



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Fédération suisse de vol à voile



Licences AESA pour pilotes de planeur

**Un cours de formation pour les requérants d'une
licence de pilote de planeur AESA**

Septembre 2012



But de cette présentation



A la fin du cours, vous:

- Serez au fait des bases des nouvelles licences
- Comprendrez et saurez exercer correctement les privilèges et obligations liées à la licence et aux qualifications
- Serez au fait des conditions de prorogation/le renouvellement des qualifications AESA
- Serez au fait des formalités de conversion de la licence actuelle en une licence AESA.



European Aviation Safety Agency (EASA/AESA)

L'UE souhaite uniformiser la réglementation de l'aviation civile au sein de la Communauté européenne.

Objectifs:

- établir et maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe
- garantir un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement
- faciliter la libre circulation des marchandises, des personnes et des services

L'AESA, avec siège à Cologne, a été instituée en 2002 afin de remplir ces objectifs.

Domaines non réglementés:

Appareils volants microlight/ultralégers, aéronefs historiques, appareils volants de la catégorie Experimental, prototypes, parapentes, etc.

La Suisse a fait acte de candidature en 2005 et a été admise à l'AESA en 2006.

La participation de la Suisse à l'AESA et le nouveau règlement de base 216/2008 ont été avalisés par le Parlement suisse sans opposition.



À propos de l'AESA

- Les règlements adoptés par la Commission européenne sont publiés au Journal officiel de l'UE dans toutes les langues des États membres et ont force obligatoire au sein de l'UE (Implementing rules)
- Ces règlements ont force obligatoire en Suisse dès qu'ils ont été approuvés par le Comité mixte Suisse-UE
- Les recommandations et directives de l'AESA ne sont pour l'instant disponibles qu'en anglais (Acceptable means of compliance, AMC et Guidance Material, GM). Les recommandations et directives peuvent être adaptées avec l'autorisation de l'AESA.

Important: comme l'introduction de la réglementation AESA est un processus continu, l'OFAC est tenu d'adapter systématiquement le droit aérien suisse. Les règles nationales existantes restent en vigueur tant qu'elles n'ont pas été remplacées par des règles de l'AESA.



Bases légales des licences de pilote (Part-FCL)

Les textes en vigueur ont été publiés dans le journal officiel de l'UE le 25 novembre 2011 avec le règlement (UE) n° 1178/2011.

„Règlement (UE) n°1178/2011 de la Commission“

Les dispositions d'exécution ont été publiées par l'AESA le 15 décembre 2011.

„Acceptable Means of compliance and Guidance Material to Part-FCL“

Le Comité mixte Suisse-UE a donné son aval à l'entrée en vigueur de la Partie FCL en Suisse le 15 mai 2012.

*L'OFAC entend achever la mise en œuvre de la Partie FCL relative au vol à voile d'ici **2015**.*



Explications et définitions

Version française du règlement (UE) n°1178/2011:

- L'expression **aéronef** désigne l'ensemble des appareils pouvant voler (avions, planeurs, ballons, etc.)
- L'expression **planeur** désigne les planeurs et rien d'autre
- L'expression **planeur motorisé** désigne les planeurs équipés d'un ou de plusieurs moteurs auxiliaires (turbo ou à décollage autonome) mais pas les TMG
- L'expression **motoplaneur** désigne les Touring Motor Glider (TMG)
- Les titulaires des licences LAPL(S), SPL, LAPL(A) ou PPL(A) peuvent obtenir la qualification TMG après avoir suivi une instruction pratique et théorique complémentaire.

Précision: l'AESA définit le «transport aérien commercial» comme le transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération. Cette définition est interprétée différemment suivant le pays de l'AESA dans lequel on se trouve. En Suisse, l'art. 100 OSAv s'applique pour l'instant.

Par souci de simplicité, la présentation est rédigée à la forme masculine. La forme féminine est naturellement sous-entendue.



Ce qui change pour le vol à voile en Suisse?

No Panic!

