

Avril 2021

RÉGLEMENTATION

SFCL & SAO



Hors-série

Actions vitales !



Sommaire

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur la réglementation !

Ceci ne vous dispense pas de consulter le texte de base réglementaire...

S'appropriier la SFCL

La connaissance de la réglementation souvent présente des lacunes... C'est principalement le fait que celle qui est en vigueur est le résultat de la succession de textes qui se sont accumulés au fil du temps les uns sur les autres.

L'entrée en lisse de la réglementation européenne avec des vagues hésitations n'a fait que de jeter de la confusion supplémentaire.

Aujourd'hui, les différents règlements sont implantés dans notre réglementation et ont vocation à ne plus bouger, sauf à la marge. Nous avons déjà publié un numéro hors-série spécial "Sécurité des vols" il y a deux ans, pour regrouper les grands sujets de sécurité des vols. Nous sommes dans la même démarche avec ce nouveau hors-série orienté "Réglementation".

Nous avons essayé de rassembler les règlements qui nous concernent. Il ne s'agit pas d'une recopie des textes mais plutôt une synthèse assimilable des diffé-

rents sujets. Bien sûr, les différents arrêtés restent la référence mais notre "digest" se veut pratique dans un contexte opérationnel.

L'architecture de ce magazine suit une logique classique :

« Un hors-série utile à tous les licenciés »

- Le stagiaire, le pilote, l'instructeur et l'examineur,
- Les exigences médicales,
- Les règles du DTO,
- La réglementation opérationnelle (SAO),
- La réglementation concernant les pilotes remorqueurs évoluant sur avion, TMG et ULM.

Normalement, tous les sujets sont couverts et devraient répondre facilement aux interrogations de tous les licenciés. En espérant que ce magazine donnera du sens à notre réglementation.

Bons vols...

Francis CLAR
Président de la commission
Formation-Sécurité

STAGIAIRE SPL 4

PILOTE SPL-PLANEUR 6

PILOTE SPL-TMG 8

INSTRUCTEUR 10

EXAMINATEUR 13

VISITE MÉDICALE 15

UNITÉ DE FORMATION 17

OPÉRATIONS AÉRIENNES 20

PILOTE REMORQUEUR 22

RESSOURCES 24

Photos F. Besse



Un lexique des acronymes utilisés est proposé en page 25



Stagiaire SPL

La nouvelle réglementation SFCL (pour Sailplane-Flight Crew Licensing) s'est mise en place le 8 avril 2020. Elle remplace désormais l'ancienne réglementation française qui datait de 1981. Il s'agit désormais de la Sailplane Pilot Licence (SPL). Pour le stagiaire, voici les principaux points à retenir.

■ Pour débiter la formation

- Le candidat doit être inscrit dans un organisme ATO ou DTO.
- Le suivi de la formation théorique et pratique se fait grâce au système de gestion Gesasso.
- Ouvrir un carnet de vol au nom du stagiaire.
- Si le candidat est mineur, une autorisation signée par les représentants légaux est exigée.
- Plus :
- **Pour les vols solos** : avoir au moins 14 ans et un certificat médical valide pour LAPL au minimum ou classe 2.

■ Formation théorique

- Un cursus de formation théorique doit avoir été réalisé (eLearning FFVP, cours en présentiel)
- **Formation théorique avec 9 matières** :
 - 1) Partie commune avec 4 sujets : Droit aérien, Performances humaines, Météorologie, Communication.
 - 2) Partie spécifique au planeur avec 5 sujets : Principes du vol, Procédures opérationnelles, Préparation des vols et performances, Connaissance des aéronefs (planeur), navigation.
- **Cours en e-Learning**
- **Suivi de la progression par le DTO** : directement sur la fiche de progression du stagiaire.
- **Présentation à l'examen théorique** : recommandation du RP exigée
- Examen supervisé par un FE(S) sur Wingu, au travers de Gesasso.
- **Validité du certificat théorique** : 24 mois
- **Critères de réussite** : 75 % de réponses validées par sujet, 4 tentatives maximum par sujet, 18 mois pour valider l'ensemble des sujets.

■ Formation pratique

Elle est assurée par un FI(S) au sein d'un ATO ou DTO et bénéficie d'un suivi via le système Gesasso.

Conditions pour la présentation à l'examen pratique en vue de l'obtention de la SPL :

- Avoir 16 ans le jour de l'examen
- Détenir un certificat médical valide, de classe 2 ou LAPL.
- Avoir réussi l'examen théorique.
- Avoir suivi une formation en vol et avoir réalisé la totalité du programme déclaré conforme comportant au moins :
 - 15 heures d'instruction en vol (7 heures effectuées sur planeur à l'exclusion du motoplaneur), dont :
 - 10 heures en DC (3 heures effectuées sur planeur à l'exclusion du motoplaneur), et...
 - 2 heures en solo supervisé, sur planeur
 - 45 lancements et atterrissages sur planeur,
 - 1 circuit de 50 km en solo ou...
 - 1 circuit d'au moins 100 km en double commande avec un FI(S). Usage d'un TMG possible.

Attention : une demande d'inscription à l'épreuve pratique pour l'obtention de la SPL devra être envoyée à la DSAC/IR dont dépend le DTO, 10 jours avant l'épreuve. La DSAC/IR validera l'examineur ou mettra en œuvre une substitution.

■ PASS

Le PASS est une autorisation de vol sans supervision. Il s'adresse aux stagiaires en formation SPL planeur ou SPL-TMG. C'est une étape dans la formation. Le premier objectif du PASS est de donner de l'autonomie en local aux stagiaires entre 14 et 16 ans. Le PASS n'est pas un titre aéronautique.

Attention : le PASS ne proroge pas la validité du théorique planeur pour la délivrance de la SPL.

Conditions pour l'obtention du PASS :

- **Age minimum** : 14 ans
- **Aptitude médicale** : certificat médical valide pour LAPL ou Classe 2
- **Examen théorique pour l'obtention du PASS** : Brevet d'initiation aéronautique (BIA) de moins de 36 mois ou théorique SPL valide.
- **Pré-requis de formation pratique minimale** : avoir dans les 24 derniers mois :
 - a) effectué 5h00 d'instruction en planeur ou en TMG, dont 2h00 en double commande,
 - b) validé les compétences de l'annexe 1*
 - c) effectué 5h00 et 15 lancements en vol supervisé.

Lien vers l'arrêté du PASS dont les Annexes 1 et 2

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000041936855/2021-01-18/>

Le PASS est délivré par le responsable pédagogique (RP) ou son adjoint(e) sur recommandation du FI(S) : une attestation est fournie au candidat (cf. annexe 2*).

Le recours au PASS n'a aucun caractère obligatoire. Un RP dans le cadre de son DTO prend ou non la responsabilité de l'utiliser.

* Les annexes 1 et 2 sont accessibles avec le lien indiqué en bas de page.

Conditions d'utilisation du PASS, privilèges et restrictions :

Privilèges :

- Vol local (rayon 30 km)
- Territoire national
- Aéronefs immatriculés en France
- Mode(s) de lancement indiqué(s) sur le carnet de vol.
- Possibilité d'extension du PASS aux deux catégories : planeur et TMG *

* Pour obtenir une extension dans l'une ou l'autre des catégories (planeur ou TMG), il faut avoir suivi également la formation minimale requise dans la catégorie concernée par l'extension.

Restrictions :

- Pas de rémunération
- Pas d'exploitation commerciale
- Pas d'emport passager

Expérience récente :

Pas de date de validité mais avoir effectué dans les 24 mois glissants, suivant l'obtention :

- 5h00 en tant que PIC dont 15 lancements
- 2 vols d'entraînement avec un FI(S)

Transfert de l'autorisation :

- Restreint au DTO qui a délivré l'autorisation.
- Si changement de DTO, une nouvelle évaluation de compétences dans le nouveau DTO est nécessaire. Impossible de cumuler deux PASS dans deux DTO, en même temps.

Crédits :

– Toutes les heures effectuées avec le PASS sont prises en compte pour la délivrance de la SPL.

