



Certificat de Qualification Professionnelle

**ASSISTANT
AVION**

C.P.N.E. du 13 Mars 2002



PUBLIC VISE	<p>Selon les dispositions de l'avenant n° 63 à la Convention Collective Nationale du Transport Aérien - Personnel au Sol du 12 juillet 2001 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nouveaux entrants dans l'emploi-repère : adultes demandeurs d'emploi, jeunes en contrat de professionnalisation. • Salariés.
OBJECTIFS GENERAUX	<p>Former des professionnels capables d'assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en autonomie les opérations liées à l'activité de chargement, • en autonomie les activités d'assistance à l'avion. <p>Préparer les stagiaires à la maîtrise des compétences leur permettant de s'adapter à des situations professionnelles en évolution.</p>
DUREE DE LA FORMATION	<p>C.Q.P. Assistant Avion : 173 Heures minimum.</p>
INSCRIPTION	<p>Dès lors qu'un salarié participe à une action de formation validée par un C.Q.P., l'organisme de formation lui remettra un bulletin d'inscription à l'examen.</p> <p>Ce bulletin d'inscription dûment complété et signé par le candidat et l'organisme de formation sera envoyé à la FNAM et figurera dans le dossier de suivi.</p>
NIVEAU REQUIS	<p>Avoir le C.Q.P. Piste.</p>
VALIDATION DU C.Q.P.	<p>Examen par un jury, à partir d'un dossier comprenant le suivi de la formation, les évaluations de chaque module, les appréciations du Centre de Formation, du responsable de l'entreprise, du tuteur ou responsable hiérarchique.</p>
VALIDATION DU C.Q.P. PAR LA V.A.E.	<p>La Validation des Acquis de l'Expérience est réservée aux salariés pouvant justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans sur les activités de la piste.</p>
CLASSIFICATION	<p>Les personnels ayant obtenu le C.Q.P. Assistant Avion et qui mettent en œuvre les activités correspondant à la définition de l'emploi-repère se voient attribuer le coefficient 185.</p>

MODALITES
D'ORGANISATION
DE LA FORMATION

ORGANISME DE FORMATION

Pour réaliser ces actions de formation, les organismes de formation devront répondre aux caractéristiques et aux exigences suivantes :

↳ Disposer préalablement des compétences relatives aux métiers de l'assistance en piste :

- les formateurs devront avoir une expérience professionnelle dans le domaine de l'assistance en piste de trois ans minimum,
- l'équipement pédagogique devra être adapté : matériels, supports pédagogiques, matériel vidéo, locaux permettant une qualité d'accueil des stagiaires.

↳ Avoir acquis une expérience dans le domaine de la formation des 18/26 ans par alternance, en particulier pour ce qui concerne les modalités de suivi, l'évaluation des acquis, le tutorat...

↳ Mettre en œuvre un partenariat avec les entreprises d'accueil.

↳ Proposer des procédures de suivi relatives à l'insertion professionnelle des stagiaires.

↳ Mettre en place des modalités d'évaluation du dispositif de formation.

↳ Se donner les moyens de participer aux travaux engagés par la branche sur l'évolution du dispositif de formation.

SERVICES FORMATION OU ECOLES DES ENTREPRISES

La mise en œuvre de la formation est placée sous l'autorité des services formation ou écoles des entreprises y compris en cas de sous-traitance des actions de formation.

Elle est basée sur le principe de l'alternance entre stages en salle et mises en situation professionnelle, pour lesquelles le salarié est placé sous la responsabilité d'un professionnel, qui assure auprès de lui une mission d'accompagnement.

PROFIL DES FORMATEURS

Ils interviennent sous la responsabilité de la structure chargée de la formation ou par délégation du chef d'entreprise. Professionnels reconnus par leur hiérarchie directe et leur groupe de travail, possédant une expérience de 3 ans dans les métiers de l'assistance aéroportuaire, ils ont soit bénéficié d'une formation de formateurs soit d'une expérience à la co-animation de stages.

MODALITES D'ACCOMPAGNEMENT

Il est assuré par des professionnels reconnus par leur hiérarchie directe et leur groupe de travail, qui possèdent une expérience d'un an minimum dans leur fonction. Ces professionnels interviennent en s'appuyant sur un cahier des charges qui précise leurs missions.

