

Office fédéral de l'aviation civile

Newsletter 02/2019

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 des sujets 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

Declared Training Organisation (DTO): Tous les modèles en ligne

Avec la publication d'un modèle pour le rapport annuel «[Annual Activity Report](#)» et la liste de contrôle pour les revues internes annuelles «[Annual Internal Review](#)», tous les modèles de documents pour les DTO sont maintenant téléchargeables sur notre site web.

Documentation pour l'examen de radiotéléphonie IFR

Depuis le 01.01.2020, l'examen en radiotéléphonie IFR est basé sur le Jeppesen General Student Pilot Route Manual (GSPRM). Les candidats doivent apporter ce manuel avec eux à l'examen.

Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) — avions

L'EASA souhaite réduire le risque d'accidents dans le domaine de la «loss of control in flight» en organisant des formations ciblées. La «Upset Prevention and Recovery Training» (UPRT) s'appuie sur les exercices bien connus pour les «unusual attitudes» et sera développée dans les domaines MPL, CPL et ATPL et sera également introduite pour les qualifications de class et type. À partir du 20 décembre 2019 les formations doivent inclure le UPRT (les cours commencés avant cette date doivent être terminés avant le 20 décembre 2021).¹

1 (EU) 2018/1974, ED Decision 2019/005/R et EASA présentations: [UPRT Information Session](#)

La formation se compose d'une partie «Basic UPRT», qui la théorie et la pratique supplémentaires pour MPL, CPL et ATPL (vitesses lentes critiques, attitude de vol inhabituelle et évitement de vrille).

Un élément ultérieur est le cours indépendant ATO «Advanced UPRT», dans lequel les étudiants apprennent à faire face aux «upsets» dynamiques. Ce cours fait partie des cours intégrés ATPL et MPL. Le cours est une condition préalable pour:

- Single-pilot aeroplanes in multi-pilot operation;
- Single-pilot high-performance complex aeroplanes;
- Multi-pilot aeroplanes.

Basic UPRT	Advanced UPRT	Class/Type UPRT	Operator UPRT
<ul style="list-style-type: none"> • Pour MPL, CPL, ATPL; • Attention : Les cours doivent être adaptés et approuvés par l'OFAC ! 	<ul style="list-style-type: none"> • Cours ATO nouveau et indépendant, FCL.745.A; • ATPL, MPL et prérequis pour SP aeroplanes in multi-pilot operations, SP HP aeroplanes, MP aeroplanes; • FI formation, FCL.915(e). 	<ul style="list-style-type: none"> • Pour single-pilot (SP) complex aeroplanes, multi-pilot (MP) aeroplanes, FCL.725.A(c); • Attention : Les cours doivent être adaptés et approuvés par l'OFAC ! 	<ul style="list-style-type: none"> • Pendant la formation périodique des opérateurs, indépendant de l'ATO.

Un aspect essentiel de ce cours «Advanced UPRT» est de reconnaître le moment de choc («startle effect») et d'être capable de y réagir mieux («resilience»). Comme ces exercices peuvent causer une vrille après le décrochage, les instructeurs de vol doivent être formés en conséquence. Pour ce faire, il existe une formation supplémentaire des instructeurs, qui est nouvellement définie à l'alinéa FCL.915(e) et qui comprend les recouvrements de vrille.

Le «Class or Type specific UPRT» est obligatoire pour les cours de l'ATO pour les qualifications de classe et type sur les avions SP complex aeroplanes et MP aeroplanes. Il se réfère au caractère spécifique de cet avion.

Opérations

Règles pour les vols spécialisés non commerciaux : NCO.SPEC

Avions et hélicoptères : Que le pilote privé soit avec son Robin ou avec son Twin Otter, le Part-NCO s'applique. De plus, en tant que commandant de bord (PIC), il doit reconnaître quand il doit se conformer à des règles supplémentaires. C'est le cas des opérations aériennes non commerciales et spécialisées. Ceci est réglementé dans la [partie NCO](#) sous NCO.SPEC.

