

AIRCREW

PART FCL

AVANT PROPOS

La nouvelle réglementation AIRCREW est désormais la référence réglementaire applicable au personnel navigant de l'aviation civile, et ce règlement européen n° 1178 / 2011 de la commission du 3 novembre 2011 détermine 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.

La commission formation de la FFA propose à ses instructeurs cette référence réglementaire sous la forme de documents distincts que sont:

- La PART FCL (Annexe I) et les conditions de conversion (Annexe II) et de validation des licences (Annexe III),
- La PART MED (Annexe IV),
- La PART ARA (Annexe VI),
- La PART ORA (Annexe VII),

Au sommaire général de la PART FCL:

- La licence de pilote d'aéronef léger LAPL,
- La licence de pilote privé avion PPL,
- La licence de pilote commercial CPL,
- La qualification de vol aux instruments IR,
- Des qualifications de classe et de type,
- Des qualifications additionnelles,
- Des instructeurs,
- Des examinateurs.

Vous trouverez également dans le document:

- L'annexe II Conditions de conversion de licences et qualifications nationales existantes applicables aux avions et hélicoptères pour la partie avions,
- L'annexe III Condi de validation de licences délivrées par ou au nom de pays tiers.

Ce texte, mis à jour le 5 avril 2012 suite à la parution ce jour du règlement n°290 / 2012 modifie et complète le règlement AIRCREW initial du 3 novembre 2011 paru le 25 novembre 2011 au JOUE.

L'application de ces dispositions au plan national dépend de l'arrêté paru le 12 avril 2012 au JO de la République française. Cet arrêté précise les modalités et dates de report de certains articles au plan national.

L'attention des usagers est attirée sur le fait que la présente version AIRCREW est un document de travail pouvant comporter des erreurs de transcription, seule fait autorité la version du texte parue au Journal Officiel de la République Française.

TABLE DES MATIERES

PRINCIPES GENERAUX		Pages 4 à 12
SOUS PARTIE A	Exigences générales	Pages 13 à 20
SOUS PARTIE B	LAPL	Pages 21 à 24
SOUS PARTIE C	PPL / SPL / BPL	Pages 25 à 27
SOUS PARTIE D	CPL	Pages 28 et 29
SOUS PARTIE E	MPL	Page 30
SOUS PARTIE F	ATPL	Non traité
SOUS PARTIE G	IR	Pages 31 et 32
SOUS PARTIE H	Qualifications de classe et de type	Pages 33 à 37
SOUS PARTIE I	Qualifications additionnelles	Pages 38 et 39
SOUS PARTIE J	INSTRUCTEURS	Pages 40 à 48
SOUS PARTIE K	EXAMINATEURS	Pages 49 à 54
Appendice 1	Obtention de crédits de connaissances théoriques	Pages 55 et 56
Appendice 2	Echelle de compétence linguistique	Pages 57 et 58
Appendice 3	Cours de formation pour la délivrance d'une CPL et d'une ATPL	Non traité
Appendice 4	Examen pratique pour la délivrance d'une CPL	Pages 59 à 62
Appendice 5	Cours de formation intégré MPL	Pages 62 à 64
Appendice 6	Cours de formation modulaire pour la qualification de vol aux instruments (IR)	Pages 64 et 65
Appendice 7	Examen pratique de l'IR	Pages 66 à 68
Appendice 8	OBTENTION DE CRÉDITS CROISÉS POUR LA PARTIE IR D'UN EXAMEN PRATIQUE POUR UNE QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE	Page 69
Appendice 9	FORMATION, EXAMEN PRATIQUE ET CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA MPL, L'ATPL, LES QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE ET CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'IRS	Non traité
Annexe II	CONDITIONS DE CONVERSION DE LICENCES ET QUALIFICATIONS NATIONALES EXISTANTES APPLICABLES AUX AVIONS ET AUX HÉLICOPTÈRES	Pages 70 à 74
Annexe III	CONDITIONS DE VALIDATION DE LICENCES DELIVREES PAR OU AU NOM DE PAYS TIERS	Pages 75 à 77

