

**Sous-commission paritaire pour l'assistance en  
escale dans les aéroports**

**Paritair Subcomité voor de grondafhandeling op  
luchthavens**

Convention collective de travail du 23/11/2017  
**Classification des fonctions – formation - exigences  
minimales**  
dans le sous-secteur de l'assistance dans les aéro-  
ports

Collectieve arbeidsovereenkomst van 23/11/2017  
**Functieclassificatie – opleidingen - minimum  
vereisten**  
in de sub-sector van de afhandeling op luchthavens

*CHAPTIRE 1<sup>er</sup>. - Champ d'application*

*HOOFDSTUK I. – Toepassingsgebied*

Article 1<sup>er</sup>

Artikel 1

§ 1<sup>er</sup>. La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs et leurs travailleurs ressortissant à la Sous-commission paritaire de l'assistance en escale dans les aéroports.

§ 1. Deze collectieve arbeidsovereenkomst is van toepassing op de werkgevers en hun werknemers die ressorteren onder het Paritair Subcomité voor grondafhandeling op luchthavens.

§ 2. Par assistance en escale, on comprend l'assistance «opérations en piste», l'assistance «passagers», l'assistance «bagages», l'assistance «transport au sol» et l'assistance «fret et poste» et l'assistance aux membres d'équipage.

§ 2. Onder grondafhandeling wordt begrepen platform-, passagiers-, bagage-, grondtransport- en vracht- en postafhandeling en bijstand aan bemanning.

Par aéroports, il y a lieu d'entendre toute surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant les bâtiments, les installations et le matériel) destinée principalement à l'usage, en totalité ou en partie, par des tiers pour l'arrivée, le départ et les évolutions des avions à la surface.

Onder luchthavens wordt begrepen elk bepaald grond- of wateroppervlak (met gebouwen, installaties en materiaal) in hoofdzaak bestemd om, geheel of gedeeltelijk, door derden te worden gebruikt voor de aankomst, het vertrek en de bewegingen van vliegtuigen op het oppervlak

La Sous-commission paritaire pour l'assistance en escale dans les aéroports n'est pas compétente pour les entreprises d'assistance en escale qui relèvent de la compétence de la Commission Paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole, de la Commission Paritaire pour le nettoyage, de la Commission Paritaire pour le commerce de combustibles, de la Commission Paritaire de l'industrie hôtelière ou de la Commission Paritaire de l'aviation commerciale, à l'exception des entreprises qui exploitent des aéro-

Het Paritair Subcomité voor de grondafhandeling op luchthavens is niet bevoegd voor ondernemingen voor grondafhandeling op luchthavens die vallen onder de bevoegdheid van het Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en -handel, het Paritair Comité voor de schoonmaak, het Paritair Comité voor de handel in brandstoffen, het Paritair Comité voor het hotelbedrijf of het Paritair Comité voor de handelsluchtvaart, uitgezonderd de ondernemingen die luchthavens beheren.

ports.

§ 3. Par « travailleurs » on entend : les ouvriers et les ouvrières des employeurs visés sous le § 1<sup>er</sup> déclarés dans la catégorie ONSS 283, sous le code travailleur 015 ou 027.

Cette convention collective de travail ne s'applique toutefois pas :

- a) aux apprentis déclarés dans la catégorie ONSS 283 sous le code travailleur 035.
- b) aux apprentis qui, à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année au cours de laquelle ils atteignent 19 ans, sont déclarés sous le code travailleur 015, mais sont occupés sous contrat d'apprentissage, comme déclaré à l'ONSS avec mention type apprenti dans la zone « type contrat d'apprentissage ».

## CHAPITRE II. — Plans de formation

### Article 2.

§1<sup>er</sup>. Le plan de formation HEADSET est joint en annexe à la présente cct.

§2. Le plan de formation DE/ANTI-ICING est joint en annexe à la présente cct.

§3. Le plan de formation ELEVATRICE A CISEAUX est joint en annexe à la présente cct.

§4. Le plan de formation PUSH BACK (Towbar & Noselifter) est joint en annexe à la présente cct.

### Article 3.

Ces plans de formation décrivent les exigences minimales auxquelles une formation, dispensée au sein de l'entreprise, doit satisfaire.

§ 3. Onder « werknemers » wordt begrepen : de arbeiders en arbeidsters van werkgevers bedoeld in § 1 aangegeven in de RSZ-categorie 283 met werknemerskengetal 015 of 027.

Deze collectieve arbeidsovereenkomst is evenwel niet van toepassing op:

- a) de leerlingen aangegeven in de RSZ-categorie 283 met werknemerskengetal 035.
- b) de leerlingen die vanaf 1 januari van het jaar waarin ze 19 jaar worden, aangegeven worden met werknemerskengetal 015, maar werken onder leercontract zoals aangegeven aan de RSZ met vermelding type leerling in de zone "type leercontract".

