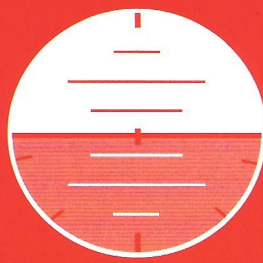


# PIL



# TER

9,80 € N°72 - NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2018

AVION-ULM-HÉLICOPTÈRE

SOCIÉTÉ



Ces riverains  
qui nuisent  
à l'aviation !



TRAVAIL AÉRIEN

# Grumman Ag-Cat

## Premier épandeur

PIL  
TER  
AVION-ULM-HÉLICOPTÈRE

ALTI  
PRESSE

FRANCE METRO: 9,80 € - BEL/LUX: 10,80 € - CH: 16,50 FS  
DOM: 10,80 € - CAN: 14,50 \$ca - POL: 1350 zfp

L 14564 - 72 - F: 9,80 € - RD





Pierre  
Duriot

■■■  
**Pierre Duriot**  
Auteur, rédacteur  
indépendant, pilote,  
parachutiste  
et plongeur.  
■■■

### AUX PORTES DE L'ESPACE

La mission Airbus Perlan II consiste à faire voler un avion sans moteur à la limite de l'espace. Le planeur stratosphérique a déjà établi un nouveau record d'altitude de vol à voile, en Argentine, à plus de 62 000 pieds. Cet été, Perlan II, même si le record reste à valider, a franchi la « ligne Armstrong », point de l'atmosphère au-dessus duquel le sang d'un être humain dans une cabine non pressurisée se mettrait à bouillir. Pour atteindre les zones les plus hautes de l'atmosphère, après un remorquage, les pilotes surfent sur les vagues de la stratosphère créées par la combinaison du vortex polaire et des courants d'air ascendants dus aux montagnes. On peut théoriquement, quand les conditions optimales sont réunies, atteindre 100 000 pieds ou plus. Ce planeur non motorisé aux portes de l'espace n'affecte pas la température ou la chimie de l'air qui l'entoure et se révèle souverain pour étudier l'atmosphère. Le planeur teste également des innovations comme le « recycleur » d'air ou la visualisation de phénomènes atmosphériques qui seront applicables aux avions commerciaux. À terme, le Perlan devrait atteindre 90 000 pieds, un record d'altitude absolu pour un aéronef.

### DU NOUVEAU DANS LA FORMATION

La chaîne YouTube **GOOD PILOT - Formation PPL & LAPL** offre un accès à plusieurs vidéos didactiques pour la formation à la licence de



pilote PPL et LAPL. Chaque sujet est abordé clairement en rassemblant les informations essentielles et pertinentes. À travers ces publications, Thibault Palfroy met à notre profit son expérience d'instructeur et d'examineur bénévole mais également d'ancien pilote de transport militaire, de pilote de jet privé et plus récemment de pilote commercial long-courrier. Lien vers la chaîne : [bit.ly/PPL\\_LAPL\\_youtube](http://bit.ly/PPL_LAPL_youtube)

### L'EXCELLENCE DE LA VOLTIGE FRANÇAISE

La France a remporté le dernier championnat d'Europe de voltige aérienne *unlimited* qui se déroulait à Jindrichuv Hradec, en République tchèque, au mois de septembre dernier. Les pilotes Alexandre Orłowski, Louis Vanel, Mikaël Brageot ont littéralement trusté les trois premières places du podium. Mais l'homme de la légende, Patrick Paris, entraîneur des pilotes français, peut goûter son bonheur avec neuf de ses pilotes dans les quinze premiers du classement individuel. Chez les filles, la Française Aude Lemordant, première féminine, se classe treizième en individuel. Le prochain championnat du monde de voltige aérienne *unlimited* se déroulera en France, sur l'immense aéroport de Châteauroux, du 22 au 31 août 2019. À noter que notre médaillé de bronze Mikaël Brageot a enchaîné avec la sixième étape de la Red Bull Air Race, le championnat du monde de course aérienne, à la mi-septembre, à Wiener Neustadt, en Autriche.

### TGV PLUS AVION

La canadienne Air Transat, meilleure compagnie aérienne loisirs au monde selon les World Airline Awards de Skytrax 2018, promeut un nouveau service combinant train et avion, en partenariat avec la SNCF. Un vol d'Air Transat couplé à un service TGV AIR, au départ de dix-neuf villes françaises et de Bruxelles, per-

met aux passagers de combiner leurs trajets jusqu'à leurs destinations finales. Une seule réservation, une seule tarification et un seul billet seront possibles à partir de janvier 2019. Le TGV AIR récupérera les voyageurs au départ des villes françaises et de Bruxelles, en direction de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Ils embarqueront pour des vols directs d'Air Transat à destination de Montréal, Québec, Toronto et Vancouver.