Ils accompagnent au maximum deux personnes simultanément.

CARACTERISTIQUES DE LA FONCTION

COMPOSANTES DE LA FONCTION

L'assistant avion assure les opérations d'assistance au sol de l'avion : la préparation, la conduite et la manipulation des engins de repoussage et de tractage avion, le placement avion et les départs au casque.

Il peut être amené, en fonction des conditions de l'exploitation à assurer les opérations de convoyage au poste et dégivrage/antigivrage.

Il peut être amené à effectuer tout ou partie des opérations réalisées par l'assistant piste.

SITUATION FONCTIONNELLE

Compagnies aériennes et entreprises qui développent des activités de traitement de bagages, de fret, de poste et d'assistance à l'avion.

RELATIONS FONCTIONNELLES

L'assistant avion est placé sous l'autorité d'un chef d'équipe (ou coordinateur sol).

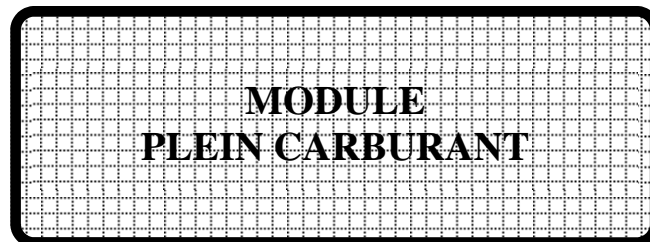
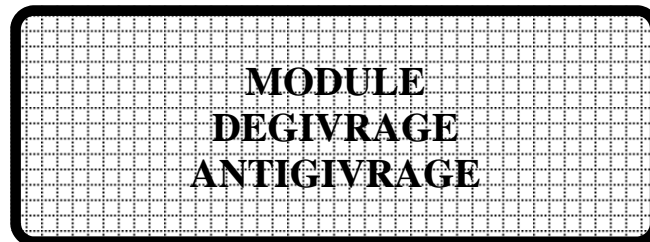
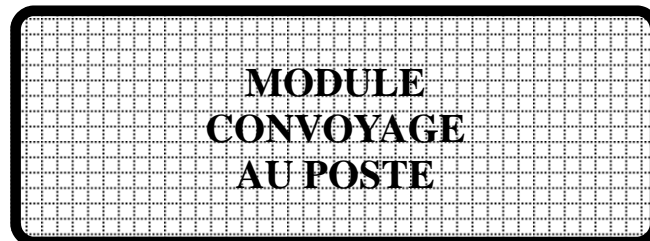
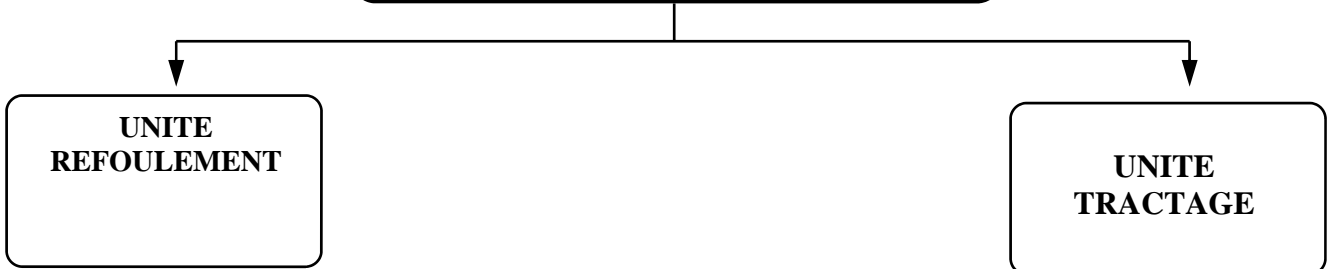
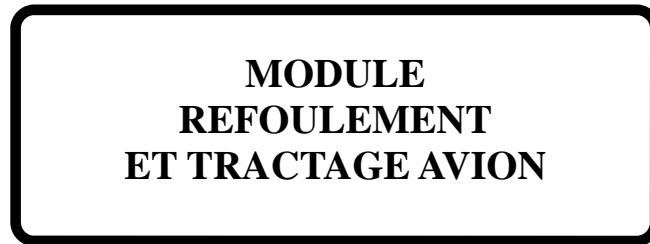
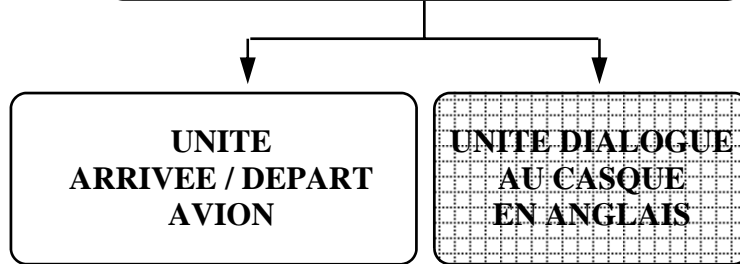
DESCRIPTIF DES ACTIVITES

