



Paris, le 5 mai 2015

Objet : Vols de Prorogation

Monsieur le Directeur de la DSAC,

L'ANPI demande à la DGAC un rendez-vous afin de préciser les modalités d'application de certaines nouveautés du Règlement (UE) 2015/445 de la Commission du 17 mars 2015. En particulier, pour que les PPL en prorogation puissent poursuivre leur activité sans encombre légal, il convient de fixer très rapidement le cadre à respecter pour la réalisation d'un ou plusieurs vols de « remise à niveau », qualifiée ainsi de formation avec instructeur. Nouvellement prévue au paragraphe FCL 740 A point b de l'annexe 1 du règlement (UE)1178/2011 modifié, ladite « remise à niveau » est déjà applicable depuis le 08 avril dernier. Elle devrait donc être, depuis cette date, la seule appliquée à ce jour.

Cette formation, sera forcément adaptée au pilote à évaluer. Elle engage dorénavant fortement l'instructeur quant au contenu dispensé. En cas d'accident ultérieur, sa responsabilité de formateur pourrait être recherchée. Or, le paragraphe 12 de ce récent règlement ajoute aussi le point FCL 945 « Obligation des instructeurs » en qualifiant toujours les vols de prorogation comme « vols d'entraînement ». Ainsi, il est urgent de fixer tout de suite le sens dans lequel on souhaite que soit comprise, la « remise à niveau ».

Dans ce cadre, l'ANPI, estime qu'une bonne traçabilité peut être rapidement déterminée à partir du formulaire de compte rendu d'examen en vol QC/QT monopilote avion (Réf : FC 46- Janvier 2009). Ce formulaire d'épreuve, certes alors destiné aux examinateurs autorisés, répond aux exigences de l'annexe appendice 3 du FCL 1.240. Il sert aussi bien en cas de prorogation que de renouvellement ou d'épreuve d'aptitude.

Nous demandons de l'adapter pour permettre aux FI de remplir leur nouveau rôle. Préciser à cette occasion les items obligatoires à revisiter (tout en les simplifiant ?) et standardiser les critères d'appréciation ne serait pas un luxe.

En tout cas, fixons de suite :

- La durée d'archivage pour ce document rénové à remplir par le FI : au lieu de 5 ans comme pour les documents des FE. Nous proposons de la fixer à 4 ans maximum, puisque ce vol se fait un an sur deux.
- le cadre d'exécution d'un programme de formation cohérent, que l'ANPI peut soumettre à votre approbation : il deviendrait alors au niveau national l'unique référence.

L'ANPI souhaiterait aussi qu'on introduise, comme seuil d'expérience PPL pour décider la réalisation de la section 3A « remise à niveau des procédures VFR en route », la notion d'étapes (atterrissages ou présentations sur un autre terrain) dans la dernière année. Ce critère est déjà prévu dans le formulaire précité. Il est utilisé pour les QT en MEP. Avec moins de 10 étapes, il faudrait faire une étape lors de la remise à niveau (donc en pratique un A/R sur un terrain voisin). Avec 10 étapes ou plus, un simple vol local suffirait.

Garantissons, par ce biais au moins, le respect de quelques fondamentaux (source de création de l'EASA) qui peuvent mieux structurer la compréhension de la sécurité des vols par des pilotes de loisirs véritables commandants de bord.

Les réponses à d'autres questions en suspens sont également à trancher pour éviter tout compromis. Notamment, considérons que tous les FI sont à désigner car ils sont réputés tous égaux, sauf les supervisés. Refusons tout critère géographique. Il serait aussi ingérable dans la durée que le pool des FE qui, selon la FFA, se constitue avec votre consentement. L'ANPI observe que constituer de tels pools est une erreur au niveau européen, processus dans lequel la France s'est engagée par traités. On instituerait ainsi au niveau des CRA fédéraux et de certains terrains nationaux, une chasse gardée illégale.

Cordialement à vous

Signé par le Président de l'ANPI

René Lochet