REGLEMENT (UE) N°1178 / 2011 DE LA COMMISSION du 3 novembre 2011 intégrant les modifications intervenues par le Règlement n° 290 / 2012 du 30 mars 2012 et parues le 5 avril 2012 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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, et notamment son article 7, paragraphe 6, son article 8, paragraphe 5, et son article 10, paragraphe 5, considérant ce qui suit :

- (1) Le règlement (CE) n° 216/2008 vise à établir et à maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe, et prévoit les moyens d'atteindre les objectifs fixés dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.
- (2) Les pilotes participant à l'exploitation de certains aéronefs, ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces pilotes et dans les examens et les contrôles auxquels ils sont soumis sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles pertinentes définies à l'annexe III du règlement (CE) n° 216/2008. Conformément audit règlement, les pilotes ainsi que les personnes et organismes intervenant dans leur formation devraient être certifiés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles.
- (3) De même, les pilotes devraient se voir délivrer un certificat médical et les examinateurs aéromédicaux responsables de l'évaluation de l'aptitude médicale des pilotes devraient être certifiés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles pertinentes. Le règlement (CE) n° 216/2008 envisage cependant que, dans certaines circonstances, un médecin généraliste puisse agir en tant qu'examineur aéromédical si la législation nationale le permet.
- (4) Les membres de l'équipage de cabine participant à l'exploitation de certains aéronefs sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles pertinentes énoncées dans l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008. Ce règlement prévoit que l'aptitude médicale des membres du personnel de cabine doit être régulièrement contrôlée, afin de s'assurer qu'ils sont en mesure d'exécuter de manière sûre les tâches en matière de sécurité qui leur sont assignées. Le respect de cette exigence doit être établi par un examen approprié fondé sur les meilleures pratiques aéromédicales.
- (5) Le règlement (CE) n° 216/2008 prévoit qu'il appartient à la Commission d'adopter les règles de mise en œuvre requises pour la mise en place des conditions de certification des pilotes ainsi que des personnes intervenant dans la formation de ces pilotes et dans les examens et les contrôles auxquels ils sont soumis, des conditions de certification des membres de l'équipage de cabine et des conditions de contrôle de leur aptitude médicale.
- (6) Il convient de fixer les exigences et les procédures de conversion des licences nationales de pilote et des licences nationales de mécanicien navigant en licences de pilote afin de garantir qu'ils exercent leurs activités selon des conditions harmonisées; il convient également d'assurer la conversion des qualifications pour les essais en vol conformément au présent règlement.
- (7) Les États membres devraient pouvoir accepter les licences émises par des pays tiers lorsqu'un niveau de sécurité équivalent à celui précisé par le règlement (CE) n° 216/2008 peut être garanti; il y a lieu de fixer les conditions d'acceptation des licences émises par des pays tiers.
Afin que les formations entamées avant la mise en application du présent règlement puissent être prises en considération pour l'obtention des licences de pilote, il convient de fixer les conditions de reconnaissance des formations déjà suivies, de même que les conditions de reconnaissance des licences militaires.
- (9) Il est nécessaire de ménager à l'industrie aéronautique et aux administrations des États membres un délai suffisant pour leur permettre de s'adapter au nouveau cadre réglementaire, de donner le temps aux États membres de délivrer certains types de licences de pilote et de certificats médicaux qui ne sont pas couverts par les «JAR» et de reconnaître, sous certaines conditions, la validité des licences et certificats délivrés ainsi que des évaluations aéromédicales effectuées avant la mise en application du présent règlement.
- (10) La directive 91/670/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile est abrogée conformément à l'article 69, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008. Les mesures adoptées par le présent règlement sont réputées constituer les mesures correspondantes.

