

Info Instructeurs : Mise à jour Aircrew (8 avril 2015)

Règlement (UE) 2015/445 de la commission du 17 mars 2015 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile

Cette mise à jour, **applicable depuis le 8 avril 2015**, apporte des modifications importantes de la réglementation liée aux licences des pilotes « loisir » : LAPL(A) et (S), PPL, SPL et BPL. Ci-dessous les principaux changements et enjeux spécifiques aux licences « avion ». Le principal point concerne le remplacement de **l'heure de vol avec un FI** permettant la prorogation d'une qualification de classe SEP ou TMG par une **remise à niveau d'au moins 1h de vol**, comme déjà prévu pour le LAPL. Les modalités de mise en œuvre doivent être précisées et la responsabilité des FI très sérieusement considérée.

Prorogation SEP (T) et TMG

L'ANPI a dès à présent entrepris d'interroger la DGAC sur la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions. Si leurs objectifs est logique : s'assurer que le niveau des pilotes reste cohérent avec les privilèges associés à leurs licences, leurs mise en œuvre implique beaucoup plus la responsabilité des instructeurs ! Nous avons besoin d'un cadre clair d'application.

Remise à niveau : les FI doivent évaluer le niveau du pilote !

Pour **proroger une qualification de classe SEP ou TMG**, il faut dorénavant justifier de 12 heures de vol en SEP dans les 12 derniers mois dont :

- 6 h de vol en Commandant de Bord
- 12 décollages et 12 atterrissages
- Au choix :
 - o Un examen de prorogation / renouvellement / délivrance d'une qualification de classe ou de type
 - o **Une remise à niveau d'une durée minimum d'une heure de vol avec un FI**

Si l'heure de vol requise avec un instructeur depuis des années n'engageait finalement qu'assez peu le FI (le pilote n'a pas l'obligation d'être bon...), la notion de remise à niveau change la donne, encore plus qu'un examen en vol ! Plusieurs questions se posent.

Tout d'abord, **quel niveau ?** Si le niveau requis est (ce qui paraîtra logique) celui demandé à l'obtention des licences, l'entraînement d'un pilote n'ayant fait aucune navigation depuis plusieurs années demandera probablement plus qu'une simple heure de vol. L'instructeur assurant la remise à niveau s'engage encore plus que le fait un examinateur : il ne valide pas simplement la prestation du jour J.

Quelle formation demander en fonction de l'expérience du pilote, l'acceptera-t-il ? Le dernier point concerne la **validation** et l'**archivage** de cette formation, **quelle annotation** inscrire dans le carnet de vol ? Nous attendons des précisions de la part de l'autorité afin de formaliser ce processus.

Dans cette attente, **nous vous engageons à ne réaliser la remise à niveau** (c'est-à-dire un ou plusieurs vols en instruction d'une durée totale d'au moins 1h) **que si vous êtes sûr du niveau du pilote**. Ne faites pas de « chèque en blanc » ! A défaut, diriger le pilote vers un examen en vol avec un FE.

Triptyque

Dès qu'autorisé par la DGAC, les FI **devront**, suite à la remise à niveau, **compléter le triptyque du pilote** dès lors qu'il remplit les conditions requises (heures de vol et décollages / atterrissages). L'autorité

nationale devrait définir prochainement dans quelles conditions les FI devront assurer cette tâche initialement dévolue aux FE.

SEP (Land) + SEP (Sea)

Pour proroger simultanément les qualifications SEP (Land) et SEP (Sea), il faut justifier au minimum d'une heure de vol en Commandant de Bord et 6 décollages / atterrissages dans chacune des classes.

Formations et licences

Report au 8 avril 2018 des ATO « formations privées »

Les **organismes de formations « privées » (OD) déclarés avant le 8 avril 2015** peuvent assurer jusqu'au **8 avril 2018** les formations aux **LAPL(A), PPL(A) et aux qualifications associées**. Le report annoncé de la mise en œuvre des ATO de 3 ans rentre en vigueur, il devrait permettre la mise en place d'ici là **d'une voie « hors ATO »** dont les premiers travaux ont commencés. **La recommandation donnée par l'ANPI à de nombreuses reprises de reporter le passage des organismes déclarés « OD » en ATO confirme toute sa pertinence. Nous devons rester vigilent à la définition de la voie « hors ATO ».**

ATO

La fréquence des **audits** menés par l'autorité des ATO dédiés aux « formations privées » est porté à **48 mois** en maximum. Ce délai peut être étendu jusqu'à 72 mois si l'organisme dispose d'un SGS efficace, assure une veille réglementaire rigoureuse, n'a fait l'objet d'aucune constatation de niveau 1 (limitant ou annulant des agréments de l'ATO) et a corrigé les autres écarts dans les délais impartis, tout cela dans les 48 mois précédents.

CPL, MPL et MCC : « airplane upset recovery »

Une formation à la **prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle** doit être intégrée aux programmes CPL, MPL et MCC. Des informations utiles sont disponibles sur les sites de la [Flight Safety Foundation](#), de la [FAA](#) et [Skybrary](#).

Licences étrangères (FAA...)

Les autorités nationales peuvent continuer à reconnaître les licences et certificats médicaux délivrés par des pays tiers, hors EASA. Cela concerne principalement les pilotes détenteur de licences US.

Examens en vol

EIR

Les titulaires de l'EIR multimoteurs doivent réaliser l'examen en vol et l'entraînement sur multimoteurs. S'ils détiennent également l'EIR monomoteur, l'entraînement devra couvrir l'ensemble des items « monomoteurs ».

FI / FE

Les FI ayant réalisé moins de 25 % de la formation d'un élève pourra assurer l'examen en vol associé.

L'ANPI vous tiendra informé dès que possible des modalités d'application de ces nouvelles règles. Pour toutes questions : secretaire-general@anpifrance.eu ou notre formulaire en ligne : http://www.anpifrance.eu/contacts_anpi/.