



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

## Synthèse des observations du public

Projet d'arrêté relatif à la formation des instructeurs de pilotes d'aéronefs ultra léger (ULM)  
et projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et  
qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile

Une consultation du public sur les projets de textes susmentionnés a été menée par voie électronique sur le site internet « vie publique.fr » du 26 décembre 2016 au 31 janvier 2017.

La consultation était possible :

- sur le site internet "vie-publique.fr" :

<http://www.vie-publique.fr/forums/projet-nouvel-arrete-relatif-formation-instructeurs-pilotes-aeronefs-ultra-leger-ulm.html> ;

ou :

- sur le site internet du ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer :

<http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-nouvel-arrete-relatif-a-la-formation-des-a1637.html>;

Les textes proposés modifient le cadre de la formation des instructeurs de pilotes d'ULM, dans le but d'améliorer la sécurité de cette activité.

## Nombre et nature des observations reçues :

La consultation du public sur la modification de la formation des instructeurs de pilotes d'ULM a donné lieu à 35 contributions.

Les commentaires proviennent majoritairement d'écoles de formation d'instructeurs de pilotes ULM, d'instructeurs de pilotes d'ULM, mais également de pilotes ou instructeurs de pilotes d'aéronefs autres qu'ULM, ainsi que des fédérations représentatives de l'activité ULM, à savoir la fédération française de planeur ultra-léger motorisé (FFPLUM) et le syndicat national des pilotes et professionnels de l'aviation légère (SNPPAL).

D'autres organismes tels que l'association des constructeurs de planeurs ultra-légers (ACPUL), notamment constructeur de voiles pour les paramoteurs, et le Centre National de Vol à Voile (CNVV), concerné par le sujet au titre du remorquage des planeurs, ont également commenté les projets proposés.

Parmi ces 35 contributions :

- Quelques commentaires demandent des éclaircissements sur le contenu des arrêtés;
- Une dizaine de commentaires font état de constats d'ordre général sur l'activité de formation de pilotes et d'instructeurs de pilotes ULM qui apportent un éclairage intéressant sur la profession, mais ne donnent pas lieu directement à d'éventuelles modifications dans les projets d'arrêtés ;
- La vingtaine des commentaires restants suggèrent des modifications sur le fond.

## Réponse aux demandes d'éclaircissement :

1°/ *Sur la création de l'autorisation d'examineur* : il a été demandé qui délivrait l'autorisation et si les délégués du responsable pédagogique (RP) devaient également détenir celle-ci.

- Le ministre chargé de l'aviation civile est l'Autorité compétente pour délivrer l'autorisation d'examineur. Le RP d'un organisme de formation doit détenir ce titre, mais ce n'est pas obligatoire pour ses délégués qui le suppléent pour toute tâche afférente au fonctionnement de l'organisme.

2°/ *Sur l'enseignement théorique* : il semble qu'il y ait une confusion chez certains lecteurs concernant la partie d'enseignement théorique de la formation de l'instructeur ULM. Les textes ont été modifiés afin de permettre une meilleure compréhension.

- L'enseignement théorique de 80 **-ramené à 50 heures dans la version définitive du projet-** prévu dans la phase initiale de la formation d'instructeur ULM concerne la phase où l'élève instructeur reçoit un enseignement théorique pédagogique de la part d'un formateur d'instructeur. Cet enseignement est adapté aux classes concernées.
- Pendant la seconde phase de la formation de l'instructeur, lorsque l'élève instructeur a obtenu le statut d'instructeur stagiaire, ce dernier dispense un enseignement théorique à des élèves pilotes. Cet enseignement ne peut être quantifié puisque le volume de formation théorique d'un élève pilote d'ULM n'est pas défini par ailleurs, mais il doit permettre à l'élève pilote d'obtenir son certificat d'aptitude théorique.
- Enfin, le certificat théorique délivré à l'élève pilote d'ULM reste commun à toutes les classes d'ULM, ni l'Autorité ni les organisations représentatives de l'activité ULM

n'envisagent à ce stade de prévoir un certificat théorique propre à chacune des 6 classes d'ULM, dans le souci de préserver une certaine unité de l'activité ULM. C'est toujours l'épreuve au sol spécifique qui permet de tester les connaissances théoriques spécifiques à chaque classe. Sur le sujet, il convient de se référer au nouvel arrêté fixant les programmes et le régime des examens du brevet et de la licence de pilote d'aéronef ultraléger motorisé (ULM).

3°/ *Sur les conditions d'expérience pour obtenir l'autorisation d'examineur dès l'entrée en vigueur de l'arrêté modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile* : des contributeurs ont fait part de leur inquiétude quant à l'impossibilité pour certains responsables pédagogiques (RP) actuels de devenir examinateurs avec l'entrée en vigueur du texte, qui de fait perdrait leur fonction.

- Les conditions des 5 **-ramenés à 3 dans la version définitive du projet-** élèves instructeurs formés avec succès sur les 6 dernières années et des 3 **-ramenés à 2 dans la version définitive du projet-** tests conduits sur les 3 dernières années sont alternatives et non cumulatives : il doit être satisfait à l'une ou l'autre seulement de ces deux conditions.

