

Office fédéral de l'aviation civile

Newsletter 03/2018

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 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

Update «Declared Training Organisation» DTO

Le statut de DTO a été présenté en détail dans la Newsletter 02/2018. Malgré tous les efforts entrepris, l'introduction des nouvelles règles a dû être encore repoussée en raison d'une erreur survenue dans le processus législatif de la Commission Européenne. La partie DTO (règlement (UE) [No. 2018/1119](#)) a entretemps été publiée à la mi-août et entrera en vigueur pour l'UE le 2 septembre. Afin que cette date puisse être respectée en Suisse, l'OFAC demandera une dérogation. Les déclarations peuvent être soumises à partir de cette date.

Rôle du Compliance Monitoring Manager (CMM)

Nous rappelons aux organismes de formations agréés (ATO) que le CMM doit veiller à contrôler la qualité des documents transmis et leur conformité avec la réglementation (Compliance).

Les documents soumis qui comportent des erreurs génèrent des surcoûts et surtout une perte de temps pour les organismes. Une attention toute particulière doit être portée aux documents établis dans le cadre d'une collaboration avec des consultants. Le processus de contrôle des documents est décrit dans l'Organisation Management Manual (OMM) de l'ATO.

Modification de la pratique concernant la radiotéléphonie (RTF)

En vertu des art. 175, al. 2, et 176b, al. 3, de l'ordonnance du DETEC concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique qui ne sont pas réglementées, ni harmonisées à l'échelon européen (pour simplifier désignée ci-après RPN), le titulaire d'une licence de pilote nationale assortie de privilèges RTF échue depuis plus de deux ans, doit repasser l'examen pratique. Cette pratique est toutefois appelée à se modifier à la faveur de la révision du RPN en cours. La nouvelle mouture du RPN n'entrera toutefois pas en vigueur avant l'année prochaine, raison pour laquelle l'OFAC a décidé de modifier d'ores et déjà sa pratique. Dès à présent, les titulaires de licence disposant de privilèges RTF en anglais ou dans une langue officielle ne seront plus tenus de repasser l'examen RTF même lorsque la licence est échue de longue date. On considère que le « language proficiency check » (pilotes d'aéronefs motorisés et d'hélicoptères) ou les contrôles des capacités linguistiques effectués durant les vols de contrôle sont suffisants pour tester les connaissances linguistiques de ces candidats. La [section SBFP](#) se tient à votre entière disposition pour toute question à ce propos.



Pour la radiotéléphonie (RTF), les mêmes conditions s'appliquent, aussi bien sur le plan national qu'en vertu des exigences européennes. (Jeremy Buckingham, CC BY 2.0)

Programmes de formation

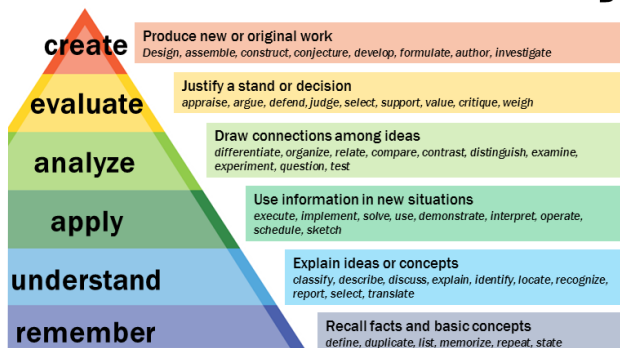
Area 100 Knowledge, Skills and Attitude (KSA)

Constatant que près de la moitié des pilotes titulaires d'une licence ne franchissent pas les sélections internes des entreprises détentrices d'AOC, l'AESA a introduit de nouveaux objectifs de formation sous l'appellation « Area 100 KSA ». Il s'agit de faire en sorte que les pilotes consolident leurs acquis et que le taux de réussite aux sélections internes des entreprises détentrices d'AOC augmente. Sont concernés les cours théoriques dans le cadre des formations ATPL, MPL et CPL. Un délai de quatre ans à compter du 6 février 2018 est imparti pour mettre en œuvre ces objectifs de formation.

« Area 100 KSA » n'est pas une branche théorique comme les autres mais accompagne l'ensemble du cours théorique et comprend entre autres choses des évaluations « sommatives / formatives » sous forme d'exercices interdisciplinaires tels que tâches de planification écrites, présentations, travaux de projets, etc. (ATO décide). Il s'agit d'encourager ce faisant les élèves à « penser plus loin » (higher order thinking skills) dans la mesure

où ils ne doivent pas de réciter un contenu mais l'expliquer et savoir l'appliquer (selon la taxonomie de Bloom).