On ne réinvente pas la roue!

Des modifications et adaptations seront apportées dans le domaine

- de la formation
- des bases légales
- des privilèges et obligations des pilotes de planeur.



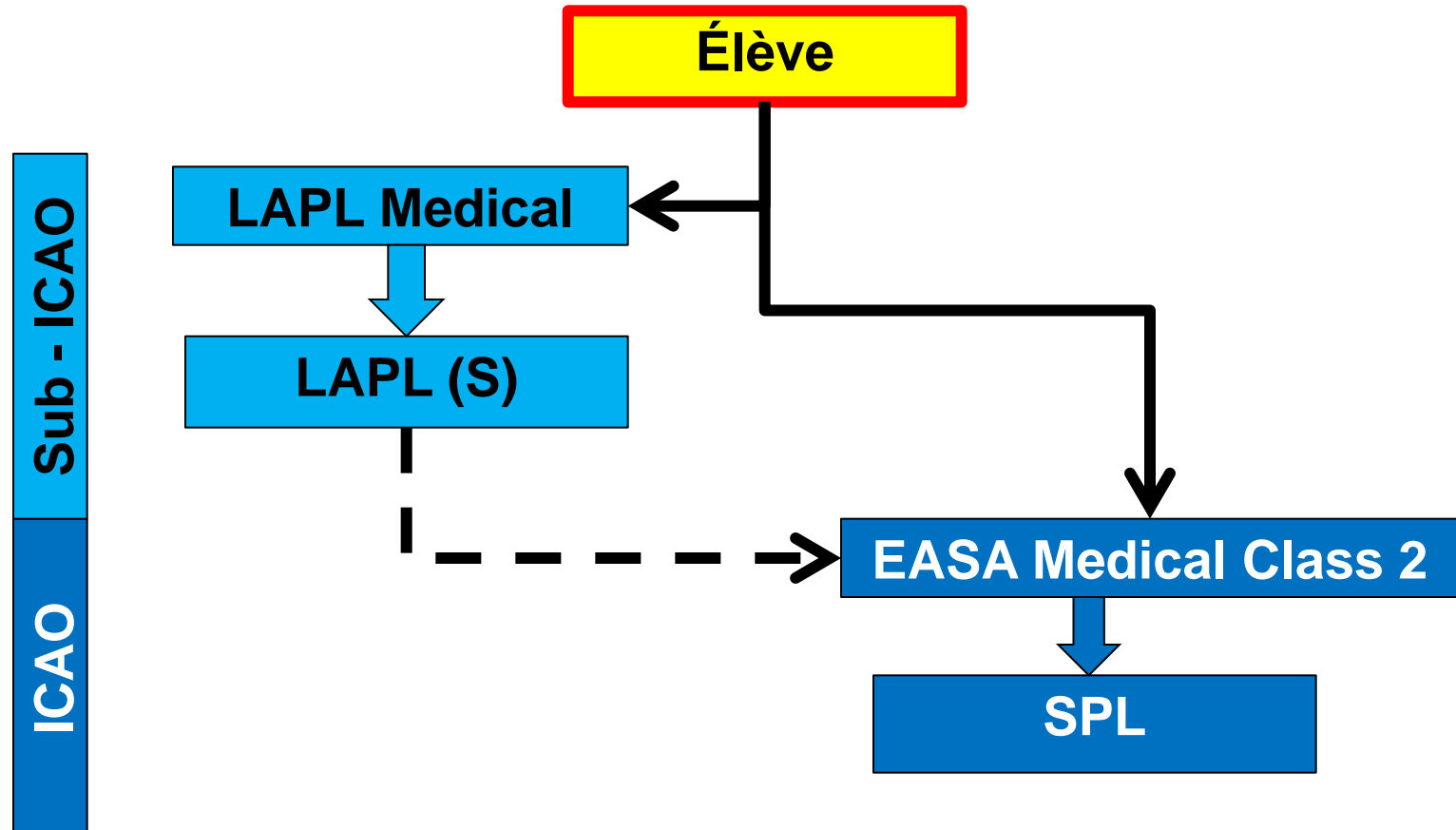


Principaux changements

- Il y aura désormais **deux licences de pilote de planeur**:
 - a) Light Aircraft Pilot License Sailplane ou **LAPL(S)**
 - b) Sailplane Pilot License ou **SPL**
- **Tous** les pilotes de planeurs doivent passer régulièrement un **examen aéromédical**.
- Aucun âge minimum n'est fixé pour commencer la formation; pour effectuer un **vol en solo**, il faut en revanche être âgé de **14 ans au moins**.
- La **formation théorique et pratique** doit avoir lieu auprès d'une école d'aviation (Approved Training Organisation ou **ATO**).
- Les **vols avec passagers** ne nécessitent aucun examen spécial. Il suffit d'avoir effectué, après la délivrance de la licence, 10 heures de vol ou 30 lancements en tant que PIC sur planeurs ou planeurs motorisés.
- **L'extension TMG** nécessite au moins six heures de formation pratique et une formation théorique suffisante dans les branches pertinentes pour le vol à moteur. L'examen théorique écrit est remplacé par un examen théorique oral qui a lieu avant le vol d'examen. Cet examen oral n'est cependant **pas** reconnu pour l'acquisition d'une licence LAPL(A) ou PPL(A).



Licences de pilote de planeur LAPL(S) ou SPL



Les formations sont identiques, seuls varient les certificats médicaux requis et les privilèges.



EASA Medical

LAPL Medical:

- Qualification pour une **LAPL(S)**
- Examen médical en Suisse par un médecin-conseil officiel (AME)
- Exigences **inférieures** à celles pour Medical Class 2 OACI
- Valable uniquement **dans les Etats membres de l'AESA**
- **Durée de validité:**
 - < 40 ans = 60 mois
 - > 40 ans = 24 mois

Medical Class 2:

- Qualification pour une **SPL**
- Examen médical en Suisse par un médecin-conseil officiel (AME)
- Exigences correspondant à celles pour Medical Class 2 OACI
- Valable **dans le monde entier**
- **Durée de validité:**
 - < 40 ans = 60 mois
 - 40-50 ans = 24 mois
 - > 50 ans = 12 mois

Le Medical Class 1 EASA correspond au Medical Class 1 OACI et est requise pour les pilotes professionnels sur avions et hélicoptères.



LAPL(S) ou SPL?

LAPL(S)

- Formation auprès d'un **ATO**
- Examen pratique: **16 ans** révolus
- Privilèges en tant que PIC sur planeurs et planeurs motorisés en **exploitations non commerciales sans rémunération**
- **Vols avec passagers** si, après la délivrance de la licence, 10 heures ou 30 lancements sur planeurs ou planeurs motorisés en tant de PIC ont été effectués.

SPL

- Formation auprès d'un **ATO**
- Examen pratique: **16 ans** révolus
- Privilèges en tant que PIC sur planeurs et planeurs motorisés
- **Vols avec passagers** si, après la délivrance de la licence, 10 heures ou 30 lancements sur planeurs ou planeurs motorisés en tant de PIC ont été effectués.

Conditions pour vols rémunérés avec passagers:

- 18 ans révolus
- 75 heures de vol ou 200 lancements en tant que PIC sur planeurs ou planeurs motorisés, après la délivrance de la licence.
- Examen pratique avec examinateur



Exigences en matière d'expérience récente

Les deux licences, **LAPL(S)** et **SPL**, restent **valables pour un durée indéterminée!**

Les privilèges ne peuvent toutefois être exercés que si au cours des **24 derniers mois** précédant le vol prévu:

- au moins **5 heures et 15 lancements** sur planeurs ou planeurs motorisés (**sans** le TMG) en tant de PIC ont été accomplis et
- le pilote peut faire état de **2 vols d'entraînement** avec un instructeur
- un **certificat médical en cours de validité** a été établi.

