

Office fédéral de l'aviation civile

Newsletter 01/2018

Écoles d'aviation et aviation légère

.....



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC
Federal Office of Civil Aviation FOCA

À l'attention des organismes de formation

Newsletter

La présente lettre d'information est publiée par la section Écoles d'aviation et aviation légère de l'OFAC. Elle est destinée aux organismes de formation, aux pilotes et plus généralement à tous les milieux intéressés et a pour but de les informer des activités et dossiers du moment, des nouveautés dans l'industrie et des évolutions de la législation. N'hésitez pas à soumettre vos idées de sujet à sbfl@bazl.admin.ch La lettre d'information et d'autres informations utiles sont disponibles sur notre site Internet: www.bazl.admin.ch/flight-school

Analyse des causes profondes (Root Cause Analysis)

L'AESA a réalisé un audit auprès de l'OFAC et souligné que l'accent devait davantage être mis sur l'analyse des causes profondes des non-conformités constatées. Aussi, à l'avenir, les organismes de formation chez lesquels les inspections de l'OFAC mettront en évidence une non-conformité devront en analyser les causes profondes et soumettre cette analyse à l'office en vue de corriger la non-conformité. Puisque les non-conformités peuvent avoir des causes multiples, l'organisme est libre d'appliquer la méthode d'analyse de son choix. La méthode des cinq pourquoi ou le diagramme d'Ishikawa sont par exemples deux méthodes couramment utilisées.

Mise à jour des documents d'orientation (GM/INFO) et des manuels types

Les [GM et les manuels types au format Word](#) ont été actualisés et complétés. Les documents peuvent être téléchargés à partir de notre site Internet. La CL MS comprend désormais la possibilité pour les écoles qui proposent uniquement des formations LAPL, PPL, SPL et BPL de procéder à un bilan organisationnel (Organisational Review) dans l'OMM. La CL OM/TM et les manuels types OM et TM intègre désormais des éléments spécifiques aux hélicoptères, tandis que de nouvelles annexes ont été ajoutées aux manuels types OMM : l'annexe « Organisational Review Checklist and Report » à l'OMM-OR et l'annexe « Internal Audit Checklist » à l'OMM.

.....

Formations MOU(H)

Les formations nationales en vue de l'obtention de la qualification MOU(H) et les cours destinés aux instructeurs de vol en montagne FI MOU(H) ne pourront à l'avenir plus être mentionnés sur le certificat d'ATO. Les organismes concernés n'auront dès lors plus le droit de donner ces formations dans le cadre de ce certificat. Il est cependant prévu de délivrer une autorisation nationale. La section Opérations aériennes Hélicoptères, compétente en la matière, travaille actuellement à cette transition.

Dernières infos concernant les organismes de formation déclarés (DTO)

La Commission européenne a fixé un délai transitoire pour la conversion des RF en DTO ou en ATO : les déclarations peuvent être soumises à l'OFAC à partir du 8 avril 2018 mais il est resté possible de proroger la validité du certificat RF jusqu'au 8 avril 2019. Au-delà toutefois, une déclaration (bientôt disponible en ligne) en vue de l'obtention du certificat DTO ou ATO devra dans tous les cas avoir été adressée pour pouvoir continuer à offrir des formations aéronautiques.



EASA
European Aviation Safety Agency

Introduction to declared training organisations (DTO)

Gerda PARDATSCHER
Flight Crew Licensing Regulations Officer (EASA FS.3.1)

GA Roadshow Switzerland – 26 October 2017

Your safety is our mission.

An agency of the European Union

AESA présentation DTO, GA Roadshow Berne (26.10.2017)

Programmes de formation

Modèles de programmes de formation pour les ATO I et les DTO

La publication des premiers programmes de cours a malheureusement subi quelques retards, notamment en raison de la charge de travail imprévue l'automne dernier liée à la nouvelle législation relative aux données d'adéquation opérationnelle (OSD). Les programmes de cours (pour DTO et ATO I) seront régulièrement mis en ligne, dès que nous aurons reçu l'approbation des associations concernées: www.bazl.admin.ch/flight-school

Certification de la mise en œuvre des OSD dans les programmes de cours

Vu le nombre de programmes de formation reçus, leur examen va prendre un certain temps. Comme les formations ont déjà lieu depuis quelques années conformément aux OSD et que les programmes de cours révisés reflètent déjà la pratique en vigueur, les dossiers des ATO et DTO dont c'est la première certification seront traités en priorité.

Formations comprenant une qualification de type

Si un élève ne possède pas encore la qualification de type prévue dans le cadre de la formation (PPL, CPL, IR, etc.), il doit avoir suivi non seulement les programmes de cours liés à la licence ou à la qualification mais également celui lié à la qualification de type avant de passer l'examen pratique (Skill Test). On s'assure ainsi que la formation couvre les exigences propres à l'aéronef et les OSD.