Suspension et retrait :

- L'Autorité, le RP ou son adjoint peuvent suspendre ou retirer l'autorisation en cas de :
 - manquement à la sécurité
 - non-conformité aux conditions d'expérience récente : dans ce cas il faut un vol avec un FI qui vérifie que les compétences de l'annexe sont acquises
 - vol d'entraînement avec un FI(S) non satisfaisant.
- Un réentraînement est proposé au stagiaire et consigné dans le carnet de vol. ■



Pilote SPL-planeur

Au niveau de la Sailplane Pilot Licence (SPL), voilà l'essentiel pour le pilote déjà breveté.

■ Levée de restriction de la SPL

– **SPL restreinte** : cas des SPL (par conversion) sans le module Campagne. Il faut suivre le module Campagne. Le DTO fournit une attestation de fin de formation. Pour lever cette restriction, il faut passer par un bureau des licences de votre DSAC/IR.

– **Emport passager** : avoir effectué après la délivrance de la licence SPL :

- 1) 10h00 de vol ou 30 décollages/atterrissages sur planeur en tant que PIC.
- 2) un vol satisfaisant avec un FI(S)

Faire lever la restriction par un bureau des licences d'une DSAC/IR

Attention : pour les opérations commerciales, les conditions sont les suivantes :

- avoir l'autorisation "Emport passager"
- être âgé(e) de 18 ans
- avoir effectué en tant que PIC, 75h00 ou 200 lancements depuis la délivrance de la licence.

– Avoir un contrôle de compétence satisfaisant
Remarque : les vols de découverte ne sont pas considérés comme des opérations commerciales.

■ Privilèges additionnels

– **Ajout d'un mode de lancement** : la SPL est restreinte au moyen de lancement utilisé pour l'examen pratique. Un cursus de formation conforme est à délivrer qui est au minimum pour :

- **le treuil** :
10 lancements en instruction en DC et,
5 lancements en solo supervisé
- **l'aérotracté** :
5 lancements en instruction en DC et,
5 lancements en solo supervisé
- **le décollage autonome** :
5 lancements en instruction en DC et,
5 lancements en solo supervisé
Dans ce dernier cas, l'instruction peut être effectuée sur TMG.
- **le véhicule** :
10 lancements en instruction en DC et,

5 lancements en solo supervisé

– **l'élastique** :

3 lancements en instruction en DC ou en solo supervisé

Faire porter ce mode de lancement sur la licence par un bureau des licences d'une DSAC/IR

Expérience récente pour l'emport passager :

pour transporter un passager, il est nécessaire d'avoir effectué au cours des 90 jours précédents, en tant que PIC, au moins :

- 3 décollages/atterrissages en tant que PIC sur planeur si le passager est transporté en planeur,
- 3 décollages/atterrissages en tant que PIC sur TMG si le passager est transporté en TMG.

■ Vol acrobatique (SFCL.200)

Conditions pour débiter une formation :

– Avoir 30h00 de vol ou 120 lancements en tant que PIC sur planeur après l'obtention de la SPL

Vol acrobatique de base(*) :

- Limité aux figures indiquées au SFCL.200 (b)(1)*
- Formation en ATO/DTO comprenant au moins :
- 1 instruction théorique
- 1 instruction au vol acrobatique pour les figures indiquées au SFCL.200 (b)(1)

Vol acrobatique avancé * :

– Non limité aux figures indiquées au SFCL.200 (b)(1)
– Formation en ATO ou DTO comprenant au moins :

- 1 instruction théorique
- 5h00 ou 20 vols d'instruction vol acrobatique

* Le manuel des formations de l'ATO-CNVV :
voltige de base et voltige avancée

<https://fr.calameo.com/read/004721610c372ef35d74b>

Rappel : toute formation effectuée dans un DTO, doit être inscrite dans le manuel de formation du DTO (lien ci-dessous) et déclarée auprès de l'Autorité.

■ Expérience récente SPL

Maintien des conditions d'expérience récentes liées à la licence SPL-planeur : pour conserver les privilèges liés à la SPL planeur, le titulaire doit avoir effectué dans les 24 mois précédents en tant que PIC ou en DC ou en solo supervisé :

- 5h00 de vol et 15 lancements
 - 2 vols d'entraînement avec un FI(s)
- Si les conditions ci-dessus ne sont pas réunies, plusieurs solutions sont possibles :
- un vol de contrôle de compétences avec un FE(S) (attestation à conserver dans le carnet de vol et surtout à mettre dans Gesasso)
 - faire les heures ou mouvements en DC ou en solo supervisé

Pour maintenir la validité des modes de lancement liés à la SPL planeur, le pilote doit avoir effectué dans les 24 mois précédents en tant que PIC :

- 5 décollages pour chaque mode de lancement détenu (2 uniquement pour l'élastique)

Si les conditions ne sont pas réunies, il faudra effectuer les lancements manquants sous la supervision d'un FI(S) ou en DC. ■

Lien vers le Manuel des formations ATO-CNVV pour la voltige

<https://fr.calameo.com/read/004721610c372ef35d74b>



Pilote SPL-TMG

La réglementation européenne SFCL (pour Sailplane-Flight Crew Licensing) a apporté des nouveautés en matière de TMG (Touring Motor Glider ou motoplaneur). En voici une synthèse...

■ Vocabulaire

Le terme "motoplaneur" est utilisé dans le cas de la SPL, Règlement 2018-1976

Le terme "TMG" est utilisé dans le cas de la licence de pilote d'avion, Règlement avion 1178-2011.

■ Motoplaneur (TMG) et SPL

Les formations sont dispensées uniquement en ATO ou DTO en conformité avec un programme de formation déposé. Désormais, il est possible d'obtenir une SPL donnant uniquement les privilèges motoplaneur.

– **Formation sur motoplaneur** (SFCL.130 SPL a)

Double et solo : 15 h dont 6 sur motoplaneur dont 10 h en double commande dont 4 sur TMG

Minimum de 15 h de formation et 10 h de solo sur

TMG si formation uniquement sur TMG, ou minimum 6 h de formation et 4 h de solo sur TMG si formation planeur et TMG mais la SPL délivrée uniquement TMG.

Note : les crédits de formation pour un pilote détenant une licence FCL (avion, hélico) : 10% du temps de vol sans dépasser 7h00. Mais cela ne peut concerner ni les 2 heures de solo, ni le vol de 150 km en solo.

Nombre de vols : 45 vols

Navigation : circuit en solo de 150 km avec un atterrissage extérieur complet sur TMG.

Crédit en temps de formation : possible pour les pilotes détenteurs d'une SPL avec les privilèges planeur en dehors du motoplaneur et qui veulent obtenir les privilèges à piloter un motoplaneur :

– **Formation motoplaneur avec une SPL planeur** (SFCL.130 SPL a) 2) v)

Double et solo : 6 heures en motoplaneur

Dont en double : 4 heures en motoplaneur

Navigation : circuit en solo de 150 km avec un atterrissage extérieur complet

■ Expérience récente

L'expérience récente est dissociée entre le planeur et le TMG. En d'autres termes, il faut une expérience propre au planeur et une autre propre au motoplaneur.

Les titulaires d'une licence avion (LAPL ou PPL) avec les privilèges à piloter un TMG valide n'ont pas d'exigence à remplir en matière d'expérience récente associée à leur licence SPL pour le TMG.

– **Maintien de l'expérience glissante du motoplaneur sur une SPL (uniquement sur motoplaneur)** (SFCL.160SPL)

Période glissante : 24 mois

Temps de vol en PIC, double ou solo supervisé : 12 heures

Décollages et atterrissages (PIC, double ou solo supervisé) : 12

Vol avec un FI(S) habilité : un vol d'instruction en motoplaneur d'au moins 1h00 (ou un vol de contrôle de compétence avec un FE (SFCL 160b) 2).
ou...

– **Maintien de l'expérience glissante du motoplaneur sur une SPL si le pilote est aussi SPL-planeur** (SFCL.160SPL)

Période glissante : 24 mois

Temps de vol en PIC, double ou solo supervisé : 12 heures dont 6 sur motoplaneur.