- (11) Afin d'assurer une transition harmonieuse et de garantir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, les mesures de mise en œuvre devraient refléter l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et le progrès scientifique et technique, en matière de formation des pilotes et d'aptitude aéromédicale du personnel navigant. Il convient donc de tenir compte des exigences techniques et des procédures administratives arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les autorités conjointes de l'aviation (JAA - «Joint Aviation Authorities») jusqu'au 30 juin 2009 ainsi que de la législation en vigueur relative à certaines spécificités nationales. devraient refléter l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et le progrès scientifique et technique, en matière de formation des pilotes et d'aptitude aéromédicale du personnel navigant. Il convient donc de tenir compte des exigences techniques et des procédures administratives arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les autorités conjointes de l'aviation (JAA - «Joint Aviation Authorities») jusqu'au 30 juin 2009 ainsi que de la législation en vigueur relative à certaines spécificités nationales.
- (12) L'Agence a élaboré un projet de règles de mise en œuvre qu'elle a présenté à la Commission sous la forme d'un avis conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (13) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier: **Objet**

Le présent règlement fixe des règles détaillées concernant:

1. les différentes qualifications pour les licences de pilote, les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des licences, les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, les conditions dans lesquelles les licences nationales de pilote et les licences de mécanicien navigant existantes peuvent être converties en licences de pilote, ainsi que les conditions d'acceptation des licences délivrées par les pays tiers;
2. la certification des personnes chargées de dispenser une formation au vol ou une formation en vol simulé ou d'évaluer les compétences des pilotes; 3. les différents certificats médicaux des pilotes, les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats, les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats médicaux ainsi que les conditions dans lesquelles les certificats médicaux nationaux peuvent être convertis en certificats médicaux communément reconnus; 4. la certification des examinateurs aéromédicaux ainsi que les circonstances dans lesquelles un médecin généraliste peut agir en tant qu'examineur aéromédical;
5. l'évaluation aéromédicale régulière des membres de l'équipage de cabine, ainsi que la qualification des personnes chargées de cette évaluation.
6. les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait du certificat de membre d'équipage de cabine, ainsi que les privilèges et les responsabilités des titulaires d'un certificat de membre d'équipage de cabine;
7. les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats des organismes de formation des pilotes et des centres aéromédicaux qui participent à la qualification et à l'évaluation aéromédicale du personnel navigant de l'aviation civile;
8. les exigences relatives à la certification des simulateurs d'entraînement au volet aux organismes qui exploitent et utilisent ces dispositifs;
9. les exigences relatives au système d'administration et de gestion que doivent satisfaire les États membres, l'Agence et les organismes en ce qui concerne les règles visées aux points 1 à 8.

