

COMPTE RENDU DU SEMINAIRE FI
05 AVRIL 2008
ORGANISE PAR LE CRA 16 (MIDI PYRENEES)

Programme de la journée

- 1 Accueil des participants par Christian Thouzet (Président du CRA 16)
- 2 Activités FI et sécurité en instruction dans la région Midi Pyrénées par Daniel Vacher
- 3 Responsabilité et assurances par Me Sylvie Fontanier (Avocate)
- 4 Avions de nouvelles technologies par Thierry Tenneguain (Chef Pilote de l'AC C. Ader)
- 5 Recyclage FI par Daniel Vacher
- 6 Formation PPL, tests PPL et FI par Bertrand Fontenay (Pilote Inspecteur DAC Sud)
- 7 Evolution des espaces aériens en DAC Sud, circulation aérienne, infractions par Daniel Casanova (Chef de la subdivision Instruction CA à Blagnac)

Participants

30 instructeurs représentant tous les AC de la région. Les frais de participation ont été totalement pris en compte par le CRA.

Objectif

Cette réunion, inédite en Midi Pyrénées, visait à relayer les informations transmises à une centaine de FI rassemblée à Paris en novembre 2007.

ACTIVITE DES FI EN CRA16 ET SECURITE EN INSTRUCTION (D. Vacher)

La région compte 180 instructeurs avion dont une dizaine de salariés. Ils forment en moyenne 110 PPL par an dans les 41 AC de la région.

L'instruction, comme au plan national, représente 40 % des heures de vol.

Concernant la sécurité, une étude menée au plan national a porté sur 687 événements entre 1997 et 2007. Elle a montré une forte proportion d'accidents et d'incidents pendant la phase d'atterrissage et également en rapport avec le matériel et plus particulièrement la motorisation.

Il ne se dégage pas d'accident type en instruction. Les causes sont similaires à celles des accidents hors instruction (obstination, perte de contrôle, mauvaise gestion des pannes et vols à trop basse hauteur).

RESPONSABILITE ET ASSURANCE (Me Sylvie Fontanier)

Responsabilité

La formation en aéro-club n'est pas une activité de transport aérien. Ce sont donc les dispositions de Droit Commun qui s'appliquent en cas d'accidents. La responsabilité civile n'est pas plafonnée.

En cas de litige, les tribunaux apprécieront les circonstances de fait et la faute commise par l'instructeur de nature à retenir la responsabilité, ainsi que le lien de causalité avec le préjudice de la victime qu'ils évalueront également.

La cour de cassation retient une obligation de moyen mais appréciée avec plus de rigueur s'agissant d'un sport à risques.

La RC d'un instructeur est à examiner sous plusieurs aspects :

- En aéro-club l'instructeur, bénévole ou salarié, dispense l'instruction au profit des membres du club. Il agit par délégation, il a le statut de préposé de l'aéro-club. En conséquence c'est l'aéro-club qui porte la responsabilité de l'activité de formation de son instructeur. Mais l'aéro-club n'est plus responsable si l'instructeur sort du cadre de sa mission : utilisation d'un avion inapte au vol à l'insu de l'aéro-club, il a pu être cité également dans de précédents travaux l'infraction aux règles de l'air et une qualification FI non renouvelée.

Pour le bénévole, la délégation doit être visible et ressortir notamment des plannings, des notes internes de l'aéro-club, etc. ...

Il est important de préciser dans un registre pour chaque vol quel est l'instructeur chargé de délivrer l'enseignement.

- Hors aéro-club, l'instructeur bénévole ou salarié, dispense l'instruction au profit de clients ou d'amis. Il agit de sa propre initiative. Il est totalement responsable de la formation. En cas de problème, c'est sa responsabilité qui sera recherchée en premier lieu.
- Lors des tests en vol pour la délivrance du PPL ou la prorogation ou le renouvellement de la qualification SEP, l'instructeur-testeur FE agit pour le compte de l'administration. Il doit d'ailleurs déclarer le test avant de le faire passer. C'est l'Etat qui assumera la responsabilité d'éventuels dommages survenus lors de la conduite des tests.

Un élève est placé sous la responsabilité d'un instructeur jusqu'à l'obtention de la licence y compris lors du lâché.

Assurances

C'est le contrat RC de l'aéronef qui garantit l'activité de formation. Sous réserve de le vérifier, la garantie formation figure sur tous les contrats RC des avions d'aéro-clubs. Ce n'est pas forcément le cas pour les avions privés.

Au cas de garanties insuffisantes ou de problèmes, une garantie de deuxième niveau profitant à l'instructeur pourra venir ou suppléer le contrat RC aéronef.

Il est par ailleurs utile de contracter une garantie individuelle accident.

Les 3 contrats du marché sont des contrats de groupe (FFA, ANPI et AOPA) auxquelles l'instructeur ne fait qu'adhérer. Les cotisations et les garanties sont du même ordre de grandeur. Il convient en matière de responsabilité civile d'examiner avec soin les exclusions de garantie et les formalités préalables parfois requises.

Pour l'assurance individuelle accident, les notices d'information ne permettent pas d'apprécier les garanties, faute de définition de l'invalidité permanente totale et de l'invalidité partielle. Les notices ne suffisent pas à apprécier l'impact du barème choisi.

Tous les 3 assurent une protection juridique devant toute juridiction civile, pénale ou administrative.

