



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Fédération Suisse d'aérostation / Balloon Team SA Lugano



Licences AESA pour pilotes de ballon

**Un cours de formation pour les requérants d'une
licence de pilote de ballon AESA**

Septembre 2012



But de cette présentation



A la fin du cours, vous:

- Serez au fait des bases des nouvelles licences
- Comprendrez et saurez exercer correctement les privilèges et obligations liées à la licence et aux qualifications
- Serez au fait des conditions de prorogation/le renouvellement des qualifications AESA
- Serez au fait des formalités de conversion de la licence actuelle en une licence AESA.



European Aviation Safety Agency (EASA/AESA)

L'UE souhaite uniformiser la réglementation de l'aviation civile au sein de la Communauté européenne.

Objectifs:

- établir et maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe
- garantir un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement
- faciliter la libre circulation des marchandises, des personnes et des services

L'AESA, avec siège à Cologne, a été instituée en 2002 afin de remplir ces objectifs.

Domaines non réglementés:

Appareils volants microlight/ultralégers, aéronefs historiques, appareils volants de la catégorie Experimental, prototypes, parapentes, etc.

*La Suisse a fait acte de candidature en 2005 et a été admise à l'AESA en 2006.
La participation de la Suisse à l'AESA et le nouveau règlement de base 216/2008 ont été avalisés par le Parlement suisse sans opposition.*



À propos de l'AESA

- Les règlements adoptés par la Commission européenne sont publiés au Journal officiel de l'UE dans toutes les langues des États membres et ont force obligatoire au sein de l'UE (Implementing rules)
- Ces règlements ont force obligatoire en Suisse dès qu'ils ont été approuvés par le Comité mixte Suisse-UE
- Les recommandations et directives de l'AESA ne sont pour l'instant disponibles qu'en anglais (Acceptable means of compliance, AMC et Guidance Material, GM). Les recommandations et directives peuvent être adaptées avec l'autorisation de l'AESA.

Important: comme l'introduction de la réglementation AESA est un processus continu, l'OFAC est tenu d'adapter systématiquement le droit aérien suisse. Les règles nationales existantes restent en vigueur tant qu'elles n'ont pas été remplacées par des règles de l'AESA.



Bases légales des licences de pilote (Part-FCL)

Les textes en vigueur ont été publiés dans le journal officiel de l'UE le 25 novembre 2011 avec le règlement (UE) n° 1178/2011.

„Règlement (UE) n°1178/2011 de la Commission“

Les dispositions d'exécution ont été publiées par l'AESA le 15 décembre 2011.

„Acceptable Means of compliance and Guidance Material to Part-FCL“

Le Comité mixte Suisse-UE a donné son aval à l'entrée en vigueur de la Partie FCL en Suisse le 15 mai 2012.

L'OFAC entend achever la mise en œuvre de la Partie FCL relative au domaine des ballons d'ici avril 2015.



Explications et définitions

Version française du règlement (UE) n°1178/2011:

- L'expression **aéronef** désigne l'ensemble des appareils pouvant voler (avions, planeurs, ballons, etc.)
- L'expression **catégorie d'aéronef** désigne une classification des aéronefs selon des caractéristiques de base définies, par exemple avion, aéronef à sustentation motorisée, hélicoptère, dirigeable, planeur ou ballon libre.
- L'expression **ballon** désigne un aéronef non motorisé plus léger que l'air et capable de voler grâce à l'utilisation soit de gaz, soit d'un brûleur embarqué. Aux fins de la présente partie, un dirigeable à air chaud, bien qu'il soit motorisé, est également considéré comme un ballon.
- L'expression **dirigeable** désigne un aéronef motorisé plus léger que l'air, à l'exception des dirigeables à air chaud, qui, aux fins de la présente partie, sont inclus dans la définition du ballon.
- L'expression **classe de ballons** désigne une classification des ballons qui prend en compte les moyens de sustentation utilisés pour le vol.
- L'expression **groupe de ballons** désigne une classification pour les ballons prenant en compte la taille ou la capacité de l'enveloppe.

Précision: l'AESA définit le «transport aérien commercial» comme le transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération. Cette définition est interprétée différemment suivant le pays de l'AESA dans lequel on se trouve. En Suisse, l'art. 100 OSAv s'applique pour l'instant.