## HOOFDSTUK II. — Opleidingsplannen

### Artikel 2.

§1. In bijlage van deze CAO het opleidingsplan HEADSET.

§2. In bijlage van deze cao het opleidingsplan DE/ANTI-ICING.

§3. In bijlage van deze cao het opleidingsplan SCHAARLIFT.

§4. In bijlage van deze cao het opleidingsplan PUSH-BACK (Towbar & Noselifter)

### Artikel 3.

Deze opleidingsplannen beschrijven de minimumvereisten aan dewelke een opleiding, gegeven binnen de onderneming, moet voldoen.

*CHAPITRE IV. – CCT classification des fonctions*

## Article 4.

La présente CCT est conclue en exécution de l'article 4 de la CCT classification de fonctions du 22 janvier 2015, enregistrée sous le numéro 125906.

*CHAPITRE IV. – Durée de validité*

## Article 5

La présente convention collective de travail prend cours le 23 novembre 2017 pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties moyennant un délai de préavis de 3 mois. Le préavis doit être signifié par lettre recommandée adressée à la partie opposée et au président de la Sous-commission paritaire pour l'assistance en escale dans les aéroports.

*HOOFDSTUK IV. – CAO functieclassificatie*

## Artikel 4.

Deze CAO wordt afgesloten in uitvoering van artikel 4 van de CAO functieclassificatie van 22 januari 2015, geregistreerd onder het nummer 125906.

*HOOFDSTUK IV. – Geldigheidsduur*

## Artikel 5

Deze collectieve arbeidsovereenkomst treedt in werking op 23 november 2017 en is van onbepaalde duur.

Zij kan opgezegd worden door elke partij middels een opzegtermijn van 3 maanden. De opzegging dient per aangetekend schrijven te gebeuren, gericht aan de tegenpartij en aan de voorzitter van het Paritair Subcomité voor de grondafhandeling op luchthavens.

# PLAN DE FORMATION HEADSET

## ▪ Objectif de la formation :

Accompagner un avion de manière correcte et sûre, qui part de son emplacement vers la piste de roulement au moyen d'un véhicule de refoulement.

## ▪ Connaissances requises et qualifications nécessaires:

Connaissance approfondie de l'aire de trafic et des différentes opérations effectuées autour d'un avion.

Permis de conduire pour aéroport valable.

Connaissance approfondie de l'anglais (parlé).

Attitude de travail sûre.

Connaissance des procédures de repoussage.

## ▪ Planning de la formation:

La formation comporte au moins 2 jours. Dans une partie théorique classique, des explications sont fournies à un avion au sujet des procédures et le candidat accompagne/ écoute le formateur sur le terrain. S'ensuit une formation pratique sur le terrain, avec accompagnement d'un formateur/ instructeur/ opérateur au casque expérimenté. Suivre au moins 15 opérations au casque (dont certaines en solo).

## ▪ Contenu de la formation:

- Responsabilités de l'opérateur au casque.
- Consignes de sécurité.
- Procédures et méthodes de travail.
- Procédures d'urgence.
- Explications pratiques fournies à un avion
- Broche à bille
- Vérifications obligatoires
- Place/ position correcte de l'opérateur au casque par rapport à l'avion durant la procédure de sortie.
- Familiarisation:
- Accompagner/ écouter pendant que le formateur exécute la procédure au casque / de sortie.
  - *Le nombre dépend du candidat, de la rapidité avec laquelle il se sent prêt à prendre le relais.*
- Pratique:
- Exécuter soi-même la procédure au casque/ de sortie, alors que le formateur accompagne/ écoute.
  - *En ce comprise la procédure avec signaux manuels.*
- Communication:
- Entre l'opérateur au casque et le chauffeur du véhicule de refoulement
- Entre l'opérateur au casque et la cabine de pilotage
- Alphabet OACI

- Exécution en solo des procédures au casque/ de sortie, y compris les signaux manuels.
- Procédures spéciales: démarrage air et dégivrage
  
- **Aspects importants durant la formation :**
  - Le candidat comprend-il correctement les explications fournies et peut-il les transposer dans ses actes sur le terrain?
  - Le candidat comprend-il les conséquences possibles en cas de non-respect des procédures et méthodes de travail?
  - Le candidat utilise-t-il une communication appropriée, est-il clair et correct? Se concerta-t-il avec l'équipage en cas de questions spécifiques (démarrage air...)?
  - Le candidat effectue-t-il les vérifications correctement et selon les procédures?
  - Le candidat utilise-t-il la bonne broche à bille par type d'avion?
  - Le candidat tient-il compte de ce qui se passe aux alentours de l'avion, a-t-il une vue d'ensemble?
  - Le candidat utilise-t-il les bons signaux manuels lorsque ceux-ci sont d'application?
  - Le candidat est-il à même d'anticiper des changements subits lors de la manœuvre de sortie?
  - Le candidat est-il distrait ou sous pression à cause d'éléments environnants? Respecte-t-il les règles et procédures?
  - Le candidat tient-il compte de l'ensemble de l'environnement de travail (cercle de sécurité) pendant l'exécution de la procédure au casque / de sortie?
  - Le candidat connaît-il les procédures d'urgence?
  
