600

ATR 42-600 & 72-600

ATR 42 & 72-500 vs ATR 42 & 72-600

FICHE PRODUIT

 **DURÉE :** Théorie 30 heures - 05 jours

 **TARIF :** 950 € HT

 **PARTICIPANTS :** 10 max.

 **MEDIA :** Théorie en salle

 **DISPONIBILITÉ** immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation Différences entre les appareils 42/72-500 et les modèles 42/72-600 - PW120, vous devez être préalablement qualifié sur l'appareil de départ. Une bonne compréhension de l'anglais est préférable.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia ou à Ajaccio. Une partie pratique de deux jours peut être optionnellement organisée.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) est la méthode utilisée.

cette formation est sanctionnée par la délivrance d'une Attestation de Réussite et d'Assiduité.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir l'évolution des systèmes entre les modèles 500 et 600. On détaille en profondeur les différents systèmes modifiés comme certains systèmes mécaniques embarqués et surtout l'avionique. On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique. Si l'option « pratique » est choisie, on découvre l'entretien programmé des appareils par la pratique de nombreuses tâches de maintenance en configuration réelle. La formation familiarise les stagiaires à l'utilisation de la documentation technique du constructeur tel qu'AMM, IPC, TSM, MEL et autres manuels. L'objectif final est de pouvoir délivrer une Approbation Pour Remise en Service (APRS) d'un appareil en opération de transport conformément aux règles de l'EASA.



LE PROGRAMME

- Variantes de l'appareil & ses Performances
- Documentation Technique
- Présentation du Cockpit
- Génération & Distribution Electrique
- Indications, Alarmes & Enregistreurs
- Prélèvement d'air & Anti Givrage
- Conditionnement d'Air & Pressurisation
- Pilote Automatique et Gestion moteur
- Radio Communication
- Radio Navigation
- Protection du vol GPWS et TCAS
- Maintenance Centralisée

ATR 42-600 & 72-600

SYLLABUS

| Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM | Sujets ATA | Niveaux | Durée | QCM |
|-------------------------------------|---------|-------------|-----|-----------------|---------|-------------|----------|----------------|---------|--------------|----------|-----------------------------------|---------|-------------|-----------|
| INTRODUCTION & STRUCTURE | | | | AIRFRAME | | | | AVIONIC | | | | POWERPLANT & PROPELLER | | | |
| 00 | 1 | - | - | 21 (NAMS) | 3 | 2.0 | - | 22 | 3 | 1,5 | - | 70 | 3 | - | - |
| 05 | 1 | - | - | 25 | 3 | - | - | 23 | 3 | 1,5 | - | 71 | 3 | - | 6 |
| 06 - 20 | 1 | - | - | 26 | 3 | 0,5 | 2 | 24 | 3 | 1,5 | - | 72 | 3 | - | 4 |
| 50 | 3 | - | - | 27 | 3 | 0,5 | - | 31 | 3 | 5.0 | - | 73 | 3 | - | 5 |
| 51 | 3 | - | - | 28 | 3 | 0,5 | 2 | 33 | 3 | 0,5 | - | 74 | 3 | - | 2 |
| 52 | 3 | - | - | 29 | 3 | 0,5 | - | 34 | 3 | 1.0 | - | 75 | 3 | - | 5 |
| 53 | 3 | - | - | 30 | 3 | 0,5 | 2 | 42 | 3 | 1.0 | - | 76 | 3 | - | 4 |
| 54 | 3 | - | - | 32 | 3 | 0,5 | - | 44 | 3 | - | - | 77 | 3 | 1.0 | 3 |
| 55 | 3 | - | - | 35 | 3 | - | - | 45 | 3 | 1.0 | - | 78 | 3 | - | 4 |
| 56 | 3 | - | - | 36 | 3 | 1.0 | 2 | 46 | 3 | - | - | 79 | 3 | - | 4 |
| 57 | 3 | - | - | 38 | 3 | - | - | | | | | 80 | 3 | - | 3 |
| | | - | - | 47 | 3 | - | - | | | | | 61 | 3 | - | - |
| | | | | 49 | 3 | - | - | | | | | | | | |
| EXAM | | - | - | EXAM | | 2,00 | 8 | EXAM | | 2.00 | 0 | EXAM | | 0,00 | 40 |
| ALL | | 0,00 | | ALL | | 8,00 | | ALL | | 15,00 | | ALL | | 1,00 | |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM | Durée (heures) | Durée (Jours) |
|----------------------------|---------------|-----------|---------------------------|---------------|
| Formation Théorique | | | Formation Pratique | |
| 24 | 04 | 48 | 06 | 01 |



TOUS PERSONNELS

FORMATIONS INITIALES & CONTINUES

FOH - EWIS - FTS
SYLLABUS SUMMARY

FOH - EWIS - FTS

| | DUREES (heures) | | | | | | | |
|--------------------------------|-----------------|----------------|--------------|-----------------|-------------|----------------|------------------------|---------------------------|
| | FOH INIT | FOH REFRESH | EWIS INIT | EWIS REFRESH | FTS INIT | FTS REFRESH | REGLEMENTATION INIT | REGLEMENTATION REFRESH |
| TECH 145 | 14 | 3,5 | 07 | 1,5 | 07 | 1,5 | 07 | 1,5 |
| | | | G1G2G3G4 | | Phases I+II | | | |
| CAMO | 07 | 3,5 | 3,5 | 1,5 | 3,5 | 1,5 | 3,5 | 1,5 |
| | | | G5 | | Phases I+II | | | |
| LOGISTIC & MAGT | 3,5 | 3,5 | 02 | 1,5 | 02 | 1,5 | 02 | 1,5 |
| | | | G6 | | Phase I | | | |



EASA PART 145

***FACTEURS ORGANISATIONNELS
HUMAINS & SGS***

Formation Initiale - Technicien & CAMO

Formation Initiale - Logistique & Management

Formation Continue (REFRESH FOH) - Tout public

FOH & SGS

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 14 heures - 02 jours



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel



DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation FH & SGS Initiale pour technicien, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de l'aéronautique en tant que technicien et/ou faire partie d'une entreprise approuvée par l'autorité européenne de l'Aviation Civile pour la Sécurité (EASA).

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs expérimentés qui accompagnent les apprenants tout au long de la formation et qui mettent en scène des cas d'erreurs de maintenance ayant provoqué des conséquences importantes.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) et en option, une étude de cas réel qui permettront de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir les facteurs contributifs d'erreurs en maintenance aéronautique, les statistiques des causes d'accidents et d'incidents en aviation, la définition de l'erreur et les objectifs que se donnent les autorités internationales en matière de réduction des accidents. Elle s'attache à décrire les performances humaines et ses limites. On continue sur le besoin de mieux communiquer d'humain à humain car la mauvaise transmission est souvent un risque supplémentaire susceptible de créer des accidents et on étudie comment les constructeurs et les opérateurs se doivent d'intégrer les Facteurs Humains dans leurs process, procédures et méthodes de management des équipes.



LE PROGRAMME

Programme conforme aux exigences du fascicule DGAC G 45-04 en vigueur

- Facteurs Humains - Introduction & Concepts
- Statistique sur les accidents
- Accidents & Incidents selon l'OACI
- Culture Sécurité en entreprise
- Définition de l'erreur humaine
- Performances humaines
- Procédures et documentation technique
- Communication
- Travail en équipe
- Professionnalisme et Intégrité
- EASA Part 145 A.30 et MOE
- EASA Part M/CAMO
- Prise en compte par l'organisme
- Système de Gestion de la Sécurité (SGS)

Option :

- REX et CRESMA
- Analyse des cas de l'entreprise
- Travaux Dirigés basé sur un cas réel



FOH & SGS

| Sujets | Durée (hrs) |
|-----------------------------------------|-------------|
| FACTEURS HUMAINS & SGS | |
| Introduction & Concepts | 1,00 |
| Statistique sur les accidents | 1,30 |
| Accidents & Incidents selon l'OACI | 0,45 |
| Culture Sécurité en entreprise | 1,00 |
| Définition de l'erreur humaine | 1,00 |
| Performances humaines | 2,30 |
| Procédures et documentation technique | 0,30 |
| Communication | 2,00 |
| Travail en équipe | 0,30 |
| Professionalisme et Intégrité | 0,30 |
| EASA Part 145 A.30 et MOE | 0,30 |
| Prise en compte par l'organisme | 1,00 |
| Système de Gestion de la Sécurité (SGS) | 1,00 |
| Evaluation | 0,15 |
| | |
| REX et CRESMA | option |
| Analyse des cas de l'entreprise | option |
| Travaux Dirigés basé sur un cas réel | option |
| | |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM |
|------------------------------------------|---------------|-----------|
| Formation Théorique (hors option) | | |
| 14 | 02 | 20 |

FOH & SGS

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 07 heures - 01 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel
ou distanciel



DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation FH & SGS Initiale pour technicien, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de l'aéronautique en tant que technicien et/ou faire partie d'une entreprise approuvée par l'autorité européenne de l'Aviation Civile pour la Sécurité (EASA).