Par souci de simplicité, la présentation est rédigée à la forme masculine. La forme féminine est naturellement sous-entendue.



Explications et définitions

2/2

Groups	Classes		
	Gas Balloons	Hot Air Balloons	Hot Air Airship
Group A Envelope capacity (m ³)	Maximum 1260	Maximum 3400	Maximum 3400
Group B Envelope capacity (m ³)	More than 1260	Between 3401 and 6000	Between 3401 and 6000
Group C Envelope capacity (m ³)	--	Between 6001 and 10500	Between 6001 and 10500
Group D Envelope capacity (m ³)	--	More than 10500	More than 10500



Ce qui change pour les aérostiéres en Suisse?

No Panic!

On ne réinvente pas la roue!

Des modifications et adaptations seront apportées dans le domaine

- de la formation
- des bases légales
- des privilèges et obligations des pilotes de ballon.



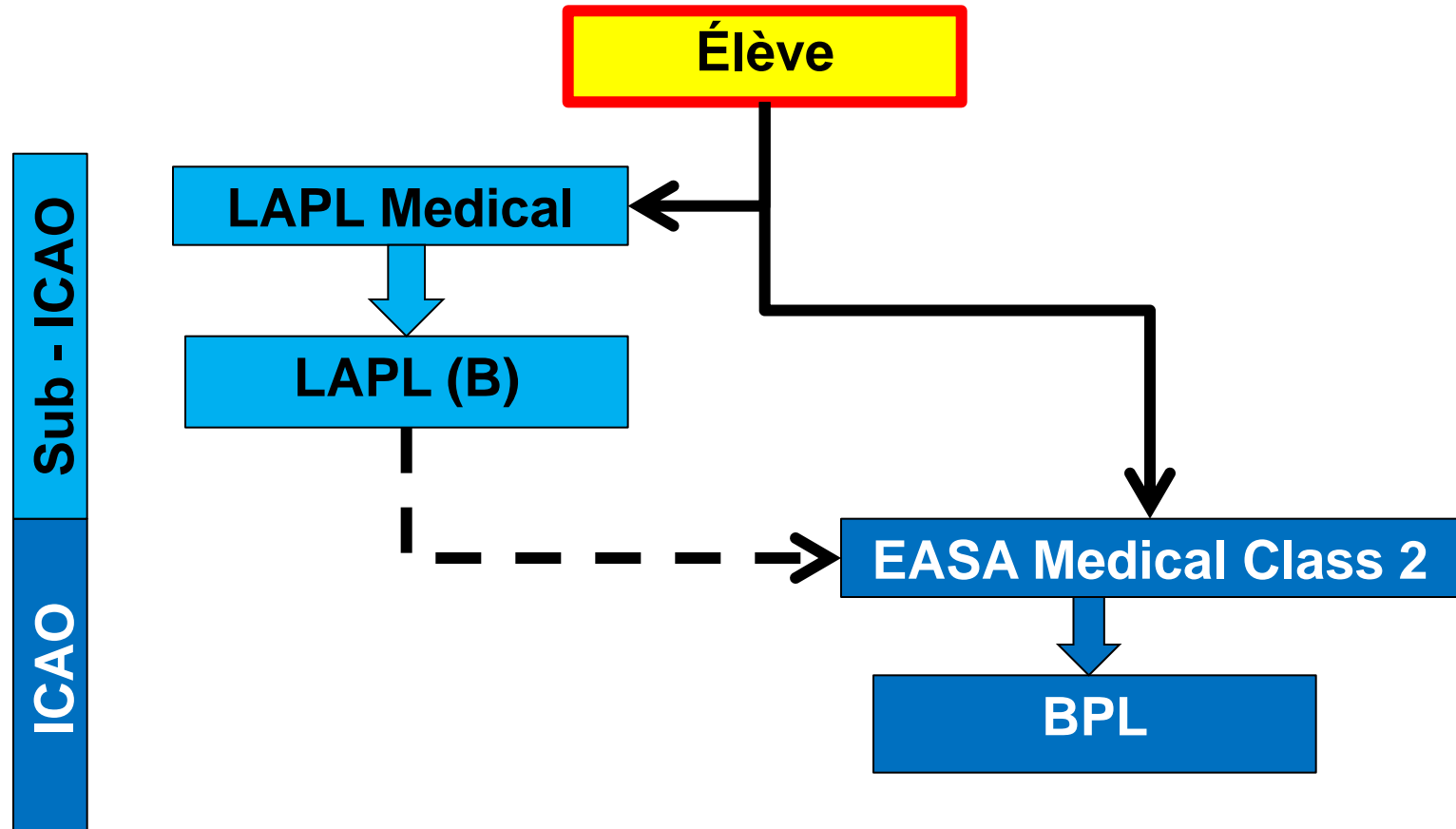


Principaux changements

- Il y aura désormais **deux licences de pilote de ballon**:
 - a) Light Aircraft Pilot License for balloons o **LAPL(B)**
 - b) Balloon Pilot License o **BPL**
- **Tous** les pilotes de ballon doivent passer régulièrement un **examen aéromédical**.
- Aucun âge minimum n'est fixé pour commencer la formation; pour effectuer un **vol en solo**, il faut en revanche être âgé de **14 ans au moins**.
- La **formation théorique et pratique** doit avoir lieu auprès d'une école d'aviation (Approved Training Organisation ou **ATO**).
- La licence LAPL(B) est limitée à la classe de de ballons dans laquelle l'examen pratique a été présenté. Cette restriction peut être levée lorsque le pilote a effectué auprès d'un ATO, dans l'autre classe de ballons, la formation requise.
- Les **vols non commerciaux avec passagers sans rémunération** ne nécessitent aucun examen spécial. Pour les détenteurs d'une LAPL(B), le nombre de passagers est limité à un maximum de 3, de manière à ne jamais dépasser un total de 4 personnes à bord de l'aéronef.