- **Exigences pour la certification:**
  - Communication claire et correcte (anglais).
  - Exécution claire et correcte des vérifications obligatoires.
  - Exécution claire et correcte des opérations au casque / de sortie effectuées seul.
  - Attitude responsable.
  - Approbation du formateur.

**Durée de validité du certificat: 3 ans.**

**Prolongation: remise à niveau avec pratique d'au moins 5 avions, sous la supervision d'un formateur / instructeur / opérateur au casque expérimenté.**

# PLAN DE FORMATION DE/ANTI-ICING

## ▪ Objectif de la formation :

Maîtriser les procédures de dégivrage / antigivrage. Il s'agit d'enlever la neige, le givre et la glace (absence de contamination) de certaines parties d'un avion à l'aide d'un liquide de dégivrage chauffé.

## ▪ Connaissances requises et qualifications nécessaires:

Connaissance approfondie de l'aire de trafic et des différentes opérations effectuées autour d'un avion.

Connaissance approfondie des dispositions de sécurité sur les aires de trafic.

Permis de conduire pour aéroport valable.

Aptitudes à la conduite (véhicule tracteur et beltloader).

Connaissance de l'anglais parlé.

Ne pas avoir le vertige.

Pas de contre-indication à l'égard de la sécurité au travail.

## ▪ Planning de la formation:

Entraînement minimum de 2 jours. Le premier volet se compose d'une partie théorique classique suivie d'un test. La deuxième partie consiste en un entraînement pratique avec les différents véhicules autour de différents types d'avions.

Ensuite, un volet pratique d'au moins 3 jours consistant en un entraînement 'on-the-job' avec un opérateur expérimenté.

## ▪ Contenu de la formation:

### COURS DE BASE / DE REMISE A NIVEAU en dégivrage / antigivrage, entraînement théorique:

- Responsabilités de l'opérateur en dégivrage (tant l'opérateur en nacelle que le conducteur).
- Types de temps, tableaux AEA, réfractomètres.
- Consignes de sécurité.
- Consignes du fabricant, de la compagnie aérienne et règles locales (éventuelles).
- Procédures, méthodes de travail et schémas de conduite pour les différents types d'avion.
- Vérifications et procédures d'urgence.
- Explications des différentes machines de dégivrage et des éléments de commande.
- Sécurité & santé / environnement.

### COURS DE BASE dégivrage / antigivrage, entraînement pratique:

- Exercices de familiarisation:
  - Vérification des appareils avant utilisation.

- Préparation pour utilisation.
- Apprendre à manier les véhicules (1 personne dans la nacelle, 1 chauffeur). Échange des rôles.
- Apprendre à manier la nacelle (1 personne dans la nacelle, 1 chauffeur) pendant que le véhicule est en mouvement. Échange des rôles.
- Pratique:
  - Approche / manœuvres autour d'un avion avec la nacelle dans la bonne position mais sans aspersion (1 personne dans la nacelle, 1 chauffeur). Échange des rôles.
  - Approche / manœuvres autour d'un avion avec la nacelle dans la bonne position et dégivrage complet de l'avion à l'eau (1 personne dans la nacelle, 1 chauffeur). Échange des rôles.
  - Citernes de stockage, remplissage des véhicules

### ▪ Aspects importants durant la formation :

- Le candidat comprend-il correctement les explications fournies et peut-il les transposer dans ses actes?
- Le candidat comprend-il les conséquences possibles en cas de non-respect des procédures et méthodes de travail?
- Le candidat effectue-t-il la vérification de son véhicule avant utilisation?
- Le candidat effectue-t-il les préparations nécessaires?
- Le candidat utilise-t-il les EPI adéquats et de manière correcte ? *Gants, vêtements de protection, lunettes, radio.*
- Le candidat utilise-t-il la communication adéquate, claire et compréhensible, avec son partenaire de dégivrage?
- Le candidat positionne-t-il son véhicule de manière correcte, à la bonne place pour débiter une opération de dégivrage d'un avion?
- Le candidat a-t-il suivi le schéma de conduite correct?
- La distance d'aspersion par rapport à l'avion est-elle correcte? Le candidat a-t-il utilisé la bonne procédure d'aspersion?
- L'opération de dégivrage a-t-elle été correctement menée à bien (communication avec le snowman)?
- Le candidat a-t-il été distrait ou sous pression? Respecte-t-il les règles et procédures?

### ▪ Exigences pour la certification:

- Le candidat a réussi la partie théorique.
- Le candidat a une compréhension complète de l'opération de dégivrage.
- Le candidat connaît les différentes machines de dégivrage et leurs commandes.
- Le candidat utilise la communication appropriée de manière claire.
- Le candidat maîtrise ses actions.
- Le candidat fait preuve d'une attitude responsable.
- Feu vert du responsable de la formation.