Les titulaires d'une **qualification TMG** ne peuvent exercer les privilèges sur un TMG que si ils ont effectué **sur TMG** au cours des **24 derniers mois**:

- Au moins **12 heures en tant que PIC**, incluant **12 décollages et atterrissages**, et
- 1 cours de remise à niveau d'au moins **1 heure de temps de vol total** avec un instructeur
- un **certificat médical en cours de validité** a été établi.



Conditions manquantes

Les titulaires d'une licence LAPL(S) ou d'une licence SPL qui ne satisfont pas aux exigences en matière d'expérience récente doivent:

- a) réussir un **contrôle de compétences** avec un examinateur sur un planeur ou un TMG, selon le cas; ou
- b) effectuer du **temps de vol ou des décollages et atterrissages additionnels**, en vol à double commande ou en solo, **sous la supervision d'un instructeur**, afin de répondre aux exigences spécifiées.





Vols avec passagers

Un pilote ne pourra exploiter un aéronef pour le transport aérien commercial ou le transport de passagers, que s'il a effectué, au cours des **90 jours** précédant le vol prévu, au moins **3 décollages, approches et atterrissages** sur un aéronef de même type ou classe.





Formation pour pilotes de planeurs AESA

Formation de base

- Écoles de vol certifiées ATO
- Théorie + pratique auprès d'un ATO
- Vol en campagne de 50 km intégré
- Adaptations des programmes de formation

Qualifications additionnelles

- Vol acrobatique
- Vol dans les nuages
- Remorquage de planeurs
- TMG





Formation pratique de base

- Uniquement auprès d'un ATO. Identique pour LAPL(S) et SPL.
- La formation porte sur 17 thèmes (Exercices).
- Le programme de formation correspond plus ou moins à celui en vigueur pour la formation actuelle.

Nouveautés:

- La formation de base comprend un vol en campagne en solo d'au moins 50 km, ou un vol en campagne en double commande d'au moins 100 km.
- Au moins 15 heures d'instruction au vol sur des planeurs ou planeurs motorisés avant l'examen (un maximum de 7 heures peut être accompli sur un TMG).

** La conversion des RFs en ATOs dans le domaine des écoles de vol à voile aura probablement lieu seulement en 2014*



Formation théorique de base

- Uniquement auprès d'un ATO. Formation identique pour LAPL(S) et SPL. Formation en autodidacte **pas** admise.
- La formation porte sur 9 branches.
- Le programme d'enseignement théorique est plus ou moins identique, pour la plupart des branches, à la formation actuelle. Un programme de l'OFAC adapté aux AMC et GM de l'AESA et comprenant les 9 branches sera publié en guise d'«Alternative means».
- **Nouveauté:** la branche «**VFR Communications**» figure dorénavant dans les branches théoriques obligatoires, peu importe si le pilote souhaite ou non obtenir une qualification RTF.
- L'examen théorique peut désormais être **fractionné en plusieurs sessions**. Les candidats doivent terminer l'examen entier en un **maximum de 6 sessions et sur 18 mois** (à compter de la fin du mois où le candidat se présente pour la première fois à l'examen théorique). Le pilote peut repasser **quatre fois au maximum** l'examen d'une branche. La réussite aux examens théoriques sera valide pour une durée de **24 mois** (à partir du jour de réussite de l'examen théorique) pour la délivrance d'une LAPL(S) ou SPL.



Qualification RTF e compétences linguistiques

- Les pilotes de planeurs qui doivent utiliser le radiotéléphone pour communiquer avec les **services de la navigation aérienne** et **AFIS** doivent posséder une **qualification RTF** sans toutefois passer de test de leurs compétences linguistiques. Pour l'obtention d'une qualification RTF il leur faut néanmoins passer un examen dans la langue utilisée (qui atteste qu'ils connaissent la **phraséologie standard**).
- En Suisse, pour l'obtention de la qualification RTF il faut passer **un examen pratique au sol** (simulation d'un vol). Les pilotes peuvent passer l'examen en anglais, en allemand, en français ou en italien, suivant la langue pour laquelle ils désirent obtenir la qualification.
- La formation doit suivre le programme d'enseignement de l'OFAC.