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs expérimentés qui accompagnent les apprenants tout au long de la formation et qui mettent en scène des cas d'erreurs de maintenance ayant provoqué des conséquences importantes.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) et en option, une étude de cas réel qui permettront de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir les facteurs contributifs d'erreurs en maintenance aéronautique, les statistiques des causes d'accidents et d'incidents en aviation, la définition de l'erreur et les objectifs que se donnent les autorités internationales en matière de réduction des accidents. Elle s'attache à décrire les performances humaines et ses limites. On continue sur le besoin de mieux communiquer d'humain à humain car la mauvaise transmission est souvent un risque supplémentaire susceptible de créer des accidents et on étudie comment les constructeurs et les opérateurs se doivent d'intégrer les Facteurs Humains dans leurs process, procédures et méthodes de management des équipes.



LE PROGRAMME

Programme conforme aux exigences du fascicule DGAC G 45-04 en vigueur

- Facteurs Humains - Introduction & Concepts
- Statistique sur les accidents
- Accidents & Incidents selon l'OACI
- Culture Sécurité en entreprise
- Définition de l'erreur humaine
- Performances humaines
- Procédures et documentation technique
- Communication
- Travail en équipe
- Professionnalisme et Intégrité
- EASA Part 145 A.30 et MOE
- EASA Part M/CAMO
- Prise en compte par l'organisme
- Système de Gestion de la Sécurité (SGS)

Option :

- REX et CRESMA
- Analyse des cas de l'entreprise
- Travaux Dirigés basé sur un cas réel



FOH & SGS

| Sujets | Durée (hrs) |
|---------------------------------------------------|-------------|
| FACTEURS HUMAINS & SGS | |
| Rappels des fondamentaux de la formation initiale | 0,30 |
| Statistique sur les accidents | 0,30 |
| Accidents & Incidents selon l'OACI | 0,15 |
| Culture Sécurité en entreprise | 0,30 |
| Définition de l'erreur humaine | 0,30 |
| Performances humaines | 1,00 |
| Procédures et documentation technique | 0,30 |
| Communication | 1,00 |
| Travail en équipe | 0,15 |
| Professionalisme et Intégrité | 0,30 |
| EASA Part 145 A.30 et MOE | 0,15 |
| Prise en compte par l'organisme | 0,30 |
| Système de Gestion de la Sécurité (SGS) | 0,30 |
| Evaluation | 0,15 |
| | |
| REX et CRESMA | option |
| Analyse des cas de l'entreprise | option |
| Travaux Dirigés basé sur un cas réel | option |
| | |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM |
|------------------------------------------|---------------|-----------|
| Formation Théorique (hors option) | | |
| 07 | 01 | 10 |

FOH & SGS

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 03,5 heures - 0,5 jours



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel
ou distanciel



DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation FH & SGS Continue pour tous, vous devez avoir été formé FH & SGS initialement.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs expérimentés qui mettent les apprenants en situation d'experts techniques en charge de déterminer les facteurs contributifs d'un accident ou un incident réellement passé. Le formateur est libre d'adapter ses méthodes d'animation en fonction des stagiaires (nombre, prérequis, intra/inter-entreprise). Elles peuvent être déclaratives (cours magistral), interrogative ou participative. On peut même utiliser la rétro pédagogie en envoyant à l'avance certain document pour que les stagiaires les étudient.

LE SUIVI & L'ÉVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) en lien avec l'analyse d'un évènement aéronautique notoire choisi sur mesure en fonction de l'activité de l'entreprise.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de se remémorer les facteurs contributifs d'erreurs en maintenance aéronautique, de mettre à jour les statistiques des causes d'accidents et d'incidents en aviation, de revoir la définition de l'erreur et les objectifs que se donnent les autorités internationales en matière de réduction des accidents. L'obligation d'enquêter sur les facteurs contributifs d'un évènement en maintenance aéronautique permet de prendre conscience du besoin de connaître les Facteurs Humains et de s'en imprégner lors du travail quotidien. Enfin, le stagiaire peut apprécier les évolutions de son entreprise quant à la prise en compte des Facteurs Humains dans l'organisation et devenir force de proposition.

Contact +33(0) 6.60.72.11.41

Mail jopiercecchi@aircorsica.com / lamagnin@aircorsica.com

LE PROGRAMME

Programme conforme aux exigences du fascicule DGAC G 45-04 en vigueur

- Rappels sur les points suivants :
 - Facteurs Humains - Concepts
 - Statistique sur les accidents
 - Accidents & Incidents
 - Culture Sécurité en entreprise
 - Définition de l'erreur humaine
 - Performances humaines
 - Procédures et documentation technique
 - Communication
 - Travail en équipe
 - Professionnalisme et Intégrité
 - EASA Part 145 A30
 - EASA Part M/CAMO
 - Prise en compte par l'organisme
 - Système de Gestion de la Sécurité
- Travaux Dirigés basés sur un cas réel
- Comparaison avec les évènements vécus par l'entreprise et ses retours d'expérience
 - REX
 - CRESMA



FOH & SGS

| Sujets | Durée (hrs) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| FACTEURS HUMAINS & SGS REFRESH | |
| Rappels sur les fondamentaux de la formation initiale | 0,30 |
| Statistique sur les accidents | 0,30 |
| Travaux Dirigés basé sur un cas réel <ul style="list-style-type: none"> • Lecture des faits • Evaluation de la complexité technique • Chronologie de l'évènement • Détermination des causes d'erreur selon le modèle SHELL • Recommandation | 1,15 |
| Comparaison avec les évènements vécus par l'entreprise et ses retours d'expérience - Discussion libre <ul style="list-style-type: none"> • REX • CRESMA | 1,00 |
| Evaluation | 0,15 |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM |
|------------------------------------------|---------------|-----------|
| Formation Théorique (hors option) | | |
| 03,30 | 0,5 | 10 |



**CATALOGUE DE FORMATION
EASA PART 145**

FUEL TANK SAFETY

Formation Initiale - Phase I

Formation Initiale - Phases I + II

Formation Continue Personnels techniciens (Phases I + II)

Formation Continue Personnels admin & logistique (Phase I)

FUEL TANK SAFETY

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 03,5 heures - 0,5 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel



DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation FUEL TANK SAFETY Phase I Initiale, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de l'aéronautique en tant que personnel de soutien aux opérations de maintenance et/ou faire partie du personnel de management d'une entreprise approuvée par l'autorité européenne de l'Aviation Civile pour la Sécurité (EASA).

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 145 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir ce qu'est le CDCCL (Critical Design Configuration Control Limitation) qui est une limitation imposant la préservation d'une caractéristique particulière du système carburant de l'aéronef, identifiée comme critique pour la prévention des sources d'ignition. D'une manière plus générale, Tous manquements aux obligations réglementaires sur ou autour d'équipement carburant peut générer une CDCCL ou Critical Configuration. En cas de manquement aux obligations décrites dans la documentation constructeur, les risques encourus pour le personnel, les passagers ou l'appareil sont catastrophiques. L'objectif secondaire de la formation est de sensibiliser l'ensemble du personnel à ces risques lors d'intervention de maintenance, d'opération sur la plateforme aéroportuaire ou lors de la définition de tâche par l'ingénierie technique. On continue sur le besoin de mieux communiquer particulièrement lors de ces phases car la mauvaise transmission ou inspection insuffisante sont souvent un risque supplémentaire susceptible de créer des accidents. et on étudie comment les constructeurs et les opérateurs se doivent d'intégrer le Fuel Tank Safety et le CDCCL dans leurs process, procédures et méthodes de management des équipes.

Contact +33(0) 6.60.72.11.41

Mail jopiercecchi@aircorsica.com / lamagnin@aircorsica.com

Air Corsica : Aéroport Napoléon Bonaparte, Boite Postale 505, Cedex 2, 20186 Ajaccio - Centre de Formation : Aéroport Bastia Poretta, Route de l'aéroport, 20290 Lucciana



LE PROGRAMME

- Fuel Tank Safety - Introduction & Définition
- Historique de l'accident TWA 800
- Recommandations du NTSB
- Triangle du feu & Flammabilité
- Caractéristiques du carburant
- Généralités sur les circuits de carburant
- Impact sur les Part 21
- Impact sur les Part 145 & CAMO
- Impact sur les Part 147
- Système d'Inertage



FUEL TANK SAFETY

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 07 heures - 01 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel



DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation FUEL TANK SAFETY Phase II Initiale, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de l'aéronautique en tant que personnel technique de maintenance d'une entreprise approuvée par l'autorité européenne de l'Aviation Civile pour la Sécurité (EASA).

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 145 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir ce qu'est le CDCCL (Critical Design Configuration Control Limitation) qui est une limitation imposant la préservation d'une caractéristique particulière du système carburant de l'aéronef, identifiée comme critique pour la prévention des sources d'ignition. D'une manière plus générale, Tous manquements aux obligations réglementaires sur ou autour d'équipement carburant peut générer une CDCCL ou Critical Configuration. En cas de manquement aux obligations décrites dans la documentation constructeur, les risques encourus pour le personnel, les passagers ou l'appareil sont catastrophiques. L'objectif secondaire de la formation est de sensibiliser l'ensemble du personnel à ces risques lors d'intervention de maintenance, d'opération sur la plateforme aéroportuaire ou lors de la définition de tâche par l'ingénierie technique. On continue sur le besoin de mieux communiquer particulièrement lors de ces phases car la mauvaise transmission ou inspection insuffisante sont souvent un risque supplémentaire susceptible de créer des accidents. et on étudie comment les constructeurs et les opérateurs se doivent d'intégrer le Fuel Tank Safety et le CDCCL dans leurs process, procédures et méthodes de management des équipes.