**Durée de validité du certificat: 1 an.**

**Prolongation: remise à niveau d'1 jour.**



# PLAN DE FORMATION ÉLÉVATRICE À CISEAUX

## ▪ Objectif de la formation:

Apprendre à manier correctement, en toute sécurité et selon les procédures adéquates les différents types d'élévatrices à ciseaux et travailler à l'aide de celles-ci sur les différents types d'avions sur l'aire de trafic.

Apprendre à connaître et à appliquer les procédures d'urgence.

## ▪ Connaissances requises et qualifications nécessaires:

Connaissance approfondie de l'aire de trafic et des différentes opérations effectuées autour d'un avion.

Maîtrise de la conduite/de l'utilisation du matériel de base tel que les transporteurs et les véhicules tracteurs.

Permis de conduire pour aéroport valable.

Attitude de travail sûre.

## ▪ Planning de la formation:

La formation dure au minimum 2 jours. Une partie théorique classique se clôturant par un test le jour 1 est suivie par une explication des différentes fonctionnalités de la/des machine(s). Suivent ensuite les exercices de familiarisation sur le lieu de travail (aire de trafic).

À partir du jour 2 (et jusqu'à la fin de la formation), exercices pratiques sur l'aire de trafic, avec chargement et déchargement d'avions. L'apprenant doit avoir suivi au moins 10 opérations de chargement et/ou de déchargement (dont certaines effectuées seul) avant la fin de la formation.

## ▪ Contenu de la formation:

- Consignes de sécurité.
- Responsabilités de l'opérateur.
- Consignes du fabricant, GAPS et règles locales (éventuelles).
- Procédures et méthodes de travail.
- Procédures d'urgence.
- Explications de tous les éléments de commande des différentes machines.
- Exercices de familiarisation:
  - Vérification de la machine avant utilisation.
  - Apprendre à manipuler la machine.
  - Apprendre à déplacer la machine (escalier, autre élévateur,...).
  - Se familiariser avec les différents éléments de commande et apprendre à les utiliser.
  - Les choses à faire et celles à éviter.
- Travailler dans la pratique avec l'équipe, avec un encadrement du formateur.
  - Tous les types d'avions.

- Upper et lowerdeck de tous types.
- Au moins 10 avions, sous la supervision d'un opérateur expérimenté d'élévatrice à ciseaux
- Travailler dans la pratique avec l'équipe, sans encadrement du formateur.

▪ **Aspects importants durant la formation:**

- L'apprenant comprend-il correctement les explications fournies et peut-il les transposer dans ses actes?
- L'apprenant comprend-il les conséquences possibles en cas de non-respect des procédures et méthodes de travail? (*Dégâts à l'avion, aux ULD ou aux expéditions? Blessures ou lésions chez des collègues? Retards?*).
- L'apprenant effectue-t-il la vérification de sa machine avant utilisation?
- L'apprenant utilise-t-il les bonnes méthodes de travail?
- Tient-il toujours compte de ce qui se passe aux alentours de sa machine? Est-il vigilant à l'ensemble de l'environnement de travail dans et autour de l'avion?
- Anticipe-t-il les situations inattendues? Comment?
- Garde-t-il en permanence le contrôle de la machine, tant durant les déplacements sur l'aire de trafic que pendant les opérations à l'avion?
- L'apprenant a-t-il été distrait ou mis sous pression par ses coéquipiers? Respecte-t-il les règles et procédures?

▪ **Exigences pour la certification:**

- Le candidat a réussi la partie théorique.
- Le candidat comprend le fonctionnement des machines, les procédures et méthodes de travail requises.
- Le candidat garde le contrôle des différents types de machines, à tout moment.
- Le candidat est maître de ses actes.
- Le candidat fait preuve d'une attitude responsable.
- Feu vert du responsable de la formation.

**Durée de validité du certificat: 3 ans.**

**Prolongation: suivi de minimum 4 avions, sous la supervision d'un formateur ou d'un opérateur expérimenté d'élévatrice à ciseaux**

# PLAN DE FORMATION PUSHBACK (TOWBAR & NOSELIFTER)

## ▪ Objectif de la formation :

Pouvoir déplacer correctement un avion, en toute sécurité et en suivant les procédures adéquates, au moyen de l'appareil ou de la machine adéquate, depuis son emplacement jusqu'à la piste taxi ou la position d'où il peut décoller librement et en toute sécurité.

## ▪ Connaissances requises et qualifications nécessaires:

Connaissance approfondie de l'aire de trafic et des différentes opérations effectuées autour d'un avion.

Maîtrise de la conduite/de l'utilisation du matériel de base tel que les transporteurs et les véhicules tracteurs.

Permis de conduire pour aéroport valable.