Décollages et atterrissages (PIC, double ou solo supervisé) : 12

Vol avec un FI(S) habilité : un vol d'instruction d'au moins 1h00 (ou un contrôle de compétence avec un FE (SFCL 160 b) 2)

– **Transport de passager en motoplaneur avec une SPL** (SFCL.160SPL §e)

Le pilote SPL-motoplaneur doit avoir effectué au cours des 90 jours précédant, en tant que PIC, au moins 3 décollages et atterrissages sur motoplaneur si le transport de passager s'effectue en motoplaneur.

■ Pilote avion avec SPL-TMG

Cas de l'obtention de la qualification de classe TMG pour un pilote avion détenant une SPL assortie d'une TMG.

FCL.725 : "Les candidats à l'obtention d'une qualification de classe pour les TMG qui sont également titulaires d'une SPL conformément à l'Annexe III (Part SFCL) du règlement d'exécution UE 2018/1976 de la Commission, y compris les privilèges pour piloter des TMG, bénéficieront de l'intégralité des crédits correspondants aux exigences des points a), b) et c)".

Il s'agit du programme de formation (a), de l'examen théorique (b) et pratique (c).

Pas besoin de vol complémentaire selon la réglementation même si le bon sens l'impose...

■ Extension de privilèges

Obtention d'une extension de privilèges motoplaneur associés à une licence SPL pour un pilote également détenteur d'une licence LAPL avec les privilèges TMG ou PPL avec une qualification de classe TMG. Une licence de pilote Avion ou Hélicoptère, obtenue conformément au règlement européen 1178/2011, reçoit le crédit total pour la délivrance de l'extension motoplaneur sur la licence SPL (sans passer de contrôle de compétences).

Le GM1 SFCL.150(c) précise que pour obtenir les privilèges de la TMG, le candidat doit être familier avec les procédures indiquées dans le manuel de vol concernant l'arrêt et le redémarrage du moteur en vol. Un vol d'information s'avère être judicieux...

■ SPL-TMG vers une licence avion

1) Pour une LAPL(A) (FCL.110.A LAPL(A) b)

Un crédit est apporté au pilote SPL-Motoplaneur ayant réalisé 21h00 de motoplaneur comme PIC après l'obtention des privilèges motoplaneur et qui souhaite obtenir les privilèges LAPL(A).

Motoplaneur avec la SPL (après délivrance) : 21 heures (pré-requis)

Double commandes en avion : 3 heures

Décollages et atterrissages :

10 en double commande

Décollages et atterrissage en avion :

10 en double commande.

Test : effectuer le contrôle de compétences de délivrance de la LAPL(A).

2) Pour un PPL(A) (FCL.210.1 PPL(A))

Un crédit est apporté au pilote SPL-motoplaneur ayant réalisé au moins 24 heures de motoplaneur après l'obtention des privilèges et qui souhaite obtenir un PPL(A).

Motoplaneur avec la SPL (après délivrance) : 24 heures (pré-requis).

Formation : 15 heures dont 10 heures en solo supervisé comprenant 5 heures en solo sur la campagne.

Navigation solo avion :

150 nm avec un arrêt complet sur 2 autres terrains.

Test : effectuer le contrôle de compétences de délivrance PPL(A). ■



Instructeur FI(S)

La nouvelle réglementation européenne SFCL (pour Sailplane-Flight Crew Licensing) s'est mise en place le 8 avril 2020. Voici quelques rappels concernant le certificat d'instructeur FI(S).

■ Vocabulaire

- L'expression "Évaluation de compétence (AOC)" ne concerne que la partie instructeurs FI(S) ou examinateurs FE(S).
- L'expression "Contrôle de compétence" ne concerne que la partie prorogation ou renouvellement, ou revalidation d'une expérience glissante non satisfaite pour une SPL.
- Le terme "Privilège" n'est utilisé que pour le planeur pur ou pour le motoplaneur dans certains cas particuliers.
- Le terme "qualification" ou "qualification additionnelle" n'est utilisé que pour les aéronefs motorisés.

■ Pré-requis pour la formation

- Les pré-requis d'entrée en formation pour le certificat FI(S) sont les suivants :
- Age : 18 ans révolus pour délivrer une instruction mais possibilité (en France) de n'avoir que 17 ans pour l'admission en stage et 18 ans pour débiter le module 3 de ce stage.
 - Être titulaire d'une licence SPL (non restreinte) et être autorisé à agir en tant que PIC d'un planeur (SFCL 315).
 - Avoir effectué au moins 100 h de vol et 200 lancements en PIC sur planeur pur ou planeur motorisé (TMG) (SFCL 320).
 - La formation ne pourra se faire que dans un ATO ou un DTO et selon un programme approuvé par l'Autorité.
 - Avoir réussi une épreuve spécifique (théorique et pratique) d'entrée en stage (SFCL 330-a).
- Note :** la validité de l'épreuve pratique est de 12 mois (SFCL 330-a).
- Avoir été inscrit dans l'ATO-CNVV.

■ Exigences de formation

- Les exigences de formation du stage FI(S) :
la formation se fera sur planeur :
- Les cours de formation FI(S) de l'ATO sont repris dans les manuels approuvés par l'Autorité. Ils devront comprendre au minimum (SFCL 330) :
 - 25 h d'enseignement et d'apprentissage,
 - 30 h d'instruction théorique,
 - 6 h ou 20 lancements en instruction en vol (dont 3 h peuvent être accomplies sur motoplaneur).

■ Évaluation de compétence finale

- Cette évaluation est prévue dans le SFCL 345 :
- L'examineur devra être qualifié conformément au SFCL 415
 - L'évaluation consistera à démontrer les compétences du point SFCL 325 durant l'instruction avant et après le vol au niveau théorique et pratique.
 - Elle comprendra :
 - des examens oraux au sol ainsi que des exposés avant et après le vol.
 - une démonstration en vol sur planeur au travers d'exercices adéquats .
 - L'évaluation de compétence pour la délivrance initiale ne pourra être effectuée que sur planeur. Le motoplaneur est exclu.

■ Exigences pour exercer

- Les exigences pour exercer en tant que FI(S) sont contenues dans le point SFCL 300 :
- Avoir 18 ans révolus,
 - Être titulaire d'une SPL comprenant les privilèges, qualifications et certificats pour lesquels l'instruction au vol doit être dispensée.
 - Être titulaire d'un certificat FI(S) approprié à l'instruction dispensée,
 - Être habilité à agir en tant que PIC (commandant de bord) sur le planeur au cours de l'instruction au vol.

■ Privilèges du FI(S)

- Les privilèges du détenteur d'un certificat FI(S) sont :
- I - Les privilèges restreints :**
- Le point SFCL 350 (a) prévoit que le détenteur d'un certificat FI(S) voit ses privilèges limités à sa sortie de stage. Il ne peut dispenser une instruction au vol que sous la supervision d'un FI(S) non restreint désigné par l'ATO ou le DTO et seulement dans les cas suivants :
- 1) Formation à une SPL,
 - 2) Extension de privilèges au planeur pur ou au

motoplaneur (TMG) tels qu'ils sont prévus au point SFCL 150 (a) et (b)

- 3) L'extension de privilèges aux modes de lancement du SFCL
- 4) Une formation à des privilèges supplémentaires sur planeur tels que prévus dans le SFCL 315.

II - Les restrictions de privilèges du FI(S) prévues dans le SFCL 350 :

- 1) Autoriser les élèves pilotes à faire leurs premiers vols solo (lâchés),
- 2) Autoriser les élèves pilotes à effectuer leur premier vol en solo sur la campagne.

III - La levée de restriction du FI(S) restreint.

- 1) Il faudra 15 h ou 50 lancements en vol d'instruction couvrant toutes les phases d'un vol en planeur.
- 2) Dans le cas de FI(S) restreints ayant le privilège du TMG, 5 de ces 15 heures peuvent être réalisées sur TMG et 15 des 50 lancements peuvent être remplacés par des décollages et atterrissages en TMG.