Il est recommandé aussi aux pilotes de planeurs d'acquérir la qualification RTF en anglais, ce qui leur permettra, dans une Suisse plurilingue, de communiquer avec les divers services du service de la navigation aérienne et l'AFIS.



Qualifications (Ratings) additionnelles

Vol acrobatique

Les candidats à une qualification de vol acrobatique devront avoir effectué au moins 40 heures de vol ou, dans le cas de planeurs, 120 lancements en tant que PIC, accomplis après la délivrance de la licence.

La formation auprès d'un ATO comprend:

- instruction théorique correspondant à la qualification
- Au moins 5 heures ou 20 vols d'instruction à l'acrobatie dans la catégorie appropriée d'aéronef

Vol dans les nuages

En phase d'élaboration.

Remorquage de planeurs

Les candidats à une qualification pour le remorquage de planeurs devront avoir accompli, après la délivrance de la licence, au moins 30 heures de vol en tant que PIC et 60 décollages et atterrissages sur des avions ou sur des TMG.

La formation auprès d'un ATO comprend:

- instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage
- au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'un planeur, incluant au moins 5 vols d'instruction en double commande
- En plus, pour les pilotes sans licence de pilote de planeur, 5 vols de familiarisation dans un planeur lancé par un aéronef.



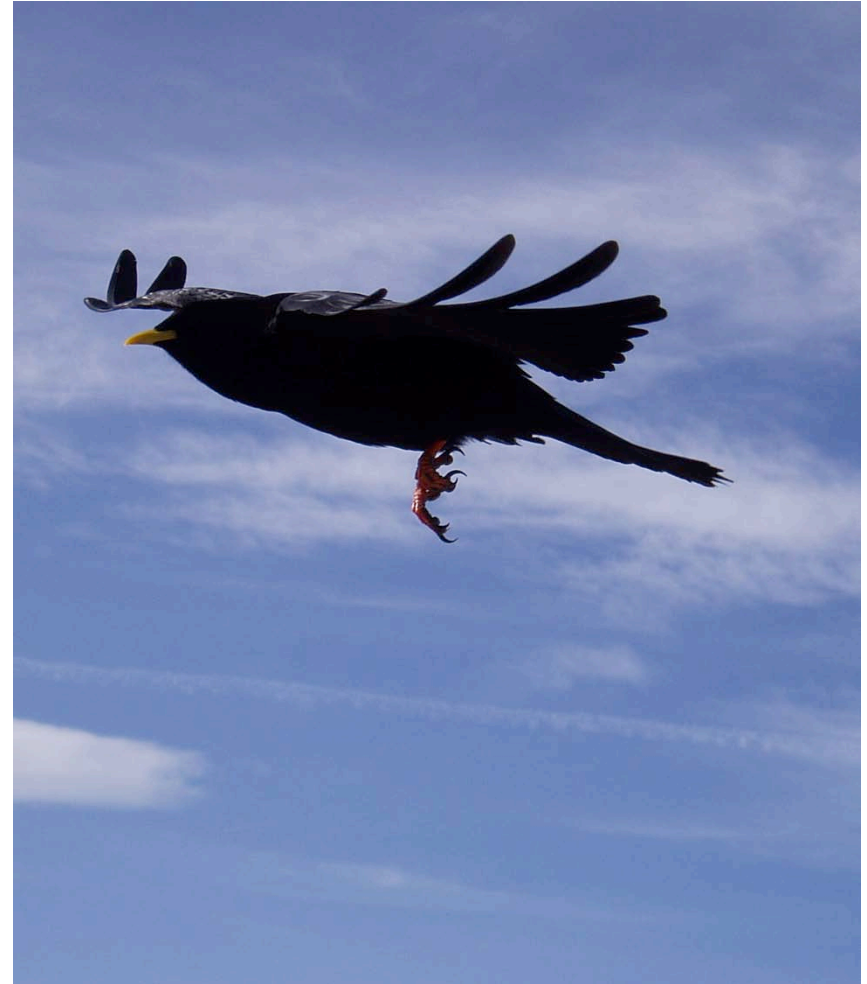
Licences AESA de pilote de planeur

Conversion

Jusqu'au 8 avril 2015 au plus tard

Formalités

- formation
- certificat médical
- Formulaire de demande
- les extensions restent acquises





