

### Foire aux Questions ABL

#### 1. Une licence de plus !

NON.

Le principe à bien garder en tête est que l'ABL est destinée à un élève-pilote en formation LAPL !

L'ABL est donc une autorisation délivrée par un DTO/ATO, pas une licence délivrée par une autorité.

Autrement dit, la gestion de l'ABL est du ressort du DTO/ATO.

#### 2. Dangereux de voler solo sans supervision !

NON car nous sommes sur la même organisation de formation que le Brevet de Base.

Les vols sans supervision sont précédés de vols avec supervision.

Cela est vrai pour tous les types de formation.

L'expérience accumulée avec le Brevet de Base démontre l'absence de problème de sécurité.

La progressivité :

- est cadencée par un programme de formation LAPL(A) approuvé par l'autorité (cf. programme de la FFA),
- repose sur le principe bien connu, qu'un pilote ne fera seul à bord aucune manœuvre ou exercice ou navigation du programme de formation, tant qu'il n'aura pas été jugé apte à le faire par un FI.

Les risques sont maitrisés, par la limitation à 25 NM autour de l'aérodrome de référence mentionné sur l'ABL car :

- la zone des 25NM a été reconnue auparavant avec un FI, ainsi que les aérodromes autorisés notés sur l'ABL ;
- la météo ne pourrait se dégrader significativement, compte tenu de la brièveté du vol ;
- les risques locaux ont été identifiés et ont fait l'objet d'une formation spécifique, voire de reconnaissances en vol (*grandes antennes, éoliennes, obstacles divers, reliefs, turbulences derrière relief, brume de mer ...*).

#### 3. C'est plus compliqué !

Plus compliqué POUR QUI ?

Pour les élèves pilotes : disposer de repères visibles dans la progression, voire solennisés par la remise d'une autorisation, est un facteur de clarté et de transparence, comme pour le BB.

Pour les FI et/ou le RP : le suivi au plus près de la progression des élèves est déjà un pré-requis en DTO/ATO.

Pour les aéroclubs : seuls les aéroclubs qui sont volontaires pour délivrer des ABL auront à connaître cette activité et les règles afférentes.

### 4. Aucun intérêt !

POUR QUI ?

L'ABL reconduit les principes de l'ancien Brevet de Base qui suscitait un vif intérêt, puisqu'il en était délivré jusqu'à 1000/an.

Il y a un véritable intérêt à présenter aux candidats, qui ont un budget initial limité ou une activité professionnelle intense ou déjà une famille accaparante, des étapes plus courtes que la licence complète.

Une perspective à plus court terme de voler seul à bord en vol local, favorise au contraire le passage à l'acte : à savoir s'inscrire dans un aéroclub et prendre des leçons de pilotage.

### 5. C'est dangereux pour le Responsable Pédagogique de signer une ABL !

NON, évaluer est inséparable d'enseigner.

Tout FI est formé à évaluer si un pilote est apte ou non, à refaire seul à bord un exercice qui lui a été enseigné en double.

Lâcher solo un élève n'est pas un acte « dangereux » en lui-même, c'est au contraire la concrétisation de la réussite de l'enseignant à amener un pilote à l'autonomie en toute sécurité.

Le Responsable Pédagogique a toute latitude pour décider de la façon dont il délivrera une ABL : vol de vérification des compétences /contrôle continu /autre ...

### 6. Un lâcher solo sans supervision est plus délicat qu'un lâcher solo sous supervision !

L'absence de supervision signifie que l'élève-pilote pourra partir en vol sans nécessairement solliciter un avis extérieur.

Encore une fois, le DTO/ATO a toute latitude d'organiser les conditions nécessaires de départ en vol pour un titulaire d'une ABL (Règlement Intérieur par exemple).

**N'oublions pas que le tout premier lâcher solo d'un élève (donc sous supervision) apparait à beaucoup de FI comme le moment le plus délicat auquel ils aient à faire face dans la progression d'un élève.**

### 7. ABL pas opérationnelle. Tout pilote rêve de traverser l'Europe !

OUI ASSUREMENT !

Tout le monde sans exception rêve de destinations lointaines : les Baléares, le Cap Nord ou Chypre ...

Un projet à long terme est d'autant plus aisé à planifier, à financer et donc à réussir, que les étapes à franchir sont clairement matérialisées.

