

LES LICENCES DE PILOTE DE PLANEURS EN 2012

Résumé de l'exposé de J.SERVAIS le dimanche 25/09/2011 au Laboru.

Remarques préliminaires

La date de mise en application des règlements européens concernant les licences de pilote est prévue pour le 8 avril 2012.

Les textes des règlements ne seront officiels qu'après publication au Journal Officiel de l'Union Européenne. Cette publication risque de ne pas avoir lieu avant janvier / février 2012.

Les autorités nationales compétentes pour la mise en application ont obtenu un délai pour pouvoir prendre les dispositions nécessaires.

Il faut prévoir que, comme pour le JAR FCL, la DGTA publiera des circulaires de mise en application des différents règlements.

Ce qui suit est donc un exposé des différents règlements qui entreront bientôt (?) en vigueur.

Il est certain que les textes qui seront publiés ne différeront plus sensiblement de ceux que nous connaissons actuellement.

Les licences de pilotes de planeur :

Les « licences bleues » actuelles seront converties en licences SPL (Sailplane Pilot Licence) sans perte de privilèges. L'assurance en a été donnée par le responsable des licences de la DGTA en présence de son directeur général lors d'une séance de travail DGTA / ACRB à laquelle je participais.

Il y aura des privilèges supplémentaires :

- Si > 18 ans et > 75 heures + un contrôle par un examinateur : possibilité d'effectuer des vols rémunérés.
- Possibilité de piloter des TMG après formation adéquate.

Les licences jaunes :

Elles disparaissent dans la nouvelle réglementation.

Les titulaires actuels d'une licence jaune et les nouveaux élèves devront suivre une formation théorique et pratique les amenant à la **LAPL(S) : Light Aircraft Pilot Licence (Sailplane)**

LAPL(S)

Formation Théorique :

Matières communes à tous les « engins volants » avions, hélicos, planeurs, ballons etc
Réglementation, Performances humaines, Météo, Communications.

Matières spécifiques au vol à voile :

Principes de vol, procédures opérationnelles, navigation, performances etc

N.B. les matières communes ne feront plus l'objet d'un examen en cas de changement de discipline. Par exemple : passage du planeur à l'avion.

Formation pratique :

N.B. : un certificat médical sera exigé avant le premier solo !

15 heures d'instruction

Dont au minimum :

10 heures de DC (TMG : maxi = 7 heures)

2 heures solo

45 vols

Distance de 50 km seul à bord ou 100 km avec instructeur.

Privilèges :

Vols seul à bord (PIC)

Vol avec passager : licence LAPL(S)

+ 10 heures solo depuis obtention de la LAPL(S)

+ Check avec examinateur

Possibilité de piloter des TMG après formation adéquate.

Revalidation :

Au cours des 24 derniers mois :

5 heures comme PIC avec 45 vols

+ 2 vols DC avec instructeur.

Sinon : Check avec examinateur ou

Compléter les manquants sous surveillance d'un instructeur.

INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS

L'instructeur instruit, il donne la formation

L'examineur examine, il fait passer les tests sauf aux élèves dont il a pris part à la formation (Même une part minime !)

Donc : plus question pour un instructeur de signer une attestation de réussite de tests en vol ou au sol! C'est la compétence de l'examineur.

LES INSTRUCTEURS

La qualification d'instructeur adjoint n'existera plus.

Après sa formation, un candidat instructeur devient un **instructeur avec limitations**

C'est-à-dire : pas d'autorisation pour premier solo et premiers vols sur la campagne en solo et travail sous contrôle d'un instructeur expérimenté désigné à cet effet par l'école.

Les limitations seront levées :

Après 15 heures ou 50 T.O. en instruction portant sur tout le syllabus de formation.

Formation des instructeurs :

En école de pilotage

25 heures de pédagogie (« teaching & learning »)

30 heures de théorie (technique)

6 heures de DC ou 20 vols

Pour être instructeur en TMG : au moins 6 heures de formation d'instructeur en TMG.

Revalidation de la qualification (valable 3 ans) :

Pendant la période de validité, remplir 2 des 3 conditions suivantes :

- 30 heures ou 60 T.O. en écolage
- Suivre un séminaire de refreshing
- Subir une évaluation de compétence (au cours des 12 derniers mois)

Médical

L'examen médical de **classe 2** OACI (le même que pour la licence de pilote privé avion) est exigé pour la **SPL**.

Remarquons que cet examen classe 2 est déjà prévu dans notre règlement actuel, même si certains médecins agréés par l'ACRB semblent être un peu laxistes en la matière. Il devra être passé devant un AME (Aero Medical Examiner agréé par la DGTA)

Pour la **LAPL(S)**, un **examen médical plus léger** est prévu. (Exigences pas encore très bien définies dans les textes en ma possession !)

Cet examen pourra être passé chez un AME ou un médecin généraliste (GMP : General Medical Practitioner) reconnu par la DGTA

Toutefois, il ne faut pas se faire trop d'illusions.

Le GMP devra avoir accès à votre dossier médical global et sera tenu à un suivi administratif assez lourd vis-à-vis du service médical de la DGTA. Il est quasi certain que la majorité des médecins généralistes actuellement agréés par l'ACRB ne seront pas d'accord de continuer à jouer le jeu !

Il faudra donc s'adresser à un AME et ceux-ci sont déjà sous pression. Certains envisagent même de cesser ce genre d'activité. Cerise sur le gâteau : ils sont déjà en trop petit nombre !

Qui vivra verra !

D'AUTRES RENSEIGNEMENTS ?

Très volontiers, mais s v p uniquement par e-mail.

Cela me permettra de vérifier l'exactitude de ma réponse en consultant les textes officiels avant de diffuser l'information.

Je répondrai directement à l'intéressé avec copie sur la messagerie (sauf s'il me demande de ne pas le faire!)

Et, ce qui n'est pas à négliger; cela me fera gagner du temps !

servaisjce(at)mobistar.be