### GUERRE DES ÉTOILES

Un satellite russe discret, du nom de *Louch*, en orbite depuis 2014, s'est allié « renifler » des satellites américains en orbite géostationnaire. Ce satellite de trois tonnes s'est approché très près du satellite militaire français *Athena-Fidus*, dédié aux communications militaires sécurisées. La ministre des Armées n'a pas apprécié la manœuvre et a fait gros yeux à Moscou, fin septembre. « *on vous surveille* », a-t-elle rappelés. Signe que depuis une dizaine d'années l'espace s'est militarisé, obligeant la France et quelques autres nations à repenser la protection de leurs satellites civils et militaires. Satellites butineurs, possibilité de corruption de personnels des services au sol, installation de logiciels espions, ou attaques mécaniques ou au laser dans l'espace sont un nombre des menaces. Une guerre satellitaire éventuelle pourrait générer des dizaines de milliers de débris, rendant les orbites inutilisables.

### MELUN DANS LES AIRS

Le Paris Air Legend a repris vie le 27 septembre dernier, après dix ans d'absence, sur l'aéroport de Melun-Villaroche. Le grand public a pu profiter d'un plateau extraordinaire composé des impressionnants warbirds de la Seconde Guerre mondiale, des silhouettes guerrières et aux sonorités cavernes. Avec une météo clémente, 24 500 visiteurs ont fait déplacement sur les deux jours, p

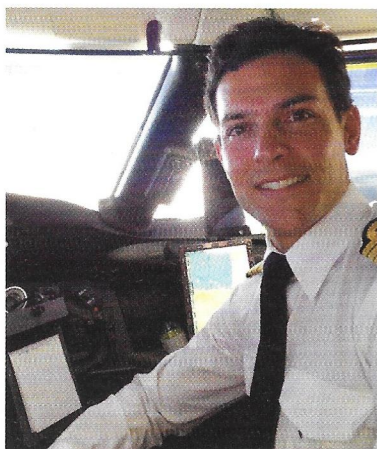
## Ce que vous devez savoir sur le DTO

D'abord bien connaître ce que signifie ce sigle, avant de s'engager...



**Thibault Palfroy**

Pilote A350 - FI/FE  
bénévole.  
Auteur de *Préparer et réussir le test en vol du PPL*.  
Auteur de la chaîne youtube *Formation PPL & LAPL*.



Vous êtes responsable dans une structure qui forme des pilotes et vous avez entendu parler de la réglementation DTO<sup>1</sup> ? Vous vous demandez ce que cela signifie exactement ainsi que les changements à anticiper ? Nous allons tenter de vous éclairer sur cette nouvelle réglementation et nous en profiterons également pour partager avec vous l'expérience et les choix de deux structures différentes : une association et une école de pilotage.

Depuis le 8 avril 2018, les aéroclubs et écoles de pilotage qui étaient historiquement des OD<sup>2</sup> ont un an pour devenir des DTO. La France a choisi d'anticiper l'application de ce règlement européen qui s'impose comme une solution alternative et plus légère que la réglementation ATO<sup>3</sup> déjà en vigueur.

### Quelles sont les obligations d'un DTO ?

Le mot anglais *declared* annonce la même particularité que pour un OD : un DTO est déclaratif et ne nécessite pas d'être approuvé. La DGAC prévoit néanmoins d'organiser des audits externes, comme cela se pratiquait déjà pour les OD (normalement tous les six ans). Il est important de souligner qu'un DTO est une structure plus simple qu'un ATO et très adaptée à la formation pour la licence PPL/LAPL délivrée par les écoles associatives de nos aéroclubs français. Trois différences majeures sont toutefois à souligner par rapport à l'OD :

(1) **PROGRAMME DE FORMATION** : il est obligatoire de déclarer un programme approuvé pour chaque formation (ex. : PPL, LAPL, VOL DE NUIT, voltige, montagne etc.).

(2) **POLITIQUE DE SÉCURITÉ** : le responsable du DTO doit s'assurer de la mise en place d'une politique de sécurité au sein de la structure.

(3) **RAPPORT ANNUEL À LA DGAC** : le DTO doit envoyer annuellement un *Bilan interne* et un *Rapport d'activité*.

Les points 2 et 3 seront relativement simples à satisfaire car la plupart des structures de formation possèdent déjà une politique de sécurité (qu'il conviendra maintenant de formaliser) et le rapport annuel se résumera à un acte administratif.

Le principal changement réside donc dans le choix d'un programme de formation qui pourra soit être « construit » par le DTO puis relu et approuvé par la DGAC, soit provenir d'une liste de programmes pré-validés



### Promotion « Collector »

la collection complète de *Piloter* !