Que couvrent exactement les opérations aériennes spécialisées ?¹

En général, le pilote reconnaît que les règles applicables aux vols spécialisés s'appliquent lorsque, par exemple, l'aéronef est exploité avec une autorisation de vol à basse altitude, en cas de manoeuvres anormales ou en cas d'équipement spécial. De même, lorsque des objets sont lâchés en vol, une charge externe est transportée, ou des personnes quittent l'avion ou y embarquent, en vol. Quelques exemples concrets qui relèvent de NCO.SPEC :

- Skydiving;
- Photographie aérienne, vols de télévision et de vidéo;
- Vols d'étalonnage et de contrôle;
- Grenailage d'avalanches, cargaison extérieure, opérations au treuil;
- acrobaties aériennes, vols de compétition.

Vol à voile et ballons aérostatiques: Des règles similaires s'appliquent². Le «[Sailplane Rule Book](#)» (depuis le 9 juillet 2019) et le «[Balloon Rule Book](#)» (depuis le 8 avril 2019) s'appliquent. Il convient de mentionner que le «glider towing», les acrobaties aériennes et vols de compétition sont explicitement pas défini comme opérations de vol spécialisée dans le domaine du vol à voile.

1 AMC1 NCO.SPEC.100, GM1 NCO.SPEC.100

2 Pour le vol à voile SAO.OP.155 et pour les aérostatiques BAO.OP.155

Que faut-il considérer pour les vols spécialisés non commerciaux ?

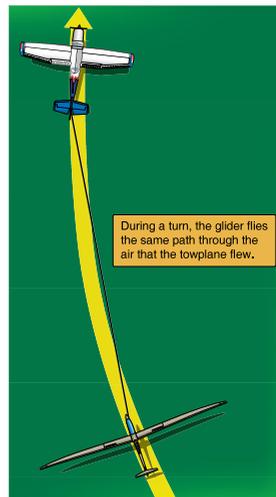
Un vol sous NCO.SPEC présente des dangers spécifiques. Ces dangers doivent être reconnus et évalués par le commandant de bord (probabilité x gravité = risque). Si, à la discrétion du PIC, une activité est particulièrement risquée, elle ou il doit établir une liste de contrôle appropriée afin de minimiser les risques à un niveau acceptable au moyen de mesures ciblées.¹

Mention dans la licence «sailplane towing rating»

Le «sailplane towing rating» est obtenue en tant que pilote dès que le cours correspondant a été suivi avec succès dans un DTO ou ATO. Seuls les instructeurs qui ont inscrit cette qualification dans leur licence et qui ont passé avec succès une évaluation de compétence avec un instructeur FI dans le domaine du remorquage de planeurs sont autorisés à enseigner.²

Extension TMG pour instructeurs de vol à voile

Pour qu'un FI(S) puisse enseigner sur les moto-planeurs (TMG), certaines conditions doivent être remplies : Une expérience de 30 heures sur le TMG en tant que PIC doit être prouvée et une évaluation des compétences supplémentaire doit être effectuée avec un instructeur FI sur un TMG.³



Aerotow climbing turns (FAA Glider Handbook, public domain)

1 Modèle d'évaluation des risques : GM2 NCO.SPEC.105 Checklists; informations générales: [FAA Risk Management Handbook](#)

2 FCL.805 Sailplane towing and banner towing ratings et FCL.905.FI FI — Privileges and conditions

3 FCL.915.FI FI — Prerequisites

Prescriptions et évolutions futures

Nouveau FCL pour ballons et planeurs : Part-BFCL et Part-SFCL

Le «[Sailplane Rule Book](#)» (depuis le 9 juillet 2019) et le «[Balloon Rule Book](#)» (depuis le 8 avril 2019) sont maintenant en vigueur. Tout y est réglé pour les aérostatiques et le vol à voile. Le Continuous Airworthiness et Part-FCL sera bientôt intégré dans ces documents.