Connaissance opérationnelle de l'anglais (parlé).

Attitude prudente au travail.

Connaissance des procédures de "push out".

## ▪ Planning de la formation:

Cette formation se compose au minimum de deux jours. Une partie théorique classique se clôturant par un test le jour 1 est suivie par une explication des différents appareils de pushback et de leurs fonctionnalités. Suivent ensuite les exercices de familiarisation sur le lieu de travail (aire de trafic).

À partir du jour 2 (et jusqu'à la fin de la formation), exercices pratiques sur l'aire de trafic, avec tous les types de pushbacks pour tous les avions. L'apprenant doit avoir suivi au moins 10 opérations de pushback (dont certaines effectuées seul) avant la fin de la formation.

## ▪ Contenu de la formation:

- Consignes de sécurité.
- Responsabilités de l'opérateur de pushback.
- Consignes du fabricant, GAPS et règles locales (éventuelles).
- Procédures et méthodes de travail.
- Procédures d'urgence.
- Explication pratique des différentes machines de pushback/noselifters et de leurs fonctionnalités.
- Exercices de familiarisation:
  - Vérification de la machine avant utilisation.
  - Conduite des différentes machines de pushback/noselifters.
  - Accompagnement du formateur pour voir comment il effectue les premiers mouvements ("pushes").
  - Les choses à faire et celles qui sont à éviter.

- Travailler dans la pratique avec l'équipe, avec un encadrement du formateur. Procéder soi-même aux opérations de pushback/noselift avec différents types d'avions.
- Travailler dans la pratique avec l'équipe, sans encadrement du formateur.
  
- **Aspects importants durant la formation :**
  - L'apprenant comprend-il correctement les explications fournies et peut-il les transposer dans ses actes sur le terrain?
  - L'apprenant comprend-il les conséquences possibles en cas de non-respect des procédures et méthodes de travail?
  - L'apprenant effectue-t-il la vérification de sa machine avant utilisation?
  - L'apprenant vérifie-t-il si sa machine est adaptée à l'avion qu'il va déplacer (noselifter) ou utilise-t-il le bon towbar par rapport à la situation?
  - L'apprenant est-il capable d'anticiper et de réagir aux changements imprévus lors d'un pushback?
  - L'apprenant maintient-il un contact (oculaire) avec l'opérateur au casque (head-set) ? Réagit-il correctement aux gestes et signaux adressés par l'opérateur au casque ?
  - L'apprenant connaît-il les procédures d'urgence?
  - L'apprenant garde-t-il en permanence le contrôle de la machine, tant durant les déplacements sur l'aire de trafic que pendant les opérations de pushback?
  - L'apprenant résiste-t-il à la pression découlant d'éléments environnants? Respecte-t-il les règles et procédures?
  
- **Exigences pour la certification:**
  - Le candidat a réussi la partie théorique.
  - Le candidat comprend le fonctionnement des machines, ainsi que les procédures et méthodes de travail requises pour exécuter une opération de pushback.
  - Le candidat garde le contrôle des différents types de machines, à tout moment.
  - Le candidat est maître de ses actes et effectue seul les opérations de pushback de façon correcte et sûre.
  - Le candidat fait preuve d'une attitude responsable.
  - Feu vert du responsable de la formation.

**Durée de validité du certificat: 3 ans.**

**Prolongation: remise à niveau d'1 jour.**

# OPLEIDINGSPLAN HEADSET

## ▪ Doel van de opleiding :

Het op een correcte en veilige manier begeleiden van een vliegtuig, dat met behulp van een pushback vanop zijn standplaats vertrekt tot op de taxiweg.

## ▪ Vereiste kennis en benodigde kwalificaties :

Gedegen kennis van de ramp en de verschillende werkzaamheden rond een vliegtuig.

Geldig luchthavenrijbewijs.

Grondige kennis (gesproken) Engels.

Veilige werkhouding.

Kennis van de 'push out' procedures.

## ▪ Planning van de opleiding :

De opleiding bestaat minimaal uit 2 dagen. In een klassikaal theoriegedeelte wordt uitleg van de procedures aan een vliegtuig gegeven en loopt/luistert de trainee mee met de trainer op de werkvloer. Daarna volgt praktijk op de werkvloer, onder begeleiding van van trainer/instructor/ervaren headsetter. Minimum 15 head-set operations (waarvan enkele solo) volgen.

## ▪ Inhoud van de opleiding :

- Verantwoordelijkheden van de head-set operator.
- Veiligheidsvoorschriften.
- Procedures en werkmethodes.
- Noodprocedures.
- Praktische uitleg aan een vliegtuig :
- Steering pin
- Verplichte checks
- Juiste plaats / positie van de head-set operator tov het vliegtuig tijdens de walk-out procedure.
- Gewenning :
- Meelopen / luisteren terwijl de trainer de head-set / walk-out procedure uitvoert.
  - *Aantal afhankelijk van de trainee, hoe snel voelt hij zich klaar om over te nemen.*
- Praktijk :
- Zelf uitvoeren van de head-set / walk-out procedure, terwijl de trainer meeloopt / meeluistert.
  - *Inclusief procedure met handsignalen.*
- Communicatie:
- Tussen headsetter en pushback chauffeur
- Tussen headsetter en cockpit
- ICAO alfabet
- solo uitvoeren van head-set / walk-out procedures, inclusief handsignalen.
- Speciale procedures : airstart en deicing.