Article 2: Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «**licence** “partie FCL”» une licence d'équipage répondant aux exigences de l'annexe I;
- (2) «**JAR**», les exigences de navigabilité communes («joint aviation requirements») adoptées par les autorités conjointes de l'aviation («JAA») applicables au 30 juin 2009;
- (3) «**licence de pilote d'aéronefs légers (“Light Aircraft Pilot Licence” – LAPL)**», la licence de pilote de loisir visée à l'article 7 du règlement (CE) n° 216/2008;
- (4) «**licence conforme aux JAR**», la licence de pilote, ainsi que les qualifications, certificats et autorisations liés à ladite licence, qui a été délivrée ou reconnue conformément à la législation nationale d'application des JAR et aux procédures par un État membre ayant mis en oeuvre les JAR en question et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation («JAA») au regard de ces JAR;
- (5) «**licence non conforme aux JAR**», la licence de pilote qui a été délivrée ou reconnue par un États membre conformément à la législation nationale et dont la reconnaissance mutuelle n'a pas été recommandée au regard des JAR en question;
- (6) «**crédit**», la reconnaissance d'une expérience ou de qualifications préalables;
- (7) «**rapport de crédit**», un rapport sur la base duquel une expérience ou des qualifications préalables peuvent être reconnues;
- (8) «**rapport de conversion**», un rapport sur la base duquel une licence peut être convertie en licence «partie FCL»;
- (9) «**certificat médical de pilote et certificat d'examineur aéromédical conformes aux JAR**», le certificat qui a été délivré ou reconnu conformément à la législation nationale d'application des JAR et aux procédures nationales par un État membre ayant mis en oeuvre les JAR en question, et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation («JAA») au regard de ces JAR;
- (10) «**certificat médical de pilote et certificat d'examineur aéromédical non conformes aux JAR**», le certificat qui a été délivré ou reconnu par un État membre conformément à la législation nationale et dont la reconnaissance mutuelle n'a pas été recommandée au regard des JAR en question.
- (11) « **membre d'équipage de cabine** »: un membre d'équipage disposant de qualifications appropriées, autre qu'un membre d'équipage de conduite ou qu'un membre d'équipage technique, à qui un exploitant confie des tâches liées à la sécurité des passagers et du vol pendant l'exploitation;
- (12) « **personnel navigant** »: l'équipage de cabine et l'équipage de conduite;
- (13) « **certificat, agrément ou organisme conforme aux JAR** »: le certificat ou l'agrément qui a été délivré ou reconnu, ou l'organisme qui a été certifié, agréé, enregistré ou reconnu, conformément à la législation nationale d'application des JAR et aux procédures, par un État membre ayant mis en oeuvre les JAR en question et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation (“JAA”) au regard de ces JAR.

Article 3: Octroi des licences de pilote et certification médicale

Sans préjudice de l'article 7, les pilotes d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), et à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 216/2008 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans les annexes I et IV du présent règlement.

Article 4: Licences nationales de pilote existantes

1. Les licences conformes aux JAR délivrées ou reconnues par un État membre avant **la mise en application du présent règlement** sont réputées avoir été délivrées conformément au présent règlement. Les États membres remplacent ces licences par des licences conformes au modèle établi dans la partie ARA au plus tard **le 8 avril 2018**.
2. Les licences non conformes aux JAR, ainsi que toute qualification, certificat ou autorisation associés, qui ont été délivrées ou reconnues par un État membre avant la mise en application du présent règlement, sont converties en licences «partie FCL» par l'État membre ayant délivré la licence.
3. Les licences non conformes aux JAR sont converties en licences «partie FCL» et qualifications ou certificats associés conformément:
 - (a) aux dispositions de l'annexe II, ou
 - (b) aux éléments prévus par un rapport de conversion.
4. Le rapport de conversion:
 - (c) est établi par l'État membre qui a délivré la licence de pilote en consultation avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne («l'Agence»);
 - (d) décrit les exigences nationales sur la base desquelles les licences de pilote ont été délivrées;
 - (e) décrit l'étendue des privilèges qui étaient octroyés aux pilotes;
 - (f) indique pour quelles exigences de l'annexe I il convient d'accorder un crédit;
 - (g) indique les restrictions éventuelles à mentionner dans les licences «partie FCL» et les exigences éventuelles auxquelles le pilote doit satisfaire pour lever ces restrictions.
5. Le rapport de conversion contient des copies de tous les documents nécessaires pour établir les éléments énoncés aux points a) à e) du paragraphe 4, y compris des copies des exigences et procédures nationales applicables. En élaborant le rapport de conversion, les États membres s'efforcent de permettre aux pilotes de conserver dans la mesure du possible leur spectre d'activités.
6. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 3, les titulaires d'un certificat d'instructeur de qualification de classe ou d'un certificat d'examineur qui possèdent des privilèges pour avions complexes hautes performances monopilotes obtiennent la conversion de ces privilèges en un certificat d'instructeur de qualification de type ou un certificat d'examineur pour avions monopilotes.
7. Un État membre peut autoriser un aspirant pilote à exercer des privilèges limités sans supervision avant même de remplir toutes les exigences requises pour la délivrance d'une licence de pilote d'aéronefs légers à condition:
 - (a) que les privilèges soient limités à tout ou partie de son territoire national;
 - (b) que les privilèges soient limités à une zone géographique définie et à des avions monomoteurs à pistons d'une masse maximale au décollage ne dépassant pas 2000 kg, et qu'ils n'incluent pas le transport de passagers;
 - (c) que ces autorisations soient émises sur la base d'une évaluation individuelle des risques en matière de sécurité réalisée par un instructeur à la suite d'une pré évaluation des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre;
 - (d) que l'État membre soumette des rapports réguliers à la Commission et à l'Agence tous les trois ans.