LE PROGRAMME

- Fuel Tank Safety - Introduction & Définition
- Historique de l'accident TWA 800
- Recommandations du NTSB
- Triangle du feu & Flammabilité
- Caractéristiques du carburant
- Généralités sur les circuits de carburant
- Impact sur les Part 21
- Impact sur les Part 145 & CAMO
- Impact sur les Part 147
- Système d'Inertage

- Impact sur la flotte A320
- Impact sur la flotte ATR

- Travaux Dirigés sur un exemple de tâche impactée par le CDCCL



FUEL TANK SAFETY

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 1,5 heures - 0,25 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel



DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation continue FUEL TANK SAFETY, vous devez avoir été formé lors d'une formation initiale de Phase I ou II.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 145 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet de se remémorer tout d'abord de découvrir ce qu'est le CDCCL (Critical Design Configuration Control Limitation) qui est une limitation imposant la préservation d'une caractéristique particulière du système carburant de l'aéronef, identifiée comme critique pour la prévention des sources d'ignition. D'une manière plus générale, Tous manquements aux obligations réglementaires sur ou autour d'équipement carburant peut générer une CDCCL ou Critical Configuration. En cas de manquement aux obligations décrites dans la documentation constructeur, les risques encourus pour le personnel, les passagers ou l'appareil sont catastrophiques. L'objectif secondaire de la formation est de sensibiliser l'ensemble du personnel à ces risques lors d'intervention de maintenance, d'opération sur la plateforme aéroportuaire ou lors de la définition de tâche par l'ingénierie technique. On continue sur le besoin de mieux communiquer particulièrement lors de ces phases car la mauvaise transmission ou inspection insuffisante sont souvent un risque supplémentaire susceptible de créer des accidents. et on étudie comment les constructeurs et les opérateurs se doivent d'intégrer le Fuel Tank Safety et le CDCCL dans leurs process, procédures et méthodes de management des équipes.



LE PROGRAMME

- Fuel Tank Safety - Introduction & Définition
- Historique de l'accident TWA 800
- Recommandations du NTSB
- Triangle du feu & Flammabilité
- Caractéristiques du carburant
- Généralités sur les circuits de carburant
- Impact sur les Part 21
- Impact sur les Part 145 & CAMO
- Impact sur les Part 147
- Système d'Inertage

- Impact sur la flotte A320
- Impact sur la flotte ATR

- Travaux Dirigés sur un exemple de tâche impactée par le CDCCL



FUEL TANK SAFETY

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 1,5 heures - 0,25 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel



DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation continue FUEL TANK SAFETY, vous devez avoir été formé lors d'une formation initiale de Phase I ou II.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 145 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet de se remémorer tout d'abord de découvrir ce qu'est le CDCCL (Critical Design Configuration Control Limitation) qui est une limitation imposant la préservation d'une caractéristique particulière du système carburant de l'aéronef, identifiée comme critique pour la prévention des sources d'ignition. D'une manière plus générale, Tous manquements aux obligations réglementaires sur ou autour d'équipement carburant peut générer une CDCCL ou Critical Configuration. En cas de manquement aux obligations décrites dans la documentation constructeur, les risques encourus pour le personnel, les passagers ou l'appareil sont catastrophiques. L'objectif secondaire de la formation est de sensibiliser l'ensemble du personnel à ces risques lors d'intervention de maintenance, d'opération sur la plateforme aéroportuaire ou lors de la définition de tâche par l'ingénierie technique. On continue sur le besoin de mieux communiquer particulièrement lors de ces phases car la mauvaise transmission ou inspection insuffisante sont souvent un risque supplémentaire susceptible de créer des accidents. et on étudie comment les constructeurs et les opérateurs se doivent d'intégrer le Fuel Tank Safety et le CDCCL dans leurs process, procédures et méthodes de management des équipes.



LE PROGRAMME

- Fuel Tank Safety - Introduction & Définition
- Historique de l'accident TWA 800
- Recommandations du NTSB
- Triangle du feu & Flammabilité
- Caractéristiques du carburant
- Généralités sur les circuits de carburant
- Impact sur les Part 21
- Impact sur les Part 145 & CAMO
- Impact sur les Part 147
- Système d'Inertage





**CATALOGUE DE FORMATION
EASA PART 145**

**ELECTRICAL WIRING INTERCOMMUNICATION
STANDARDS**

Formation Initiale EWIS - tous groupes

Formation Initiale EWIS A - groupes 1 & 2 (techniciens en charge d'action d'inspection)

Formation Initiale EWIS B - groupes 3/4/5 & 6 (bureau technique, log & administratif)

Formation Initiale - groupes 7 & 8 (Personnels Navigants)

Formation Continue - groupes 1 & 2

Formation Continue - groupes 3/4/5 & 6

Formation Continue - groupes 7 & 8

Selon l'AMC 20-22 (BI OSAC-Révision 1 du 25 Février 2013), les personnels concernés par la formation EWIS sont répartis en 8 groupes :

Groupe 1 : Personnels qualifiés étant amenés à effectuer de l'entretien des EWIS. Ce groupe comprend tous les personnels employés par les ateliers **Partie 145** concernés et réalisant des recherches de panne, des réparations, des modifications, déposes/reposes liées aux EWIS. Il s'agit des techniciens réalisant les travaux en question mais aussi des personnels habilités APRS de catégorie B2 certifiant ce type de travaux et les personnels de support de catégorie B2 supervisant en entretien en base ce type de travaux. Les personnels habilités APRS de catégorie B1 et les personnels de support B1 peuvent aussi faire partie du groupe 1 s'ils couvrent des activités d'entretien de systèmes électriques sans restriction particulière sur leurs niveaux d'intervention dans ce domaine qui pourraient justifier selon les cas de les affecter au groupe 4.

EWIS A

Groupe 2 : Ce groupe comprend les personnels employés par les ateliers **Partie 145** n'intervenant sur les EWIS que pour la réalisation d'inspections (inspections liées aux programmes d'entretien, contrôles). Ce groupe 2 concerne peu d'organismes d'entretien dans la pratique. Les personnels spécialistes sur les EWIS et travaillant en maintenance réalisent bien souvent des inspections détaillées sur EWIS mais aussi des réparations/modifications sur EWIS (réf au groupe 1).

Groupe 3 : Personnels réalisant des tâches d'ingénierie électrique/avionique sur des avions en service. Ce groupe comprend tous les personnels employés par les organismes **Partie MG** concernés et réalisant des tâches de gestion du maintien de navigabilité liées aux EWIS (agents gérant les tâches des programmes d'entretien / fiabilité concernant entre autres les EWIS, travaillant sur des modifications/ réparations sur des éléments EWIS, élaborant les ordres de travail...). Ce groupe comprend aussi les personnels des bureaux techniques des ateliers d'entretien **Partie 145** élaborant les cartes de travail concernant des EWIS...).

EWIS B

Groupe 4 : Personnels qualifiés effectuant des opérations d'entretien /inspections sur avions mais n'incluant pas les EWIS (le remplacement d'un LRU n'est pas considéré comme une opération d'entretien des câblages électriques). Ce groupe comprend tous les personnels employés par les ateliers **Part 145** réalisant des tâches d'entretien autres que ceux du groupe 1 (mécanicien, spécialiste cabine, chaudronnier...). Ce groupe comprend aussi les personnels habilités APRS de catégorie A (limités aux tâches simples) mais aussi les personnels APRS de catégorie C (s'appuyant sur les personnels de support catégorie B2/B1). Le groupe 4 peut aussi comprendre les personnels habilités APRS B1 et les personnels de support B1 ne couvrant pas d'activité d'entretien centrée sur les systèmes électriques de type réparation, changement de connecteur complexe, changement ou inspection détaillée de câblage.

Groupe 5 : Personnels qualifiés effectuant d'autres tâches d'ingénierie ou effectuant des activités de planification liées aux avions en service. Ce groupe comprend tous les autres personnels employés par les organismes **partie MG** concernés et réalisant des tâches de gestion du maintien de navigabilité sur des éléments non concernés par l'EWIS (ingénieur structure, agents de lancement des travaux.), mais aussi tous les autres personnels des ateliers d'entretien **Partie 145** intervenant dans la planification/logistique des chantiers (agent de planification, agents logistiques.).

Pour information, l'AMC 20-22 couvre aussi 3 autres catégories de personnel en dehors des activités Partie M/G et Partie 145.

Groupe 6 : Autres personnels opérant à proximité des EWIS des avions.

Ce groupe comprend les autres personnels en dehors des activités purement de gestion du maintien de navigabilité et d'entretien mais pouvant être à proximité d'éléments EWIS dans le cadre de leurs activités. Ce groupe comprend des personnels des opérateurs, mais aussi de prestataires externes. Il s'agit des personnels réalisant des nettoyages commerciaux avions, servicing fuel, servicing toilettes, chargement.

Groupe 7 concerne le PNT (Personnel Navigant Technique)

Groupe 8 concerne le PNC (Personnel Navigant Commercial)

EWIS A

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 07 heures - 01 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel



DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation EWIS Initiale dédiée aux groupes 1, 2, 3 et 4, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de l'aéronautique en tant que personnel technique de maintenance ou responsable d'ingénierie technique et amené à travailler sur des parties concernés par l'EWIS au sein d'une entreprise approuvée par l'autorité européenne de l'Aviation Civile pour la Sécurité (EASA).