Opérations

Ne jamais oublier de clore le plan de vol VFR ou IFR !

En 2017, l'alerte a été donnée dans 555 cas parce que les pilotes avaient omis de clore leur plan de vol ou avaient dépassé de plus de 30 minutes la durée estimée du vol (EET). Les jours de fort trafic, il arrive fréquemment que plusieurs alertes se déclenchent en même temps. Lorsqu'une alerte est lancée, les services compétents commencent par téléphoner aux aérodromes afin de savoir si l'avion manquant a atterri. Un temps précieux est ce faisant perdu qui, précisément en cas d'incident ou d'accident, permettrait de sauver des vies.

Nous prions dès lors instamment les écoles d'aviation et les pilotes de faire en sorte de diminuer le nombre de fausses alertes.

L'annonce «Request cancelling IFR»...

...s'utilise pour convertir un plan de vol IFR en plan de vol VFR, le plan de vol restant cependant ouvert. Si l'atterrissage a lieu à un endroit dépourvu de tour de contrôle ou si la tour de contrôle n'est pas en service, il incombe au pilote de clore le plan de vol. Par exemple, à Lausanne ou à Birrfeld, le pilote doit dans tous les cas clore son plan de vol.

Si le vol dure plus longtemps que prévu...

...le communiquer par radio. En cas de changement d'itinéraire ou de retard dû aux conditions météorologiques, le nouvel EET ou le nouvel ETA peut être communiqué sans problème.

Il est possible de clore son plan de vol...

...à l'aide de l'application « Prevent Overdue » (avec fonction de rappel), par téléphone ou, si l'aérodrome est en vue, lors de l'approche via FIS.





Prescriptions et évolutions futures

Espacement de 8.33 kHz entre canaux

À partir d'avril 2018, tous les aéronefs devront être pourvus de radios capables d'utiliser un espacement entre canaux de 8.33 kHz dans les espaces aériens où les communications bilatérales sont pratiquées tandis que les fréquences des aérodromes non-contrôlés devront être converties d'ici novembre 2018 (date AIRAC). Il ne faudra pas utiliser un poste équipé 25 kHz en espace 8.33 kHz sous peine de bloquer les fréquences 8.33 kHz proches. Le nouvel espacement doit être réglé une fois pour toute aussi bien dans les cockpits tout-écran que sur les nouvelles radios.

L'AESA du futur

Lors de séances ou de nos visites d'inspection, les organisations ou les pilotes nous demandent fréquemment comment se tenir au courant des projets de réglementation de l'AESA. Nous recommandons de consulter le document [«European Plan for Aviation Safety 2018 - 2022»](#) qui indique les orientations de l'agence pour les années à venir. À noter que les organisations ou les individus peuvent donner leur avis à l'aide du « Comment Response Tool » (CRT) sur les « Rulemaking Tasks » (RMT) mentionnées dans le programme lorsque celles-ci sont mises en consultation sous forme de « Notices of Proposed Amendment » (NPA) Les NPA mises en consultation sont accompagnées sur le site de l'AESA de la mention « Comments via CRT: ACTIVE »:

Notices of Proposed Amendment (NPAs)			
Publication date	Title	Comments via CRT	
29/01/2018	Instructions for continued airworthiness NPA 2018-01	ACTIVE Deadline: 30/04/2018	 

Cliquez sur «ACTIVE» pour vous connecter au «Comment Response Tool» (CRT)

.....

Informationen und Guidance Material



GM/INFO CL MS



GM/INFO CL OM/TM



Templates OMM, OM, TM



EASA Easy Access Rules



EASA GA Roadmap (Update 2017)



Flying in the EU: Ops is in the air



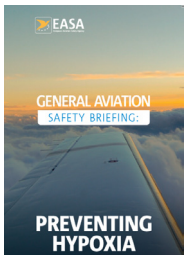
Flying in the EU: What's new in aircrew?



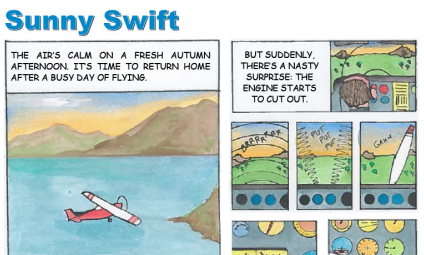
Flying in the EU: GA Airworthiness



Flying in the EU: Maintenance



GA safety briefing: Preventing hypoxia



EASA Sunny Swift 01/2018: Safety promotion material by Elena Garcia & Monica Mestre of EASA



Cessna 182 Wingtip Vortices By BenFrantzDale, https://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ACessna_182_model-wingtip-vortex.jpg , CC-BY-SA-3.0