Article 5: Certificats médicaux de pilote nationaux et certificats d'examineur aéromédical nationaux existants

1. Les certificats médicaux de pilote et les certificats d'examineur aéromédical conformes aux JAR délivrés ou reconnus par un État membre avant la mise en application du présent règlement sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement.
2. Les États membres remplacent les certificats médicaux de pilote et les certificats d'examineur aéromédical par des certificats conformes au modèle établi dans la partie ARA au plus tard le 8 avril 2017.
3. Les certificats médicaux de pilote et les certificats d'examineur aéromédical non conformes aux JAR délivrés par un État membre avant la mise en application du présent règlement restent valables jusqu'à la date de leur prorogation, mais au plus tard jusqu'au 8 avril 2017.

4. La prorogation des certificats visés aux paragraphes 1 et 2 s'effectue conformément aux dispositions de l'annexe IV.

Article 6: Conversion des qualifications pour les essais en vol

(1) Les qualifications pour les essais en vol des pilotes qui ont effectué avant la mise en application du présent règlement des essais en vol de catégorie 1 et 2 au sens de l'annexe du règlement (CE) n° 1702/20033 de la Commission ou qui ont dispensé une instruction à des pilotes d'essai en vol sont converties en qualifications d'essais en vol conformément à l'annexe I du présent règlement et, le cas échéant, en certificats d'instructeur d'essais en vol par l'État membre ayant délivré les qualifications pour les essais en vol.

(2) Cette conversion est effectuée conformément aux éléments établis dans un rapport de conversion répondant aux exigences de l'article 4, paragraphes 4 et 5.

Article 7: Licences de mécanicien navigant nationales existantes

1. Pour convertir en licences «partie FCL» des licences de mécanicien navigant délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago, les titulaires adressent une demande à l'État membre ayant délivré les licences.
2. Les licences de mécanicien navigant sont converties en licences «partie FCL» conformément à un rapport de conversion répondant aux exigences de l'article 4, paragraphes 4 et 5.
3. Si la demande porte sur une licence de pilote de ligne, les dispositions de l'annexe I, FCL.510.A, point c)(2), relatives au crédit sont respectées.

Article 8: Conditions d'acceptation des licences de pays tiers

1. Sans préjudice de l'article 12 du règlement (CE) n° 216/2008, et en l'absence d'accords conclus entre l'Union et un pays tiers sur l'octroi des licences de pilote, les États membres peuvent accepter les licences de pays tiers, ainsi que les certificats médicaux associés délivrés par des pays tiers ou en leur nom, conformément aux dispositions de l'annexe III du présent règlement.
2. Les candidats à des licences «partie FCL» qui possèdent déjà au moins une licence, une qualification ou un certificat équivalents délivrés par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago satisfont à toutes les exigences de l'annexe I du présent règlement, bien que les exigences en matière de durée de formation, de nombre de leçons et d'heures de formation spécifiques puissent être réduites.
3. Le crédit dont bénéficie le candidat est déterminé par l'État membre auquel le pilote soumet sa demande, sur la base d'une recommandation émanant d'un organisme de formation agréé.
4. Les titulaires d'une licence de pilote de ligne délivrée par un pays tiers ou en son nom conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago qui satisfont aux conditions d'expérience pour la délivrance d'une licence de pilote de ligne dans la catégorie d'aéronefs pertinente au sens de l'annexe I, sous-partie F, du présent règlement peuvent être crédités du respect de toutes les exigences de formation requises pour présenter les examens théoriques et l'examen pratique, à condition que la licence du pays tiers contienne une qualification de type valable pour l'aéronef qui sera employé lors de l'examen pratique en vue de l'obtention de la licence de pilote de ligne.
5. Des qualifications de type d'avion ou d'hélicoptère peuvent être délivrées aux titulaires de licence «partie FCL» qui satisfont aux exigences établies par un pays tiers pour la délivrance des dites qualifications. Lesdites qualifications seront limitées aux aéronefs immatriculés dans ledit pays tiers. Cette restriction peut être levée dès que le pilote satisfait aux exigences du point C.1 de l'annexe III.