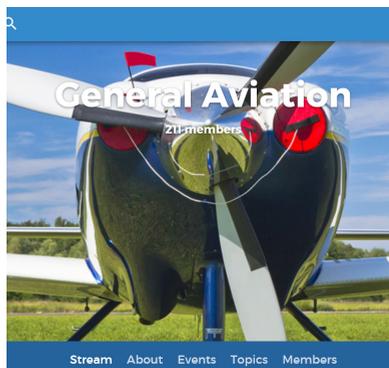
Dès que ces dernières parties (Part-BFCL et Part-SFCL) auront été transférées dans les deux documents, le contenu correspondant pour le vol en montgolfière et le vol à voile sera supprimé de la Part-FCL. EASA a publié son [opinion no 01/2019\(B\)](#) le 19 février 2019 et a transmis le texte de loi à la Commission Européenne. Cette modification devrait entrer en vigueur au cours du premier trimestre de 2020.

Modèles OMM et OM pour les exploitants commerciaux d'aérostats

Comme déjà mentionné dans le [newsletter 01/2019](#), les exploitants de aérostats commerciaux doivent avoir un OMM et un OM (les deux peuvent être combinés en un manuel). La Fédération Suisse d'Aérostation (SBAV / FSA) a publié un modèle pour ces documents et d'autres informations sur son site internet [SBAV](#).

Nouveau règlement sur le renouvellement de qualifications de classe et type

Le contenu de l'AMC1 FCL.740(b) a été révisé. Il incombe toujours à ATO, DTO ou à l'instructeur de définir si et en quelle mesure une formation est nécessaire pour un renouvellement. L'AMC s'appliquera au plus tard à partir du mois d'octobre selon le libellé.



EASA GA-Community: Contact direct dans le forum officiel

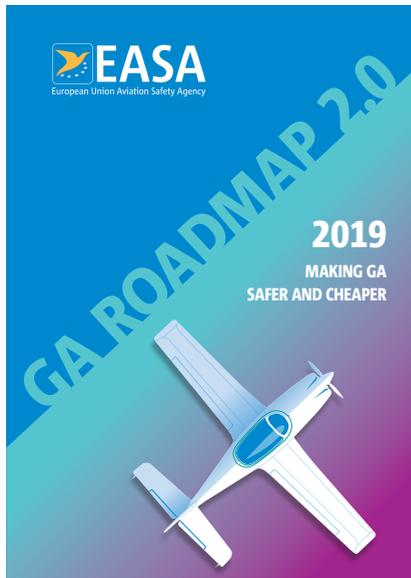
Matériel d'information et « Guidance Material »



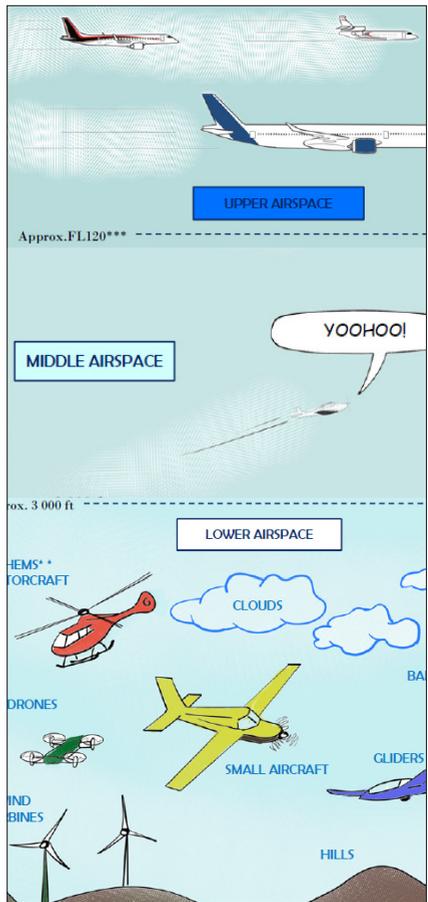
EASA
Easy Access Rules



Ops is in the air
(Update 2018)



EASA GA Roadmap (update 2019)



EASA Sunny Swift #11: The benefits of flying IFR,
by Elena Garcia & Monica Mestre of EASA



Cessna 182 Wingtip Vortices by BenFrantzDale, b&w then colorized, CC-BY-SA-3.0