LES MODALITES

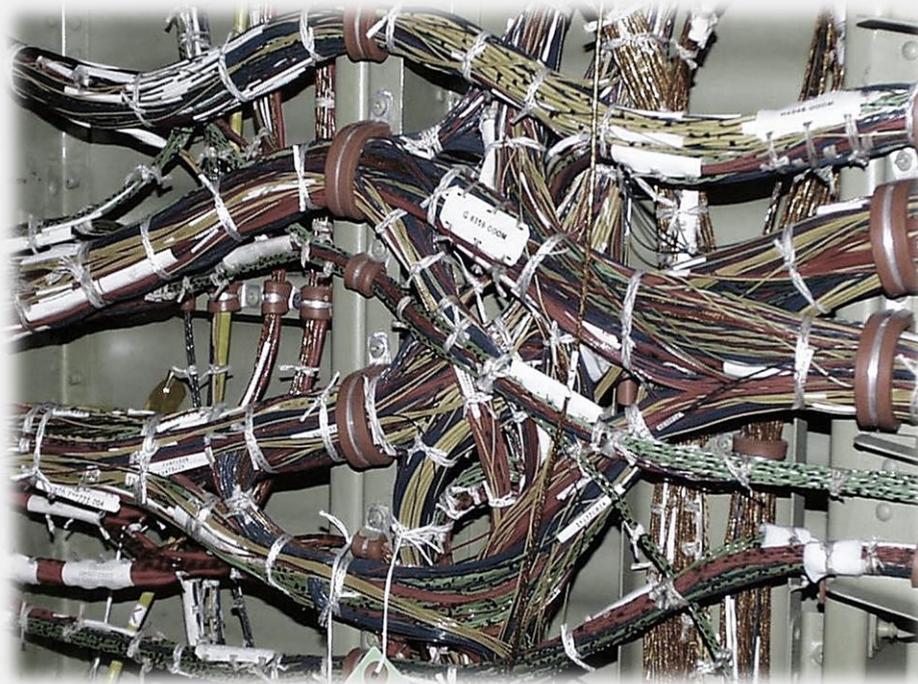
Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 145 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir ce qu'est l'EWIS (Electrical Wiring Intercommunication Standards) qui est une limitation imposant la préservation des caractéristiques particulières du système électrique de l'aéronef, identifiée comme critique pour la prévention des sources d'ignition. D'une manière plus générale, Tous manquements aux obligations réglementaires sur ou autour d'équipements du circuit de génération, de distribution ou de câbles peut générer une déperdition d'énergie non contrôlée. En cas de manquement aux obligations décrites dans la documentation constructeur, les risques encourus pour le personnel, les passagers ou l'appareil sont catastrophiques. L'objectif secondaire de la formation est de sensibiliser l'ensemble du personnel à ces risques lors d'intervention de maintenance, d'opération sur la plateforme aéroportuaire ou lors de la définition de tâche par l'ingénierie technique. On continue sur le besoin de mieux communiquer particulièrement lors de ces phases car la mauvaise transmission ou inspection insuffisante sont souvent un risque supplémentaire susceptible de créer des accidents. On étudie comment les constructeurs et les opérateurs se doivent d'intégrer l'EWIS dans leurs process, procédures et méthodes de management des équipes.



LE PROGRAMME

- EWIS - Introduction & Définition
 - Historique de l'accident SWR 111
 - Recommandations du TCA
 - Réglementation
 - Généralités sur les circuits électriques
 - Module A - General Practices
 - Module B - Wiring Documentation
 - Module C - Inspection
 - Module D - Housekeeping & Contamination
 - Module E - Wire
 - Module F - Connective Devices
 - Module G - Connective Device Repair
-
- Impact sur la flotte A320
 - Impact sur la flotte ATR
- Option:
- Aging Aircraft Electrical systems Investigation
 - Airbus Electrical Protection Devices



EWIS B

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 07 heures - 01 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel



DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation EWIS Initiale dédiée aux groupes 1, 2, 3 et 4, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de l'aéronautique en tant que personnel technique de maintenance ou responsable d'ingénierie technique et amené à travailler sur des parties concernés par l'EWIS au sein d'une entreprise approuvée par l'autorité européenne de l'Aviation Civile pour la Sécurité (EASA).

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 145 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir ce qu'est l'EWIS (Electrical Wiring Intercommunication Standards) qui est une limitation imposant la préservation des caractéristiques particulières du système électrique de l'aéronef, identifiée comme critique pour la prévention des sources d'ignition. D'une manière plus générale, Tous manquements aux obligations réglementaires sur ou autour d'équipements du circuit de génération, de distribution ou de câbles peut générer une déperdition d'énergie non contrôlée. En cas de manquement aux obligations décrites dans la documentation constructeur, les risques encourus pour le personnel, les passagers ou l'appareil sont catastrophiques. L'objectif secondaire de la formation est de sensibiliser l'ensemble du personnel à ces risques lors d'intervention de maintenance, d'opération sur la plateforme aéroportuaire ou lors de la définition de tâche par l'ingénierie technique. On continue sur le besoin de mieux communiquer particulièrement lors de ces phases car la mauvaise transmission ou inspection insuffisante sont souvent un risque supplémentaire susceptible de créer des accidents. On étudie comment les constructeurs et les opérateurs se doivent d'intégrer l'EWIS dans leurs process, procédures et méthodes de management des équipes.



LE PROGRAMME

- EWIS - Introduction & Définition
- Historique de l'accident SWR 111
- Recommandations du TCA
- Réglementation
- Généralités sur les circuits électriques
- Module A - General Practices
- Module B - Wiring Documentation
- Module C - Inspection
- Module D - Housekeeping & Contamination
- Module E - Wire
- Module F - Connective Devices
- Module G - Connective Device Repair

- Impact sur la flotte A320
- Impact sur la flotte ATR

Option:

- Aging Aircraft Electrical systems Investigation
- Airbus Electrical Protection Devices



EWIS

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 02 heures - 0,25 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel



DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation EWIS Initiale dédiée aux groupe 6, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de l'aéronautique en tant que personnel de soutien logistique ou responsable de management au sein d'une entreprise approuvée par l'autorité européenne de l'Aviation Civile pour la Sécurité (EASA).

LES MODALITES

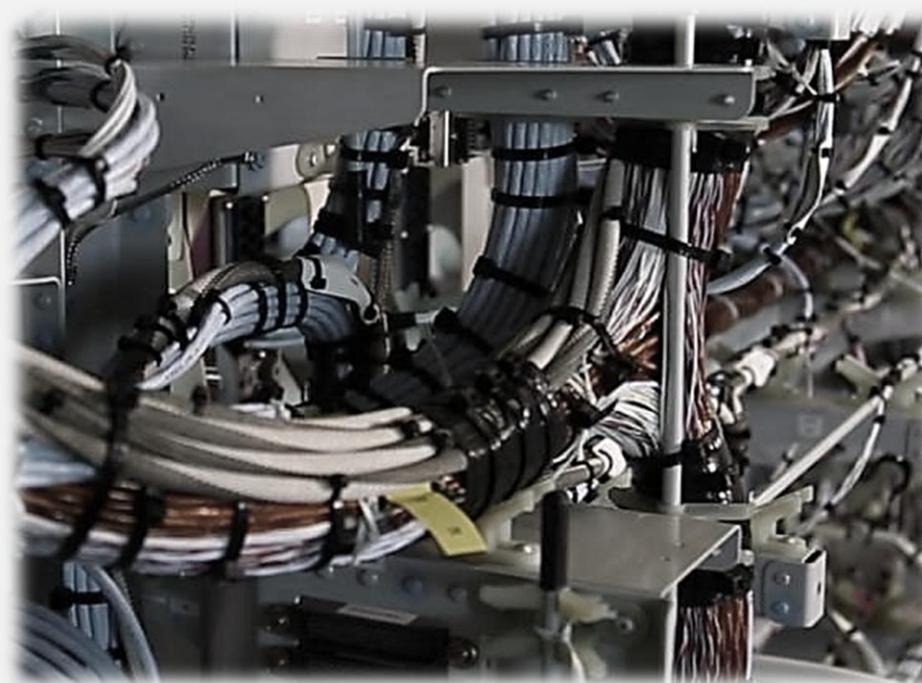
Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 145 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir ce qu'est l'EWIS (Electrical Wiring Intercommunication Standards) qui est une limitation imposant la préservation des caractéristiques particulières du système électrique de l'aéronef, identifiée comme critique pour la prévention des sources d'ignition. D'une manière plus générale, Tous manquements aux obligations réglementaires sur ou autour d'équipements du circuit de génération, de distribution ou de câbles peut générer une déperdition d'énergie non contrôlée. En cas de manquement aux obligations décrites dans la documentation constructeur, les risques encourus pour le personnel, les passagers ou l'appareil sont catastrophiques. L'objectif secondaire de la formation est de sensibiliser l'ensemble du personnel à ces risques lors d'intervention de maintenance, d'opération sur la plateforme aéroportuaire ou lors de la définition de tâche par l'ingénierie technique. On continue sur le besoin de mieux communiquer particulièrement lors de ces phases car la mauvaise transmission ou inspection insuffisante sont souvent un risque supplémentaire susceptible de créer des accidents. On étudie comment les constructeurs et les opérateurs se doivent d'intégrer l'EWIS dans leurs process, procédures et méthodes de management des équipes.