Article 9: Crédit relatif aux formations entamées avant la mise en application du présent règlement

1. En ce qui concerne la délivrance des licences «partie FCL» conformément à l'annexe I, les formations entamées avant la mise en application du présent règlement conformément aux exigences et aux procédures des autorités conjointes de l'aviation («JAA») sous la surveillance réglementaire d'un État membre dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation («JAA») au regard des JAR concernés sont intégralement portées en crédit, à condition que les formations et les contrôles aient pris fin au plus tard le 8 avril 2016.

2. Les formations entamées avant la mise en application du présent règlement conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago sont intégralement portées en crédit aux fins de la délivrance des licences «partie FCL» sur la base d'un rapport de crédit établi par l'État membre en consultation avec l'Agence.

3. Le rapport de crédit décrit le champ d'application des formations, indique les exigences des licences «partie FCL» concernées par le crédit, ainsi que, le cas échéant, les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire afin que leur soient délivrées des licences «partie FCL». Seront jointes au rapport des copies de tous les documents nécessaires pour établir le champ d'application des formations et des réglementations et procédures nationales en vertu desquelles les formations ont été entreprises.

Article 10: Crédit relatif aux licences de pilote obtenues dans le cadre d'activités militaires

1. Pour obtenir des licences «partie FCL», les titulaires de licence d'équipage militaire en font la demande à l'État membre où ils ont servi.

2. Les connaissances, l'expérience et les compétences acquises dans le cadre d'activités militaires sont portées en crédit aux fins des exigences correspondantes de l'annexe I conformément aux éléments d'un rapport de crédit établi par l'État membre en consultation avec l'Agence.

3. Le rapport de crédit:

- a) décrire les exigences nationales sur la base desquelles les licences, les qualifications, les certificats, les autorisations et/ou les approbations militaires ont été octroyés;
- b) décrit l'étendue des privilèges qui étaient octroyés aux pilotes;
- c) indique pour quelles exigences de l'annexe I il convient d'accorder un crédit;
- d) indique les restrictions éventuelles à mentionner dans les licences «partie FCL» et les exigences éventuelles auxquelles les pilotes doivent satisfaire pour lever ces restrictions;
- e) inclure les copies de tous les documents nécessaires pour apporter la preuve des éléments précités et notamment les copies des exigences et procédures nationales pertinentes.

Article 10 bis: Organismes de formation des pilotes

1. Les organismes de formation des pilotes respectent les exigences techniques et les procédures administratives figurant dans les annexes VI et VII et sont certifiés.

2. Les organismes de formation des pilotes qui détiennent un certificat conforme aux JAR délivré ou reconnu par un État membre avant la mise en application du présent règlement sont réputés titulaires d'un certificat délivré conformément au présent règlement.

Dans ce cas, les privilèges des dits organismes sont limités aux privilèges couverts par l'agrément délivré par l'État membre. Sans préjudice des dispositions de l'article 2, les organismes de formation des pilotes adaptent leurs systèmes de gestion, leurs programmes de formation, leurs procédures et leurs manuels pour être conformes à l'annexe VII au plus tard le 8 avril 2014.

3. Les organismes de formation conformes au JAR qui ont été enregistrés dans un État membre avant la mise en application du présent règlement sont autorisés à dispenser des formations en vue de la délivrance d'une licence de pilote privé.