■ Privilèges additionnels

Les conditions prévues au SFCL 315 pour instruire aux privilèges additionnels du certificat FI(S) sont :

1) Les modes de lancement (SFCL 155) :

- Pour le lancement aérotracté : avoir effectué 30 lancements en tant que PIC
- Pour le lancement au treuil : avoir effectué 50 lancements en tant que PIC

2) Le privilège additionnel TMG prévu au SFCL 150 (b)

- Avoir 30 heures de vol en tant que PIC sur TMG,
- Avoir accompli une formation d'au moins 6 heures d'instruction en double commande en TMG dans le cadre de la formation FI(S),
- Démontrer son aptitude à instruire en TMG à un FI de FI nommé par le RP de l'ATO/DTO.

2) Le vol acrobatique (SFCL 200) :

- Pour instruire au vol acrobatique, il faut détenir le privilège du vol acrobatique avancé.
- Avoir démontré son aptitude à un FI de FI nommé par le RP de l'ATO/DTO.

3) Le remorquage de planeur par TMG (SFCL 205) :

- Il faut avoir ce privilège supplémentaire sur sa SPL,
- Avoir démontré son aptitude à un FI de FI nommé par le RP de l'ATO/DTO

4) L'instruction en vol pour le certificat FI(S) :

- Avoir réalisé au moins 50 heures ou 150 lancements en instruction en vol sur planeur,
- Avoir démontré son aptitude à un formateur d'instructeur (FI de FI) nommé par le RP de l'ATO ou du DTO.

Maintien des compétences

Le maintien des compétences du FI(S) figure au paragraphe SFCL.360. Ce maintien des compétences se fait en période glissante :

1) Deux conditions sont exigées au cours des trois dernières années :

- Une formation de remise à niveau instructeur auprès d'un ATO/DTO ou d'une autorité compétente,
- Avoir effectué au moins 30 heures ou 60 lancements ou décollages et atterrissages dans le cadre de l'instruction).

2) Dans les 9 dernières années : il faudra démontrer au cours d'un vol son aptitude à instruire sur planeurs à un FI(S) de FI(S) nommé par l'ATO/DTO.

Si le vol est non satisfaisant ou non réalisé, il faudra effectuer une évaluation de compétence avec un examinateur d'instructeurs.

Cas où le FI(S) ne remplit pas les conditions d'heures de vol. Il devra pour retrouver ses privilèges :

- Avoir une formation de remise à niveau FI dans les 3 dernières années,
- Avoir effectué une évaluation de compétence avec un FE. ■



Examineur FE(S)

La nouvelle réglementation européenne SFCL (pour Sailplane-Flight Crew Licensing) s'est mise en place le 8 avril 2020. Voici quelques rappels concernant le certificat d'examineur de vol FE(S) du Règlement UE 2018/1976 / SFCL.

■ Prérequis généraux

Les prérequis généraux pour obtenir une autorisation FE(S) (SFCL 420) sont les suivants :

- être titulaire d'une SPL comprenant des privilèges, qualifications et certificats pour lesquels il est habilité à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences, et dispose des privilèges pour dispenser une instruction pour ceux-ci.
- Avoir suivi un cours de standardisation FE(S) dans un ATO/DTO tel que prévu au SFCL 430.
- Avoir satisfait à une évaluation de compétences avec un pilote inspecteur I-FE(S) ou un S-FE(S) autorisé (SFCL 445).

- Est habilité à agir en tant que PIC sur un planeur pendant un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences.
- Ne pas avoir eu de sanction au cours des trois dernières années (SFCL 420)

■ Prérequis spécifiques

Les prérequis spécifiques pour l'obtention des privilèges du FE(S) (SFCL 415) sont les suivants :

1) Pour la SPL Planeur :

- Avoir 300 h comme pilote sur planeur dont 150 h ou 300 lancements en tant que FI(S)

2) Pour la SPL sur TMG :

- Avoir 300 h comme pilote sur planeur dont 50 h en tant que FI(S) sur TMG

3) Pour le certificat FI(S) :

- Avoir 500 h comme pilote sur planeur dont :
 - 10 h ou 30 lancements comme FI de FI en planeur pour le privilège planeur,
 - 10 h ou 30 décollages et atterrissages comme FI

de FI en TMG pour le privilège TMG,
– Avoir reçu une formation spécifique au cours de la standardisation FE(S)

■ Privilèges du FE(S)

Un FE(S) peut conduire selon l'autorisation délivrée par la DSAC (SFCL 415) soit :

- 1) des examens pratiques de délivrance de titres (licence, extension de privilège, qualification),
- 2) des contrôles de compétence portant sur les exigences en matière d'expérience récente.
- 3) des évaluations de compétence pour la délivrance initiale, la prorogation ou le renouvellement d'un certificat d'instructeur FI(S).

Nota : un FE(S) peut faire passer les examens théorique et pratique SPL (y compris s'il a fait lui-même la recommandation en tant que RP du DTO).

■ Limitations aux privilèges

Les limitations aux privilèges en cas d'intérêts directs du certificat FE(S) (SFCL 405) sont :

- 1) Si l'examineur estime que son objectivité peut être engagée,
- 2) Si, pour les examens de délivrance d'un titre ou d'évaluation de compétence d'un certificat, le FE(S) a effectué plus de 50% de la formation du candidat.

■ Conditions d'exercices du certificat

Ces conditions sont cumulatives :

- 1) **Détenir une SPL en état de validité** (médical et expérience glissante) avec les privilèges et qualifications correspondant à l'examen, au contrôle ou à l'évaluation à effectuer.

2) Détenir un certificat FI(S) en état de validité

(expérience glissante sur 36 mois et vol d'aptitude à l'enseignement avec un FI de FI tous les 9 ans depuis 2012) et détenir les privilèges correspondant à l'examen, au contrôle ou à l'évaluation à effectuer.

- 3) **Détenir un certificat FE(S)** (Autorisation délivrée par l'Autorité) **en état de validité** (voir règles de prorogation ou de renouvellement avec les privilèges correspondant à l'examen, au contrôle, ou à l'évaluation à effectuer).

■ Validité, prorogation ou renouvellement du certificat FE(S)

(SFCL 460 et AMC1 SFCL 460)

- 1) La validité du certificat FE(S) est valable 5 ans, date à date.
- 2) Le certificat FE(S) peut être prorogé aux conditions suivantes :
 - Avoir suivi un cours de remise à niveau pour examinateur, pendant la période de validité, dans un ATO/DTO,
 - Avoir démontré à un pilote inspecteur (I-FE) ou à un S-FE autorisé, dans les 24 mois avant la fin de validité de l'autorisation FE(S), son aptitude à conduire des examens pratiques, contrôles et évaluations de compétences.
- 3) Si le certificat du FE(S) a dépassé sa date de validité, un renouvellement pourra être demandé aux conditions suivantes :
 - Avoir suivi un cours de remise à niveau pour examinateur FE(S) dans un ATO/DTO
 - Réussir une évaluation de compétences avec un pilote inspecteur (I-FE(S) ou un S-FE(S) autorisé. ■



Visite médicale

La Part-MED (Médical) de la réglementation européenne définit les normes médicales et les durées de validité du certificat médical établi par un médecin aéronautique.

■ Normes médicales

– Obligation du certificat médical : (MED 030)

Un stagiaire ne peut voler en solo à moins de posséder un certificat médical tel que requis pour la licence correspondante.

– Diminution de l'aptitude médicale : (MED 020)

Les titulaires d'un certificat médical sont tenus d'obtenir auprès de leur médecin aéronautique sans délai et avant d'exercer les privilèges de leur licence, un avis aéromédical lorsqu'ils :

- (1) ont subi une opération chirurgicale ou procédure invasive,
- (2) ont entamé la prise régulière de tout médicament,
- (3) ont souffert de toute blessure grave impliquant

une incapacité de travailler comme membre d'équipage,
(4) ont souffert d'une maladie grave impliquant une incapacité de travailler comme membre d'équipage,
(5) sont enceintes,
(6) ont été admis dans un hôpital ou une clinique médicale,
(7) ont besoin de verres correcteurs pour la première fois.

