

Office fédéral de l'aviation civile

Newsletter 03/2019

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

Mise à jour : GM/INFO CL OM/TM

Le Guidance Material portant sur les manuels d'exploitation et de formation des ATO a été actualisé ([Download](#)). La liste des amendements introduits à la faveur de cette quatrième révision figure à la rubrique Log of Revision du document. Les thèmes les plus divers ont été intégrés ou adaptés : Advanced UPRT, 100 KSA, abrogation des 100 heures de théorie pour la licence PPL, nouvelles dispositions concernant les TRI, CB-IR, EIR, MCC et bien d'autres choses.



Guidance Material pour les manuels ATO

Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) sur simulateur de vol

Le [CS-FSTD\(A\) Issue 2](#) s'appliquera à partir du 20 décembre 2019. En vertu de cette nouvelle spécification de certification, les simulateurs FFS pourront également être employés dans le cadre de la formation UPRT. La notion de « Validated Training Envelope » a été définie tandis que les exigences posées aux simulateurs ont été étendues. À partir du 20 décembre 2019, une formation UPRT effectuée sur des simulateurs de vol qui ne répondent pas aux CS-FSTD(A) Issue 2 ne sera pas reconnue. L'OFAC a rendu compte en détail de l'évolution des programmes de formation de l'ATO due à l'UPRT dans la [Newsletter 02/2019 Écoles d'aviation et aviation légère](#).

Part-M Light : possibilité de faire appel à un CAO au lieu d'un CAMO

Plusieurs allègements en matière de maintien de la navigabilité et d'entretien des aéronefs entreront en vigueur le 24 mars 2020 avec la nouvelle partie ML. Ces nouvelles dispositions s'appliquent aux avions de MTOM maximale de 2730 kg et aux hélicoptères jusqu'à 4 occupants et de moins de 1200 kg exploités sous le régime de la partie NCO.

Actuellement, la partie M oblige les ATO commerciales (ouvertes à un cercle indéterminé de personnes, ce qui exclut les clubs et les associations) à recourir aux services d'un CAMO pour assurer la navigabilité de leurs aéronefs. À l'avenir, avec l'entrée en vigueur de la partie ML, il sera également possible de faire appel à un organisme chargé de tâches combinées de navigabilité (Combined Airworthiness Organisation, CAO). Cette nouvelle catégorie d'organismes allie certification simplifiée et privilèges combinés pour l'entretien et la gestion de la navigabilité. Pour en savoir plus sur la partie ML, nous vous renvoyons au flyer publié par l'AESA [Maintaining your aircraft](#). Le règlement correspondant est lui d'ores et déjà disponible dans les [Easy Access Rules](#).



Part-M Light apporte des simplifications qui s'appliquent aux ATO et DTO

Information concernant l'examen de radiotéléphonie VFR

L'examen oral de radiotéléphonie VFR fait partie de l'examen théorique. Rappelons que le délai imparti pour passer cet examen et les parties écrites de l'examen théoriques est de 18 mois.

Programmes de formation

Area 100 Knowledge, Skills and Attitude (KSA)

Dans le [Newsletter 03/2018 Écoles d'aviation et aviation légère](#) nous vous informions d'une nouvelle approche des cours théoriques dans le cadre des formations ATPL, MPL et CPL : le 100 KSA. Sous cette appellation se cachent des évaluations que les écoles d'aviation ont l'obligation de réaliser avec leurs élèves.

L'objectif est d'aboutir à un niveau d'apprentissage plus élevé. Au lieu de se contenter d'apprendre par cœur les réponses pour l'examen, les candidats sont incités à comprendre les contenus de cours à un niveau d'apprentissage supérieur et à développer leurs aptitudes. Les aptitudes comprennent les connaissances, compétences et attitudes (en anglais, Knowledge, Skills and Attitude) qui permettent à une action de se dérouler. **Nous sommes au milieu de la période transitoire de quatre ans qui se terminera le 31 janvier 2022.**¹ L'AESA a déjà organisé deux workshops à l'intention des écoles d'aviation et des autorités. Nous nous sommes réjouis de la participation des écoles d'aviation suisses à ces rendez-vous où nous avons notamment pu aborder la question de la mise en œuvre du 100 KSA au sein des petites écoles d'aviation. Cette nouvelle approche mettra à contribution la créativité et la compétence des ATO, tandis que l'autorité sera plus en retrait. Les présentations exposées lors des deux workshops sont disponibles sur le site de l'AESA ([2018](#) et [2019](#)).

Fusion des branches 90 Communications

La branche théorique Communications, qui était auparavant scindée en deux sous-branches 091 VFR et 092 IFR, sera désormais unifiée, ce qui n'est pas sans conséquences sur les programmes de cours et les examens théoriques conduits par l'OFAC. Ce dernier a opté pour une solution transitoire² : Du 31 juillet 2020 au 31 janvier 2022, l'OFAC organisera à la fois un examen sur l'ancienne branche théorique Communications et un examen sur la nouvelle branche.

¹ ED Decision 2018/001/R

² Newsletter 01/2019 Écoles d'aviation et aviation légère sur www.bazl.admin.ch/flight-school

Opérations

Turbulence de sillage des hélicoptères

Les procédures en cas de turbulence de sillage représentent aujourd'hui un point important de la formation de base. Or nombre de pilotes ignorent que les hélicoptères aussi génèrent une forte turbulence de sillage. Celle-ci se forme lorsqu'il y a création de portance. Dans le cas des avions, entre le moment où la roulette de nez quitte le sol et l'atterrissage. Pour ce qui est des hélicoptères en revanche, le danger subsiste naturellement aussi en circulation près du sol jusqu'à ce que l'hélicoptère appuie de tout son poids sur le sol.