Bloom's Taxonomy



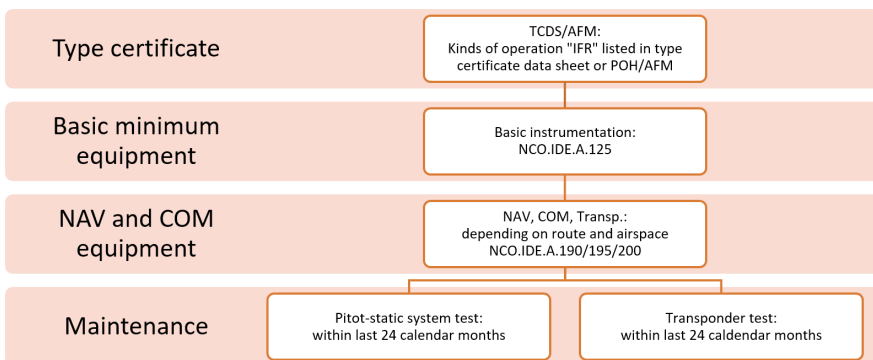
Les CMM et les CTKI devraient se familiariser dans ce domaine car Area 100 KSA peut être mise en œuvre dès à présent.

Bloom's taxonomy (Vanderbilt University Center for Teaching, CC BY 2.0)

Opérations

Puis-je voler en conditions IFR avec cet aéronef ?

C'est une question récurrente depuis l'entrée en vigueur de la partie NCO. Nous avons rédigé un guide [GM/INFO Part-NCO](#) qui porte sur les aéronefs en exploitation non commerciale (jusqu'aux aéronefs de type biturbopropulseur). Il est indispensable que chaque pilote se familiarise avec la partie NCO qui peut être consultée sur le site de l'AESA sous [Easy Access Rules for Air Operations](#).



Les quatre points que tout pilote commandant de bord se doit de contrôler (IFR).

Il appartient au pilote commandant de bord de déterminer s'il est possible de voler selon les règles de vol aux instruments (IFR) avec un aéronef et selon quelles conditions (p. ex. en l'absence de DME, aucune approche lorsque la consigne « DME required » ne doit être effectuée).

Pour savoir si le GPS est admis pour certaines procédures, il convient de consulter l'AFM Supplement (ou tout document analogue). Pour les détails, on se reportera au Guidance Material relatif à la partie NCO (voir [Easy Access Rules for Air Operations](#), GM1 NCO.IDE.A.195).

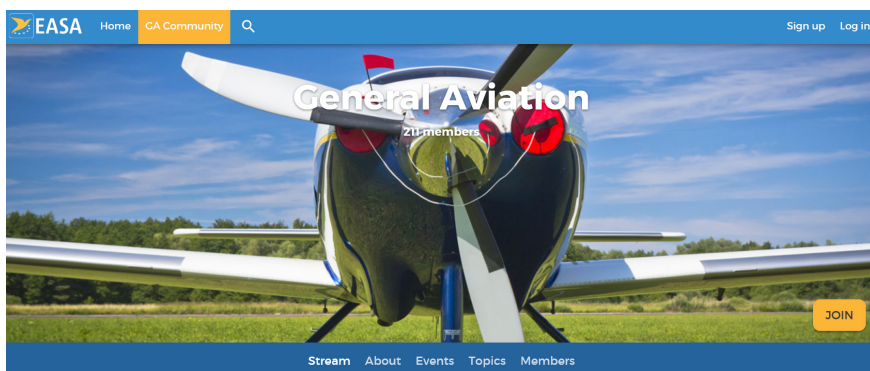
Prescriptions et évolutions futures

AESA : GA-Roadmap 2.0 à Vienne

L'EASA Annual Safety Conference 2018 aura lieu en novembre à Vienne et, comme l'année précédente, une place importante sera réservée à l'aviation générale. Les intéressés peuvent s'inscrire sur le [site Internet de l'AESA](#). La conférence s'étale sur deux jours et fera le point sur la GA Roadmap et la future GA Roadmap 2.0.

EASA GA Community

L'AESA a présenté sa plate-forme « [GA Community](#) » lors du salon Aero 2018. Ce forum en ligne permet de dialoguer directement avec l'Agence. Les spécialistes de l'aviation générale de l'AESA répondent volontiers à vos contributions si elles sont constructives. Cette plate-forme est idéale pour encourager la compréhension mutuelle et mettre en évidence des problèmes ainsi que des solutions.



EASA GA Community permet de dialoguer directement avec l'Agence.

Matériel d'information et « Guidance Material »



Syllabus Template PPL(H)



Syllabus Template R22 Type Rating



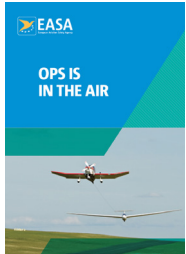
Syllabus Template TMG



EASA Easy Access Rules



EASA GA Roadmap (Update 2018)



Ops is in the air (Update 2018)



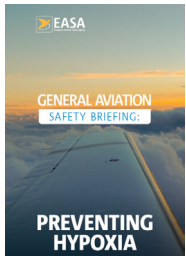
What's new in aircrew? (Update 2018)



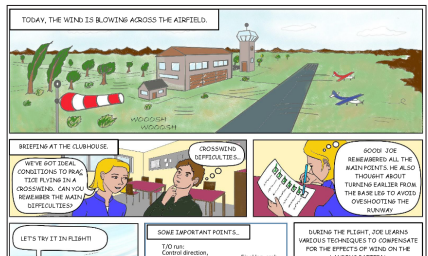
GA Airworthiness (Update 2018)



Flying in the EU: Maintenance



GA safety briefing: Preventing hypoxia



EASA Sunny Swift 04/2018: 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