



Directive

318.11.000.20 F / O-018 F

Sujet:

Dispositions transitoires concernant les examens théoriques pour pilotes privés (avion et hélicoptère), pilotes de planeur et de ballon

Référence du dossier: 0 / 5/55/55-99 // 318.11.000.20 F / O-018 F

Bases légales: Règlement (UE) n° 1178/2011 (partie FCL): paragraphe FCL.025 / Annex to ED Decision 2011/016/R: AMC1 FCL.025 et AMC1 FCL.120; FCL.125
Règlement (UE) n° 290/2012, paragraphes ARA.FCL.120 et ARA.FCL.300 / Annex to ED Decision 2012/006/R: AMC1 ARA.FCL
Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing (Aeroplane)
(JAR-FCL 1): JAR-FCL 1.130, Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135
Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing (Helicopter)
(JAR-FCL 2): JAR-FCL 2.130, Appendix 1 to JAR-FCL 2.130 & 2.135
Ordonnance du DETEC sur les licences du personnel navigant de l'aéronautique conformes au règlement (UE) n° 1178/2011 (RS 748.222.0)
Ordonnance du DETEC du 25 mars 1975 concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique qui ne sont pas réglementées, ni harmonisées à l'échelon européen (RS 748.222.1) (ancien « RPN »)
Ordonnance sur les titres de vol JAR-FCL pour pilotes d'avion et d'hélicoptère (OJAR-FCL, RS 748.222.2)
Ordonnance sur émoluments de l'Office fédéral de l'aviation civile (OEmol-OFAC, RS 748.112.11)

Destinataires: Organismes de formation pour pilotes privés (avion et hélicoptère), pilotes de planeur et de ballon
Elèves-pilotes
Experts aux examens théoriques

Etat de la publication: Entrée en vigueur de la présente édition: 08.04.2013
Présente édition: Edition 1_2013
Entrée en vigueur de la première édition: 08.04.2013

Auteur: OFAC/SBFP/Rita Pirro

Approuvée le: 02.04.2013 / Roland Steiner, chef division Sécurité des opérations aériennes

Sommaire

	Page
1 Généralités	3
2 Contenu de l'examen	4
3 Organisation de l'examen et inscription	4
4 Déroulement de l'examen	5
5 Délais et limites	6
6 Durée de l'examen et moyens auxiliaires	7
7 Critères d'évaluation	8
8 Durée de validité	8
9 Taxes d'examen	9
10 Mise en vigueur	9

1 Généralités

1.1 La présente directive règle, à partir du **8 avril 2013**, les modalités des examens théoriques en vue de l'obtention d'une licence de pilote privé (avion ou hélicoptère), de pilote de planeur ou de ballon pendant la phase d'introduction de la réglementation sur le personnel navigant de l'aviation. Elle remplacera dès son entrée en vigueur toutes les versions des directives suivantes :

318.11.320 F (avion)
318.11.420 F (hélicoptère)
318.11.520 F (planeur)
318.11.620 F (ballon)

1.2 L'examen théorique en vue de l'obtention d'une licence de pilote privé (avion ou hélicoptère), pilote de planeur ou de ballon comprend les branches suivantes:

10 Droit aérien
20 Connaissance générale des aéronefs
30 Préparation du vol et performances
40 Performances humaines
50 Météorologie
60 Navigation
70 Procédures opérationnelles
80 Principes du vol
90 Communications VFR*

*** Branche 90 Communications VFR :**

Le candidat à l'obtention des **privilèges de radiotéléphonie de bord** doit en outre réussir, auprès d'un centre d'examens de radiotéléphonie, un examen pratique de radiotéléphonie au sol conformément à la directive spécifique. La date d'examen de l'examen pratique de radiotéléphonie au sol n'a aucune incidence sur les validités, délais et limites des examens théoriques.

Dispositions transitoires :

Les candidats ayant entièrement ou partiellement réussi l'examen théorique des branches **10 à 80** conformément aux règlements JAR-FCL (avion ou hélicoptère) ou nationaux (planeur ou ballon) **avant le 8 avril 2013**, peuvent rattraper la branche 90 au choix lors d'une session d'examen théorique ou lors de l'examen de radiotéléphonie en vue de l'obtention des privilèges de radiotéléphonie de bord. Dans ce cas, la date d'examen de la branche 90 n'a aucune incidence sur les validités, délais et limites de l'examen théorique pour l'obtention de la licence (exceptions : voir paragraphes 5.2 et 8.2).