▪ **Aandachtspunten tijdens de opleiding :**

- Begrijpt de trainee de gegeven uitleg; kan hij deze omzetten in zijn handelingen op de werkvloer ?
- Begrijpt de trainee de mogelijke gevolgen van het niet volgen van de procedures en werkmethodes ?
- Gebruikt de trainee de juiste communicatie, is hij duidelijk en correct ? Overlegt hij met de crew in geval van speciale vragen (airstart...) ?
- Voert de trainee de checks correct en volgens de procedures uit ?
- Gebruikt de trainee de juiste steering pin per type vliegtuig ?
- Houdt de trainee rekening met wat er in de omgeving van het vliegtuig gebeurt, heeft hij overzicht ?
- Gebruikt de trainee de juiste handsignalen wanneer van toepassing ?
- Kan de trainee anticiperen op plotse wijzigingen tijdens een walk-out ?
- Laat de trainee zich niet afleiden of onder druk zetten door zijn omgeving ? Houdt hij zich aan de regels en procedures ?
- Houdt de trainee de gehele werkomgeving (safety circle) in het oog tijdens het uitvoeren van de head-set / walk-out procedure ?
- Kent de trainee de noodprocedures ?

▪ **Vereisten voor certificatie :**

- Duidelijke en correcte communicatie (Engels).
- Duidelijk en correct uitvoeren van de verplichte checks.
- Correcte en veilige uitvoering van de solo head-set / walk-out operaties.
- Verantwoordelijke houding.
- Goedkeuring van de trainer.

**Geldigheidsduur certificaat : 3 jaar.**

**Verlenging : heropfrissing met praktijk van minimum 5 vliegtuigen, onder supervisie van een trainer /instructeur of ervaren headsetter.**

# OPLEIDINGSPLAN DE/ANTI-ICING

## ▪ Doel van de opleiding :

Het zich eigen maken van de DE/ANTI-ICING procedures. Dit is het sneeuw-, vorst- en ijsvrij maken (contamination free) van bepaalde delen van een vliegtuig met behulp van een verwarmde deicing vloeistof.

## ▪ Vereiste kennis en benodigde kwalificaties :

Gedegen kennis van de ramp en de verschillende werkzaamheden rond een vliegtuig.

Gedegen kennis Rampsafety.

Geldig luchthavenrijbewijs.

Driving skills (tractor en beltloader).

Kennis gesproken Engels.

Geen hoogtevrees.

Geen tegenindicaties met betrekking tot veilige werkhouding.

## ▪ Planning van de opleiding :

Minimum training van 2 dagen. Het eerste luik is een klassikaal theoriegedeelte met een afsluitende test. Het tweede deel is een praktijktraining met de verschillende voertuigen aan verschillende types vliegtuigen.

Een aansluitend praktijkstuk van minimaal 3-dagen houdt op tje job training met een ervaren operator in.

## ▪ Inhoud van de opleiding :

### De-icing/anti-icing BASIS/HEROPFRISSINGS CURSUS, theoretische training:

- Verantwoordelijkheden van de deicing operator (zowel de bucket operator als de driver).
- Weertypes, de AEA tabellen, refractometers...
- Veiligheidsvoorschriften.
- Voorschriften van de fabrikant, Airline en (eventueel) lokale regels.
- Procedures, werkmethodes en rijpatronen voor de verschillende types van vliegtuigen.
- Checks en noodprocedures.
- Uitleg van de verschillende deicing toestellen en de bedieningselementen.
- Veiligheid & gezondheid / milieu

### De-icing/anti-icing BASIS-CURSUS, praktijk-training:

- Gewenningsoefeningen :
  - Uit te voeren check van de toestellen voor aanvang.
  - Voorbereidingen voor aanvang.