■ Certificat médical minimal (MED 030)

– Pour une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL (A)), ou une licence de pilote de planeur (SPL), le pilote détient au moins un certificat médical pour LAPL valide.
– Pour une licence de pilote privé (PPL), le pilote détient au moins un certificat médical de classe 2 valide.
– Un pilote détenteur d'une SPL qui souhaite effectuer des vols hors UE, ou pratiquer des opérations

commerciales, doit être détenteur d'une visite médicale de classe 2.

■ Validité des certificats médicaux (MED 045)

Les certificats médicaux de classe 2 sont valables pendant une période de :

- **60 mois** jusqu'à ce que le titulaire de la licence atteigne l'âge de 40 ans. Un certificat médical délivré à un titulaire de licence n'ayant pas 40 ans cesse d'être valable quand celui-ci atteint l'âge de 42 ans.
- **24 mois** si le titulaire de la licence a entre 40 et 50 ans. Un certificat médical délivré à un titulaire de licence n'ayant pas 50 ans cesse d'être valable quand celui-ci atteint l'âge de 51 ans.
- **12 mois** à partir de l'âge de 50 ans.

Les certificats médicaux pour LAPL sont valables pendant une période de :

- **60 mois** jusqu'à ce que le titulaire de la licence atteigne l'âge de 40 ans. Un certificat médical délivré à un titulaire de licence n'ayant pas 40 ans cesse d'être valable quand celui-ci atteint l'âge de 42 ans.
- **24 mois** après l'âge de 40 ans.

■ Prorogation du certificat médical (MED 045)

– **Prorogation** : les examens et/ou évaluations à caractère aéromédical requis, selon le cas, pour la prorogation d'un certificat médical peuvent être effectués jusqu'à 45 jours avant la date d'expiration du certificat médical. Ceci sans décaler la nouvelle date de fin de validité du certificat médical. ■

Avant de monter dans mon planeur, je vérifie

MA FORME

M **MÉDICAMENTS**
Je ne suis pas sous l'effet de médicaments ou drogues susceptibles d'avoir des effets sur ma vigilance, mon efficacité, mon jugement !

A **ALCOOL**
Mon alcoolémie est bien à zéro !

F **FATIGUE**
Je ne suis pas fatigué, je n'ai pas de dette de sommeil.

O **OPÉRATIONNEL**
Je suis en condition optimale sur le plan physique.
Je n'ai pas de handicap occasionnel. OK sur le plan ORL.

R **REPAS**
J'ai mangé, ni trop, ni trop peu (risque d'hypoglycémie).

M **MENTAL**
Je suis serein sur le plan psychologique, non stressé, sans surcharge émotionnelle, ni tourments...

E **ÉQUILIBRE**
Je suis calme, en pleine possession de mes moyens.



Unité de formation

Pour pouvoir former et délivrer la SPL, tous les clubs doivent être désormais sous le statut de Declared Training Organisation (DTO).

■ Dossier DTO

– **Devenir DTO** : pour devenir DTO (DTO.GEN.115), votre club a déposé un dossier auprès de la DSAC/IR sous la forme d'un formulaire. Ce dernier précise notamment : le nom du DTO, ses coordonnées (adresse postale, téléphone, e-mail), le représentant légal du DTO (généralement le président), le responsable pédagogique ou RP (généralement le chef-pilote mais pas obligatoirement), les formations proposées, les moyens mis en place, la liste des programmes de formation utilisés, le parc aérien, les responsables pédagogiques adjoints (ou délégués d'une activité précise quand le RP ne couvre pas ce domaine par exemple). Le tout est signé par le représentant

du DTO et le RP, qui s'engagent à "élaborer une politique de sécurité" au sein du DTO.

Les prérequis pour être responsable pédagogique (RP) sont les suivantes : il faut être instructeur (sans restriction) avec les privilèges d'instruction dans le domaine couvert par le DTO, avoir une "expérience suffisante", une "capacité de management en rapport avec sa fonction, ses responsabilités et la taille du DTO" (environnement, types d'aéronefs, etc.) et ne pas avoir eu de sanction dans les 3 dernières années.

Plus de précisions dans Actions vitales n°17 : "Du rôle du responsable pédagogique".

– **Modifier un DTO** : toute modification des données relatives au DTO (DTO.GEN.116), telles que précisées dans le formulaire initial, doit être indiquée à votre DSAC/IR. Ceci impose d'en renvoyer à nouveau le formulaire, intégralement rempli. Les modifications peuvent porter sur le

changement du président ou du RP, la nomination d'un nouveau RP délégataire, un nouveau modèle (remorqueur ou planeur) dans votre flotte. Ce peut-être aussi une nouvelle formation proposée aux membres et/ou un nouveau programme de formation. Ainsi, pour la formation SPL, le programme de formation FFVP à la SPL doit être déclaré à la place du précédent (BPP).

Attention ! Si une formation n'a pas été délivrée pendant 36 mois consécutifs, il faut la redéposer à nouveau et donc renvoyer le formulaire DTO intégralement rempli. DTO.GEN.135.

■ Activités du DTO

– **Formations délivrées** : pour le planeur, conformément aux exigences de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission européenne, un DTO (DTO.GEN.110) peut délivrer :

- une instruction théorique pour la SPL,
- une instruction au vol pour la SPL,
- une formation en vue d'une extension des privilèges aux planeurs ou aux TMG conformément au paragraphe SFCL.150,
- une formation en vue d'une extension des privilèges à d'autres méthodes de lancement conformément au paragraphe SFCL.155,
- une formation en vue de qualifications et de privilèges supplémentaires : privilèges pour vols acrobatiques de base et avancés, qualification pour le remorquage de planeurs.
- une formation en vue d'une qualification d'instructeur de vol pour planeurs FI(S) ;
- un stage de remise à niveau d'instructeur FI(S), et les autres activités avion ou hélico.

– **Instruction théorique** : (DTO.GEN.260)

- Pour dispenser une instruction théorique, le DTO peut recourir à l'enseignement sur place ou à distance (eLearning).
- Le DTO suit et consigne les progrès de chaque étudiant qui suit une instruction théorique. Il est donc vital d'avoir un suivi des progrès des stagiaires du DTO.

■ Obligations du DTO

– **Conformité du DTO** : il faut s'assurer que le dossier DTO déposé est toujours conforme à la réalité.

Si ce n'est pas le cas, il est nécessaire de le mettre à jour et de le renvoyer à la DSAC/IR (ORA.GEN.220).

– **Suivi des instructeurs du DTO** : afin de garantir et

de veiller à ce que les instructeurs conservent la qualification requise, un DTO doit conserver en permanence une liste de tous les instructeurs, y compris des informations sur leurs privilèges pédagogiques, ainsi que sur les durées de validité de leurs licences, qualifications et certificats, y compris leurs certificats médicaux. Point assuré par Gesasso.

– **Archivage des formations** : le DTO conserve, pour chaque stagiaire, les dossiers suivants tout au long du cours et pendant une période de trois ans après la fin de la formation (DTO.GEN.220) :

- les détails des formations au sol, en vol et sur simulateur d'entraînement au vol,
- les informations sur les progrès accomplis,
- les informations relatives aux licences et à leurs qualifications associées utiles pour la formation dispensée, notamment les dates d'expiration des qualifications et des certificats médicaux.

Points assurés par Gesasso.

– **Compte rendu annuel d'activité** : dans les 3 premiers mois de l'année suivante, le DTO doit adresser à sa DSAC/IR un Compte rendu d'activité sur la saison écoulée. Un formulaire DSAC est prévu pour cela, intitulé "Rapport d'activité annuel DTO et Bilan annuel interne DTO" (DTO.GEN.270a et b).

– **Revue de sécurité** : dans les 3 premiers mois de l'année suivante, le DTO doit adresser à sa DSAC/IR une revue de sécurité (GM.DTO.GEN.270c).

Un formulaire DSAC est prévu pour cela.

Lectures complémentaires : "Quid de la revue de sécurité en DTO" ? dans Actions vitales n°8.

Autre article conseillé : "Revue de sécurité : quel contenu" ? paru dans Actions vitales n°9 avec un exemple type.

– **Surveillance du DTO** : (ARA GEN 305).