4°/ *Sur le choix de l'examineur extérieur* : il a été demandé comment se procurer la liste des examinateurs que les organismes de formation devront choisir en dehors de leur propre structure, et quelle sera la fonction de l'examineur de substitution éventuel désigné par l'Autorité.

- La DGAC s'organisera de manière à ce que la liste des examinateurs soit communiquée aux organismes de formation concernés.

### **Synthèse des modifications demandées :**

Les thèmes ayant suscité le plus de commentaires sont les suivants :

- Le contenu du programme de formation d'instructeur (annexe 5) comme n'étant pas adapté à toutes les classes d'ULM;
- La définition des pré-requis pour l'entrée en formation initiale d'instructeur;
- le volume d'heures d'enseignement théorique et pratique, qu'il s'agisse de la formation initiale, ou de la formation en tant qu'instructeur stagiaire ;
- l'obligation pour l'instructeur stagiaire de mener un élève pilote jusqu'à la délivrance de son brevet de pilote, ainsi que celle de rester dans le même organisme de formation où il a suivi sa formation initiale ;
- l'interdiction pour l'instructeur de pilote d'ULM de sanctionner l'épreuve au sol spécifique, et l'épreuve en vol des élèves qu'il a lui-même formés ;
- l'obligation de faire appel à un examinateur extérieur à l'organisme de formation pour faire passer certains examens au candidat instructeur d'ULM ;

- l'activité minimale de l'organisme de formation en termes du nombre d'élèves instructeurs pour conserver l'agrément ;
- La délivrance de la qualification d'instructeur ULM par le bénéfice de crédits, l'extension de la qualification à de nouvelles classes, ainsi que les conditions de prorogation en cas de qualification sur plusieurs classes d'ULM ;
- Les conditions d'obtention du privilège de formateur d'instructeur et de l'autorisation d'examineur, ainsi que la « grand-périsation » des responsables pédagogiques actuels pour obtenir le nouveau statut officiel d'examineur ;
- La particularité de la classe 1 (paramoteur).

L'annexe présente en détail les commentaires dont il a été tenu compte avec les modifications des projets de textes associées, et ceux dont il n'a pas été tenu compte, avec justification.

D'autre part, concernant les spécifications techniques, pédagogiques, matérielles et administratives requises pour l'obtention et le maintien de l'agrément des organismes de formation d'instructeurs de pilotes d'ULM, une spécification a fait l'objet d'une modification alors que la question n'était pas abordée dans les commentaires reçus : il s'agit d'imposer aux organismes de formation d'instructeurs d'être compétents sur au moins deux classes d'ULM, afin de favoriser une véritable culture ULM au sein de ces organismes. Cependant les organismes formant sur les classes 1 (paramoteur) et 5 (aérostat) pourront par exception garder une activité mono-disciplinaire. En effet, l'exigence des deux classes leur serait inadaptée, eu égard à l'objectif recherché, en raison de la spécificité de ces deux activités, notamment les lieux de pratiques situés en dehors des structures aérodromes et plateformes ULM.

Des mesures transitoires spécifiques sont prévues pour les organismes de formation qui ne forment actuellement que sur une seule des classes 2, 3, 4 et 6 afin de leur laisser davantage de temps qu'aux autres organismes pour s'adapter à la nouvelle réglementation.

### **Conclusion :**

Les contributions reçues ne révèlent pas que le nouveau dispositif proposé entraîne des difficultés de mise en œuvre particulières. Certains ajustements des textes ont néanmoins été réalisés afin de mieux s'adapter aux structures de formation et à leur pratique.

Fait à Paris, le 4 août 2017.