- Leren rijden met de voertuigen (1 persoon in bucket, 1 chauffeur). Beurtelings wisselen.
- Leren omgaan met en bedienen van de bucket (1 persoon in bucket, 1 chauffeur) tijdens het rijden met het voertuig. Beurtelings wisselen.
- **Praktijk :**
  - Aanrijden / patroon rijden rond een vliegtuig met bucket in de juiste positie, zonder spuiten. (1 persoon in bucket, 1 chauffeur). Beurtelings wisselen.
  - Aanrijden / patroon rijden rond een vliegtuig met bucket in de juiste positie, en vliegtuig volledig deicen met water (1 persoon in bucket, 1 chauffeur). Beurtelings wisselen.
  - Opslagtanks, vullen van de wagen

### ▪ **Aandachtspunten tijdens de opleiding :**

- Begrijpt de trainee de gegeven uitleg, en kan hij deze omzetten in zijn handelingen ?
- Begrijpt de trainee de mogelijke gevolgen van het niet volgen van de procedures en werkmethodes ?
- Voert de trainee de check van zijn voertuig uit voor aanvang ?
- Voert de trainee de nodige voorbereidingen uit ?
- Gebruikt de trainee de juiste PBM's, op de juiste manier ? *Handschoenen, beschermingskledij, bril, radio.*
- Gebruikt de trainee de juiste communicatie met zijn deicing partner, duidelijk en verstaanbaar ?
- Stelt de trainee zijn voertuig op de correcte manier, op de juiste plaats op om een deicing operatie van een vliegtuig te starten ?
- Wordt het juiste rijpatroon gevolgd ?
- Is de spuitafstand tov het vliegtuig juist ? Wordt het juiste spuitpatroon gebruikt ?
- Wordt de deicing operatie correct afgewerkt (communicatie naar de snowman) ?
- Laat de trainee zich niet afleiden of onder druk zetten ? Houdt hij zich aan de regels en procedures ?

### ▪ **Vereisten voor certificatie :**

- Kandidaat is geslaagd op het theoretisch gedeelte.
- Kandidaat heeft volledig begrip van de deicing operatie.
- Kandidaat kent de verschillende deicing toestellen en de bediening ervan.
- Kandidaat gebruikt de juiste communicatie, op een duidelijke manier.
- Kandidaat controleert zijn handelingen.
- Kandidaat heeft een verantwoordelijke houding.
- Groen licht van de trainer.

**Geldigheidsduur certificaat : 1 jaar.**

**Verlenging : heropfrissing van 1 dag.**



# OPLEIDINGSPLAN SCHAARLIFT

## ▪ Doel van de opleiding :

Correct, veilig en volgens de juiste procedures leren omgaan en werken met de verschillende soorten schaarliften aan de verschillende types vliegtuigen op de ramp.

De noodprocedures leren kennen en toepassen.

## ▪ Vereiste kennis en benodigde kwalificaties :

Gedegen kennis van de ramp en de verschillende werkzaamheden rond een vliegtuig.  
Beheersen van het rijden/gebruiken van basis materiaal zoals transportband, tractor.  
Geldig luchthavenrijbewijs.  
Veilige werkattitude.

## ▪ Planning van de opleiding :

De opleiding bestaat minimaal uit 2 dagen. Een klassikaal theoriegedeelte met afsluitende test op dag 1, wordt gevolgd door een uitleg van de verschillende bedieningsfuncties van de machine(s). Hierop volgen gewenningsoefeningen op de werkvloer (ramp).

Vanaf dag 2 (en tot de opleiding is afgelopen) volgt praktijk op de ramp met het laden en lossen van vliegtuigen. Minimum 10 los en/of laad operaties volgen (waarvan enkele solo) vooraleer de opleiding wordt afgesloten.

## ▪ Inhoud van de opleiding :

- Veiligheidsvoorschriften.
- Verantwoordelijkheden van de operator.
- Voorschriften van de fabrikant, GAPS en (eventueel) lokale regels.
- Procedures en werkmethodes.
- Noodprocedures.
- Uitleg van alle bedieningselementen van de verschillende machines.
- Gewenningsoefeningen :
  - Uit te voeren check van de machine voor aanvang.
  - Leren rijden met de machine.
  - Leren aanrijden met de machine (aan trap, andere highloader...).
  - Wennen en leren gebruiken van de verschillende bedieningselementen.
  - De do's and dont's.
- Werken in de praktijk met het team, onder begeleiding van een trainer.
  - Alle types vliegtuigen.
  - Upper en lowerdeck van alle types.
  - Minimum 10 vliegtuigen, onder supervisie van een ervaren schaarlift-handler
- Werken in de praktijk met het team, zonder begeleiding van een trainer.

▪ **Aandachtspunten tijdens de opleiding :**

- Begrijpt de trainee de gegeven uitleg, en kan hij deze omzetten in zijn handelingen ?
- Begrijpt de trainee de mogelijk gevolgen van het niet volgen van de procedures en werkmethodes ? (*Schade aan vliegtuig, ULD's of zendingen ? Kwetsuren of verwondingen bij zijn collega's ? Vertragingen ?*).
- Voert de trainee de check van zijn machine voor aanvang uit ?
- Gebruikt de trainee de juiste werkmethodes ?
- Houdt hij voortdurend rekening met wat er in de omgeving van zijn machine gebeurt, heeft hij oog voor de hele werkomgeving in en rond het vliegtuig ?
- Anticipeert hij op onverwachte situaties ? Hoe ?
- Heeft hij de machine de hele tijd onder controle, zowel tijdens verplaatsingen op de ramp als tijdens werkzaamheden aan het vliegtuig ?
- Laat de trainee zich niet afleiden of onder druk zetten door zijn teamgenoten ? Houdt hij zich aan de regels en procedures ?