2 Contenu de l'examen

2.1 Le contenu des examens est tiré des thèmes figurant dans le programme de formation respectif édité par l'**Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)** :

Programme de formation JAR-FCL

Avion (PPL(A), RPPL*, extension TMG pour pilotes de planeur): Directive 318.11.310 F (édition 1998 y compris tous les amendements)

Hélicoptère (PPL(H)): Directive 318.11.410 F (édition 2007)

** En outre, une attestation des connaissances pertinentes des parties FCL et MED est requise pour l'obtention de la licence partie-FCL.*

Programme de formation RPN

Planeur** : Directive 318.11.510 F (édition 1998 y compris tous les amendements)

Ballon** : Directive 318.11.610 F (édition 1998 y compris tous les amendements)

*** En outre, une attestation des connaissances pertinentes des parties FCL et MED AESA est requise pour l'obtention de la licence partie-FCL.*

Programme de formation partie-FCL:

Toutes les catégories: Directive 318.11.000.10 F / O-019 F (édition 2013)

2.2 Pour les formations théoriques selon les plans de formation **JAR-FCL ou RPN**, il est permis d'acquérir les connaissances nécessaires en autodidacte, mais une école agréée (**RF, FTO, ATO**) doit confirmer que le candidat est apte à passer l'examen.

Les formations théoriques selon **la partie-FCL** doivent avoir lieu auprès d'un organisme de formation agréé (**ATO**). Les formations purement en autodidacte ne sont pas permises.

2.3 Examens **à partir du 8 avril 2013** : les branches **10, 40, 50 et 90** sont identiques pour toutes les catégories et peuvent être mutuellement créditées. La reconnaissance d'autres branches dépend des catégories (clarification par l'école d'aviation).

3 Organisation de l'examen et inscription

3.1 L'OFAC publie sous forme de **calendriers** les dates et les lieux des sessions d'examen, ainsi que les délais d'inscription et les adresses des experts.

3.2 Dans le cas des sessions publiées, le candidat peut passer l'examen théorique **en français, en allemand ou en italien**. Le candidat qui ne maîtrise pas suffisamment ces langues s'informerait auprès de l'OFAC des autres possibilités.

3.3 Le candidat ne reçoit **pas de convocation personnelle**. "Sauf indication contraire de l'expert, les lieux et heures d'examen publiés dans le calendrier font foi.

3.4 Le déroulement de l'examen théorique est défini par l'**OFAC**.

3.5 L'**inscription** à l'examen théorique incombe à l'école d'aviation responsable de la formation du candidat; elle atteste ainsi que le candidat a été formé conformément aux exigences et qu'il est apte à passer l'examen.

- 3.6 Le formulaire d'inscription dûment rempli est à adresser **directement à l'expert compétent** selon le calendrier des examens. Les inscriptions tardives ne sont en principe pas prises en considération.

Formulaires:

Avion:

60.910 Examen théorique PPL(A) JAR-FCL 1

60.910 Examen théorique PPL(A) partie-FCL*

Hélicoptère:

61.910 Examen théorique PPL(H) JAR-FCL 2

61.910 Examen théorique PPL(A) partie-FCL*

Planeur:

31.24.1 Examen théorique Pilote de planeur RFP

62.910 Examen théorique Pilote de planeur partie-FCL*

Ballon:

31.24.2 Examen théorique Pilote de ballon RFP

63.910 Examen théorique Pilote de ballon partie-FCL*

** À n'utiliser que pour les formations partie-FCL auprès d'un ATO.*

4 Déroulement de l'examen

- 4.1 Pendant l'examen, le candidat doit avoir sur lui une pièce d'identité officielle, avec photo; il la présentera sur demande afin de justifier de son identité.
- 4.2 Les examens théoriques ont lieu par écrit.
- 4.3 L'examen consiste exclusivement en questions à choix multiple. Une seule réponse par question est correcte.
- 4.4 Pour chaque branche, le nombre de questions ou de problèmes d'examen à résoudre tient compte du degré de difficulté et de la durée impartie pour l'examen de cette branche. A la fin du temps imparti, le candidat remet ses travaux à l'expert, y compris tous ses calculs et ses notes, même s'il n'a pas répondu à toutes les questions.
- 4.5 Le candidat est tenu d'observer les instructions de l'expert et n'est autorisé à se servir que des moyens auxiliaires autorisés prévus au chapitre 6. Toute infraction aux procédures communiquées ou l'utilisation de moyens auxiliaires non autorisés entraînent pour le candidat fautif l'interruption de l'examen ainsi que l'exclusion des examens pendant une période de 12 mois au moins. L'examen lors duquel l'infraction a eu lieu sera considéré comme raté (résultat : 0%).
- 4.6 Dans la mesure du possible, l'expert informe le candidat de ses résultats d'examen provisoires au terme de l'examen et lui donne l'occasion de consulter les épreuves auxquelles il a échoué.
- 4.7 Les instructeurs et les tiers n'ont pas accès aux examens. Font exception les inspecteurs de l'OFAC dans le cadre de leur activité de surveillance.

