



Bonjour,

✦ **Le nouvel organisme de formation DTO (Declared Training Organisation)**, voulu et préparé par la DGAC en coopération avec notre fédération, approuvé par l'EASA, pointe à l'horizon de 2017/2018.

Concernant les dirigeants de nos aéroclubs, cet organisme de formation déclaré intéresse à plus d'un titre tous les instructeurs car il met la formation CBT au cœur du dispositif et met en place une revue annuelle de formation/sécurité. Se feront en DTO les formations théoriques, les formations pratiques LAPL et PPL ainsi que les qualifications additionnelles ou SEP.

Selon toute vraisemblance, la publication définitive des textes interviendrait début 2017. La date d'effet du DTO serait fixée au 8 avril 2018, la période de transition commencerait en avril 2017.

La FFA mettra en place les supports et outils qui faciliteront le passage au DTO de tous ses aéroclubs actuellement en OD, ainsi que le passage d'ATO vers DTO pour ceux qui le désiraient.

Le congrès de la FFA présentera toutes ces dispositions sur lesquelles, conjointement avec la DSAC, le groupe ATO/DTO de la FFA travaille depuis des mois.

✦ **Le LAPL modulaire** devrait faire partie des nouveautés, en l'occurrence pour remplacer dans un cadre EASA notre brevet de base national.

Les discussions vont bon train et l'échéance 2018 devrait être respectée.

Rappelons que le LAPL modulaire consiste à passer un LAPL limité au vol local (Comme un BB), ces limitations étant ensuite levées au fur et à mesure de la progression de l'élève vers le LAPL.

La commission formation en profite pour rappeler que le LAPL correspond aux besoins de 95% de nos futurs pilotes d'aéroclubs, que son certificat médical est plus simple à obtenir et à conserver, que sa prorogation et renouvellement sont plus aisés, que tous les instructeurs (CPL théorique ou non) peuvent l'enseigner. Il devrait être proposé en première intention à tous les candidats pilotes franchissant la porte d'un aéroclub sachant que pour ceux que cela intéresse, la transformation de LAPL en PPL se fait de manière simple.

✦ **Connaissant les qualités que nous, français, avons pour la pratique de la langue anglaise**, force est de constater que certaines traductions réglementaires de l'anglais vers le français ne veulent rien dire et prêtent à confusion. En voici quelques exemples :

- Parler de gestion de la menace et des erreurs par l'acronyme TEM traduit en français par traitement de l'erreur et de la menace n'aide pas à la compréhension, c'est purement franco-français et les ouvrages de référence sur le sujet parlent de menaces avant de parler d'erreurs,
- La traduction d'*Introductory flight* par Vols d'introduction alors que le terme Vol de découverte suffit à comprendre parfaitement ce dont on parle,
- La traduction d'*Aérobatic flight* en Vol acrobatique alors que le terme consacré est tout simplement Vol de voltige.
- La traduction de *Refresher training* par Vol de remise à niveau dont l'incompréhension a même nécessité la publication d'une AMC alternative.

Dernier exemple et non des moindres, la traduction de « Alternative course of action » par « Plan de diversion » dans les réglementations SERA et PART NCO pour la gestion du carburant.

Arrivé au niveau de nos pilotes et de nos élèves, ces traductions plus qu'approximatives finissent, au travers de présentations grandioses et d'interprétations de propositions de textes à venir, à assimiler les règles pour les vols VFR aux règles pour les vols IFR, un contresens réglementaire.

Sur ce sujet bien précis qui n'en finit pas de faire débat, le prochain séminaire FI de la FFA du 14 janvier sera l'occasion de préciser les choses au vu d'éléments concrets et indiscutables que votre fédération est en train de collecter.

- ✈ **Des FI de plus en plus nombreux** nous signalent certaines difficultés éprouvées par nos pilotes dans le cadre des services rendus aux VFR par la DSNA au travers de ses SNA.

Voici un exemple qui vient de nous être communiqué au sujet des informations de trafic :

“Depuis que les TWR disposent de scope radar, les ATC saturent la fréquence avec des avis de trafic qui n’ont rien de menaçant pour des pilotes VFR “... 500ft plus bas, 3NM à vos 10h ...”. Lesquels pilotes VFR ont de moins en moins de créneaux pour passer les vrais messages indispensables sur la fréquence.

Nous considérons qu’un pilote VFR qui se déplace à 100kt n’a pas besoin d’info de trafic d’aéronefs trop éloignés pour qu’il puisse les distinguer, surtout s’ils ne sont pas à la même altitude. Tout le monde a à gagner à une fréquence moins saturée. Cependant n’oublions pas de rappeler que globalement les usagers sont très satisfaits des services rendus aux VFR dans les SIV.

Le CNFAS et la commission formation de la FFA rencontrent maintenant régulièrement les services de la DSNA et demandent à travailler sur certaines dispositions qui permettraient de préciser à nouveau certains points réglementaires (Phraséologie en espace non soumis à clairance SIV, mode de délivrance de clairance etc...) et sur de nouvelles dispositions qui amélioreraient la sécurité et la prévention des intrusions en espaces soumis à clairance (Transpondeurs discrets, code VFR unique, remontée de l’altitude de transition, site et tutoriels dédiés, évolution du “Voir et éviter” en “Voir, être vu et éviter”, etc...)

C’est tout simplement la mise en œuvre d’un plan d’action pour le VFR tel qu’Eurocontrol et l’EASA le préconisent. La commission formation FFA, au travers du réseau de ses formateurs et de ses correspondants formation, travaille d’ores et déjà à la production et la diffusion de supports de cours et documents vers les FI et les pilotes de nos aéroclubs.

- ✈ **Chaque newsletter de la commission formation** s’accompagnera désormais d’une affichette reprenant un thème important dans le cadre de la formation. Téléchargez la première de ces affichettes dont le thème est [“Faites appel au PNC !”](#)

Pour vous informer et informer vos élèves et pilotes, vous pouvez aussi télécharger :

- [La nouvelle fiche pratique sur l’utilisation de SIGEBEL.](#)
- [La fiche sécurité sur le REX FFA.](#)
- La mise à jour de [la fiche pratique « Vols de découverte »](#) qui vient d’être complétée suite aux recommandations de la Mission Aviation Légère de la DGAC pour ce qui concerne la publicité.

- ✈ Téléchargez la version consolidée au 17 décembre 2016 du [Règlement 923/2012 « SERA »](#) (Règles de l’air européennes)

✈ A vos agendas !

- **Quelques places encore disponibles pour le prochain séminaire instructeurs du samedi 14 janvier 2017 à l’ENSAM Paris**
Renseignements et inscriptions auprès de votre CRA
- **Retrouvez le tableau récapitulatif des stages FFA** de recyclage FI et FE de 2017.
Les inscriptions se font en ligne via l’espace instructeur du site FFA

Bonnes Fêtes et bons vols,

La Commission Formation de la FFA.