Licences de pilote de ballon LAPL(B) ou BPL



Les formations sont identiques, seuls varient les certificats médicaux requis et les privilèges.



EASA Medical

LAPL Medical:

- Qualification pour une **LAPL(B)**
- Examen médical en Suisse par un médecin-conseil officiel (AME)
- Exigences **inférieures** à celles pour Medical Class 2 OACI
- Valable uniquement **dans les Etats membres de l'AESA**
- **Durée de validité:**

< 40 ans	= 60 mois
> 40 ans	= 24 mois

Medical Class 2:

- Qualification pour une **BPL**
- Examen médical en Suisse par un médecin-conseil officiel (AME)
- Exigences correspondant à celles pour Medical Class 2 OACI
- Valable **dans le monde entier**
- **Durée de validité:**

< 40 ans	= 60 mois
40-50 ans	= 24 mois
> 50 ans	= 12 mois

Le Medical Class 1 AESA correspond au Medical Class 1 OACI et est requise pour les pilotes professionnels sur avions et hélicoptères.



LAPL(B) ou BPL?

LAPL(B)

- Formation auprès d'un **ATO**
- Examen pratique: **16 ans** révolus
- Privilèges en tant que PIC sur des ballons à air chaud ou des dirigeables à air chaud ayant une enveloppe d'une capacité maximale de 3400 m³ (ou sur des ballons à gaz dont la capacité maximale d'enveloppe est de 1200 m³), en **exploitations non commerciales sans rémunération**.
- **Vols avec maximum 3 passagers** (maximum 4 personnes à bord de l'aéronef).

BPL

- Formation auprès d'un **ATO**
- Examen pratique: **16 ans** révolus
- Privilèges en tant que PIC sur des ballons à air chaud ou des dirigeables à air chaud
- **Vols avec passagers** en exploitations **non commerciales sans rémunération**: aucun examen spécial requis.

Conditions pour vols rémunérés avec passagers:

- 18 ans révolus
- **50 heures de vol** et **50 décollages et atterrissages** en tant que **PIC** sur ballons, après la délivrance de la licence
- Examen pratique avec examinateur



LAPL(B) ou BPL?