5 Délais et limites

5.1 Examens initiaux à partir du 8 avril 2013:

- L'examen théorique des branches **10 à 90** peut être réparti sur **6 sessions au maximum**. En règle générale, le candidat doit présenter la branche 90 lors d'une de ces sessions.
Exception : voir paragraphe 1.2, partie « Dispositions transitoires ».
- Le candidat dispose de **4 tentatives au maximum** pour chaque branche.
- **Délai** pour la réussite de l'examen théorique **complet** :
un candidat a réussi l'examen théorique requis, lorsqu'il a réussi toutes les branches d'examen requises dans un délai de 18 mois, qui débute à la fin du mois calendaire au cours duquel le candidat a présenté un examen pour la **première** fois.

5.2 Dispositions transitoires pour les candidats dont les examens théoriques ont débuté **avant le 8 avril 2013** et se termineront après cette date:

Les dispositions pertinentes de l'ordonnance du DETEC du 25 mars 1975 concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique qui ne sont pas réglementées, ni harmonisées à l'échelon européen (RS 748.222.1) continuent à s'appliquer. Cela implique notamment:

- La répétition des branches non réussies doit se faire au cours d'une seule session. La division en examens partiels n'est pas autorisée. Exception : la branche 90 peut être passée lors de l'examen de radiotéléphonie en vue de l'obtention des privilèges de radiotéléphonie de bord.
- Les branches **10 à 80** doivent être réussies en **3 sessions au maximum**.
- Le candidat dispose de **3 tentatives au maximum** pour chaque branche.

Délais pour la réussite de l'examen théorique **complet** :

Avion et hélicoptère: l'examen théorique des branches **10 à 80** doit être réussi dans un délai de **18 mois***, qui débute à la fin du mois calendaire au cours duquel le candidat a présenté l'examen pour la **première** fois. La date d'examen de la branche 90 est prise en compte exclusivement si cette branche a également été réussie dans ce délai de 18 mois et comme dernière branche (voir également chapitre 8).

* **RPPL** (licence restreinte de pilote privé) : les candidats ont jusqu'au **8 avril 2015** au plus tard pour terminer la formation théorique et pratique, réussir les examens et convertir la licence nationale en licence partie-FCL LAPL(A).

Planeur et ballon: conformément à l'art. 32 de l'ordonnance RS 748.222.1, les candidats à une licence de pilote de planeur ou de ballon ont **36 mois**, mais jusqu'au **8 avril 2015** au plus tard, pour terminer la formation théorique et pratique, réussir les examens et convertir la licence nationale en licence partie-FCL [selon le cas, SPL, LAPL(S), BPL ou LAPL(B)].

5.3 Chaque candidat est personnellement responsable du respect des limites et délais applicables selon les chapitres 5 et 8 pour passer toutes les branches d'examen.

5.4 En cas de dépassement d'un délai ou d'une limite quelconque, le candidat devra à nouveau présenter la totalité des matières d'examen. La répétition de l'examen complet comptera alors comme **examen initial** selon le paragraphe 5.1.

5.5 Avant de présenter à nouveau les examens, le candidat devra suivre une formation complémentaire auprès d'une école d'aviation agréée. La durée et l'étendue de la formation nécessaire seront déterminées par l'organisme de formation sur la base des besoins du candidat.

6 Durée de l'examen et moyens auxiliaires

Les durées indiquées dans le tableau ci-dessous ne seront pas dépassées. D'autres moyens auxiliaires que ceux mentionnés dans le tableau ne sont pas admis. Le candidat apporte de quoi écrire et les moyens autorisés'.

Branches	Durées:	Moyens admis*:
10 Droit aérien	20 minutes	aucun
20 Connaissance générale des aéronefs	20 minutes	aucun
30 Préparation du vol et performances	PPL(A)/(H): 60 minutes Planeur/ballon: 45 minutes	Carte aéronautique OACI Suisse 1:500 000, rapporteur, règle, plateau-calculateur de navigation (DR calculator), compas, calculatrice**. Moyen auxiliaire supplémentaire pour le vol à voile : carte de vol à voile Suisse.
40 Performances humaines	20 minutes	aucun
50 Météorologie	20 minutes	aucun
60 Navigation	PPL(A)/(H): 45 minutes Planeur/ballon: 35 minutes	Carte aéronautique OACI Suisse 1:500 000, rapporteur, règle, plateau-calculateur de navigation (DR calculator), compas, calculatrice**. Moyen auxiliaire supplémentaire pour le vol à voile : carte de vol à voile Suisse.
70 Procédures opérationnelles	20 minutes	aucun
80 Principes du vol	20 minutes	aucun
90 Communications VFR	20 minutes	aucun
<p>* Outre ces moyens, le candidat de langue étrangère peut utiliser un dictionnaire simple (aide à la traduction, sans définitions, ni formules ou explications)</p> <p>** Calculatrices admises: calculatrices scientifiques non programmables. Il est recommandé d'utiliser la calculatrice TI-30 ECO RS, qui est également admise pour des examens de niveau supérieur. Les calculatrices alphanumériques, calculateurs de navigation électroniques ou autres enregistreurs de données ne sont pas admis.</p>		