## Annexe : Commentaires et réponses

Commentaire	Réponse
<p data-bbox="196 421 794 488"><u>1° / Conditions d'agrément des organismes de formation d'instructeurs ULM :</u></p> <p data-bbox="196 533 802 600">Arrêté relatif à la formation des instructeurs de pilotes d'aéronefs ultra léger (ULM)</p> <p data-bbox="196 645 770 824">Article 4 sur le volume d'activité : Il a été demandé un volume d'activité moins contraignant, prenant en compte l'activité réelle des organismes de formation d'instructeurs ULM.</p> <p data-bbox="196 969 791 1149">Annexe 1 I.1° a) sur les aérodromes : Il a été demandé de permettre aux organismes de formation IULM de dispenser de la formation sur un autre site que celui qui a été déclaré en tant que lieu principal d'activité.</p> <p data-bbox="196 1451 807 1630">Annexe 1 I.1°b) sur la flotte des organismes de formation : Il a été demandé de prendre en compte la variété des machines, toutes n'étant pas équipées de double commande ou de la radio.</p>	<p data-bbox="823 678 1465 925">Retenu avec la modification suivante : « <del>L'agrément reste valide si l'organisme justifie d'une activité de formation d'instructeurs de pilotes d'U.L.M. régulière et suffisante, soit s'il réalise au minimum deux formations d'instructeurs par an.</del> <u>période de trente-six mois à compter de la date d'approbation initiale.</u> »</p> <p data-bbox="823 969 1473 1350">Retenu avec la modification suivante : « <u>il est établi sur un aérodrome, ou une plate-forme (...)</u> <u>L'organisme de formation peut utiliser un autre aérodrome ou une autre plate-forme que celui ou celle déclarée au titre du lieu principal d'activité, s'il démontre disposer également sur cet autre site d'une flotte appropriée d'aéronefs ULM, adaptée à la formation sur la(les) classe(s) concernée(s), et des installations adaptées à la formation, ainsi que des moyens matériels, techniques et pédagogiques appropriés.</u> »</p> <p data-bbox="823 1473 1477 1776">Retenu avec la modification suivante : « <u>il utilise une flotte appropriée d'aéronefs ULM, équipés de double commande et des moyens de communication adéquats, si applicable, pour adaptée à la formation</u> <del>sur</del> <u>la(les) classe(s) concernée(s), et dispose d'installations adaptées à la formation, ainsi que des moyens matériels, techniques et pédagogiques appropriés</u>»</p>

2°/ Pré-requis à l'entrée en formation IULM :

Annexe à l'arrêté modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile

Article 7.5.1.1 :

a) sur l'évaluation théorique instructeur ULM :

Il a été demandé de réintroduire cette contrainte d'un taux de réussite de 90%, supérieur à celui exigé pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote d'ULM (75%), qui apparaît dans l'annexe à l'arrêté modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile, antérieurement à sa présente modification.

b) sur l'expérience en tant que pilote d'ULM :

- Il a été demandé d'instaurer un système de crédits d'heures de vol en aviation certifiée, afin de comptabiliser en partie ces heures au titre de l'expérience requise pour entrer en formation initiale d'instructeur de pilote d'ULM.

- Il a été demandé spécifiquement pour la classe 1 (paramoteur) de ne pas comptabiliser l'expérience en heures de vol mais en nombre de vols. De même, pour cette classe il a été suggéré de supprimer l'aptitude à la radiotéléphonie des prérequis à l'entrée en formation d'instructeur, s'agissant de futurs instructeurs qui n'utiliseront pas la radio.

- Il a été demandé de distinguer, au titre de l'expérience de pilotage préalable à l'entrée en formation d'instructeur, les heures de vol local des heures de navigation, afin de privilégier ces dernières.

c) sur l'autorisation d'emport de passager :

Il a été proposé de rallonger la durée de détention de l'autorisation emport passager du pilote d'ULM (sauf paramoteur) avant de postuler à l'entrée en formation initiale d'instructeur, en l'occurrence de porter celle-ci à non plus 6 mois mais à 2 ou 3 ans.

Retenu avec la modification suivante :

« *Le candidat à la qualification d'instructeur de pilote d'ULM peut postuler à l'entrée en formation initiale d'instructeur s'il :*

*est titulaire du brevet et de la licence de pilote d'ULM et a obtenu un résultat satisfaisant à l' « évaluation théorique instructeur ULM », telle que définie à l'article 4 de l'arrêté du ( ) fixant les programmes et le régime des examens du brevet et de la licence de pilote d'aéronef ultraléger motorisé (ULM); »*

Non retenu :

Trop complexe compte tenu de la diversité des classes.

Non retenu :

Facteur d'hétérogénéité entre les instructeurs ULM selon les classes non justifié.

Non retenu :

Pas d'exigence de carnet de vol.

Non retenu :

La durée de 6 mois de détention de l'autorisation d'emport de passager est jugée suffisante dans la mesure où dans la pratique, l'instructeur nouvellement qualifié aura détenu l'emport de passager depuis au moins deux ans dans la majorité des cas, le temps qu'il se qualifie comme instructeur.