2/2

	LAPL (B)	BPL
Privileges *		
Types of operation	Non-commercial only	Non-commercial + commercial
May receive remuneration	no	yes
Classes and groups of balloons	Gas balloons group A Hot-air balloons group A Hot-air airships group A	Gas balloons all groups Hot-air balloons all groups Hot-air airships all groups
Number of passengers	Max. 3 passengers (not more than 4 persons on board)	not limited
Type of medical certificate	LAPL medical certificate	classe 2 medical certificate
Minimum age	16 years	for non-commercial operations 16 years for commercial operations 18 years

*subject to compliance with applicable Part-FCL requirements



Exigences en matière d'expérience récente

Les deux licences, **LAPL(B)** et **BPL**, restent **valables pour un durée indéterminée!**

Les privilèges ne peuvent toutefois être exercés que si au cours des **24 derniers mois** précédant le vol prévu:

- au moins **6 heures, incluant 10 décollages et atterrissages** dans une classe de ballons en tant de **PIC** ont été accomplis et
- le pilote peut faire état d'un **vol d'entraînement** avec un instructeur dans un ballon de la classe appropriée, ayant la capacité d'enveloppe maximale par rapport à leurs privilèges.
- En outre, si le pilote est qualifié pour piloter plus d'une classe de ballons, il devra, pour exercer ses privilèges dans l'autre classe, avoir à son actif au moins **3 heures de vol** dans cette classe au cours des 24 derniers mois avant le vol prévu, incluant **3 décollages et atterrissages**.
- Un **certificat médical en cours de validité** a été établi.



Conditions manquantes

Les titulaires d'une licence LAPL(B) ou d'une licence BPL qui ne satisfont pas aux exigences en matière d'expérience récente doivent:

- a) réussir un **contrôle de compétences** avec un examinateur sur un ballon de la classe appropriée, ayant la **capacité d'enveloppe maximale** par rapport à leurs privilèges; ou
- b) effectuer du **temps de vol ou des décollages et atterrissages additionnels**, en vol à double commande ou en solo, **sous la supervision d'un instructeur**, afin de répondre aux exigences spécifiées.





Vols avec passagers

Un pilote ne pourra exploiter un ballon dans le cadre de transport aérien commercial ou de transport de passagers que s'il a accompli au cours des **180 jours** précédant le vol prévu:

- au moins **3 vols** en tant que pilote aux commandes d'un ballon, dont au moins sur un ballon de la classe et du groupe pertinents; ou
- 1 vol sur un ballon de la classe et du groupe pertinents, sous la supervision d'un instructeur qualifié.





Formation pour pilotes de ballon AESA

Formation de base

- Écoles de vol certifiées ATO
- Théorie + pratique auprès d'un ATO
- Vol solo supervisé d'au moins 30 minutes intégré
- Adaptations des programmes de formation



Extensions et qualifications additionnelles

- Extension des privilèges à une autre classe ou un autre groupe de ballons (incluant les dirigeables à air chaud)
- Extension des privilèges aux vols captifs
- Qualification de vol de nuit



Formation pratique de base

- Uniquement auprès d'un ATO*. Identique pour LAPL(B) et BPL.
- La formation porte sur 17 thèmes (Exercices).
- Le programme de formation correspond plus ou moins à celui en vigueur pour la formation actuelle.

Nouveautés:

- La formation de base comprend un vol en solo supervisé, d'un temps de vol minimal de 30 minutes.
- Au moins 16 heures d'instruction au vol, 10 gonflages et 20 décollages et atterrissages sur des ballons de la même classe et groupe avant l'examen.

** La conversion des RFs en ATOs dans le domaine des écoles de ballon aura probablement lieu seulement en 2014*



Formation théorique de base

- Uniquement auprès d'un ATO. Formation identique pour LAPL(B) et BPL . Formation en autodidacte **pas** admise.
- La formation porte sur 9 branches.
- Le programme d'enseignement théorique est plus ou moins identique, pour la plupart des branches, à la formation actuelle. Un programme de l'OFAC adapté aux AMC et GM de l'AESA et comprenant les 9 branches sera publié en guise d'«Alternative means».
- **Nouveauté:** la branche «**VFR Communications**» figure dorénavant dans les branches théoriques obligatoires, peu importe si le pilote souhaite ou non obtenir une qualification RTF.
- L'examen théorique peut désormais être **fractionné en plusieurs sessions**. Les candidats doivent terminer l'examen entier en un **maximum de 6 sessions et sur 18 mois** (à compter de la fin du mois où le candidat se présente pour la première fois à l'examen théorique). Le pilote peut repasser **quatre fois au maximum** l'examen d'une branche. La réussite aux examens théoriques sera valide pour une durée de **24 mois** (à partir du jour de réussite de l'examen théorique) pour la délivrance d'une LAPL(B) ou BPL.