7 Critères d'évaluation

- 7.1 Chaque question vaut un certain nombre de points. Un candidat sera reçu une branche d'examen s'il atteint au moins 75 % des points alloués à cette branche. Il n'existe pas de notation négative'.
- 7.2 L'OFAC informe officiellement les candidats par simple communication écrite des **résultats des examens** sur le **formulaire d'inscription**.
Si le candidat habite à l'étranger, l'OFAC adressera cette communication en règle générale à l'école d'aviation responsable de sa formation. Sur demande, une décision formelle, susceptible de recours, sera établie.
- 7.3 Le candidat qui n'a pas obtenu des résultats suffisants dans certaines branches peut répéter l'examen **au plus tôt 10 jours** ouvrables après la dernière tentative.
- 7.4 Si un candidat n'a pas réussi une des branches d'examen après avoir atteint le **nombre maximal autorisé de tentatives ou de sessions d'examen** selon chapitre 5, ou si il n'a pas réussi toutes les branches dans la période applicable mentionnée au chapitre 5, il devra à nouveau présenter la **totalité des branches d'examen**.
- 7.5 L'examen théorique est considéré comme **réussi** si toutes les branches d'examen requises ont été réussies **dans les délais et limites** prévus au chapitre 5.

8 Durée de validité

- 8.1 La durée de validité de l'examen théorique réussi jusqu'à l'obtention de la licence dépend de la date de l'examen initial ainsi que des bases légales déterminantes pour la licence souhaitée.

Examens initiaux à partir du 8 avril 2013 (toutes les catégories):

La réussite aux examens théoriques des branches **10 à 90** sera valide:

- dans le cas de la délivrance d'une licence de pilote JAR-FCL ou partie-FCL pour une durée de **24 mois**;
- dans le cas de la délivrance d'une licence nationale (licence restreinte de pilote privé **RPPL**, licence nationale de planeur ou de ballon : conformément à l'ordonnance du DETEC du 25 mars 1975 concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique qui ne sont pas réglementées, ni harmonisées à l'échelon européen) pour une durée de **24 mois**, mais **au maximum jusqu'au 7 avril 2015**.
- Les périodes indiquées ci-dessus débuteront **à partir du jour de réussite** de l'examen théorique par le candidat, conformément au paragraphe 7.5.

- 8.2 **Dispositions transitoires** pour les candidats dont les examens théoriques ont débuté **avant le 8 avril 2013** et se termineront après cette date:

Avion et hélicoptère

- En règle générale, la réussite aux examens théoriques (voir paragraphe 6.7) sera valide pour l'octroi d'une RPPL* ou d'une licence de pilote pour une durée de **24 mois** à partir de la date de réussite des branches **10 à 80**.
- La période indiquée ci-dessus débutera à partir du jour de réussite de l'examen théorique des branches **10 à 80**. **Exception** : si la **branche 90** a été réussie dans un **délai de 18 mois** à partir de l'examen initial des branches 10 à 80 et comme **dernière** branche, la période de 24 mois débutera à partir du jour de réussite de l'examen de la branche 90 (toutes les catégories).

Planeur et ballon* :

- La réussite aux examens théoriques (voir paragraphe 6.7) est valide pour l'octroi d'une licence de pilote **nationale** pendant les **36 mois qui suivent la date de la première tentative**, mais **au maximum jusqu'au 7 avril 2015**.
- La période indiquée ci-dessus débute le jour auquel le candidat s'est présenté pour la **première fois** à l'examen théorique des branches **10 à 80**.

* Les licences **nationales (RPPL, planeur, ballon)** doivent dans tous les cas être obtenues et converties en licences partie- FCL au plus tard **jusqu'au 8 avril 2015**.

9 Taxes d'examen

La taxe d'examen est facturée aux candidats par l'OFAC en vertu de l'OEmol-OFAC.

10 Mise en vigueur

La présente directive entre en vigueur le 8 avril 2013. La version actuelle de la présente directive peut être consultée sur le site Internet de l'OFAC à l'adresse suivante:

http://www.bazl.admin.ch/experten/ausbildung_lizenzen/03167/03168/03192/index.html?lang=fr

OFFICE FÉDÉRAL DE L'AVIATION CIVILE



Roland Steiner, vice-directeur

Chef division Sécurité des opérations aériennes



Ueli Herren

Chef section Personnel aéronautique