<p>e) sur l'évaluation initiale des compétences en vol : Il a été proposé de supprimer l'exigence d'expérience comptabilisée en heures de vol et de requérir en revanche un certain niveau de technicité en pilotage et de comportement en vol.</p>	<p>Non retenu : L'évaluation en vol initiale sert à vérifier les compétences du candidat en pilotage, justement acquises avec une expérience minimale.</p>
<p><u>3°/ Programme et parcours de formation :</u> Arrêté relatif à la formation des instructeurs de pilotes d'aéronefs ultra léger (ULM)</p> <p>Annexe 1 I.1° :</p> <p>f) sur le contenu du programme de formation : Il a été largement fait remarquer qu'il ne pouvait y avoir une seule annexe présentant les objectifs de formation pour six classes d'ULM aussi différentes les unes des autres. En revanche, le stage de réactualisation des connaissances de deux jours ne fait pas l'objet d'un programme décliné par classe : ainsi tout instructeur cherchant à proroger ou renouveler sa qualification pourra aller dans n'importe quel organisme, au moins pour cette partie théorique.</p> <p>Annexe 2 II.1° et 2° sur le volume et la durée de la formation initiale :</p> <p>- Concernant la formation initiale à la qualification d'instructeur, les commentaires sur le volume d'heures ont été très disparates (les propositions allant de 0 à 400 heures). Des inquiétudes ont été formulées concernant le manque de disponibilités des élèves instructeurs, pour les 5 semaines de formation initiale. Des professionnels de la classe paramoteur ont indiqué qu'il ne pouvait y avoir pour cette classe ni instruction en vol pour la formation initiale, ni vol de contrôle pour la prorogation, puisque l'instructeur ne peut embarquer avec son élève.</p>	<p>Retenu avec la modification suivante : « il a <u>établi/déposé auprès du ministre chargé de l'aviation civile un ou plusieurs programme(s) de formation initiale et continue respectant le parcours standardisé figurant aux annexes 2, 3 et 4, et répondant aux objectifs pédagogiques fixés à l'annexe 5 du présent arrêté</u> <del>g) il a déposé un programme de formation, respectant les objectifs pédagogiques décrits à l'annexe 5 au présent arrêté ;</del> » <u>Les programmes de formation répondent, pour chacune des classes, aux objectifs pédagogiques fixés à l'annexe 5 du présent arrêté. Le programme du stage d'actualisation des connaissances est, par exception, adapté à l'ensemble des classes d'ULM.</u> <u>Le ministre chargé de l'aviation civile vérifie la conformité des programmes lors de la délivrance de l'agrément initial et lors de tout changement signalé par l'organisme.</u></p> <p>Partiellement retenu avec la modification suivante : <u>Le volume d'heures minimum d'enseignement théorique au sol est fixé à 8050 heures.</u> <u>Le volume d'heures minimum d'enseignement pratique en au vol est fixé à 2530 heures.</u> <u>La durée de la formation initiale ne peut être inférieure à cinq semaines, consécutives ou non.</u> (...) « Si l'élève instructeur réussit cette évaluation, il acquiert la qualité d'instructeur stagiaire. <u>Il dispose, à compter de la date à laquelle il est entré en formation initiale, d'une durée de 18 mois pour réussir</u></p>

<p>Aussi, des propositions de suppression de l'enseignement pratique ont été faites pour le paramoteur.</p>	<p><u><i>l'évaluation de fin de formation initiale et acquérir la qualité d'instructeur stagiaire. »</i></u></p> <p>Non retenu pour le reste :          Conserver des minimas vise à harmoniser les pratiques sur le territoire.</p> <p>Concernant la classe paramoteur, le volume d'enseignement pratique en vol n'est pas considéré comme disproportionné, en raison de la performance et complexité accrues du matériel utilisé.</p> <p>Enfin, l'instruction « au vol » concerne autant l'instruction en vol que le vol sous supervision, que l'instructeur soit à bord ou non. Par ailleurs, le paramoteur n'est pas le seul cas où l'instructeur n'embarque pas avec son élève (machines monoplaces).</p>
<p><u>4°/ Evaluation des compétences de fin de formation initiale et examen de fin de formation :</u></p> <p>Arrêté relatif à la formation des instructeurs de pilotes d'aéronefs ultra léger (ULM)          Annexe 2 II.2° sur l'évaluation de fin de formation initiale :</p> <p>- Il a été fait remarquer que tout délégataire a vocation à suppléer le RP d'un organisme de formation, y compris pour faire passer des examens, et qu'il faut permettre à l'organisme de recourir à un examinateur extérieur s'il n'en dispose pas de compétent sur la classe en question. En effet, si un organisme doit avoir des formateurs d'instructeurs sur toutes les classes pour lesquelles il a été agréé, il ne dispose pas obligatoirement d'examineurs pour chacune des classes enseignées.</p> <p>- il a été demandé de prévoir un temps de préparation des examens plus long pour les candidats, et d'introduire une phase pré-vol, séparée du briefing de préparation de vol, afin de traiter de l'aspect préparation mécanique de la machine au vol.</p>	<p>Retenu avec la modification suivante :  <i>« Le candidat fait l'objet d'une évaluation des compétences de fin de formation initiale avec le responsable pédagogique <u>ou un délégataire</u> de l'organisme de formation où l'élève instructeur a suivi sa formation initiale, ou tout autre examinateur.</i></p> <p>Retenu avec la modification suivante :  <i>(...) «- Un exercice de cours théorique en salle sur le sujet que l'examineur aura transmis au candidat <del>vingt quatre heures</del> <u>huit jours calendaires</u> avant l'examen.</i>  <i>Le candidat dispose d'un temps de préparation d'une heure, à l'issue de laquelle il réalise un cours de 30 minutes sous forme d'un exposé <u>au tableau à l'aide de tout support pédagogique adapté.</u> .</i>  <i>« - Un exercice de cours pratique en vol sur la</i></p>

