

J'AI DÉCLENCHÉ MON PARACHUTE

Aviation et Pilote

Aviation et Pilote

AVRIL 2019

EN VOL

SHARK L'ULM prédateur

FORMATION

Les DTO arrivent



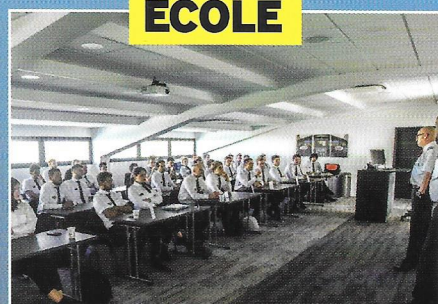
PILOTAGE

Ça bouge chez Daher

AVIONIQUE



ÉCOLE



L 15865 - 543 - F - 5,95 € - RD



APIBox, la boîte noire

VOYAGE : Nos choix

Le modèle Astonfly



RÉGLEMENTATION

Par Jean-Michel BOSSUET, photographies de l'auteur

Les DTO arrivent

LA FIN DES ATO. La réglementation européenne a été revue et corrigée. Les ATO pour les clubs ont été remplacés par les DTO, mieux adaptés aux structures associatives. La règle est plus simple.

C'est la nouvelle mouture de la réglementation concernant les aéroclubs. Ces derniers évitent la lourdeur des ATO tout en ajoutant une petite surveillance de la sécurité des vols. Le SGS disparaît, il faudra juste un bilan annuel de l'activité. Les petits clubs ne seront plus pénalisés. C'est la bonne nouvelle du printemps.

Les metteurs en scène en mal de création pourraient s'inspirer du principe des mouvements permanents de la réglementation aéronautique européenne, mais

dans le registre Ubu. Après les OD et les ATO vont entrer en scène les DTO (declared training organisation). Dès le 8 avril prochain, les aéroclubs français devront passer DTO. Ce n'est pas la révolution, mais plutôt un non-événement qui vient aplanir les choses.

En effet, sans vous plonger dans une fresque historique, les petites structures devaient, il y a quelques années, toutes devenir ATO ou... disparaître tant les exigences européennes étaient lourdes pour les petits clubs. Après un tollé et un vent de contestation contre l'institution européenne, l'EASA a

bloqué le passage ATO, se donnant quelques années pour revoir sa copie. Et, comme toujours, il a fallu un temps d'adaptation aux... Français. Arrêtons le mauvais esprit. La première question finalement à se poser est: qu'est-ce que cela va changer? Rien. Plus exactement presque rien à la façon dont l'aviation légère formait ses pilotes.

La première étape consiste à signaler son existence à la DSAC locale en remplissant un formulaire dédié où sont consignées des données classiques: nom du président, responsable pédagogique, adresse, moyens, type de

formations, flotte, etc. Côté panel de formations, cela concerne les qualifications traditionnelles: voltige, montagne, hydro et les habituelles LAPL, PPL... Sont exclus l'IFR et la qualification bimoteur qui restent aux mains des ATO.

Déposer un programme et le faire valider

La grande différence est constituée de trois nouveautés: l'obligation d'avoir un programme reconnu par la DGAC, d'un livret de progression et un suivi de la sécurité. Dans ce dernier domaine, on est loin des ATO et des fameux manuels SGS, système de gestion de la sécurité, un vrai casse-tête.

Désormais, il suffira d'une « sensibilisation » à la sécurité pour que l'administration acte l'existence d'un système de gestion de la sécurité, version minimaliste. Un simple échange de mails envoyés à l'ensemble des adhérents rappelant les procédures et les actions correctrices à la suite d'un retex peut suffire. Un panneau avec les principales recommandations de sécurité fait l'affaire. La tendance n'est pas à la sanction, mais bien au partage de l'information et à la diffusion de la culture de la sécurité.

Naturellement, personne ne peut vraiment s'opposer à cela, mais cette précaution en fera-t-elle assez? Il existe un petit outil qui pourrait servir aux dirigeants de club: Aerodiagnostic, disponible sur le site de la FFA, et qui, au travers d'une série de questions, est capable d'aider les dirigeants dans leur politique sécurité.