AVIONS DE NOUVELLES TECHNOLOGIES (Thierry Tenneguïn)

Les moteurs de nouvelle génération souffrent de problèmes de fiabilité. Les potentiels de 1500 h des ROTAX ne sont pas atteints lorsqu'ils sont équipés d'une hélice à pas variable comme sur l'Aquila. Cela demande une surveillance accrue de la part des mécaniciens pour déceler d'éventuels problèmes. Il en est de même pour les Thielert qui ont des remplacements avant les fins de potentiel.

Ces moteurs ne bénéficient pas d'échange standard.

Les prix moyens relevés sont les suivants :

LYCOMING	révision	15 à 16000 euros	entre 2400 et 2800 h
THIELERT	neuf	32000 euros	2400 h
ROTAX	neuf	20000 euros	entre 1200 et 1500 h

NB : des reventes d'occasion des Rotax sont possibles entre 1500 et 2000 euros.

Deux tableaux comparatifs de coûts ont été relevés :

1 – comparaison de 3 moteurs parmi les plus utilisés en situation croisière et école

2 – comparaison du prix de revient du Diamond DA 40 avec la motorisation essence et diesel

Moteur	Prix de revient en croisière 120 kts	Prix de revient école
Lycoming 160 cv	63 E/h (O 320 de 160 cv)	45 E/h (O 235 de 118 cv)
Centurion 1,7 l	35 E/h	33 E/h
Rotax 912 S	43 E/h	36 E/h

Diamond DA 40	TDI	Lycoming 180
Autonomie	7h30	4h
Prix de revient	22 E/h	68 E/h

RECYCLAGE FI (Daniel Vacher)

Il est désormais obligatoire de proroger sa qualification FI au moins une fois sur deux avec un FIE. Ce vol peut se faire dans les 12 mois précédant la date d'expiration. Le stage peut lui être fait sur la période des trois ans.

3 centres FFA, agréées par l'Administration, proposent des stages de recyclage théorique : CRA Aquitaine, AC de la Côte d'Or à Dijon, ACCM de Persan Beaumont en région parisienne.

Il est prévu d'ores et déjà un stage de recyclage théorique à Toulouse dans le courant du dernier trimestre 2008 (contact F. Lagarde au 06 61 62 24 69).

Dans le souci de préparer au mieux le vol et en collaboration avec ses centres de recyclage, la FFA étudie la possibilité de monter en interne des stages de préparation au test en vol

FORMATION ET TESTS (Bertrand Fontenay, Pilote Inspecteur)

Pas de problèmes majeurs en DAC Sud. Bon dialogue avec les instructeurs.

Formation : les 45 h de formation réglementaire sont insuffisantes pour apprendre tout le programme.

Tests PPL :

L'interrogation préalable ne doit pas durer plus de 20 à 30 minutes. Elle doit permettre de donner confiance à l'élève pour le vol.

La partie vol ne peut pas être faite en moins de 2h15 à 2h30.

Les erreurs courantes rencontrées en test sont :

- Manche en avant au cours des remises de gaz
- Virage engagé : procédure de sortie mal assurée
- Vent de travers mal maîtrisé
- Intégration terrain non contrôlé mal négocié
- Vol moteur réduit mal maîtrisé

ESPACE AERIENS (Daniel Casanova, SNA Blagnac)

A cause de nombreux départs à la retraite prévus d'ici la fin de l'année, le service du contrôle aérien à Toulouse est en plein renouvellement.

La dernière évolution des espaces en région de Toulouse a pour but de protéger au mieux les arrivées IFR de Blagnac et des terrains environnants et de libérer de l'espace au trafic VFR.

Progrès en phraséologie dans les communications radios mais les pénétrations en espace D sans clearance sont trop nombreuses.

QUESTIONS DIVERSES

Défraiement des instructeurs : il faut s'en tenir au strict respect de la loi qui ne permet que le remboursement des frais de transport ou, en accord avec l'aéro-club, de bénéficier d'une réduction d'impôt.

Se reporter au document FFA qui traite du sujet (espace instructeurs du site FFA).

Commission de discipline : c'est un organisme paritaire administration/usagers qui propose au DAC des sanctions administratives relatives aux licences suite à des infractions commises par des pilotes privés. Parallèlement, toute infraction peut faire l'objet d'une procédure pénale pour risque d'atteinte à la vie d'autrui.

Compétences linguistiques : un arrêté du 3/3/2008 stipule que tout pilote qui se rend à l'étranger doit être en mesure de justifier d'un niveau de compréhension et d'expression suffisant soit en anglais soit dans la langue du pays. Concrètement, les pilotes privés doivent passer et obtenir le niveau 4 de l'examen d'anglais FCL 1.028. Se reporter au document joint ou consulter le site de la DGAC pour connaître les modalités pratiques.

DOCUMENTS REMIS EN SEANCE

- Lettre de l'instructeur N° 4
- La réglementation du pilote privé, dernière édition (livre Cépadues)
- Documents FFA : la responsabilité de l'instructeur FI/FE, guide de relations entre instructeurs bénévoles et dirigeants, pack assurances FFA, mémento du pilote)
- Contrôle des compétences linguistiques
- Evolution de l'espace aérien en région toulousaine
- Formulaire REC et guide de l'aviation de météo France.