▪ **Vereisten voor certificatie :**

- Kandidaat is geslaagd op het theoretisch gedeelte.
- Kandidaat begrijpt het werken met de machines, de vereiste procedures en werkmethodes.
- Kandidaat heeft controle over de type machines, ten allen tijde.
- Kandidaat heeft controle over zijn handelingen.
- Kandidaat neemt een verantwoordelijke houding aan.
- Groen licht van de trainer.

**Geldigheidsduur certificaat : 3 jaar.**

**Verlenging : afhandeling van minimum 4 vliegtuigen, onder supervisie van een trainer of ervaren schaarlift-handler.**

# OPLEIDINGSPLAN PUSHBACK (TOWBAR & NOSELIFTER)

## ▪ Doel van de opleiding :

Het correct, veilig en volgens de juiste procedures, met gebruik van het juiste toestel of machine, verplaatsen van een vliegtuig vanop zijn standplaats naar de taxiweg of positie van waaruit het zelfstandig en veilig kan vertrekken.

## ▪ Vereiste kennis en benodigde kwalificaties :

Gedegen kennis van de ramp en de verschillende werkzaamheden rond een vliegtuig.  
Beheersen van het rijden/gebruiken van basis materiaal zoals transportband, tractor.  
Geldig luchthavenrijbewijs.  
Operationele kennis (gesproken) Engels.  
Veilige werkhouding.  
Kennis van de 'push out' procedures.

## ▪ Planning van de opleiding :

De opleiding bestaat minimaal uit 2 dagen. Een klassikaal theoriegedeelte met afsluitende test op dag 1, wordt gevolgd door een uitleg van de verschillende pushback toestellen en hun bedieningsfuncties. Hierop volgen gewenningsoefeningen op de werkvloer (ramp).

Vanaf dag 2 (en tot de opleiding is afgelopen) volgt praktijk op de ramp met alle types pushback voor alle vliegtuigen van toepassing. Minimum 10 pushback operaties volgen (waarvan enkele solo) vooraleer de opleiding wordt afgesloten.

## ▪ Inhoud van de opleiding :

- Veiligheidsvoorschriften.
- Verantwoordelijkheden van de pushback operator.
- Voorschriften van de fabrikant, GAPS en (eventueel) lokale regels.
- Procedures en werkmethodes.
- Noodprocedures.
- Praktische uitleg van de verschillende pushback machines / noslifters en hun bedieningsfuncties.
- Gewenningsoefeningen :
  - Uit te voeren check van de machine voor aanvang.
  - Rijden met de verschillende pushback machines / noslifters.
  - Meerijden tijdens de eerste pushes, uitgevoerd door de trainer.
  - De do's and dont's.
- Werken in de praktijk met het team, onder begeleiding van een trainer. Zelf uitvoeren van de pushback / noslift operaties, aan verschillende types vliegtuigen.
- Werken in de praktijk met het team, zonder begeleiding van een trainer.

▪ **Aandachtspunten tijdens de opleiding :**

- Begrijpt de trainee de gegeven uitleg, en kan hij deze toepassen in zijn handelingen op de werkvloer?
- Begrijpt de trainee de mogelijke gevolgen van het niet volgen van de procedures en werkmethodes ?
- Voert de trainee een check van zijn machine uit voor aanvang ?
- Gaat de trainee na of zijn machine geschikt is voor het vliegtuig dat hij zal pushen (noselifter) of gebruikt hij de juiste towbar indien van toepassing ?
- Kan de trainee anticiperen op onverwachte wijzigingen tijdens een pushback ?
- Houdt de trainee (oog)contact met de head-set operator ? Reageert hij correct op de signalen en tekens die de head-set operator geeft ?
- Kent de trainee de noodprocedures ?
- Heeft de trainee de machine de hele tijd onder controle, zowel tijdens verplaatsingen op de ramp als tijdens pushback operaties ?
- Laat de trainee zich niet onder druk zetten door zijn omgeving ? Houdt hij zich aan de regels en procedures ?

▪ **Vereisten voor certificatie :**

- Kandidaat is geslaagd op het theoretisch gedeelte.
- Kandidaat begrijpt het werken met de machines, de vereiste procedures en werkmethodes van het uitvoeren van een pushback operatie.
- Kandidaat heeft controle over de type machines, ten allen tijde.
- Kandidaat heeft controle over zijn handelingen, en voert op een correcte en veilige manier de solo pushback operaties uit.
- Kandidaat neemt een verantwoordelijke houding aan.
- Groen licht van de trainer.

**Geldigheidsduur certificaat : 3 jaar.**

**Verlenging : heropfrissing van 1 dag.**