Un bilan annuel pour informer l'Aviation civile

Dans le package revu et corrigé des DTO, il y a également les rapports d'activité et le bilan annuel interne qui doivent être envoyés à la DGAC tous les ans. Que contiennent-ils? Le premier est semblable au formulaire AERAL. C'est une photographie détaillée du club: coordonnées, activité, nombre de membres dont les élèves, numéro d'affiliation, composition du bureau, nombre d'heures effectuées en double commande, en solo, etc.

« Le grand intérêt est que nos élèves savent toujours ce qu'ils ont à faire et à quel niveau ils sont dans leur formation. »



Certains instructeurs voient dans l'arrivée des DTO du flicage, encore plus de flicage. D'autres y voient plutôt un gain dans la sécurité des vols.

Pour les aéroclubs qui disposent d'une activité de construction amateur, il faut parler des appareils en chantier. En matière de maintenance, on précise aussi comment les avions sont entretenus... Bref, la DGAC accumule des data sur les aéro-clubs et les utilisateurs, c'est toujours utile pour avoir un aperçu chiffré du milieu.

Le second document est le bilan annuel qui comporte trois parties: un volet risque et prévention qui analyse les événements, l'adéquation des mesures de sécurité arrêtées, mais également les mesures qui entourent l'intégration d'un nouvel appareil dans la flotte. Il y a également une partie formation par laquelle les responsables évaluent l'adaptation des pratiques DTA au programme de formation. Ces documents serviront à la DGAC pour programmer une visite d'audit des clubs, sachant que le rythme est d'une au maximum tous les 6 ans.

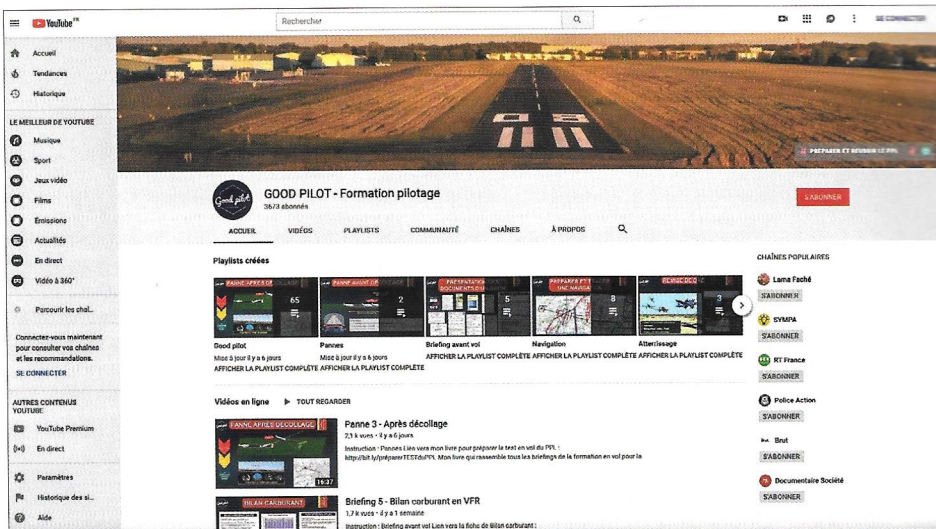
L'autre grande différence majeure est bien l'uniformisation des programmes de formation. Les aéroclubs devront déposer ces programmes pédagogiques auprès des DSAC et naturellement, ils devront respecter les AMC (acceptable means of compliance) mises en place par l'institution européenne. Ces programmes concernent donc le PPL et le LAPL. Plusieurs orga-

nismes ont décidé de concevoir des programmes répondant aux exigences de base. La FFA et l'ANPI ont donc concocté une feuille de route pédagogique qui est validée par la DGAC et que les aéroclubs n'ont plus qu'à utiliser. Pas de surprise: ils reprennent pour une bonne part le contenu du fameux guide de l'instructeur de l'ENAC (École Nationale de l'Aviation Civile). L'éditeur Cépaduès s'est, lui aussi, logiquement lancé dans cette aventure.

Nouveau programme de formation

Le dernier venu sur ce créneau est un pilote de ligne, instructeur de longue date. Thibault Palfroy est un authentique passionné d'enseignement, de pédagogie et de transmission du savoir. Il a construit une nouvelle approche de la formation. L'ensemble du parcours est regroupé en cinq modules indépendants, mais qui ont une logique dans le déroulé.