LE PROGRAMME

- EWIS - Introduction & Définition
- Historique de l'accident SWR 111
- Recommandations du TCA
- Réglementation
- Généralités sur les circuits électriques
- Module A - General Practices
- Module B - Wiring Documentation
- Module C - Inspection
- Module D - Housekeeping & Contamination



EWIS

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 02 heures - 0,25 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel



DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation EWIS Initiale dédiée aux groupes 7 & 8, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de l'aéronautique en tant que personnel navigant technique ou commercial au sein d'une compagnie aérienne approuvée par l'autorité européenne de l'Aviation Civile pour la Sécurité (EASA).

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 145 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio.

LE SUIVI & L'ÉVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir ce qu'est l'EWIS (Electrical Wiring Intercommunication Standards) qui est une limitation imposant la préservation des caractéristiques particulières du système électrique de l'aéronef, identifiée comme critique pour la prévention des sources d'ignition. D'une manière plus générale, Tous manquements aux obligations réglementaires sur ou autour d'équipements du circuit de génération, de distribution ou de câbles peut générer une déperdition d'énergie non contrôlée. En cas de manquement aux obligations décrites dans la documentation constructeur, les risques encourus pour le personnel, les passagers ou l'appareil sont catastrophiques. L'objectif secondaire de la formation est de sensibiliser l'ensemble du personnel navigant à savoir détecter des défauts d'installation ou des équipements sensibles à ces risques lors de leurs inspections pré-vol ou lors d'opération afin de reporter sans délais ces anomalies sur les Cabin Log Book ou Aircraft log Book. On étudie comment les constructeurs et les opérateurs se doivent d'intégrer l'EWIS dans leurs process, procédures et méthodes de management des équipages.



LE PROGRAMME

- EWIS - Introduction & Définition
- Historique de l'accident SWR 111
- Recommandations du TCA
- Réglementation
- Généralités sur les circuits électriques
- Module A - General Practices
- Module C - Inspection
- Module D - Housekeeping & Contamination



EWIS



DURÉE : Théorie 1,5 heure - 0,25 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel



DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation continue EWIS dédiée à tous les groupes, vous devez avoir été formé lors d'une formation initiale

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 145 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de se remémorer ce qu'est l'EWIS (Electrical Wiring Intercommunication Standards) qui est une limitation imposant la préservation des caractéristiques particulières du système électrique de l'aéronef, identifiée comme critique pour la prévention des sources d'ignition. D'une manière plus générale, Tous manquements aux obligations réglementaires sur ou autour d'équipements du circuit de génération, de distribution ou de câbles peut générer une déperdition d'énergie non contrôlée. En cas de manquement aux obligations décrites dans la documentation constructeur, les risques encourus pour le personnel, les passagers ou l'appareil sont catastrophiques. L'objectif secondaire de la formation est de sensibiliser l'ensemble du personnel (technique ou navigant) à ces risques lors d'intervention de maintenance, d'opération sur la plateforme aéroportuaire, lors de la définition de tâche par l'ingénierie technique ou lorsque l'équipage est à bord. On révisé comment les constructeurs et les opérateurs Part 145 ou CTA se doivent d'intégrer l'EWIS dans leurs process, procédures et méthodes de management des équipes techniques ou équipages.



LE PROGRAMME

Rappel sur:

- Réglementation
- Généralités sur les circuits électriques
- Module A - General Practices
- Module B - Wiring Documentation
- Module C - Inspection
- Module D - Housekeeping & Contamination

- Impact sur la flotte A320
- Impact sur la flotte ATR





DURÉE : Théorie 1,5 heure - 0,25 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel



DISPONIBILITÉ : : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation continue EWIS dédiée à tous les groupes, vous devez avoir été formé lors d'une formation initiale

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 145 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio.

LE SUIVI & L'ÉVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de se remémorer ce qu'est l'EWIS (Electrical Wiring Intercommunication Standards) qui est une limitation imposant la préservation des caractéristiques particulières du système électrique de l'aéronef, identifiée comme critique pour la prévention des sources d'ignition. D'une manière plus générale, Tous manquements aux obligations réglementaires sur ou autour d'équipements du circuit de génération, de distribution ou de câbles peut générer une déperdition d'énergie non contrôlée. En cas de manquement aux obligations décrites dans la documentation constructeur, les risques encourus pour le personnel, les passagers ou l'appareil sont catastrophiques. L'objectif secondaire de la formation est de sensibiliser l'ensemble du personnel (technique ou navigant) à ces risques lors d'intervention de maintenance, d'opération sur la plateforme aéroportuaire, lors de la définition de tâche par l'ingénierie technique ou lorsque l'équipage est à bord. On révisé comment les constructeurs et les opérateurs Part 145 ou CTA se doivent d'intégrer l'EWIS dans leurs process, procédures et méthodes de management des équipes techniques ou équipages.



LE PROGRAMME

Rappel sur:

- Module A - General Practices
 - Module B - Wiring Documentation
 - Module C - Inspection
 - Module D - Housekeeping & Contamination
-
- Impact sur la flotte A320
 - Impact sur la flotte ATR





EASA PART 145

MAGASIN

Formation Initiale - Contrôleur Réception
Formation Continue

CONTROLEUR RECEPTION

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 03,5 heures - 0,5 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en présentiel*



DISPONIBILITÉ : : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation CONTROLEUR RECEPTION Initiale, vous devez avoir plus de deux mois d'expérience dans le milieu de l'aéronautique en tant que personnel de soutien aux opérations de maintenance (Magasin) et/ou faire partie du personnel de maintenance d'une entreprise approuvée Part 145 par l'autorité européenne de l'Aviation Civile pour la Sécurité (EASA).

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 145 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia puis à Ajaccio.

* La formation peut être conduite en présentiel ou en Visio-conférence à l'aide de l'outil TEAMS.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir l'environnement réglementaire d'une entreprise de maintenance aéronautique approuvée EASA Part 145 et de comprendre particulièrement les exigences auxquelles un magasin d'outillage et d'équipement doit se conformer. Par la suite les stagiaires découvrent la méthodologie du contrôle lors de la réception des colis, notamment lors de livraison d'équipements aéronautiques, de matières consommables et d'outillages soumis à métrologie. A l'issue de la formation, chacun devra être capable d'identifier la catégorie du matériel réceptionné (ESD ou non), des matières (MD ou non), des ingrédients, des consommables, outillages, ect... ainsi que les précautions à prendre pour les produits spécifiques (manipulation, stockage). De plus, il devra identifier les anomalies sur les documents associés (Matériel reçu et Bon de Commande, EASA Form1, Certificat de Conformité, de Calibrage), les dommages subis par les emballages. Puis il faudra savoir scanner et saisir ces informations sur le logiciel de suivi AMOS. Enfin, les stagiaires devront se conformer aux procédures internes existantes.



LE PROGRAMME

- Introduction au Contrôle et Réception
- fonction de magasinier
 - Définition
 - Responsabilités
 - Organigramme
- Règlements applicables
 - EASA 1321/2014 Annexe II
 - MOE XK
 - Procédures XK
- Documents Libératoires
 - EASA Form 1
 - FAA 8130-3
 - Certificats de Conformité
 - Certificats de Calibrage
 - Autres documents
- Mise en pratique
 - Exercice
 - Evaluation
- Facteurs Humains et Sécurité Aérienne
 - Retours d'expérience

CONTROLEUR RECEPTION

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 01 heure - 0,15 jour



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 12 max.



MEDIA : Théorie en E-Learning



DISPONIBILITÉ : : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation continue CONTROLEUR RECEPTION, vous devez avoir été formé initialement.

LES MODALITES

Cette formation est créée par des formateurs qualifiés EASA Part 145 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule en E-Learning avec utilisation de l'outil YouSlide de XK.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de redécouvrir l'environnement réglementaire d'une entreprise de maintenance aéronautique approuvée EASA Part 145 et de comprendre particulièrement les exigences auxquelles un magasin d'outillage et d'équipement doit se conformer. Par la suite les stagiaires découvrent la méthodologie du contrôle lors de la réception des colis, notamment lors de livraison d'équipements aéronautiques, de matières consommables et d'outillages soumis à métrologie. A l'issue de la formation, chacun devra être capable d'identifier la catégorie du matériel réceptionné (ESD ou non), des matières (MD ou non), des ingrédients, des consommables, outillages, ect... ainsi que les précautions à prendre pour les produits spécifiques (manipulation, stockage). De plus, il devra identifier les anomalies sur les documents associés (Matériel reçu et Bon de Commande, EASA Form1, Certificat de Conformité, de Calibrage), les dommages subis par les emballages. Puis il faudra savoir scanner et saisir ces informations sur le logiciel de suivi AMOS. Enfin, les stagiaires devront se conformer aux procédures internes existantes.



LE PROGRAMME

- Introduction au Contrôle et Réception
- fonction de magasinier
 - Définition
 - Responsabilités
 - Organigramme
- Règlements applicables
 - EASA 1321/2014 Annexe II
 - MOE XK
 - Procédures XK
- Documents Libératoires
 - EASA Form 1
 - FAA 8130-3
 - Certificats de Conformité
 - Certificats de Calibrage
 - Autres documents
- Mise en pratique
 - Exercice
 - Evaluation
- Facteurs Humains et Sécurité Aérienne
 - Retours d'expérience



**CATALOGUE DE FORMATION
EASA PART 147**

PEDAGOGIE

Formation Initiale - Part 147 - Formateur théorique

Formation Initiale - Part 147 - Formateur & Evalueur Pratique

Formation Initiale - Part 147 - Examineur

Formation Initiale - Part 145 – Evalueur (Apprenti & FCE)

FORMATEUR THEORIQUE

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 30 heures



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 06 max.