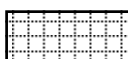
DE

L'ASSISTANT AVION

ACTIVITES	COMPETENCES ASSOCIEES
Préparation des engins et matériels nécessaires au refoulement et/ou au tractage	<ul style="list-style-type: none"> ↳ Sélectionner le tracteur / repousseur adapté au type d'appareil. . Signaler les pannes ou anomalies des engins et matériels.
Prise en charge et placement de l'appareil de la VCA au point de parking (avec prise de casque)	<ul style="list-style-type: none"> ↳ Appeler et placer les appareils en utilisant les gestes conventionnels. . Indiquer à l'équipage que l'appareil est mis en sécurité à l'arrivée.
Refoulement et/ou tractage de l'avion	<ul style="list-style-type: none"> ↳ Repousser et/ou tracter les appareils selon les consignes données, en fonction du schéma de circulation avion indiqué. . Mettre en place les éléments de sécurité nécessaires au repoussage. . Appliquer les procédures radio propres au tractage. . Signaler les pannes ou anomalies de fonctionnement des engins.
Départ au casque	<ul style="list-style-type: none"> ↳ Transmettre à l'aide des gestes conventionnels appropriés, les consignes de repoussage données par le PNT. . Indiquer à l'équipage que l'avion est conditionné pour le départ. . Appliquer les procédures de démarrage moteur pendant les phases de repoussage. . Signaler toute anomalie au PNT.
Convoyage au poste	<ul style="list-style-type: none"> ↳ Configurer le poste et mettre en place les éléments de sécurité nécessaires au convoyage. . Appliquer les procédures radio propres au convoyage. . Actionner les systèmes de balisage avion et d'immobilisation.
Dégivrage / antigivrage	<ul style="list-style-type: none"> ↳ Assurer l'élimination du givre, de la neige ou de la glace des parties sensibles de l'avion.

REFERENTIEL DE FORMATION



 : Modules optionnels ne nécessitant pas de validation pour l'obtention du C.Q.P.

MODULE

ARRIVEE - DEPART AVION

DUREES MINIMALES

- UNITE DEPART AVION : 30 Heures
- DEPART AU CASQUE EN ANGLAIS : 20 Heures

UNITE : ARRIVEE - DEPART AU CASQUE

OBJECTIFS	CONTENUS
<p>Pré-requis : Unité arrivée avion assistant piste.</p> <p>Etre capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ de vérifier que l'appareil est mis en condition à l'arrivée ↳ de vérifier l'état général de l'appareil à l'arrivée et au départ ↳ de communiquer avec l'équipage en utilisant le dialogue conventionnel ↳ de mettre en place et de retirer les matériels de sécurité nécessaires au repoussage et/ou au tractage de l'avion ↳ d'appliquer les consignes de prévention pour la sécurité du personnel et de l'appareil 	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Phraséologie conventionnelle. ☞ Procédure de contrôle : tour avion (portes trappes, poignées, vérification visuelle de l'état de l'avion...). ☞ Prévention des risques : sécurité des personnels, sécurité incendie dans le contexte de la fonction, sécurité et propreté du périmètre sécurité avion et de la trajectoire de repoussage... ☞ Réglementation embarquement et incendie. ☞ Présentation, fonctionnalité et modes de connexion des broches d'isolement et d'orientation du train avant.