	<p>thématique pédagogique que l'examineur aura transmise au candidat <u>vingt-quatre heures-huit jours calendaires</u> avant l'examen, décomposé comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>une phase pré-vol d'une durée de quinze minutes minimum</u> ;</li> <li>- un briefing de préparation du vol d'une durée de quinze minutes <u>minimum</u> ,</li> <li>- le vol avec réalisation de l'exercice pédagogique d'une durée <u>minimale</u> de trente minutes,</li> <li>- un débriefing au sol, d'une durée de quinze minutes <u>minimum</u>. »</li> </ul> <p>Les mêmes modifications sont faites pour l'examen de fin de formation : les délais de transmission des sujets d'examen sont fixés à minima, et la durée du vol peut être augmentée par le formateur d'instructeur s'il le juge nécessaire.</p>
<p><u>5°/ Formation pédagogique de l'instructeur stagiaire :</u>  Arrêté relatif à la formation des instructeurs de pilotes d'aéronefs ultra léger (ULM)</p> <p>Annexe 2 II.3° sur la formation pédagogique de l'instructeur stagiaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De nombreux commentaires ont demandé des éclaircissements sur les points suivants :</li> <li>-&gt; l'enseignement théorique au sol ne comporte pas de minimum en volume d'heures, puisque la formation de pilote d'ULM n'en requiert pas, il s'agit bien pour l'instructeur stagiaire de dispenser à l'élève pilote, de manière ni exclusive ni exhaustive un enseignement conforme au programme de l'examen en vue d'obtenir le certificat théorique commun.</li> <li>-&gt; La disposition qui requiert de l'instructeur stagiaire qu'il mène au moins un élève pilote jusqu'à son lâcher solo-et non pas jusqu'à la délivrance du brevet- n'implique pas qu'il s'agit de son unique élève ni qu'il l'a formé entièrement.</li> <li>-&gt; C'est le RP de l'organisme de formation ou son délégataire qui juge de la responsabilité de l'instructeur stagiaire dans la formation de l'élève pilote, et de l'aptitude de ce dernier à effectuer son premier vol solo.</li> </ul>	<p>Retenu avec la modification suivante :</p> <p><i>L'instructeur stagiaire délivre à des élèves pilotes ULM <del>un</del> l'enseignement théorique au sol <u>requis pour l'obtention du certificat théorique commun en vue de l'obtention du brevet et de la licence de pilote d'ULM, tel que défini par arrêté, ainsi que 20 heures des</u> d'enseignement pratique <del>en</del> <u>au</u> vol <u>dont le minimum est fixé à 20 heures.</u> L'instructeur stagiaire mène au minimum un élève pilote jusqu'à <del>la délivrance de son brevet et son lâcher solo de sa licence de pilote d'ULM, sous la tutelle sur</del> <u>attestation</u> du RP ou de son délégataire.</i></p>

<p>- Il a été suggéré à ce que les instructeurs stagiaires ne prennent que des élèves pilotes déjà avancés dans leur cursus de formation.</p>	<p>Non retenu : Il est considéré qu'il est pertinent que l'instructeur stagiaire exerce aussi bien sa pédagogie avec des débutants qu'avec des élèves en fin de formation.</p>
<p>- La formation de l'élève instructeur en deux phases (formation initiale puis formation en tant que stagiaire) a été remise en cause, en ce qu'il a été questionné ce qu'il adviendrait de la validité de la formation d'un élève pilote par un élève instructeur qui échouerait à l'examen final et n'obtiendrait pas sa qualification d'instructeur de pilote ULM.</p>	<p>Non retenu : Les élèves pilotes formés par un ou plusieurs instructeurs stagiaires sont toujours sous la responsabilité d'un formateur d'instructeur, l'obtention du brevet et de la licence de pilote d'ULM ne dépend donc pas de l'obtention de la qualification d'instructeur de celui qui a formé l'élève pilote ou a contribué à le former</p>
<p>- Il a été demandé de supprimer l'interdiction faite aux instructeurs stagiaires d'aller effectuer leur formation pédagogique dans un autre organisme de formation que celui où il a effectué sa formation initiale, ceci afin de ne pas pénaliser les quelques organismes dispensant principalement voire uniquement de la formation d'instructeurs.</p>	<p>Non retenu : Le paysage de la formation ULM tel qu'il se compose aujourd'hui dans sa majeure partie, à savoir d'écoles dispensant de la formation à des élèves pilotes autant qu'à des élèves instructeurs reste le plus cohérent, dans la mesure où la formation des instructeurs ne peut se faire sans la formation des pilotes. De plus, l'instructeur stagiaire qui engage sa responsabilité vis-à-vis des élèves pilotes qu'il forme doit nécessairement le faire sous la supervision constante d'un formateur d'instructeur. Il est illusoire de penser que ce dernier se déplacera dans un autre organisme pour suivre son élève instructeur. Enfin, il est rappelé qu'il est strictement interdit de pratiquer des heures en tant qu'instructeur stagiaire dans le cadre du baptême de l'air</p>
<p>- Il a été demandé à ce que l'instructeur stagiaire dispose, à compter de la date à laquelle il a obtenu la qualité d'instructeur stagiaire, d'une durée de 24 mois, au lieu de 18, pour réussir l'examen de fin de formation en vue de l'obtention de la qualification d'instructeur.</p>	<p>Non retenu : La durée de 18 mois est estimée adéquate, dans la mesure où il n'est pas jugé efficace de laisser un trop long laps de temps entre le moment où l'élève devient stagiaire et l'obtention de sa qualification, par ailleurs cette durée présente l'avantage d'inclure potentiellement deux saisons estivales. De plus cette durée est alignée sur la période durant laquelle l'organisme doit former 2 élèves instructeurs.</p>
<p>- Il a été demandé de supprimer l'obligation de faire appel à un examinateur extérieur à l'organisme de formation pour faire passer certains examens du cursus de formation de</p>	<p>Non retenu : L'objectif des nouveaux arrêtés est d'améliorer la sécurité des pilotes d'ULM, en agissant sur les</p>