MEDIA : Présentiel ou FOAD



DISPONIBILITÉ : Immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation initiale de FORMATEUR PART 147, il faut être en position dans un organisme de maintenance ou de formation aéronautique et connaître les sujets que vous serez amené à enseigner en théorie ou en pratique.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés qui accompagnent les candidats formateurs en transmettant leurs propres expériences pédagogiques et en expliquant toutes les méthodes en vigueur ainsi que les exigences du métier.

LE SUIVI & L'ÉVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (20 QCM) qui permettra de s'assurer des savoirs techniques et humains acquis et de délivrer une attestation de réussite de la formation.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir les différents types de formation et également les méthodes et moyens à utiliser. Une bonne connaissance du public permettra d'ajuster ces méthodes pour une efficacité maximum du transfert des connaissances aussi bien des savoir-faire que des savoir-être. Savoir définir les besoins des clients, l'environnement et mettre en œuvre le travail d'ingénierie pédagogique est un objectif essentiel pour tout formateur devant créer ou adapter une formation. Connaître et respecter les exigences de la réglementation nationale, européenne et sectorielle en matière d'enseignement est une obligation pour tout personnel en charge d'enseignement. Enfin, la compréhension des exigences de l'autorité européenne de l'aviation civile (EASA) permet de rendre un formateur compatible avec les besoins de conformité d'un organisme de formation approuvé Part 147.



LE PROGRAMME

Programme conforme aux exigences du fascicule DGAC R52-02 en vigueur

- **INTRODUCTION**
Rôles & Responsabilités
Qualités requises
Comment entamer une prestation
- **PSYCHOLOGIE & MÉTHODES**
Psychologie des apprenants
Com verbale & non verbale
Méthodes d'animation
- **PROGRAMME & MOYENS**
Programme de formation
Objectifs pédagogiques
La Fiche Produit
Convention de formation Professionnelle
- **A VOUS DE JOUER**
Fabriquer un support ATA 100
Préparation & Mise en Œuvre
- **COMMENT ÉVALUER**
Examens et surveillance
Critères d'Évaluation des acquis
Critères d'Évaluation de la formation
- **A SAVOIR**
Contexte réglementaire EASA PART 145/66/147
« Training Need Analyses »
« Certificate of Recognition »
- **ÉTAT DE L'ART**
Outils de projection, Formation distancielle & Certifications

FORMATEUR & EVALUATEUR PRATIQUE

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 14 heures



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 06 max.



MEDIA : Théorie en FOAD



DISPONIBILITÉ : Immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation initiale de Formateur et d'Évaluateur pratique en aéronautique, il faut être en position dans un organisme de maintenance ou de formation aéronautique et connaître les sujets que vous serez amené à enseigner ou à évaluer..

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés qui accompagnent les candidats formateurs en transmettant leurs propres expériences pédagogiques et en expliquant toutes les méthodes en vigueur ainsi que les exigences du métier.

LE SUIVI & L'ÉVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (20 QCM) qui permettra de s'assurer des savoirs techniques et humains acquis et de délivrer une attestation de réussite de la formation.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir la formation pratique et également les méthodes et moyens à utiliser. Une bonne connaissance du public permettra d'ajuster ces méthodes pour une efficacité maximum du transfert des connaissances aussi bien des savoir-faire que des savoir-être. Savoir définir les besoins des clients, l'environnement technique et mettre la formation et les apprenants en sécurité est un objectif essentiel pour tout formateur pratique. Connaître et respecter les exigences de la réglementation nationale, européenne et sectorielle en matière d'enseignement pratique est une obligation pour tout personnel en charge d'enseignement et d'évaluation. Enfin, la compréhension des exigences de l'autorité européenne de l'aviation civile (EASA) permet de rendre un formateur compatible avec les besoins de conformité d'un organisme de formation approuvé Part 147.



LE PROGRAMME

Programme conforme aux exigences du fascicule DGAC R52-02 en vigueur

- **INTRODUCTION**
Rôles & Responsabilités
Qualités et Prérequis
Définitions et Acronymes
- **RÉGLEMENTATION**
EASA Part 66 & 147
EASA Part 145 & Coactivités
MTOE, MOE & Procédures
- **FORMATION PRATIQUE**
Utiliser un livret de tache
Briefing technique
Briefing Sécurité
- **EVALUATION PRATIQUE**
Construire un livret de tache
Définir les critères d'évaluation
Environnement technique et Sécurité
Conduire une évaluation pratique
Évaluer et gérer l'échec
- **SUPPORTER UN AUDIT**
Exigences du MTOE
Exigences EASA Part 66/145/147

EXAMINATEUR

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 14 heures



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 06 max.



MEDIA : Théorie en FOAD



DISPONIBILITÉ : Immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation initiale d'Examinateur et/ou Evalueur aéronautique, il faut être en position dans un organisme de maintenance ou de formation aéronautique et connaître les sujets que vous serez amené à examiner ou à évaluer..

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés qui accompagnent les candidats formateurs en transmettant leurs propres expériences pédagogiques et en expliquant toutes les méthodes en vigueur ainsi que les exigences du métier.

LE SUIVI & L'ÉVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (20 QCM) qui permettra de s'assurer des savoirs techniques et humains acquis et de délivrer une attestation de réussite de la formation.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir les différents types de formation et également les méthodes et moyens à utiliser. Une bonne connaissance du public permettra d'ajuster ces méthodes pour une efficacité maximum du transfert des connaissances aussi bien des savoir-faire que des savoir-être. Savoir définir les besoins des clients, l'environnement et mettre en œuvre le travail d'ingénierie pédagogique est un objectif essentiel pour tout formateur devant créer ou adapter une formation. Connaître et respecter les exigences de la réglementation nationale, européenne et sectorielle en matière d'enseignement est une obligation pour tout personnel en charge d'enseignement. Enfin, la compréhension des exigences de l'autorité européenne de l'aviation civile (EASA) permet de rendre un formateur compatible avec les besoins de conformité d'un organisme de formation approuvé Part 147.



LE PROGRAMME

Programme conforme aux exigences du fascicule DGAC R52-02 en vigueur

- **INTRODUCTION**
Rôles & Responsabilités
Qualités et Prérequis
Définitions et Acronymes
- **RÉGLEMENTATION**
EASA Part 66
EASA Part 147
EASA Part 145
MTOE & Procédures
- **EXAMEN THEORIQUE**
Construire une QDB
Comment évaluer les connaissances
Programmer un examen théorique
Conduire un examen
Corriger et gérer l'échec
Dossier d'examen et archivage
- **SUPPORTER UN AUDIT**
Exigences du MTOE
Exigences EASA Part 66/145/147

EVALUATEUR (Apprenti & FCE)

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 14 heures



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 07 max.



MEDIA : Présentiel ou FOAD



DISPONIBILITÉ : Immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation initiale de FORMATEUR PART 147, il faut être en position dans un organisme de maintenance ou de formation aéronautique et connaître les sujets que vous serez amené à enseigner en théorie ou en pratique.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés qui accompagnent les candidats formateurs en transmettant leurs propres expériences pédagogiques et en expliquant toutes les méthodes en vigueur ainsi que les exigences du métier.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM) qui permet de mesurer les savoirs techniques et manuels acquis et de délivrer une attestation de réussite de la formation.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir les différents types de formation et également les méthodes et moyens à utiliser. Une bonne connaissance du public permettra d'ajuster ces méthodes pour une efficacité maximum du transfert des connaissances aussi bien des savoir-faire que des savoir-être. Savoir définir les besoins des clients, l'environnement et mettre en œuvre le travail d'ingénierie pédagogique est un objectif essentiel pour tout formateur devant créer ou adapter une formation. Connaître et respecter les exigences de la réglementation nationale, européenne et sectorielle en matière d'enseignement est une obligation pour tout personnel en charge d'enseignement. Enfin, la compréhension des exigences de l'autorité européenne de l'aviation civile (EASA) permet de rendre un formateur compatible avec les besoins de conformité d'un organisme de formation approuvé Part 147.

LE PROGRAMME

Programme conforme aux exigences du fascicule DGAC R52-02 en vigueur

• INTRODUCTION

Rôles & Responsabilités
Qualités requises

Comment entamer une prestation

• PSYCHOLOGIE & MÉTHODES

Psychologie des apprenants

Canal verbal & non verbal

Méthodes d'animation

• PROGRAMME & MOYENS

Programme de formation

Objectifs pédagogiques

La Fiche Produit

Convention de formation Professionnelle

• A VOUS DE JOUER

Fabriquer un support ATA 100

Préparation & Mise en Œuvre

• COMMENT ÉVALUER

Examens et surveillance

Critères d'Évaluation des acquis

Critères d'Évaluation de la formation

• A SAVOIR

Contexte réglementaire EASA PART 145/66/147

« Training Need Analyses »

« Certificate of Recognition »

• ETAT DE L'ART

Outils de projection, Formation distancielle & Certifications





**CATALOGUE DE FORMATION
145/CAMO/MANAGEMENT**

FAMILIARISATIONS

A320 CEO (CFM 56-5B) & NEO (CFM LEAP 1A)

A330 vs A320 CEO & NEO

ATR 42-400/500 & 72-212A (PW 120)

ATR 42-400/500 & 72-212A (PW 120) - ATA 27

A320 CEO (CFM 56-5B) & A320 NEO (CFM LEAP 1A)

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 35 heures



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 08 max.