L'ABL est un point d'étape dans une formation LAPL(A) ou PPL(A).

### 8. L'ABL n'est pas OACI !

VRAI (comme l'ancien BB).

Il s'agit modestement d'attirer davantage de candidats pilotes vers les aéroclubs et de les conserver en leur proposant de tirer rapidement tous les bénéfices gratifiants des premières connaissances acquises.

Le BB a fait ses preuves depuis des dizaines d'années. L'esprit du BB est conservé dans l'ABL.

### **9. Nous, dans notre aéroclub, on n'en veut pas !**

CETTE OPINION EST PARFAITEMENT RESPECTABLE.

C'est d'ailleurs explicitement prévu dans le projet d'arrêté : aucun DTO/ATO n'est obligé de délivrer des ABL.

### **10. Mon aéroclub ne veut pas confier ses avions à des pilotes qui n'auraient pas suivi la totalité du cours LAPL, qui est déjà ramené à 30h seulement !**

CETTE OPINION EST PARFAITEMENT RESPECTABLE.

Rappel : les minima (30h d'instruction de vol pour le LAPL(A), 45h pour le PPL(A) ou 6h de double pour l'ABL et le feu Brevet de Base, etc.) sont essentiellement faits pour des personnes qui ont déjà une expérience antérieure du vol (planeur, ULM ...).

### **11. C'est contraire au principe européen d'une réglementation commune !**

NON.

L'ABL est créée en France par un arrêté pris en application de l'article 4.7 du règlement européen 1178/2011, qui permet explicitement à un État membre d'autoriser des vols solo sans supervision.

La DGAC utilise cette possibilité pour reconduire l'esprit et les modalités essentielles de l'ancien Brevet de Base qui existait depuis près de 40 ans.

### **12. Cela va défavoriser mon aéroclub !**

**Les candidats pilotes vont aller se former dans l'aéroclub voisin, si mon aéroclub ne veut pas délivrer d'ABL !**

Tous les aéroclubs présentent déjà des différences notoires, que les candidats-pilotes examinent attentivement avant de faire leur choix : prix des heures de vol, horaires, types d'avion-école, taille du club, nombre d'instructeurs, etc.

### **13. Peut-on changer d'avion ?**

OUI, au sein de la flotte du DTO/ATO.

Le RP peut délivrer des qualifications additionnelles au fur et à mesure que le pilote maîtrise de nouvelles machines de la flotte du DTO/ATO. C'était pareil pour le Brevet de Base.

Le contenu de la formation au sol et en vol pour maîtriser de nouvelles machines est à la main du DTO/ATO.

### **14. Peut-on voler sur un autre avion que ceux exploités par le DTO/ATO ?**

NON.

L'ABL n'est pas une licence de pilote.

C'est une autorisation délivrée à un élève-pilote d'un DTO/ATO.

Un élève-pilote d'un DTO/ATO ne vole pas sur des avions qui ne sont pas dans la flotte du DTO/ATO.

### 15. Peut-on changer de DTO/ATO ?

OUI, mais Il faut solliciter une nouvelle ABL dans le nouveau DTO/ATO.

Les heures faites dans l'ancien DTO/ATO comptent pour le calcul des minima de formation ou d'expérience récente à respecter.

Le responsable pédagogique du nouveau DTO/ATO évalue (ou fait évaluer) le candidat, avant toute délivrance d'une nouvelle ABL, puis accorde tout, ou partie seulement, des privilèges précédemment octroyés.

### 16. Peut-on solliciter une deuxième ABL dans un deuxième DTO/ATO ?

Ce n'est pas interdit par l'arrêté.

### 17. Peut-on faire des vols de A vers B, et se poser sur un autre aérodrome que l'aérodrome de décollage ?

OUI sous CONDITIONS.

- Ces aérodromes de destination doivent se trouver dans le cercle de 25 NM centré sur l'aérodrome de référence.
- Le titulaire d'une ABL doit avoir suivi avec succès une formation au sol et en vol, notamment avec des vols de reconnaissance des itinéraires et des procédures conduisant à ces aérodromes.
- La liste des aérodromes autorisés par le RP, figure sur le document de l'ABL.

Attention, avec des passagers à bord, dans le cadre d'une autorisation additionnelle, le pilote ne peut faire que des vols locaux de A vers A, sans escale, à partir de son aérodrome de référence.