Pour les organismes qui dispensent uniquement une formation en vue de la délivrance d'une LAPL, PPL, SPL ou BPL et des qualifications et autorisations associées, il est appliqué un cycle de planification de la surveillance de 48 mois au maximum.

Le cycle de planification de la surveillance est écourté s'il est prouvé que le niveau de performance de l'organisme en matière de sécurité a baissé.

Cette inspection vise notamment à vérifier les normes d'instruction de la structure de formation et que tous les instructeurs suivent bien le programme de formation tel que déposé (DTO.GEN.135).

Un Compte rendu de l'inspection précise les éventuels écarts à corriger selon un calendrier fixé par la DSAC/IR.

Le cycle de planification de la surveillance peut être prolongé jusqu'à 72 mois au maximum si l'autorité compétente a établi que, au cours des 48 mois précédents :

- l'organisme a démontré son efficacité en matière d'identification des dangers pour la sécurité aéronautique et de gestion des risques associés, comme le prouvent les conclusions du bilan annuel effectué conformément au paragraphe ORA.GEN.200, point c,
- l'organisme a constamment maîtrisé toutes les modifications conformément au paragraphe ORA.GEN.130, comme le prouvent les conclusions du bilan annuel effectué conformément au paragraphe ORA.GEN.200, point c,
- aucune constatation de niveau 1 n'a été émise, et
- toutes les actions correctives ont été mises en oeuvre dans le laps de temps imparti ou prolongé par l'autorité compétente, tel que défini au paragraphe ARA.GEN.350, point d, 2).

■ Politique de sécurité

– **Correspondant Sécurité** : si le formulaire DTO doit impérative préciser les noms, prénoms et coordonnées du représentant légal du DTO et du RP, il est recommandé que chaque club puisse bénéficier d'un correspondant Sécurité. Dans les petites structures, le représentant légal peut remplir ce rôle. Le choix du correspondant Sécurité doit répondre à certains critères qui ont été développés dans l'éditorial d'Actions vitales n°2 : "Un correspondant Sécurité dans chaque club".

Lecture recommandée : "Rôle et utilité du correspondant Sécurité" (Actions vitales n°9).

– **Réunions Sécurité** : pour mettre en place une politique de sécurité et pouvoir répondre à la Revue de Sécurité annuelle (DTO.GEN.210), des réunions d'instructeurs doivent être organisées pour notamment assurer la standardisation de la formation, faire un bilan de la progression des élèves, analyser les événements survenus durant la saison écoulée via les Rex et/ou CRESAG déposés.

– **Diffusion de la culture de sécurité** : cette culture doit être diffusée au sein du club de diverses manières, lors des briefings matinaux, par affichage de consignes, par diffusion des documents liés à la sécurité (Actions vitales, Rex, etc.), par la mise en place d'un recueil des Rex, par une réunion Sécurité annuelle à l'attention de tous les membres, etc.

– **Culture juste** : elle repose sur le traitement

"non punitif" de l'erreur humaine, s'il ne s'agit pas d'une transgression volontaire. C'est un climat de confiance qui incite les personnes à fournir les renseignements essentiels à la sécurité des vols, sans risque de sanction, mais dans lequel les personnes sont également au courant des limites qui existent entre un comportement acceptable ou non.

■ Pour aller plus loin...

Quelques articles relatifs à la culture de sécurité et des pistes de réflexion...

– **Identifier les risques sur son terrain**

Article paru dans Actions vitales n°5 et dans le Hors-Série "Sécurité des vols" (janvier 2019)

– **Rex et/ou CRESAG ?**

Article paru dans Actions vitales n°7.

– **Remontage des planeurs, les bonnes pratiques.**

Article paru dans Actions vitales n°10.

– **Anticiper et gérer les fortes chaleurs...**

Paru dans Actions vitales n°14.

– **Assistant à l'aile et responsable de piste**

Paru dans Actions vitales n°14.

– **Des Rex, encore des Rex, toujours des Rex...**

Paru dans Actions vitales n°14.

– **Notification CRESAG obligatoire.**

Paru dans Actions vitales n°15.

– **Programme de formation à la SPL**

Paru dans Actions vitales n°16.

– **La menace de la GoPro**

Paru dans Actions vitales n°16. ■

MÉTÉOR et DSAC

Météor (Module d'Echange et de Télé-transmission aux ORganismes) est désormais le moyen de communication privilégié entre chaque DTO et sa DSAC/IR.

Cet outil de transmission dans les deux sens, permettant la traçabilité des échanges, permet d'adresser les modifications intervenues au sein des organismes de formation, les nouveaux programmes, les comptes rendus d'activité, etc. tout en pouvant recevoir de votre DSAC/IR des informations, notifications, actes de surveillance, dérogations, suivi d'un dossier, etc. ■



Opérations aériennes

Le règlement (UE) 2018/1976 de la Commission en date du 14 décembre 2018 établit "des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement et du Conseil européens. Il constitue la Part-SAO pour Sailplane Air Operations (opérations aériennes pour les planeurs). Voici un rappel des principaux points de la Part-SAO entrée en vigueur le 9 juillet 2019.

■ Commandant de bord

(SAO.GEN.125)

L'exploitant désigne un pilote commandant de bord qualifié pour agir en cette qualité. Un commandant de bord doit toujours être désigné avant décollage.

■ Oxygène

(SAO.OP.150 et AMC OP.150)

Le pilote commandant de bord veille à ce que toutes les personnes à bord utilisent l'équipement "d'oxygène de subsistance" lorsqu'il estime qu'à l'altitude du vol

prévu, le manque d'oxygène peut entraîner une baisse de leurs facultés ou nuire à leur santé. Lorsque le commandant de bord ne peut déterminer les conséquences d'un manque d'oxygène sur les passagers, il doit s'assurer que tous les occupants utilisent de l'oxygène d'appoint pour toute période où l'altitude-pression est supérieure à 10.000 ft.

■ Vols de découverte

Les vols de découverte doivent être surveillés, en ce qui concerne leur sécurité, par une personne désignée par l'organisme responsable des vols de découverte (SAO.GEN.115).

Le pilote commandant de bord s'assure qu'avant, et le cas échéant, pendant le vol, le passager reçoit un briefing concernant les procédures normales, anormales et d'urgence (SAO.OP.110).

Le briefing des passagers devrait inclure l'emplacement et l'utilisation des ceintures de sécurité et, le cas échéant : ouverture d'urgence de la verrière,

parachute, équipement de distribution d'oxygène et autres équipements de secours fournis pour un usage individuel (AMC1 SAO.OP.110).

Le commandant de bord ou une personne désignée par l'exploitant organise le briefing passager (GM1 SAO.OP.110).

■ Vols de découverte

Appareils électroniques portatifs (SAO.GEN.145)

Le pilote commandant de bord n'autorise personne à utiliser un appareil électronique portatif à bord d'un planeur, y compris un organisateur électronique de poste de pilotage perturbant le bon fonctionnement des systèmes et équipements du planeur ou sa maniabilité.

■ Parachute

La Part-SAO ne parle plus réglementairement de l'emport de parachute, juste de sa présence éventuelle lors du briefing d'un passager.

Le Comité directeur de la FFVP, réuni le 10 mars 2019, a pris la position suivante à l'attention des clubs et des licenciés (extrait): "Forte recommandation d'utiliser le parachute de sauvetage".

Un point positif pourrait être l'allègement de certaines contraintes pour le repliage des parachutes (arrêté de 1975).