MEDIA : Théorie en FOAD/ Présentiel



DISPONIBILITÉ : Immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation Initiale FAMILIARISATION A320 CEO & NEO, vous devez avoir été expérimenté en aéronautique.

LES MODALITES

Cette formation est initiée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule en distanciel avec la présence à distance ou en présentiel d'un formateur approuvé ou expérimenté.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions/réponses entre le formateur et les stagiaires qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire. Si besoin, une évaluation formelle a base de QCM sera organisée a l'issue de la formation.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir l'étendue de l'entreprise Airbus et de son catalogue d'avions puis de distinguer pour son appareil le plus connu, l'A320, les différentes versions, modifications intermédiaires ainsi que les évolutions des dernières générations (CEO/NEO & A321 XLR). On y découvre la structure de l'appareil. On détaille en profondeur les différents systèmes comme la mécanique embarquée, l'avionique et les ensembles propulsifs (CFM56-5 ou LEAP 1A de SAFRAN/GE). On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique ainsi que l'entretien programmé des appareils.



LE PROGRAMME

Programme élaboré sur mesure pour les besoins d'Air Corsica

- Airbus Industrie - Introduction & Concepts
- Variantes de l'appareil & ses Performances
- Organisation de la Maintenance
- Documentation Technique
- Structures Primaires & Secondaires
- Présentation du Cockpit
- Génération & Distribution Electrique
- Génération & Distribution Hydraulique
- Trains, Freins & Orientation
- Commandes de Vol Primaires & Secondaires
- Eclairage & Métallisation
- Indications, Alarmes & Enregistreurs
- Carburant & Protection Incendie
- Prélèvement d'air & Anti Givrage
- Conditionnement d'Air & Pressurisation
- Circuits Eau & Oxygène
- Pilote Automatique
- Radio Communication
- Radio Navigation & Protection du vol
- Equipements de Cabine & de Secours
- Moteurs CFM56-5B & LEAP 1A
- APU

Différences

A330 vs A320 CEO & NEO

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 21 heures



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 08 max.



MEDIA : Théorie en FOAD/ Présentiel



DISPONIBILITÉ : Immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation Initiale FAMILIARISATION A330 vers A320, vous devez avoir été formé initialement sur A330.

LES MODALITES

Cette formation est initiée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule en distanciel avec la présence à distance ou en présentiel d'un formateur approuvé ou expérimenté.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions/réponses entre le formateur et les stagiaires qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire. Si besoin, une évaluation formelle à base de QCM sera organisée à l'issue de la formation.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir l'étendue de l'entreprise Airbus et de son catalogue d'avions puis de distinguer pour son appareil le plus connu, l'A320, les différentes versions, modifications intermédiaires ainsi que les évolutions des dernières générations (CEO/NEO & A321 XLR). On y découvre la structure de l'appareil. On détaille en profondeur les différents systèmes comme la mécanique embarquée, l'avionique et les ensembles propulsifs (CFM56-5 ou LEAP 1A de SAFRAN/GE). On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique ainsi que l'entretien programmé des appareils.



LE PROGRAMME

Programme élaboré sur mesure pour les besoins d'Air Corsica

- Airbus-Industrie-Introduction & Concepts
- Variantes de l'appareil & ses Performances
- Organisation de la Maintenance
- Documentation Technique
- Structures Primaires & Secondaires
- Présentation du Cockpit
- Génération & Distribution Electrique
- Génération & Distribution Hydraulique
- Trains, Freins & Orientation
- Commandes de Vol Primaires & Secondaires
- Eclairage & Métallisation
- Indications, Alarmes & Enregistreurs
- Carburant & Protection Incendie
- Prélèvement d'air & Anti Givrage
- Conditionnement d'Air & Pressurisation
- Circuits Eau & Oxygène
- Pilote Automatique
- Radio Communication
- Radio Navigation & Protection du vol
- Equipements de Cabine & de Secours
- Moteurs CFM56-5B, IAE V2500 & LEAP 1A
- APU

ATR 72-212A (PW120)

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 28 heures



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 08 max.



MEDIA : Théorie en FOAD/ Présentiel



DISPONIBILITÉ : Immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation Initiale FAMILIARISATION ATR 42 & 72, vous devez avoir été expérimenté en aéronautique.

LES MODALITES

Cette formation est initiée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule en distanciel avec la présence à distance ou en présentiel d'un formateur approuvé ou expérimenté.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions/réponses entre le formateur et les stagiaires qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire. Si besoin, une évaluation formelle à base de QCM sera organisée à l'issue de la formation.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir l'étendue de l'entreprise ATR et de son catalogue d'avions puis de distinguer pour ses appareils de transport régionaux, l'ATR 42 et 72, les différentes versions, modifications intermédiaires ainsi que les évolutions des dernières générations (ATR 72-600, ATR 42-600 STOL). On y découvre la structure de l'appareil. On détaille en profondeur les différents systèmes comme la mécanique embarquée, l'avionique et les ensembles propulsifs (PWC PW120). On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique ainsi que l'entretien programmé des appareils.



LE PROGRAMME

Programme élaboré sur mesure pour les besoins d'Air Corsica

- ATR Industrie - Introduction & Concepts
- Variantes de l'appareil & ses Performances
- Organisation de la Maintenance
- Documentation Technique
- Structures Primaires & Secondaires
- Présentation du Cockpit
- Génération & Distribution Electrique
- Génération & Distribution Hydraulique
- Trains, Freins & Orientation
- Commandes de Vol Primaires & Secondaires
- Eclairage & Métallisation
- Indications, Alarmes & Enregistreurs
- Carburant & Protection Incendie
- Prélèvement d'air & Anti Givrage
- Conditionnement d'Air & Pressurisation
- Circuits Eau & Oxygène
- Pilote Automatique
- Radio Communication
- Radio Navigation & Protection du vol
- Equipements de Cabine & de Secours
- Moteur PWC PW120 et hélice

ATR 72-212A - ATA 27

FICHE PRODUIT



DURÉE : Théorie 07 heures



TARIF : Nous consulter



PARTICIPANTS : 08 max.



MEDIA : Théorie en FOAD/ Présentiel



DISPONIBILITÉ : Immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation Initiale FAMILIARISATION ATR – ATA 27, vous devez avoir été expérimenté en aéronautique.

LES MODALITES

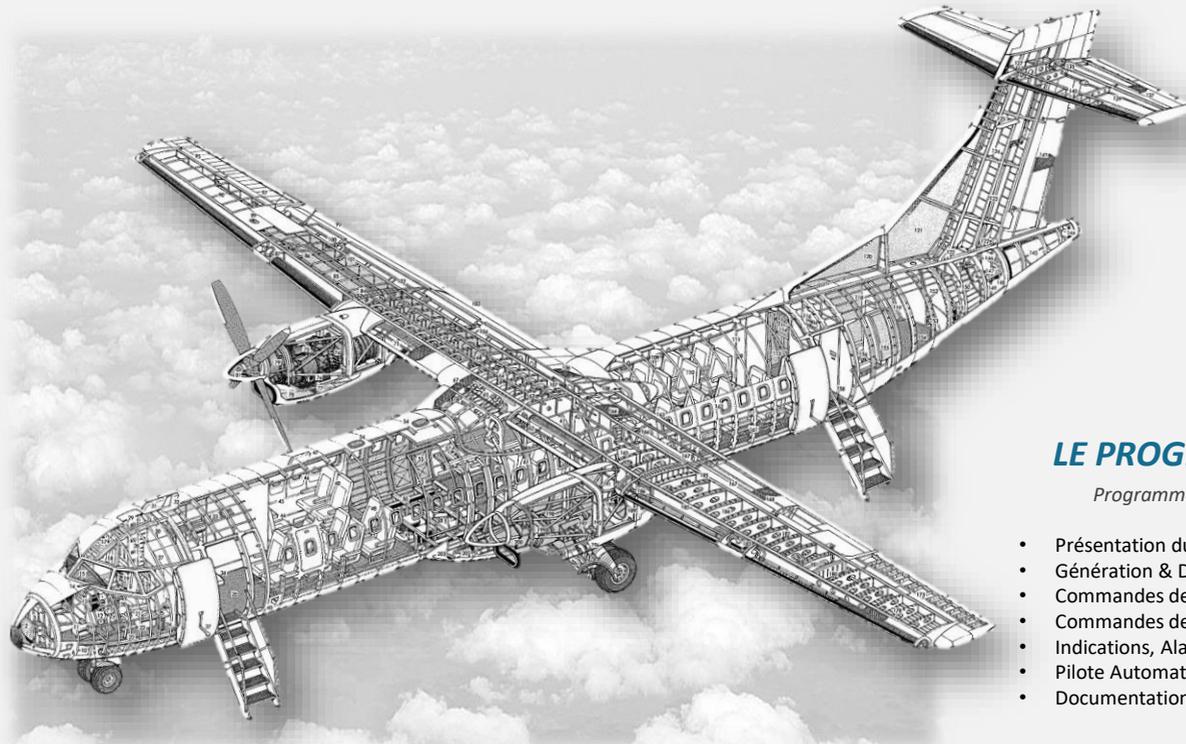
Cette formation est initiée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule en distanciel avec la présence à distance ou en présentiel d'un formateur approuvé ou expérimenté.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Elle se termine par une évaluation des connaissances acquises sous format de questions/réponses entre le formateur et les stagiaires qui permettra de valider les savoirs théoriques et le savoir être nécessaire. Si besoin, une évaluation formelle a base de QCM sera organisée à l'issue de la formation.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de découvrir l'ATR et son système de Commandes de Vol par rapport aux autres générations d'appareil. On y découvre les commandes de vols primaires puis secondaires, leurs localisations, les commandes, indications et alarmes. On termine par l'implantation du système de pilotage automatique et ses sécurités



LE PROGRAMME

Programme élaboré sur mesure

- Présentation du Cockpit
- Génération & Distribution Hydraulique
- Commandes de Vol Primaires
- Commandes de Vol Secondaires
- Indications, Alarmes & Enregistreurs
- Pilote Automatique
- Documentation Technique



**CATALOGUE DE FORMATION
EASA PART 145/CAMO/MANAGEMENT**

« REFRESH » TECHNIQUES

ATR & A320 - ANNEE 1/3

ATR & A320 - ANNEE 2/3

AIRBUS A320 - CFM 56 & LEAP1A

ATR 72-212A - PWC PW120

FICHE PRODUIT

 DURÉE : Théorie 24 heures - 04 jours

 TARIF : Nous consulter  PARTICIPANTS : 12 max.