La phase I aboutit, par exemple, à une aptitude pour le pilote à commencer l'étude des pannes en tour de piste. Cette première partie comporte 16 leçons qui peuvent être dispensées dans n'importe quel ordre. Ces phases sont naturellement accordées avec le livret de



Thibault Palfroy, pilote de ligne et instructeur de longue date, a conçu la nouvelle méthode d'apprentissage au pilotage JPO qui connaît un certain succès auprès des clubs. Il anime également la chaîne Youtube Good Pilot.

progression de l'élève, l'intérêt est pour l'instructeur de le situer exactement dans sa progression. Il y a deux raisons principales: celui-ci sait où il en est et surtout, l'instructeur aussi. Cela permet des changements aisés d'instructeur sans perturber la formation de l'apprenti pilote. Pas de perte de temps et fluidité de l'enseignement.

Manuel théorique et chaîne YouTube

Thibault a également récrit le manuel théorique en plus simple et aussi conçu une chaîne sur YouTube qui propose un ensemble complet et simple de vidéos pédagogiques. Son nom? Good Pilot. Elle compte aujourd'hui plus de 3 000 abonnés et surtout, elle permet de coupler la formation théorique avec les images. Mais l'un des grands intérêts de la méthode de Thibault Palfroy est de proposer un prébriefing théorique à consulter avec le

manuel. Tout le contenu de chaque vol y est détaillé. L'élève n'a qu'à le lire la veille en guise de préparation. Résultat: un gain de temps et une meilleure compréhension. Là encore, le détail de chaque vol figure sur le livret de progression, théorie et pratique. Il y a bien sûr une appréciation de l'instructeur et une fiche vol complémentaire est aussi disponible...

Bien que concurrent du programme de la Fédération, le JPO (pour Jean-Pierre Otelli) / Palfroy a déjà séduit près d'une quinzaine d'aéro-clubs. Au sein de celui des Sables-d'Olonne, on est très satisfait du programme du jeune instructeur. Philippe Lhotellier, le responsable pédagogique, ne tarit pas d'éloges: « Le grand intérêt est que nos élèves savent toujours ce qu'ils ont à faire et à quel niveau ils sont dans leur formation. Idem pour l'instructeur, ça va beaucoup plus vite. Nous avons formé notre premier élève avec ce système, il a combiné les vidéos, une

par briefing, et la préparation papier. Cela représentait environ deux heures de temps économisé par séance et l'instructeur apporte alors une nouvelle valeur ajoutée, sans reprendre tout le contenu théorique. Notre élève a volé avec plusieurs d'entre eux sans perturbation. C'est très efficace. »

Les responsables du club ont eu également une bonne idée: celle de numériser le livret de progression et de le coupler avec le logiciel Aerogest, ce qui donne une vision plus complète, mais surtout la possibilité de mémoriser ces data. L'élève peut ainsi les utiliser par la suite pour continuer sa formation dans un autre club, disposant des mêmes outils, et conserver ces informations pour son parcours professionnel.

La nouvelle réglementation requiert également une traçabilité de la formation théorique: il existe au moins deux plateformes qui fournissent cela: Aerogligli et l'Institut Mermoz. Associé au système Aerogest, l'élève, mais surtout l'instructeur et l'Aviation civile, dispose d'une vue plus ou moins complète de la formation d'un pilote en aviation générale. Certains y verront une forme de « Big Brother is watching you », d'autres un gain pour la sécurité des vols. Même si certains instructeurs estiment que le passage au FLC n'a rien apporté. Mais cela est un autre sujet.

Pour des raisons logiques et évidentes, tous les aéroclubs qui n'auraient pas rempli la déclaration ne pourraient pas continuer à instruire. Cela ne signifiera pas une interdiction définitive, cette capacité pourra être réactivée après l'envoi du formulaire. La réglementation ne concerne curieusement que la formation, ce qui veut dire que le fonctionnement du club en matière de voyage et d'activité est totalement oublié alors que la sécurité des vols ne concerne pas que les élèves.

Au contraire, même si l'expérience apporte un savoir-faire, elle apporte également de la confiance en soi qui peut, tout le monde le sait, être source d'imprudence. Aujourd'hui, sur les 660 aéroclubs environ, seulement 150 ne sont pas « EASA approved »... ✈