UNITE : DIALOGUE AU CASQUE EN ANGLAIS

OBJECTIFS	CONTENUS
<p>Pré-requis : Unité arrivée avion et unité arrivée/départ avion au casque, niveau de langue exigé (*).</p> <p>Etre capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ de réaliser l'ensemble des activités de traitement de l'arrivée et du départ avion en langue anglaise ↳ de communiquer avec le PNT hors du contexte des procédures de départ et d'arrivée 	<ul style="list-style-type: none"> ↳ Vocabulaire et phraséologie en anglais des unités arrivée et départ avion.

(*) Pré-requis du niveau de langue :

ECOUTE :

- ↳ Devine le sujet général d'une conversation simple sans en suivre le sens ou l'évolution.
- ↳ Reconnaît quelques phrases toutes faites (salutations, questions type).
- ↳ Exécute des consignes simples et répétitives, demande fréquemment de répéter.

EXPRESSION :

- ↳ Pose des questions simples ou y répond en faisant une amorce de phrase pour obtenir ou demander des renseignements indispensables, se déplacer ou orienter sur un itinéraire de proximité.
- ↳ Se présente de façon claire (nom, métier, lieu de travail, etc...), prononciation parfois encore inintelligible.

MODULE

REFOULEMENT ET TRACTAGE AVION

DUREES MINIMALES

- **REFOULEMENT AVION PAR TRACTEUR AVEC BARRE DE TRACTAGE : 15 Heures + 3 Heures par type d'avion**
et / ou : - **REFOULEMENT AVION PAR PPU : 7 Heures**
et / ou : - **REFOULEMENT AVION PAR TRACTEUR SANS BARRE DE TRACTAGE : 22 Heures + 2 Heures par type d'avion**
- **TRACTAGE AVION AVEC OU SANS BARRE DE TRACTAGE : 8 Heures**
- **PERMIS M requis pour l'ensemble des unités : 6 Heures**

UNITE : REFOULEMENT AVION PAR TRACTEUR AVEC BARRE DE TRACTAGE

OBJECTIFS	CONTENUS
<p>Etre capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✦ de maîtriser la conduite et le fonctionnement des engins de repoussage ✦ d'exécuter toutes les manœuvres inhérentes aux opérations d'accrochage, de repoussage et de tractage ✦ d'appliquer les procédures préventives pour la sécurité du personnel (signalement des pannes ou anomalies...) 	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Présentation, fonctionnement et connexion des matériels de repoussage. ☞ Procédures de repoussage. ☞ Conduite et réglementation sur les aires de manœuvre. ☞ Prévention des risques : distance de freinage, météo, signalisation en cas de panne...

UNITE : REFOULEMENT AVION PAR PPU

OBJECTIFS	CONTENUS
<p>Etre capable :</p> <ul style="list-style-type: none">↳ de maîtriser la conduite du PPU et le fonctionnement des engins du système de guidage↳ d'exécuter toutes les manœuvres inhérentes aux opérations d'accrochage, de repoussage et de tractage↳ d'appliquer les procédures préventives pour la sécurité du personnel (signalement des pannes ou anomalies...)	<ul style="list-style-type: none">☞ Présentation, fonctionnement et connexion des PPU.☞ Procédures de repoussage.☞ Conduite et réglementation sur les aires de manœuvre.☞ Prévention des risques : distance de freinage, météo, signalisation en cas de panne...

UNITE : REFOULEMENT AVION PAR TRACTEUR SANS BARRE DE TRACTAGE

OBJECTIFS	CONTENUS
<p>Etre capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ de maîtriser la conduite et le fonctionnement des engins de tractage/repoussage ↳ d'exécuter toutes les manœuvres inhérentes aux opérations d'accrochage et de repoussage ↳ d'appliquer les procédures préventives pour la sécurité du personnel : signalement des pannes ou anomalies... 	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Présentation et fonctionnement général des engins de tractage / repoussage. ☞ Procédures d'accrochage et de repoussage. ☞ Prévention des risques : distance de freinage, météo, signalisation en cas de panne...

UNITE : TRACTAGE AVION AVEC OU SANS BARRE DE TRACTAGE

OBJECTIFS	CONTENUS
<p>Etre capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ de maîtriser la conduite et le fonctionnement des engins de repoussage ↳ d'exécuter toutes les manœuvres inhérentes aux opérations d'accrochage, de repoussage et de tractage ↳ d'appliquer les procédures préventives pour la sécurité du personnel (signalement des pannes ou anomalies...) 	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Phraséologie conventionnelle. ☞ Procédures d'urgence. ☞ Consignes radio. ☞ Présentation et fonctionnement des liaisons interphones du tracteur.