1 année : 45 € - 3 années au choix : 100 €  
collection complète (10 années) 310 €

[www.altipresse.com](http://www.altipresse.com)

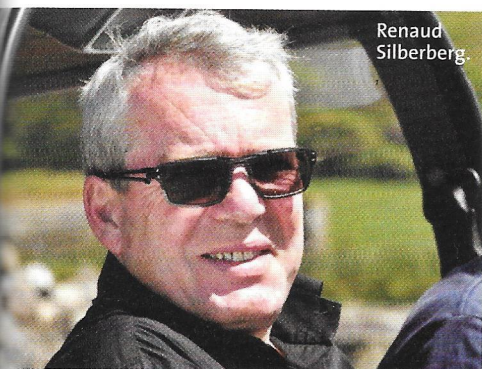
Offre valable dans la limite des stocks disponibles.  
Commande par courrier aux Editions Altipresse (chèque)  
Par téléphone 01 47 30 53 10 (carte bancaire uniquement).

(liste disponible sur le site de la DGAC).

Parmi les quelques solutions disponibles, vous retrouverez les programmes de formation des Éditions JPO qui proposent des livrets, en téléchargement gratuit sur leur site Internet, approuvés.

Les Éditions proposent actuellement quatre formations : PPL, LAPL, PPL APRÈS LAPL et VOL DE NUIT. Ces programmes sont déjà utilisés par plusieurs aéroclubs et écoles de pilotage dont les deux suivants qui nous expliquent leur choix.

**Renaud Silberberg, responsable pédagogique de l'Aéroclub du Boulonnais-Saint-Inglevert-les 2 Caps, LFIS :**



Renaud Silberberg

### Comment avez-vous accueilli l'arrivée de la réglementation DTO dans votre aéroclub ?

Tout a commencé il y a quelques années par la préparation de l'ATO, interrompue alors que nous avions quasiment terminé sa rédaction. Nous étions soulagés mais ne savions pas quelle suite lui serait donnée... La réglementation européenne agit dans tous les secteurs d'activité et ne nous a pas épargnés. La FFA a tenu bon et, en collaboration avec la DGAC, en est sorti le DTO. La mise en place d'une simple page Web sur le site de la FFA permet de rédiger et d'envoyer facilement la déclaration.

Concernant le contenu du DTO, cela fait déjà plusieurs années que nous avons mis en place une politique de

sécurité avec réunions d'information, envoi de mails groupés pour informer des nouvelles dispositions réglementaires, REX, et opté pour l'adhésion au programme E-learning Mermoz pour la théorie. Je crains que l'administration exerce une plus grosse pression sur notre organisation, il faudra s'adapter et s'organiser en souhaitant que cela ne tarisse pas le plaisir de voler.

### Quand souhaitez-vous passer DTO et quels programmes de formation utiliserez-vous ?

Nous passerons en DTO à compter du 1<sup>er</sup> avril 2019. Nous utilisons déjà les programmes des Éditions JPO que j'ai découverts avec la première édition concernant le PPL et la formation au vol de nuit. Comme ils sont appréciés par l'ensemble des instructeurs, nous continuerons à utiliser ces programmes.

Je trouve le livret de briefings de qualité et cohérent avec le livret de progression qui ne laisse planer aucun doute sur la formation acquise ou non. Les explications sont claires et accompagnées de schémas lisibles. Le plus de cette méthode est la préparation possible pour l'élève de son prochain vol chez lui, tranquillement, lui permettant de poser des questions pertinentes lors du briefing.

Il y a une rubrique que j'apprécie aussi particulièrement, elle demande à l'élève une recherche personnelle sur un domaine précis (correspondant à son évolution) l'incitant ainsi à se consacrer à sa formation et le responsabilisant.

**Timoté Dufour, dirigeant responsable de l'ATO Fly Academy, LFPL :**

### Pourquoi avez-vous décidé d'utiliser les programmes de formation des Éditions JPO ?

Jusqu'à nous fonctionnions avec le programme CBT établi par l'ENAC (transféré sur un support électro-



Timoté Dufour

nique). À la création de l'ATO, cela paraissait logique de mettre en œuvre ce « kit » (programme de formation et livret de progression CBT).

Nous l'avons utilisé pendant quatre ans. Le bilan est assez mitigé car il ne correspondait pas à nos attentes en termes de clarté et d'efficacité d'utilisation. Nous nous sommes alors mis en quête d'une solution approuvée permettant de gagner en facilité d'utilisation tout en conservant nos attentes de base, à savoir un programme rigoureux, facilitant la standardisation, et facile d'accès. C'est ainsi que nous avons choisi et utilisons maintenant les programmes approuvés et disponibles avec les Éditions JPO.

### Avez-vous prévu de transformer votre ATO en DTO ?

À ce jour, nous avons choisi de maintenir le statut ATO de l'école car nous dispensons une formation complexe sur CM170. Nous étudions l'intérêt de passer en structure type DTO, a priori plus simple administrativement et permettant de conserver notre qualité de formation. Cette étude n'est pour le moment que théorique. ■

1 - DTO : Declared Training Organisation  
2 - OD : Organisme déclaré  
3 - ATO : Approved Training Organisation