■ Documents et manuels de vol

Documents, manuels et informations devant se trouver à bord (SAO.GEN.155)

a) L'ensemble des documents, manuels et informations suivantes sont transportés à bord lors de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies :

- 1) le manuel de vol de l'aéronef,
- 2) les données détaillées du plan de vol circulation aérienne (ATS) déposé, lorsque celles-ci sont exigées conformément à la section 4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) no 923/2012 de la Commission.
- 3) les cartes actualisées et appropriées pour la zone du vol prévu.
- 4) toute autre documentation pouvant être pertinente pour le vol ou qui est exigée par les États concernés par ce vol.
- 5) les procédures et informations relatives aux signaux visuels à utiliser par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté.

d) Par dérogation... les documents, manuels et informations qui y sont mentionnées peuvent

être conservés dans les bureaux de l'aérodrome ou du site d'exploitation pour les vols :

- 1) dont il est prévu qu'ils resteront en vue de l'aérodrome ou du site d'exploitation, ou...
 - 2) qui restent dans les limites d'une distance ou zone déterminée par l'autorité compétente.
- e) À la demande de l'autorité compétente, le pilote commandant de bord ou l'exploitant met à la disposition de celle-ci les documents originaux dans le délai fixé par l'autorité, qui ne peut être inférieur à 24 heures.

Note : ainsi, le carnet de route peut ne plus être emporté en circuit mais devra être présenté sous 24 h en cas de contrôle.

■ Opérations commerciales

Exploitations spécialisées de planeurs (SAO.OP.155)

Les vols d'initiation dans nos clubs ne sont pas concernés par cet article, s'adressant aux OBL (Organismes à but lucratif)

■ Interdiction de fumer à bord

Personne n'est autorisée à fumer à bord d'un planeur pendant toutes les phases de vol (SAO.OP.130).

■ Gestion carburant

Gestion en vol du carburant ou des autres formes d'énergie, planeurs motorisés (SAO.OP.145)

Dans le cas des planeurs motorisés, le pilote commandant de bord contrôle à intervalles réguliers durant le vol que la quantité de carburant utilisable ou d'autres formes d'énergie disponibles n'est pas inférieure à la quantité nécessaire pour assurer un atterrissage en toute sécurité.

Gestion en vol du carburant ou autre gestion d'énergie, planeurs à moteur (GM1 SAO.OP.145)

"Gestion du carburant ou des autres énergies" signifie que le commandant de bord a connaissance du carburant ou de l'énergie utilisée pour la propulsion du planeur à moteur. Si le commandant de bord a l'intention de poursuivre le vol en vol à voile pur, cela inclut la connaissance de la portée réelle avec ou sans les thermiques ou autres sources de courant ascendant prévu.

Note : le règlement CE 2018/1976 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs ne parle plus de TMG dans la partie Ops, appelé motoplaneur, contrairement à la partie licences (Aircrew) qui fait la différence... ■



Pilote remorqueur

Voici les principaux points de réglementation concernant le remorquage de planeurs par des aéronefs certifiés (avion, TMG) ou non (ULM).

■ Ressources

On pourra se reporter au Guide pratique du pilote remorqueur, dont les pages 70 et 71 sont en partie reprises ci-dessous.

■ Le pilote remorqueur avion/TMG

- Le candidat doit détenir une licence de pilote avion PPL(A) ou LAPL(A) pour remorquer avec un avion ou un TMG(A) (FCL805) ou TMG(S) (SFCL205).
- Un pilote de planeur détenteur d'une SPL peut devenir remorqueur sur TMG.
- Après l'obtention de la licence, le candidat doit justifier de 30 heures de vol en CdB et de 60 décollages et atterrissages.
- Il doit suivre une formation dans un organisme approuvé (ATO) ou déclaré (DTO) détenant

le privilège de réaliser cette formation.

- La formation comprend une partie théorique et une partie pratique sur avion ou TMG, au cours de laquelle seront réalisés au moins 10 vols d'instruction en remorquage de planeur, dont 5 en double commande.
 - Si le candidat ne détient pas de licence planeur, il doit (FCL 805 (b2 iii)) faire 5 vols de familiarisation en planeur et en remorquage, de préférence avec un FI(S).
 - Au cours de ces vols, la démonstration des positions limites du planeur sera démontrée.
 - La qualification au remorquage sur TMG sera portée sur la SPL si l'instructeur est un FI(S) et sur la licence avion si l'instructeur est un FI(A).
- ### ■ Instruction remorquage
- Sur avion et TMG :** l'instructeur FI(A) faisant de l'instruction remorquage sur avion (SEP) ou motoplaneur (TMG(A)) doit être titulaire de l'autori-

sation de remorquer des planeurs mais aussi autorisé à enseigner le remorquage de planeurs (mention portée sur sa licence).

Le FI(A) doit ainsi démontrer son aptitude à enseigner le remorquage de planeurs à un FI/FI (FCL 905 FI (g))

Pour faire de la formation au remorquage sur TMG(S), le FI(S) devra démontrer son aptitude à enseigner à un FI/FI (SFCL 315 5 ii)

■ Expérience récente avion/TMG

Expérience récente en remorquage : avoir effectué au moins 5 vols de remorquage avion ou TMG dans les 24 derniers mois. Sinon, effectuer les vols manquants avec un instructeur ou en vol supervisé. (FCL 805 e et SFCL 205 f)

■ Le pilote remorqueur ULM

- L'ULM doit être reconnu apte au remorquage de planeur et détenir une carte d'identification se référant à la fiche de série mentionnant cette aptitude, ou posséder une attestation de conformité pour l'aptitude au remorquage obtenue après modifications réalisées sous la responsabilité du propriétaire.
- Le candidat remorqueur doit être titulaire d'une SPL, avoir effectué 50 heures de vol en CdB. Il doit détenir un brevet et une licence de pilote ULM multi-axes et avoir reçu une familiarisation sur le type d'ULM utilisé pour remorquer. Il doit avoir été formé aux procédures d'utilisation décrites dans le manuel de remorquage de planeur par ULM détenu par l'organisme exploitant l'ULM remorqueur.
- L'aptitude au remorquage de planeur doit être

portée sur la licence de pilote ULM et chaque vol en remorqué enregistré.

■ Expérience récente ULM

Expérience récente en remorquage : se référer au manuel de l'exploitant qui prévoit annuellement au moins 20 remorqués et un briefing périodique d'actualisation des compétences. Si le nombre minimum de remorqués n'est pas atteint, une évaluation des compétences par un formateur est requise.

■ Instruction remorquage ULM

L'instructeur IULM faisant de l'instruction remorquage sur ULM 3-axes doit être breveté ULM, instructeur ULM 3-axes, être lui-même titulaire de l'autorisation de remorquer des planeurs par ULM et aussi être instructeur planeur.

■ Exploitation d'un ULM en club

L'utilisation d'un ULM remorqueur au sein d'un club véliplane, que l'ULM soit propriété du club ou loué, ne peut se faire qu'après dépose d'un manuel d'exploitation auprès de sa DSAC/IR. Ce Manuel doit décrire "les moyens matériels et humains utilisés, les procédures à appliquer, ainsi que le programme de formation et de suivi. Un manuel générique est proposé par la FFVP (lien ci-dessous). Une autorisation de remorquage par ULM doit ainsi être délivrée par la DSAC. Il est ainsi prévu un bilan annuel d'activité de remorquage par ULM à adresser à la DSAC/IR, un nombre minimum de remorqués pour chaque pilote remorqueur et un maintien des compétences des pilotes remorqueurs sur ULM. ■

Lien vers le manuel FFVP d'exploitation d'un ULM

<http://www.ato.cnvv.net/reglementation/reglementation-francaise/ulm/manuel-remorquage-par-ulm-ffvp/>



Ressources

La réglementation peut toujours évoluer au fil du temps, d'où la nécessité de "rester dans la boucle" au cas où... Voici plusieurs solutions pour se tenir au courant :

- **ato.cnvv.net** : ce site propose toutes les informations utiles qu'il s'agisse de formation ou de réglementation, qu'il s'agisse des stagiaires, des pilotes, des instructeurs, des examinateurs, des ATO et DTO, sans compter une bibliothèque de documents et d'affiches de sécurité téléchargeables.
- **Planeur Info** : via sa revue numérique trimestrielle, la FFVP diffuse à l'attention de ses licenciés toutes les informations utiles à la pratique du vol à voile. Numéros sont téléchargeables sur ato.cnvv.net
- **Actions vitales** : destiné en priorité aux instructeurs et examinateurs, ce bulletin numérique réalisé par la commission Formation-Sécurité peut être lu par tout le monde ! Traitant de sujets concernant la formation et la sécurité (pédagogie, Rex, analyses, évolutions réglementaires, etc.) et paraissant de 4 à 5

fois par an en moyenne, ce bulletin est également consultable sur ato.cnvv.net

Aides numériques

- **Gesasso** : ce logiciel regroupe toutes les informations concernant les qualifications, les validités des licences et des visites médicales, les heures de vol effectuées, etc. des pilotes. C'est aussi le moyen d'enregistrer les formations effectuées au sein du DTO avec notamment les fiches de progression des stagiaires. Gesasso permet aux formateurs de suivre l'avancement des stagiaires dans leur cursus théorique pour déclencher ensuite la réalisation de l'examen théorique SPL via le système Wingu.
- **Application FFVP** : cette application permet à tout licencié de retrouver ses données (licence-assurance, fiche de progression, carnet de vol, etc.). Pour les instructeurs, elle permet de retrouver les ressources du club : stagiaires, pilotes, pilotes VI, remorqueurs, flotte opérationnelle, etc.