Attention à l'invisible

On veillera donc à maintenir une distance de sécurité correspondant à trois fois le diamètre du rotor, que ce soit au roulage, au décollage ou à l'atterrissage. Il est également conseillé de laisser s'écouler 90 secondes au moins avant de suivre le sillage d'un hélicoptère. Pour en savoir plus, nous vous invitons à consulter la rubrique [Stay Safe](#), de l'OFAC et la circulaire [AC 90-23G](#) de la FAA.

Plans de vol : toujours mettre à jour l'EOBT et l'ETA

En 2018 en Suisse, 887 opérations de recherche et de sauvetage ont été déclenchées à tort pour cause de fausses alertes. Pour mémoire, le plan de vol est actif dès l'EOBT et le service est alerté lorsque 30 minutes se sont écoulées depuis l'ETA et que le plan de vol n'a pas été clôturé. Un temps précieux peut être perdu au détriment de « vraies » intervention. **Actualiser votre plan de vol lorsque le départ est retardé et d'informer l'ATC si l'arrivée se fera plus tard que prévu.** Voir également le règlement [SERA](#)¹.

¹ Sandarised European Rules of the Air: Section 4 Flight Plans, SERA.8020 Adherence to flight plan

Prescriptions et évolutions futures

Licences de mécanicien : des licences nationales aux licences AESA

La réglementation concernant le maintien de la navigabilité a été abondamment remaniée dans le cadre de la feuille de route pour l'aviation générale, y compris en ce qui concerne les licences de mécanicien : les licences nationales M seront remplacées d'ici le 1er octobre 2020 par des licences L partie 66. L'échange se fait sur demande au moyen du formulaire [Form 19](#). Les anciens privilèges et limitations sont transférés sur la nouvelle licence. Les licences B1.2 seront augmentées des catégories L1 et L2 et des limitations existantes. En ce qui concerne l'aviation générale, outre la licence L, une nouvelle licence B2L qui se rapporte aux systèmes (avionique) fait son apparition. Pour en savoir plus, nous vous renvoyons au flyer publié par l'AESA [Maintaining your aircraft](#), [Continuing Airworthiness Regulation](#) et au site de l'OFAC [Aircraft Maintenance Personnel](#).

Heures de vol et formation sur les aéronefs relevant de l'annexe I

La nouvelle réglementation de base permet désormais aux écoles d'aviation d'utiliser des aéronefs relevant de l'annexe I. Les parties ORA et DTO ont été modifiées en conséquence.¹ Deux cas de figure se présentent :

1. Aéronefs avec certificat de navigabilité OACI : l'école évalue si l'aéronef se prête à la formation ;
2. Aéronefs sans certificat de navigabilité OACI : l'école doit envoyer un rapport d'évaluation et l'OFAC (dans le cas du DTO, la compagnie QCM) doit en outre procéder à une évaluation.

Dans les deux cas, l'école de pilotage doit indiquer sur la [liste des aéronefs](#) que ce sont des aéronefs de l'annexe I et envoyer le certificat de navigabilité. Dans tous les cas, l'OFAC/QCM doit approuver l'utilisation de ces appareils.

Les heures de vol peuvent être créditées si la catégorie, la classe et le type d'aéronef sont conformes aux définitions et exigences de la partie FCL (p. [ex. avions, SEP](#)).²

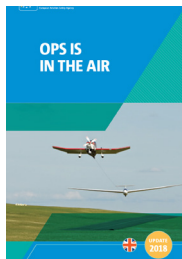
¹ (EU) 2019/1747, concernés sont les aéronefs visés par le Annex I (a), (b), (c) et (d) du [Basic Regulation](#).

² L'AMC correspondant n'a pas encore été publié ; tout changement serait communiqué à nouveau.

Informations et Guidance Material



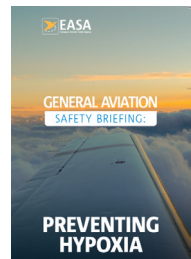
EASA
Easy Access Rules



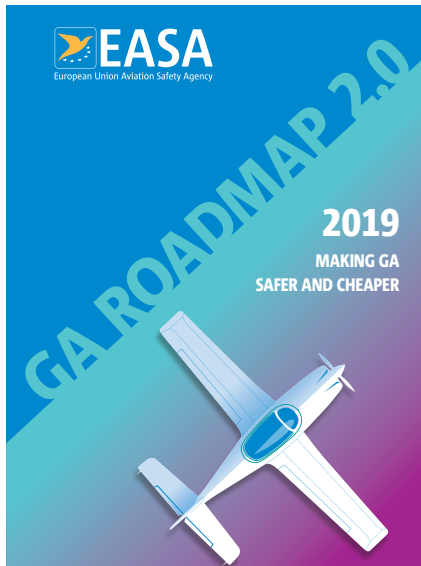
Ops is in the air
(Update 2018)



Flying in the EU:
Maintenance



GA safety briefing:
Preventing hypoxia



EASA GA Roadmap (update 2019)



EASA Sunny Swift #15: Picture the airfield traffic,
by Elena Garcia & Monica Mestre of EASA



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