Qualification RTF e compétences linguistiques

- Les pilotes de ballon qui doivent utiliser le radiotéléphone pour communiquer avec les **services de la navigation aérienne** et **AFIS** doivent posséder une **qualification RTF** sans toutefois passer de test de leurs compétences linguistiques. Pour l'obtention d'une qualification RTF il leur faut néanmoins passer un examen dans la langue utilisée (qui atteste qu'ils connaissent la **phraséologie standard**).
- En Suisse, pour l'obtention de la qualification RTF il faut passer **un examen pratique au sol** (simulation d'un vol). Les pilotes peuvent passer l'examen en anglais, en allemand, en français ou en italien, suivant la langue pour laquelle ils désirent obtenir la qualification.
- La formation doit suivre le programme d'enseignement de l'OFAC.

Il est recommandé aussi aux pilotes de ballon d'acquérir la qualification RTF en anglais, ce qui leur permettra, dans une Suisse plurilingue, de communiquer avec les divers services du service de la navigation aérienne et l'AFIS.



Extensions et qualifications additionnelles

Extension des privilèges à une autre classe au sein du même groupe de ballons (pour titulaires d'une LAPL(B) ou BPL)

La formation auprès d'un ATO comprend:

- au moins 5 vols d'instruction en double commande
- instruction théorique correspondant à la qualification
- examen pratique avec examinateur et examen oral sur les connaissances théoriques pour l'autre classe.

Extension des privilèges à un autre groupe au sein de la même classe de ballons (seulement pour titulaires d'une BPL)

Les candidats à une extension à un autre groupe de ballons doivent avoir une expérience de vol spécifiée en tant que PIC sur ballons libres. L'expérience requise dépend de la capacité d'enveloppe.

La formation auprès d'un ATO comprend:

- au moins 2 vols d'instruction dans un ballon du groupe pertinent.

Extension des privilèges aux vols captifs

La formation auprès d'un ATO comprend:

- au moins 3 vols captifs d'instruction.

Qualification de vol de nuit

La formation auprès d'un ATO comprend:

- au moins 2 vols d'instruction de nuit d'au moins 1 heure chacun.