### 18. Pourquoi les vols de A vers B sont limités à 25 NM ?

Parce que l'ABL est une première étape de la formation LAPL(A) où les compétences techniques acquises sont principalement la maniabilité.

La limitation de 25 NM est donc fondée, car l'ABL n'est pas et ne doit pas être une voie nouvelle ou détournée de formation aux navigations lointaines.

### 19. L'ABL a-t-elle une validité permanente ?

NON.

L'ABL a une validité dite « glissante », dans les mêmes conditions que la licence LAPL(A).

Pour exercer les privilèges de l'ABL, dans les 24 mois qui précèdent un vol, le pilote doit avoir accompli 12 h de vol, effectué au moins 12 Att/décollages et 1 cours de remise à niveau d'au moins 1 heure avec un instructeur.

Il n'y a aucune diligence administrative à accomplir, autre que la tenue rigoureuse du carnet de vol, tant par le pilote que par ses instructeurs.

Si le titulaire d'une ABL ne satisfait pas aux conditions d'expérience récente, il doit solliciter son responsable pédagogique.

### **20. Pourquoi avoir prescrit une sensibilisation dédiée à l'emport de passagers ?**

Parce que les exigences actuelles du LAPL(A) portent seulement sur l'âge du CDB et son nombre d'heures de vol seul à bord !

Ces exigences purement comptables ne préparent en rien un jeune pilote à voler avec un avion lourdement chargé et à gérer des passagers inquiets, malades ou indisciplinés.

On peut ajouter qu'un jeune pilote (dans l'âge et/ou dans l'expérience) doit être spécialement préparé à faire face, et à s'imposer vis-à-vis de passagers turbulents ou autoritaires, nettement plus âgés que lui, voire en situation d'influence (parent, professeur, employeur, pilote « chevronné », etc.).

La sensibilisation pourra faire l'objet d'un briefing au sol en présentiel sur les facteurs humains et la gestion de passagers. Une fois encore, le RP du DTO/ATO mettra en œuvre la solution qui lui semble la plus adaptée.

### **21. Une ABL est-elle encore valable si le RP qui a signé l'ABL, quitte le DTO/ATO ?**

OUI.

Le RP agit en fonction quand il a délivré l'ABL.

L'ABL reste valable quand le nouveau RP prend ses fonctions au sein du DTO/ATO.

Le DTO/ATO a tout intérêt à tenir à jour une liste des ABL qu'il a délivrées.

L'Autorité de surveillance a un droit de regard sur les ABL, comme sur les formations LAPL et PPL.

### **22. Un RP peut-il suspendre/retirer une ABL ?**

OUI, c'est explicitement prévu dans le texte.

L'Autorité peut également suspendre/retirer une ABL, dans le cadre général de sa mission de surveillance de la conformité réglementaire et/ou de la sécurité des vols.

### **23. Comment traiter le cas des élèves-pilotes titulaires d'une ABL qui ne sont plus au niveau ?**

DE LA MEME MANIERE QUE LES PILOTES LAPL/PPL.

Le maintien de compétences reste une pratique qui se développe et qui est judicieuse.

Encore une fois, le DTO/ATO a toute latitude pour organiser la façon dont il souhaite maintenir les compétences de ses élèves-pilotes.

### **24. C'est un transfert de responsabilité de la DSAC vers les FI !**

L'ABL est un document spécifique interne au DTO/ATO, comme prévu par l'arrêté.

La délivrance et le suivi des ABL ne sont pas du ressort du bureau des licences.

Rappelons que lors de la délivrance d'une licence BB ou LAPL ou PPL, ce n'est pas le Bureau des licences qui évalue l'aptitude du pilote. Le Bureau des licences effectue juste un contrôle documentaire. Dans le cas du BB et maintenant de l'ABL, l'évaluation était et reste assurée par un FI.

### **25. Les bourses fédérales pour les moins de 21 ans sont-elles maintenues ?**

Oui, l'élève-pilote de moins de 21 ans a toujours le droit aux bourses fédérales :

- 335€ au premier lâcher solo
- 335€ à la délivrance de l'ABL (ou 500€ si titulaire du BIA)

Comme d'habitude, les demandes de bourses seront à faire, par l'aéroclub, sur SMILE.