Réglementation en ligne

– **Textes réglementaires** : la réglementation de base (dont les AMC et GM) est à retrouver sur le site de l'EASA <https://www.easa.europa.eu/regulations>

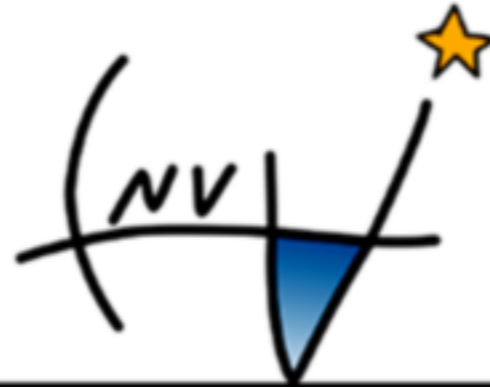
– **Règlement d'exécution (UE) 2018-1976** : la réglementation relative aux licences de pilote de planeur à retrouver avec ce lien http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/358/oj ■

ACRONYMES

- **AESA** : Agence européenne de la sécurité de l'Aviation civile. Voir EASA.
- **AMC** : Acceptable Means of Convenience. Moyens acceptables de conformité pour répondre à des exigences réglementaires.
- **ATO** : Approved Training Organisation, organisme de formation approuvé par l'Autorité.
- **Correspondant Sécurité** : Recommandé en DTO.
- **CRESAG** : Compte Rendu d'Événement de Sécurité Aviation Générale, notification obligatoire auprès de votre DSAC/IR de tout événement (incident, accident) jugé grave.
- **CRIS** : Check-list permettant de vérifier que tout est en ordre sur le planeur pour partir en vol.
- **DGAC** : Direction générale de l'Aviation civile.
- **DSAC** : Direction de la Sécurité de l'Aviation civile. La DSAC dépend de la DGAC.
- **DSAC/IR** : délégation régionale de la DSAC.
- **DTO** : Declared Training Organisation, Organisme de formation déclaré (auprès de sa DSAC/IR).
- **EASA** : European Union Aviation Safety Agency, voir AESA.
- **FI(S)** : Flight Instructor (Sailplane), instructeur planeur
- **FE(S)** : Flight Examiner (Sailplane), examinateur planeur
- **FLARM** : FLight ALARM, équipement électronique présent sur tout planeur et remorqueur destiné à alerter les pilotes d'un risque de collision avec un aéronef ou un obstacle répertorié.
- **GESASSO** : logiciel de gestion fédéral pour les clubs (GES ASSOCIATION) pour suivre notamment les formations
- **GM** : Guidance Material, explications complémentaires aux AMC et précisant les textes réglementaires européens.
- **IULM** : Instructeur ULM
- **Part-MED** : Réglementation concernant la visite médicale des pilotes.
- **PASS** : Passeport autorisant au solo sans supervision, possibilité d'obtenir un PASS avant la SPL.
- **PIC** : Pilot In Command (commandant de bord).
- **PINS** : Pilote INSpecteur de la DSAC
- **Représentant du DTO** : responsable du DTO. En règle générale, le président du club.
- **REX** : Retour d'EXpérience, démarche visant à partager des expériences qui peuvent être utiles à d'autres.
- **RP** : Responsable pédagogique d'un DTO. En règle générale, le chef-pilote.
- **RP adjoint** : Responsable pédagogique adjoint en DTO (en ATO, on parle de RP délégué).
- **RSC** : Responsable de la surveillance de la conformité (CMM ou Compliance Monitoring Manager) uniquement en ATO.
- **RSGS** : Responsable du système de gestion de la sécurité en ATO seulement. En DTO, il est recommandé d'avoir un Correspondant Sécurité.
- **SAO** : Sailplane Air Operations, texte réglementaire définissant les opérations aériennes en vol à voile.
- **SFCL** : Sailplane Flight Crew Licensing, réglementation régissant les licences et qualifications de pilotes de planeur.
- **SPL** : Sailplane Pilot Licence, brevet européen de pilote de planeur.
- **TMG(A)** : Touring Motor Glider (Airplane), qualification motoplaneur sur la licence avion.
- **TMG(S)** : Touring Motor Glider (Sailplane), qualification motoplaneur sur la licence planeur.
- **TVBCR** : Tout Va Bien Continue Roger, formule mnémotechnique pour la check-list à faire avant de rejoindre le tour de piste pour atterrir en planeur.
- **VERDO** : Formule mnémotechnique permettant de préparer un atterrissage en campagne.
- **WINGU** : logiciel permettant à un candidat à la SPL de passer l'examen théorique dans son club. ■

Formation et réglementation

ATO-CNVV



**NOUVELLES
RUBRIQUES**

Formation et réglementation



ACCUEIL

FI - FE ET ATO

PILOTE

DTO-WINGU-GESASSO

RÉGLEMENTATION

DOCUMENTS

SÉCURITÉ

F.A.Q

FI - FE ET ATO

CARTE SATELLITES
ET S-FE(S)

MONITEUR SIMULATEUR

DOCUMENTS ATO

FI(S)

FE(S)

FI-FI(S)

FIE(S)

DOC FORMATEUR

PILOTE

MÉDICAL

BPP

SPL

TMG

EMPORT DE PASSAGERS

COMMANDANT DE BORD

DOCUMENTS

DIVERS OPS (SAO)

VOLTIGE

REMORQUEUR

AVANT PREMIER VOL

CONVERSION

DTO-WINGU-GESASSO

DTO

THÉORIQUE WINGU BPP

GESASSO

RÉGLEMENTATION

FICHES PRATIQUE

RÉGLEMENTATION
FRANÇAISE PILOTE

RÉGLEMENTATION
EUROPÉENNE PILOTE

RÉGLEMENTATION SERA
ET EA

OPÉRATIONS EN PLANEUR

DOCUMENTS

TOUS LES DOCUMENTS

NOTES ET FLASH SUR LA
SÉCURITÉ :

ACTIONS VITALES

PLANEUR INFO

MODE DE LANCEMENT

DOCUMENTS DE
FORMATION POUR LE
PILOTE

FICHE PRATIQUE DES
FORMATIONS

DOCUMENTS DES
INSTRUCTEURS FI(S)

DOCUMENTS DES
EXAMINATEURS FE(S)

DOCUMENTS DE L'ATO
CNV

DOCUMENTS POUR LES
DTO-FFV

DOCUMENTS DE SÉCURITÉ

F.A.Q

FI(S)

FE(S)

BPP

SPL

TMG

THÉORIQUE WINGU

GESASSO

MÉDICAL

www.ato.cnvv.net

C'est l'outil à utiliser
en priorité pour trouver
réponses à vos questions
et s'il advenait que vous ne
trouvez pas le point
recherché, faites un mail sur

rpf@ffvp.fr

CONTACT

Par e-mail rpf@ffvp.fr

www.ato.cnvv.net

Actions vitales !

Le bulletin
de liaison des
instructeurs *



Tous les numéros sont
téléchargeables sur
[http://www.ato.cnvv.net/
logiciels/actions-vitales/](http://www.ato.cnvv.net/logiciels/actions-vitales/)

* que tout le monde doit lire !