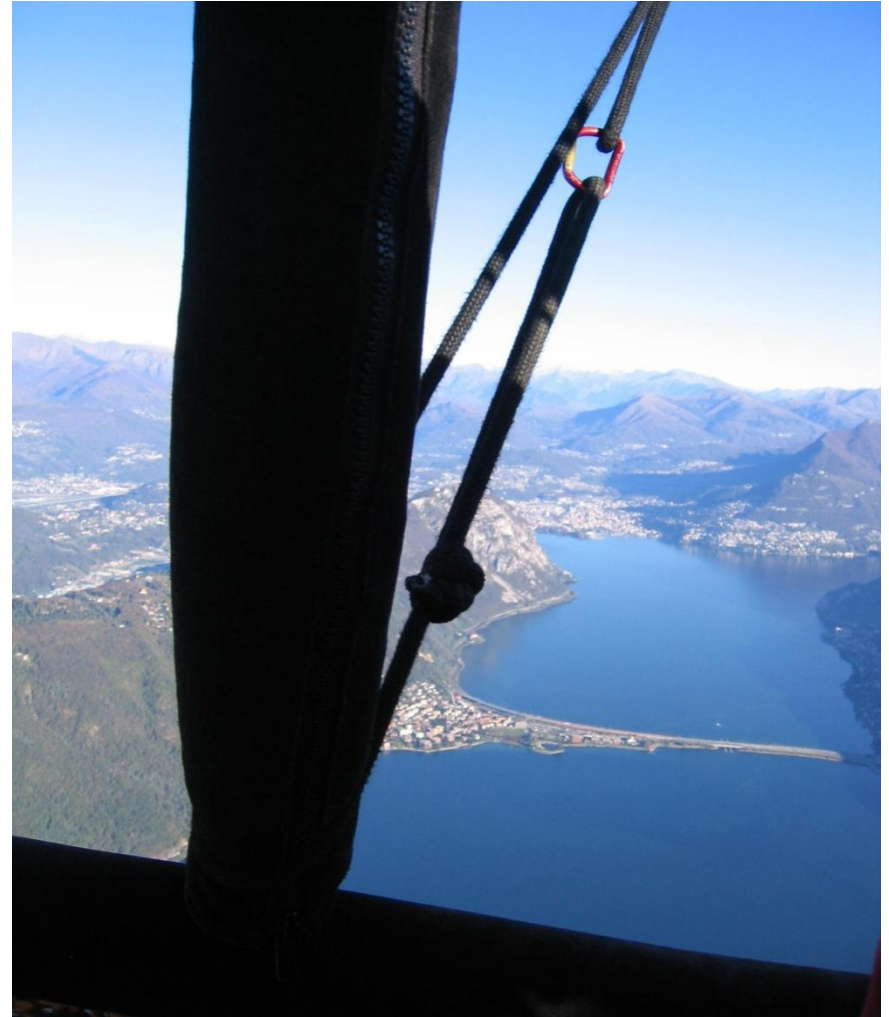
Licences AESA de pilote de ballon

Conversion

Jusqu'au 8 avril 2015 au plus tard

Formalités

- formation
- certificat médical
- formulaire de demande
- les extensions restent acquises





Passage à la licence AESA de pilote de ballon

Adaptations à l'AESA

L'OFAC déjà mis en œuvre l'allègement suivant:

- Abrogation de l'âge minimum pour les élèves pilotes. Il faut être âgé de 14 révolu pour effectuer son premier vol en solo.

La formation aéronautique AESA ne peut commencer que si l'école d'aviation est agréée ATO.

Conversion de licences nationales en licences AESA Part-FCL

1. L'instruction «Connaissances AESA Part-FCL/Part-MED» peut être donnée au sein des groupes de vol par une personne qualifiée et à l'aide de cette présentation.
2. Obtenir un Medical Class 2 EASA ou LAPL Medical EASA auprès d'un médecin-conseil.
3. Remplir le formulaire de l'OFAC Form 63.070 EASA.
4. Envoyer le formulaire demande à l'OFAC en joignant une copie du certificat médical et des pages pertinentes du carnet de vol.



Résumé

- Toutes les licences nationales de pilote de ballon doivent être converties en licences AESA jusqu'en avril 2015.
- Tous les pilotes de ballon doivent se soumettre régulièrement à un examen médical correspondant au LAPL Medical ou Medical Class 2.
- En fonction du certificat médical, il est possible d'obtenir une LAPL(B) ou BPL.
- Les licences LAPL(B) ne sont valables que dans les Etats membres de l'AESA. Les vols avec passagers payants sont soumis à restrictions.
- Les licences BPL sont valables dans le monde entier. Elles donnent le droit d'emporter des passagers contre rémunération, pour autant que le pilote remplisse les conditions prévues à cet effet.
- Les instructeurs de vol et examinateurs doivent posséder une licence BPL et peuvent être indemnisés pour leurs frais.
- Une licence AESA est délivrée si le pilote a suivi la formation requise et possède un certificat médical en cours de validité.



Liens utiles

- Site Web OFAC: <http://www.bazl.admin.ch/experten/index.html?lang=fr>
- Site Web FSA: <http://www.sbav.ch/>
- Site Web AESA: <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/agency-decisions/2011/2011-016-R/AMC%20and%20GM%20to%20Part-FCL.pdf>
- Journal officiel de l'UE: <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ%3AL%3A2011%3A311%3ASOM%3AFR%3AHTML>



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinants

A. NOTIONS FONDAMENTALES (extrait du programme d'enseignement AESA de l'OFAC) **1/5**
Commission Regulation (EU) No 1178/2011

Règlements

- Objet (art. 1)
- Définitions (art. 2)
- Octroi des licences de pilote et certification médicale (art. 3)
- Licences nationales de pilote existantes (art. 4)
- Certificats médicaux de pilote nationaux et certificats d'examineur aéromédical existants (art. 5)
- Conditions d'acceptation des licences de pays tiers (art. 8)

Annexe I (Part-FCL)

Souspartie A: Exigences générales

- Autorité compétente (FCL.001)
- Champ d'application (FCL.005)
- Définitions (FCL.010)
- Demande et délivrance de licences, de qualifications et d'autorisations (FCL.015)
- Élève pilote (FCL.020)
- Examens théoriques pour la délivrance de licences (FCL.025)
- Examen pratique (FCL.030)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinants

- Obtention de crédits de temps de vol et de connaissances théoriques (FCL.035)
- Exercice des privilèges de licences (FCL.040)
- Obligation de porter et présenter des documents (FCL.045)
- Enregistrement du temps de vol (FCL.050)
- Compétences linguistiques (FCL.055)
- Expérience récente (FCL.060)
- Retrait, suspension et limitation de licences, qualifications et autorisations (FCL.070)

2/5

Souspartie B: LAPL

Section 1 Exigences communes

- LAPL – Âge minimum (FCL.100)
- LAPL – Privilèges et conditions (FCL.105)
- LAPL – Obtention de crédits pour la même catégorie d'aéronef (FCL.110)
- LAPL – Cours de formation (FCL.115)
- LAPL – Examen théorique (FCL.120)
- LAPL – Examen pratique (FCL.125)

Section 5 Exigences particulières pour la LAPL pour ballons – LAPL(B)

- LAPL(B) – Privilèges (FCL.105.B)
- LAPL(B) – Exigences en termes d'expérience (FCL.110.B)
- LAPL(B) – Extension des privilèges aux vols captifs (FCL.130.B)
- LAPL(B) – Extension des privilèges à une autre classe de ballons (FCL.135.B)
- LAPL(B) – Exigences en matière d'expérience récente (FCL.140.B)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinants

Souspartie C: Licence de pilote privé (PPL), licence de pilote de planeur (SPL) et licence de pilote de ballon (BPL)

3/5

Section 1 Exigences communes

- Âge minimum (FCL.200)
- Conditions (FCL.205)
- Cours de formation (FCL.210)
- Examen théorique (FCL.215)
- Examen pratique (FCL.235)

Section 6 Exigences particulières pour la licence de pilote de ballon (BPL)

- BPL – Privilèges et conditions (FCL.205.B)
- BPL – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits (FCL.210.B)
- BPL – Extension des privilèges aux vols captifs (FCL.220.B)
- BPL – Extension des privilèges à une autre classe ou un autre groupe de ballons (FCL.225.B)
- BPL – Exigences en matière d'expérience récente (FCL.230.B)

Souspartie I: Qualifications additionnelles

- Qualification de vol de nuit (FCL.810)

Souspartie J: Instructeurs

Section 1 Exigences communes

- Qualifications d'instructeur (FCL.900)
- (articles ultérieurs indiqués sous chapitre B. Notions additionnelles pour instructeurs)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinants

4/5

Annexe III

Conditions de validation de licences délivrées par ou au nom de pays tiers

- A. Validation de licences
- B. Conversion de licences

Annexe IV (Part-MED)

Souspartie A: Exigences générales

Section 1 Généralités

- Autorité compétente (MED.A.001)
- Domaine d'application (MED.A.005)
- Définitions (MED.A.010)
- Diminution de l'aptitude médicale (MED.A.020)

Section 2 Exigences relatives aux certificats médicaux

- Certificats médicaux (MED.A.030)
- Demande de certificat médical (MED.A.035)
- Délivrance, prorogation et renouvellement des certificats médicaux (MED.A.040)
- Validité, prorogation et renouvellement des certificats médicaux (MED.A.045)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinants

B. NOTIONS ADDITIONNELLES POUR INSTRUCTEURS

5/5

Commission Regulation (EU) No 1178/2011

Annexe I (Part-FCL)

Souspartie J: Instructeurs

Section 1 Exigences communes

- Qualifications d'instructeur (FCL.900)
- Conditions préalables et exigences générales applicables aux instructeurs (FCL.915)
- Compétences d'instructeur et évaluation (FCL.920)
- Cours de formation (FCL.930)
- Évaluation des compétences (FCL.935)
- Validité des certificats d'instructeur (FCL.940)

Section 2 Exigences particulières pour l'instructeur de vol - FI

- FI – Privilèges et conditions (FCL.905.FI)
- FI – Privilèges restreints (FCL.910.FI)
- FI – Prérequis (FCL.915.FI)
- FI – Cours de formation (FCL.930.FI)
- FI – Prorogation et renouvellement (FCL.940.FI)



Questions?