 MEDIA : Théorie en salle

 DISPONIBILITÉ : immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation REFRESH TECHNIQUES A320 & ATR, vous devez salarié de la compagnie aérienne AIR CORSICA et être en position de technicien de maintenance aéronautique et/ou posséder une licence approuvée ou en cours d'approbation. Une bonne compréhension de l'anglais est préférable.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia ou à Ajaccio.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM). cette formation est sanctionnée par la délivrance d'une attestation de réussite.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de redécouvrir l'étendue des systèmes embarqués des deux appareils puis de distinguer pour ses appareils A320 et ATR les différentes versions, modifications intermédiaires ainsi que les évolutions des dernières générations. On y découvre la structure de l'appareil. On détaille en profondeur les différents systèmes comme les systèmes mécaniques embarqués, l'avionique et l'ensemble propulsif (CFM56-5B et LEAP1A, PW127). On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique ainsi que l'entretien programmé des appareils ainsi que de nombreuses tâches de maintenance en configuration réelle. La formation familiarise les stagiaires à l'utilisation de la documentation technique du constructeur tel qu'AMM, IPC, TSM, MEL et autres manuels. L'objectif final est de pouvoir maintenir ou obtenir une Approbation Pour Remise en Service (APRS) d'un appareil en opération de transport conformément aux règles de l'EASA.



LE PROGRAMME 2024

ATR 72-212A (PW 120)

- ATA 31 - Indicating & Recording
- ATA 42 - Integrated Modular Avionic
- ATA 45 - On Board Maintenance

A320 CEO & NEO (CFM 56 & LEAP1A)

- ATA 31 - Indicating & Recording
- ATA 24 - Electrical Power
- ATA 36 - Pneumatic
- ATA 21 - Air Conditioning & Cabin Pressurization
- ATA 29 - Hydraulic Power
- ATA 32 - Landing Gears, Brakes & NWS
- ATA 30 - Ice & Rain Protection
- ATA 28 - Fuel System

AIRBUS A320 - CFM 56 & LEAP1A

ATR 72-212A - PWC PW120

SYLLABUS

| Sujets | Durée (hrs) | QCM |
|------------------------------------------------------|-------------|-----|
| ATR 72 - 21A (PW 120) | | |
| ATA 31 - Indicating & Recording | 3.00 | 08 |
| ATA 42 - Integrated Modular Avionic | 2.00 | 02 |
| ATA 45 - On Board Maintenance | 1.00 | 02 |
| A320 (CFM 56) A320 (CFM LEAP1A) | | |
| ATA 31 - Indicating & Rexcording | 2.00 | 02 |
| ATA 24 - Electrical Power | 2.00 | 02 |
| ATA 36 - Pneumatic | 2.00 | 02 |
| ATA 21 - Air Conditionning & Cabin Pressurization | 3.00 | 04 |
| ATA 29 - Hydraulic System | 2.00 | 02 |
| ATA 32 - Lanfding Gear, Brakes & Nose Wheel Steering | 3.00 | 04 |
| ATA 30 - Ice & Rain Protection | 1.00 | 01 |
| ATA 28 - Fuel System | 3.00 | 03 |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM |
|------------------------------------------|---------------|-----------|
| Formation Théorique (hors option) | | |
| 06 | 01 | 12 |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM |
|------------------------------------------|---------------|-----------|
| Formation Théorique (hors option) | | |
| 18 | 03 | 20 |

AIRBUS A320 - CFM 56 & LEAP1A

ATR 72-212A - PWC PW120

FICHE PRODUIT

 **DURÉE :** Théorie 24 heures - 04 jours

 **TARIF :** Nous consulter  **PARTICIPANTS :** 12 max.

 **MEDIA :** Théorie en salle

 **DISPONIBILITÉ :** immédiate

LES PREREQUIS

Pour s'inscrire à la formation REFRESH TECHNIQUES A320 & ATR, vous devez salarié de la compagnie aérienne AIR CORSICA et être en position de technicien de maintenance aéronautique et/ou posséder une licence approuvée ou en cours d'approbation. Une bonne compréhension de l'anglais est préférable.

LES MODALITES

Cette formation est encadrée par des formateurs qualifiés EASA Part 147 par le Centre de Formation d'AIR CORSICA. La partie théorique se déroule à Bastia ou à Ajaccio.

LE SUIVI & L'EVALUATION

Une évaluation des connaissances acquises sous format de questions à choix multiples (QCM). cette formation est sanctionnée par la délivrance d'une attestation de réussite.

LES OBJECTIFS

La formation permet tout d'abord de redécouvrir l'étendue des systèmes embarqués des deux appareils puis de distinguer pour ses appareils A320 et ATR les différentes versions, modifications intermédiaires ainsi que les évolutions des dernières générations. On y découvre la structure de l'appareil. On détaille en profondeur les différents systèmes comme les systèmes mécaniques embarqués, l'avionique et l'ensemble propulsif (CFM56-5B et LEAP1A, PW127). On termine par découvrir l'organisation de la documentation technique ainsi que l'entretien programmé des appareils ainsi que de nombreuses tâches de maintenance en configuration réelle. La formation familiarise les stagiaires à l'utilisation de la documentation technique du constructeur tel qu'AMM, IPC, TSM, MEL et autres manuels. L'objectif final est de pouvoir maintenir ou obtenir une Approbation Pour Remise en Service (APRS) d'un appareil en opération de transport conformément aux règles de l'EASA.



LE PROGRAMME 2024

ATR 72-212A (PW 120)

- ATA 24 - Electrical
- ATA 29 - Hydraulic
- ATA 32 - Gears, Brakes & NWS
- ATA 36 - Pneumatic
- ATA 21 - Conditioning Air & Cabin Pressurization
- ATA 30 - Anti Ice
- ATA 28 - Fuel
- ATA 61 - Propeller

A320 CEO & NEO (CFM LEAP1A)

- ATA 73 & 73A - Fuel Control & FADEC
- ATA 75 - Air
- ATA 79 - Oil

AIRBUS A320 - CFM 56 & LEAP1A

ATR 72-212A - PWC PW120

SYLLABUS

| Sujets | Durée (hrs) | QCM |
|-----------------------------------------------------|-------------|-----|
| ATR 72 - 21A (PW 120) | | |
| ATA 61 - Propeller | 4.00 | 05 |
| ATA 24 - Electrical Power | 2.00 | 02 |
| ATA 36 - Pneumatic | 2.00 | 06 |
| ATA 21 - Air Conditioning & Cabin Pressurization | 3.00 | 02 |
| ATA 29 - Hydraulic System | 2.00 | 04 |
| ATA 32 - Landing Gear, Brakes & Nose Wheel Steering | 3.00 | 04 |
| ATA 30 - Ice & Rain Protection | 1.00 | 03 |
| ATA 28 - Fuel System | 3.00 | 02 |
| A320 (CFM LEAP 1A) | | |
| ATA 73 & 73A - Fuel Control & FADEC | 3.00 | 08 |
| ATA 75 - Air System | 2.00 | 04 |
| ATA 79 - Oil System | 1.00 | 04 |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM |
|------------------------------------------|---------------|-----------|
| Formation Théorique (hors option) | | |
| 20 | 03 | 28 |

| Durée (heures) | Durée (Jours) | QCM |
|------------------------------------------|---------------|-----------|
| Formation Théorique (hors option) | | |
| 06 | 01 | 16 |



**CATALOGUE DE FORMATION
EASA PART ATO**

Qualifications ATO

ATR 72-212A (PW 120)

A320 CEO (CFM 56) & NEO (CFM LEAP1A)



**CATALOGUE DE FORMATION
EASA PART OPS**

« REFRESH » DPN

RTC ATR

RTC A320

OCC ATR

OCC A320



Air Corsica

Aéroport Napoléon Bonaparte, Boite Postale 505,
Cedex 2, 20186 Ajaccio

Centre de Formation

Aéroport Bastia Poretta,
Route de l'aéroport, 20290 Lucciana

Contacts

lamagnin@aircorsica.com

+33(0) 6.60.72.11.41

jopiercecchi@aircorsica.com

+33(0) 6.20.69.82.73