MODULE

DEGIVRAGE / ANTIGIVRAGE

DUREE MINIMALE : 14 Heures

OBJECTIFS	CONTENUS
<p>Pré-requis : Permis de conduire, habilitation à conduire sur les aires de trafic.</p> <p>Etre capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✦ de détecter visuellement les dépôts de givre sur les surfaces concernées des avions ✦ de contrôler l'état du matériel avant utilisation ✦ de vérifier la qualité de l'intervention ✦ d'appliquer les procédures préventives pour la sécurité du personnel 	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Présentation et fonctionnement général du matériel de dégivrage et de la centrale de distribution (fixe et mobile). ☞ Présentation des produits. ☞ Techniques générales d'élimination des dépôts de givre, glace, neige... ☞ Tables des temps de protection. ☞ Contrôle qualité du traitement. ☞ Prévention des risques : sécurité, environnement. ☞ Procédures de secours.

MODULE

CONVOYAGE AU POSTE

DUREE MINIMALE : 24 Heures

OBJECTIFS	CONTENUS
<p>Etre capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✦ de dialoguer avec la tour de contrôle en français ✦ de mettre en configuration le poste et la cabine de l'avion, avant et après déplacement ✦ d'appliquer les consignes de sécurité spécifiques au convoyage 	<p><u>RADIO :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ Présentation et modalités d'utilisation des moyens radios et des liaisons interphone de l'avion. ☞ Alphabet aéronautique. <p><u>CONVOYAGE :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ Procédures de convoyage, de secours, d'urgence et d'évacuation. ☞ Présentation et modalités d'utilisation des moyens embarqués de lutte contre l'incendie.

MODULE PLEIN CARBURANT

DUREE MINIMALE : 4 Heures

OBJECTIFS	CONTENUS
<p>Etre capable :</p> <ul style="list-style-type: none">↳ d'identifier la nature du carburant ↳ d'appliquer les procédures préventives pour la sécurité du personnel	<ul style="list-style-type: none">↳ Localisation des points de service.↳ Présentation des produits. ↳ Prévention des risques : règles de sécurité incendie...

VALIDATION DES MODULES

MODULE
ARRIVEE / DEPART
AVION

UNITE DEPART AVION

- ↪ Validation écrite des connaissances : 80 % de bonnes réponses.
- ↪ Trois mises en situations en toute autonomie comprenant obligatoirement deux avec prise de casque.
- ↪ Validation du dialogue.

MODULE
REFOULEMENT
ET TRACTAGE
AVION

UNITE REFOULEMENT AVION PAR TRACTEUR AVEC BARRE DE TRACTAGE

- ↪ Validation des connaissances : 80 % de bonnes réponses.
- ↪ Deux mises en situations complexes (point de parking délicat ou condition météo ou d'encombrement des "taxi-way").

UNITE REFOULEMENT AVION PAR PPU

- ↪ Deux mises en situations complexes.
- ↪ Validation du dialogue.

UNITE REFOULEMENT AVION PAR TRACTEUR SANS BARRE DE TRACTAGE

- ↪ Validation des connaissances : 80 % de bonnes réponses.
- ↪ Deux mises en situations complexes (point de parking délicat ou condition météo ou d'encombrement des "taxi-way").

UNITE TRACTAGE AVION AVEC OU SANS BARRE DE TRACTAGE

- ↪ Validation des connaissances.
- ↪ Une mise en situation petit porteur et une mise en situation gros porteur.
- ↪ Permis M : deux mises en situation petit porteur, en fonction de la flotte.

MODULE
CONVOYAGE
AU POSTE

- V Validation des connaissances : 80 % de bonnes réponses.
- V Validation du dialogue.

MODULE
DEGIVRAGE /
ANTIGIVRAGE

- V Validation des connaissances avec 80 % de bonnes réponses et 100 % de bonnes réponses sur la sécurité des personnes et de l'avion et l'utilisation réfractomètre.
- V Deux cycles complets pour le dégivrage et deux cycles complets pour l'anti-givrage.