<p>l'instructeur ULM.</p>	<p>compétences des instructeurs. Les aspects soulevés d'ordre concurrentiel ou les questions d'assurance ne sont pas du ressort de la DGAC..</p>
<p>7°/ Choix de l'examineur :</p> <p>Arrêté relatif à la formation des instructeurs de pilotes d'aéronefs ultra léger (ULM)</p> <p>Annexe 2 II.4° b) sur le choix de l'examineur :</p> <p>Il a été attiré l'attention sur la problématique du très faible nombre d'examineurs potentiels pour la classe 5.</p> <p>Annexe 4 sur la formation additionnelle : Même remarque.</p>	<p>Retenu avec la modification suivante : «(...) <u>L'organisme de formation désigne un examinateur, figurant sur la liste des examinateurs établie par le ministre chargé de l'aviation civile. S'agissant de la classe 5, si l'organisme justifie l'impossibilité de désigner un examinateur extérieur, l'élève peut passer son examen final avec le responsable pédagogique de l'organisme.</u> »</p> <p>Retenu avec la modification suivante : « <u>La formation additionnelle est sanctionnée par une évaluation des compétences de fin de Formation avec un examinateur extérieur à l'organisme où le candidat a effectué cette formation additionnelle. S'agissant de la classe 5, si l'organisme justifie l'impossibilité de désigner un examinateur extérieur, l'élève peut passer l'évaluation des compétences avec le responsable pédagogique de l'organisme.</u> »</p>
<p><u>8°/ Bénéfice de crédits en vue de l'obtention de la qualification d'instructeur de pilote d'ULM :</u></p> <p>Arrêté relatif à la formation des instructeurs de pilotes d'aéronefs ultra léger (ULM)</p> <p>Annexe 4 sur les instructeurs bénéficiant de crédits :</p> <p>Il a été remarqué une erreur de rédaction qui impliquait d'exclure les instructeurs planeurs et ballons.</p> <p>Par ailleurs, il convient de clarifier qu'il s'agit des instructeurs de vol uniquement, afin d'exclure les instructeurs de qualification de type ou de classe (TRI/CRI), les instructeurs de qualification de vol aux instruments (IRI), et les instructeurs sur entraîneur synthétique de</p>	<p>Retenu avec la modification suivante : <i>L'instructeur <del>avion ou hélicoptère de vol</del> au sens de la sous-partie « J », du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011, déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil</i> (...) <i>La formation vise à s'assurer que l'instructeur <u>de</u></i></p>

<p>vol (SFI /STI).</p> <p>- Il a été suggéré par différents contributeurs que l'instructeur avion, et en particulier l'instructeur ayant utilisé des machines biplaces « LSA » puisse obtenir de plein droit la qualification d'instructeur de la classe 3, parfois sous réserve d'une expérience suffisante. Certains ont demandé de réduire au moins, dans ce cas de figure, le volume de formation additionnelle.</p> <p>- Il a également été demandé, sous réserve de bonne compréhension, à ce que le titulaire d'une qualification de moniteur parapente BEES ou DEJEPS obtienne la qualification d'instructeur de pilote ULM classe paramoteur après avoir suivi la formation initiale d'instructeur pour la classe paramoteur, mais sans effectuer la formation en tant qu'instructeur stagiaire.</p>	<p><u><i>vol au sens de la sous-partie « J », du règlement européen précité-avion-ou-hélicoptère-, candidat à la qualification d'instructeur ULM, ou l'instructeur ULM candidat à l'extension de ses privilèges à une nouvelle classe (...)</i></u> »</p> <p>Non retenu : Nécessité de standardiser les volumes d'enseignement au niveau national.</p> <p>S'agissant du bénéfice de crédits pour la délivrance de la qualification d'instructeur, la question est réglée avec la formation additionnelle décrite à l'annexe 4 de l'arrêté relatif à la formation des instructeurs ULM.</p> <p>Non retenu : Par ailleurs, les passerelles avec les brevets sportifs ont été intentionnellement supprimées, considérant que la pratique de l'ULM est une activité particulière.</p>
<p><u>9°/ Extension de privilèges d'instructeur de pilote ULM à une nouvelle classe et bénéfice de crédits :</u></p> <p>Annexe à l'arrêté modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile Article 7.5.2.1 §2 sur les extensions à une nouvelle classe :</p> <p>Il a été fait remarquer que l'autorisation d'emport passager est associée à la classe d'ULM pour laquelle le pilote détient la licence, et non à la licence elle-même, et qu'il est donc nécessaire de le préciser à nouveau ici, puisque le candidat détient l'emport passager pour sa classe initiale.</p>	<p>Retenu avec la modification suivante : «<i>L'extension de privilèges d'instructeur de pilote ULM à une nouvelle classe est délivrée au candidat qui remplit les conditions ci-après :</i></p> <p><i>a) détient un brevet et une licence de pilote d'ULM, avec l'autorisation d'emport de passager de la classe considérée, lorsque approprié ;</i> »</p> <p>La mention « lorsque approprié » a été ajoutée</p>