Passage à la licence AESA de pilote de planeur

Adaptations à l'AESA

L'OFAC déjà mis en œuvre les allègements suivants:

- a) Supervision abrégée de la pratique pour les aspirants instructeurs de vol à partir des cours 2012.
- b) Abrogation de l'âge minimum pour les élèves pilotes. Il faut être âgé de 14 révolu pour effectuer son premier vol en solo.

La formation aéronautique AESA ne peut commencer que si l'école d'aviation est agréée ATO.

Conversion de licences nationales en licences AESA Part-FCL

1. L'instruction «Connaissances AESA Part-FCL/Part-MED» peut être donnée au sein des groupes de vol par une personne qualifiée et à l'aide de cette présentation.
2. Obtenir un Medical Class 2 EASA ou LAPL Medical EASA auprès d'un médecin-conseil.
3. Remplir le formulaire de l'OFAC Form 62.070 EASA.
4. Envoyer le formulaire demande à l'OFAC en joignant une copie du certificat médical et des pages pertinentes du carnet de vol.



Résumé

- Toutes les licences nationales de pilote de planeur doivent être converties en licences AESA jusqu'en avril 2015.
- Tous les pilotes de planeurs doivent se soumettre régulièrement à un examen médical correspondant au LAPL Medical ou Medical Class 2.
- En fonction du certificat médical, il est possible d'obtenir une LAPL(S) ou SPL.
- Les licences LAPL(S) ne sont valables que dans les Etats membres de l'AESA. Les vols avec passagers payants sont soumis à restrictions.
- Les licences SPL sont valables dans le monde entier. Elles donnent le droit d'emporter des passagers contre rémunération, pour autant que le pilote remplisse les conditions prévues à cet effet.
- Les instructeurs de vol et examinateurs doivent posséder une licence SPL et peuvent être indemnisés pour leurs frais.
- Une licence AESA est délivrée si le pilote a suivi la formation requise et possède un certificat médical en cours de validité.



Liens utiles

- Site Web OFAC: <http://www.bazl.admin.ch/experten/index.html?lang=fr>
- Site Web FSVV: <http://www.segelflug.ch/f/reglemente/eu-reglemente.htm>
- Site Web AESA: <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/agency-decisions/2011/2011-016-R/AMC%20and%20GM%20to%20Part-FCL.pdf>
- Journal officiel de l'UE: <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ%3AL%3A2011%3A311%3ASOM%3AFR%3AHTML>



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinants

A. NOTIONS FONDAMENTALES (extrait du programme d'enseignement AESA de l'OFAC) **1/5**
Commission Regulation (EU) No 1178/2011

Règlements

- Objet (art. 1)
- Définitions (art. 2)
- Octroi des licences de pilote et certification médicale (art. 3)
- Licences nationales de pilote existantes (art. 4)
- Certificats médicaux de pilote nationaux et certificats d'examineur aéromédical existants (art. 5)
- Conditions d'acceptation des licences de pays tiers (art. 8)

Annexe I (Part-FCL)

Souspartie A: Exigences générales

- Autorité compétente (FCL.001)
- Champ d'application (FCL.005)
- Définitions (FCL.010)
- Demande et délivrance de licences, de qualifications et d'autorisations (FCL.015)
- Élève pilote (FCL.020)
- Examens théoriques pour la délivrance de licences (FCL.025)
- Examen pratique (FCL.030)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinants

- Obtention de crédits de temps de vol et de connaissances théoriques (FCL.035) **2/5**
- Exercice des privilèges de licences (FCL.040)
- Obligation de porter et présenter des documents (FCL.045)
- Enregistrement du temps de vol (FCL.050)
- Compétences linguistiques (FCL.055)
- Expérience récente (FCL.060)
- Retrait, suspension et limitation de licences, qualifications et autorisations (FCL.070)

Souspartie B: LAPL

Section 1 Exigences communes

- LAPL – Âge minimum (FCL.100)
- LAPL – Privilèges et conditions (FCL.105)
- LAPL – Obtention de crédits pour la même catégorie d'aéronef (FCL.110)
- LAPL – Cours de formation (FCL.115)
- LAPL – Examen théorique (FCL.120)
- LAPL – Examen pratique (FCL.125)

Section 4 Exigences particulières pour la LAPL pour planeurs – LAPL(S)

- LAPL(S) – Privilèges et conditions (FCL.105.S)
- LAPL(S) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits (FCL.110.S)
- LAPL(S) – Méthodes de lancement (FCL.130.S)
- LAPL(S) – Extension des privilèges aux TMG (FCL.135.S)
- LAPL(S) – Exigences en matière d'expérience récente (FCL.140.S)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinants

Souspartie C: Licence de pilote privé (PPL), licence de pilote de planeur (SPL) et licence de pilote de ballon (BPL)

3/5

Section 1 Exigences communes

- Âge minimum (FCL.200)
- Conditions (FCL.205)
- Cours de formation (FCL.210)
- Examen théorique (FCL.215)
- Examen pratique (FCL.235)

Section 5 Exigences particulières pour la licence de pilote de planeur (SPL)

- SPL – Privilèges et conditions (FCL.205.S)
- SPL – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits (FCL.210.S)
- SPL – Méthodes de lancement (FCL.220.S)
- SPL – Exigences en matière d'expérience récente (FCL.230.S)

Souspartie I: Qualifications additionnelles

- Qualification de vol acrobatique (FCL.800)
- Qualification pour le remorquage de planeurs (FCL.805)

Souspartie J: Instructeurs

Section 1 Exigences communes

- Qualifications d'instructeur (FCL.900)
- (articles ultérieurs indiqués sous chapitre B. Notions additionnelles pour instructeurs)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinants

4/5

Annexe III

Conditions de validation de licences délivrées par ou au nom de pays tiers

- A. Validation de licences
- B. Conversion de licences

Annexe IV (Part-MED)

Souspartie A: Exigences générales

Section 1 Généralités

- Autorité compétente (MED.A.001)
- Domaine d'application (MED.A.005)
- Définitions (MED.A.010)
- Diminution de l'aptitude médicale (MED.A.020)

Section 2 Exigences relatives aux certificats médicaux

- Certificats médicaux (MED.A.030)
- Demande de certificat médical (MED.A.035)
- Délivrance, prorogation et renouvellement des certificats médicaux (MED.A.040)
- Validité, prorogation et renouvellement des certificats médicaux (MED.A.045)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinants

B. NOTIONS ADDITIONNELLES POUR INSTRUCTEURS

5/5

Commission Regulation (EU) No 1178/2011

Annexe I (Part-FCL)

Souspartie J: Instructeurs

Section 1 Exigences communes

- Qualifications d'instructeur (FCL.900)
- Conditions préalables et exigences générales applicables aux instructeurs (FCL.915)
- Compétences d'instructeur et évaluation (FCL.920)
- Cours de formation (FCL.930)
- Évaluation des compétences (FCL.935)
- Validité des certificats d'instructeur (FCL.940)

Section 2 Exigences particulières pour l'instructeur de vol - FI

- FI – Privilèges et conditions (FCL.905.FI)
- FI – Privilèges restreints (FCL.910.FI)
- FI – Prérequis (FCL.915.FI)
- FI – Cours de formation (FCL.930.FI)
- FI – Prorogation et renouvellement (FCL.940.FI)



Questions?