<p>Arrêté relatif à la formation de pilotes d'aéronefs ultra léger (ULM)</p> <p>Annexe 4 sur la formation additionnelle pour la délivrance de la qualification d'instructeur ULM par équivalence et pour l'extension des privilèges de l'instructeur de pilote ULM à de nouvelles classes :</p> <p>- Il a été demandé de réduire les volumes minimum de formation additionnelle, notamment pour le passage de FI (instructeur en vol hors hélico) à la classe 3 ULM, et de FIH (instructeur en vol hélico) à la classe 6.</p> <p>Les commentaires ont également appelé à bien préciser que la formation est « au » vol et non « en » vol, afin de prendre en compte les paramoteurs ou tout autre ULM monoplace</p>	<p>afin de ne pas avoir à préciser dans tout le texte « sauf paramoteur ou tout autre ULM monoplace ».</p> <p>La même modification a été faite pour le bénéfice de crédits.</p> <p>Non retenu : L'activité ULM est une activité différente de l'aviation certifiée. Les volumes définis dans les projets de textes sont donc conservés.</p> <p>Retenu : (...) le candidat effectue une formation <del>en</del><u> au</u> vol de 10 heures minimum sur un ULM et avec un formateur d'instructeur de la classe concernée ; (...) le candidat effectue une formation <del>en</del><u> au</u> vol de 20 heures minimum sur (...)</p>
<p><u>10°/Délivrance, prorogation et renouvellement de la qualification d'instructeur ULM :</u></p> <p>Annexe à l'arrêté modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile</p> <p>Article 7.5.2.2 :</p> <p>Les commentaires ont démontré la nécessité de clarifier les dates d'échéance de la qualification d'instructeur.</p>	<p>Retenu avec la modification suivante- :</p> <p>« 1. <del>Validité</del><u>Délivrance</u>: <i>La qualification d'instructeur de pilote d'ULM mentionne la ou les classes d'ULM pour laquelle (ou lesquelles) le titulaire a satisfait aux conditions de délivrance. Elle est valable jusqu'au dernier jour du trente-sixième mois qui suit l'examen final en vue de sa délivrance celui de sa délivrance, sa prorogation ou son renouvellement. Elle mentionne la ou les classes d'ULM pour laquelle (ou lesquelles) le titulaire a satisfait aux conditions de délivrance.</i></p>

<p>- Concernant le stage de réactualisation des connaissances, il a été demandé de réduire le stage à une journée au lieu de deux.</p>	<p>2. Prorogation : (...) <i>a effectué un vol de contrôle, dans les conditions définies par arrêté, <u>dans les douze mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification.</u></i></p> <p>3. Renouveaulement : (...) <i>La qualification renouvelée est valable <u>jusqu'au dernier jour du 36e mois qui suit l'évaluation pédagogique en vol.</u></i></p> <p>Non retenu : Deux journées de réactualisation des connaissances sont nécessaires.</p>
<p><u>11°/ Prorogation de la qualification des instructeurs ayant les privilèges d'instruire sur plusieurs classes d'ULM :</u> Arrêté relatif à la formation des instructeurs de pilotes d'aéronefs ultra léger (ULM) Annexe 3 I° : Les commentaires ont appelé à une simplification par rapport au projet présenté à la consultation publique.</p>	<p>Retenu avec la modification suivante : « <i>S'agissant d'instructeurs ayant les privilèges d'instruire sur plusieurs classes d'ULM, le vol de contrôle se fait sur <u>toutes les-la classe du choix du candidat, ce choix devant différer à chaque prorogation. dont il souhaite la prorogation en tant que privilège.</u></i> <i>L'instructeur est cependant dispensé de vol de contrôle sur la ou les classe(s) additionnelle(s) pour lesquelles il démontre qu'au moins un des élèves pilotes qu'il a formés, pendant la durée de validité de sa qualification, a obtenu son brevet et sa licence de pilote d'ULM.»</i></p>

12°/ Privilèges de l'instructeur de pilote d'ULM :

Annexe à l'arrêté modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile

Article 7.5.2.3

Le §2 sur le privilège de sanctionner les examens des pilotes ULM :

Il a été demandé de supprimer l'interdiction pour l'instructeur de pilote d'ULM de sanctionner l'épreuve au sol spécifique et l'épreuve en vol des élèves qu'il a lui-même formés.

Le §3 sur le privilège de formateur d'instructeur :

Il a été demandé d'alléger les conditions pour obtenir le privilège de formateur d'instructeur, et de ne pas introduire la notion de présentation, qui n'a pas été définie par ailleurs.

Enfin, il a été demandé de préciser que la répartition entre l'enseignement théorique et pratique ne peut être fixé pour l'ensemble des classes d'ULM.

Retenu avec la modification suivante :

*Conduire les contrôles en vue de sanctionner :*

~~- l'épreuve au sol spécifique, telle que visée au point 3 du paragraphe 4.5.1.1 de l'annexe au présent arrêté ;~~

~~- l'épreuve en vol, visée au point 3 du paragraphe 4.5.1.1 de l'annexe au présent arrêté .~~

~~- les autorisations additionnelles dont il est titulaire, telles que visées et dans les conditions décrites au paragraphe précédent ;~~

~~- l'aptitude à la radiotéléphonie en langue française.~~

~~Ainsi que, à l'exclusion des élèves pilotes qu'il a lui-même formés :~~

~~- l'épreuve au sol spécifique, telle que visée au point 3 du paragraphe 4.5.1.1 de l'annexe au présent arrêté ;~~

~~- l'épreuve en vol, également visée au point 3 du paragraphe 4.5.1.1 de l'annexe au présent arrêté.~~

Retenu avec la modification suivante :

*« Dispenser la formation théorique et pratique, en vue de l'obtention de la qualification d'instructeur :*

*L'instructeur exerce ce privilège :*

*s'il justifie, au moyen d'une attestation sur l'honneur, d'un volume d'au moins 100 heures de formation, à la fois théorique et pratique, dispensée à des élèves pilotes.~~et;~~*

~~*-s'il a présenté au moins élèves pilotes à l'examen en vue de la délivrance du brevet et de la licence de pilote d'ULM.*~~

<p><u>13°/ Autorisation d'Examineur d'instructeur :</u>  Arrêté modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile :  Article 2 sur la nouvelle autorisation d'examineur d'instructeur ULM :</p> <p>Il a été demandé d'alléger les conditions pour obtenir l'autorisation d'Examineur d'instructeur.</p>	<p>Retenu avec la modification suivante :  10.6. Autorisation d'examineur d'instructeur ULM (...)  - justifie <u>au moyen d'une attestation sur l'honneur, d'un volume d'au moins 100 heures de formation, à la fois théorique et pratique,</u> dispensée à des élèves instructeurs .  - <del>a présenté au moins 10 élèves instructeurs à l'examen en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de pilote d'ULM.</del>»</p>
<p><u>14°/ Dispositions transitoires :</u>  Arrêté modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile :  Article 3</p> <p>Il a été demandé d'assouplir les conditions dans lesquelles les instructeurs actuels qui forment des élèves instructeurs ou font passer les examens peuvent conserver leur activité dans le cadre de la nouvelle réglementation.</p> <p>Des améliorations d'ordre rédactionnel étaient également nécessaires</p>	<p>Retenu avec la modification suivante :</p> <p><u>Article 32 :</u>  Entrée en vigueur et dispositions transitoires : (...)  « <u>g) Les instructeurs de pilote d'ULM qui, à la date du 1<sup>er</sup> octobre 2017, justifient au moyen d'une attestation sur l'honneur À compter du 1er juillet (1er octobre) 2017, les instructeurs de pilote d'ULM qu'au moins cinq élèves pilotes ULM auxquels ils ont dispensé de la formation au cours des six dernières années, antérieurement ou postérieurement à l'entrée en vigueur du présent arrêté, ont obtenu leur brevet et licence de pilote ULM, peuvent exercer le privilège de former des instructeurs prévu au paragraphe 7.5.2.3 du présent arrêté.</u>  <del>s'ils démontrent qu'au moins dix élèves pilotes ULM qu'ils ont formés au cours des six dernières années, antérieurement ou postérieurement à l'entrée en vigueur du présent arrêté, ont obtenu leur brevet et licence de pilote ULM.</del>  h) Les instructeurs de pilote d'ULM qui, à la date du 1er octobre 2017, justifient au moyen d'une</p>

	<p>attestation sur l'honneur satisfaisante à une des deux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- au moins <del>cinq</del><u>trois</u> élèves instructeurs de pilotes ULM <u>auxquels ils ont dispensé de la formation</u> au cours des six dernières années ont obtenu leur qualification d'instructeur de pilote ULM ;</li><li>- avoir conduit au moins <del>trois</del><u>deux</u> examens en vue de l'obtention de la qualification d'instructeur ULM, au cours des trois dernières années,</li></ul> <p>se voient délivrer l'autorisation d'examineur d'instructeur.»</p>
--	---