4. Les États membres remplacent les certificats visés au premier alinéa du paragraphe 2 par des certificats conformes au modèle figurant à l'annexe VI au plus tard le 8 avril 2017.

Article 10 ter: Simulateurs d'entraînement au vol

1. Les simulateurs d'entraînement au vol (FSTD — Flight simulation training devices) utilisés pour la formation, l'examen et le contrôle des pilotes, à l'exception des simulateurs de développement utilisés pour l'entraînement aux essais en vol, sont conformes aux exigences techniques et aux procédures administratives figurant dans les annexes VI et VII et sont qualifiés.
2. Les certificats de qualification des FSTD conformes aux JAR qui ont été délivrés ou reconnus avant la mise en application du présent règlement sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement.
3. Les États membres remplacent les certificats visés au paragraphe 2 par des certificats de qualification conformes au modèle figurant à l'annexe VI au plus tard le 8 avril 2017.

Article 10 quater: Centres aéromédicaux

1. Les centres aéromédicaux respectent les exigences techniques et les procédures administratives figurant dans les annexes VI et VII et sont certifiés.
2. Les agréments des centres aéromédicaux conformes aux JAR qui sont délivrés ou reconnus par un État membre avant la mise en application du présent règlement sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement. Les centres aéromédicaux adaptent leur système de gestion, leurs programmes de formation, leurs procédures et leurs manuels pour être conformes à l'annexe VII au plus tard le 8 avril 2014.
3. Les États membres remplacent les agréments des centres aéromédicaux visés au premier alinéa du paragraphe 2 par des certificats conformes au modèle figurant à l'annexe VI au plus tard le 8 avril 2017.

Article 11: Aptitude médicale de l'équipage de cabine

1. Les membres de l'équipage de cabine participant à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n° 216/2008 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans l'annexe IV.
2. Les examens médicaux ou évaluations médicales des membres de l'équipage de cabine qui ont été effectués conformément au règlement (CEE) n° 3922/91 et sont encore valables à la date de mise en application du présent règlement sont réputés valables conformément au présent règlement jusqu'à la première des situations suivantes :
 - a) l'issue de la période de validité déterminée par l'autorité compétente conformément au règlement (CEE) n°3922/91; ou
 - b) l'issue de la période de validité prévue au point MED.C.005 de l'annexe IV.

La durée de validité est établie à partir de la date du dernier examen médical ou de la dernière évaluation médicale. À l'issue de la période de validité, tout nouvel examen aéromédical est effectué conformément à l'annexe IV.

Article 11 bis: Qualifications des équipages de cabine et certificats associés

1. Les membres d'équipage de cabine qui participent à l'exploitation commerciale d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n°216/2008 sont qualifiés et titulaires d'un certificat associé conformément aux exigences techniques et aux procédures administratives établies aux annexes V et VI.
2. Les membres d'équipage de cabine qui sont titulaires, au moment de la mise en application du présent règlement, d'un certificat de formation à la sécurité délivré conformément au règlement (CEE) n° 3922/91 (EU-OPS):
 - a) sont réputés en conformité avec le présent règlement s'ils satisfont aux exigences applicables de l'EU-OPS en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente; ou
 - b) s'ils ne satisfont pas aux exigences applicables de l'EU- OPS en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente, ils accomplissent toutes les formations et subissent tous les contrôles nécessaires pour être réputés en conformité avec le présent règlement; ou
 - c) s'ils n'ont pas exercé en exploitation commerciale sur avion depuis plus de cinq ans, ils suivent la formation initiale et réussissent l'examen associé, comme exigé à l'annexe V, avant d'être réputés en conformité avec le présent règlement.

3. Les certificats de formation à la sécurité délivrés conformément aux dispositions de l'EU-OPS sont remplacés par des certificats de membre d'équipage de cabine conformes au modèle figurant à l'annexe VI au plus tard le 8 avril 2017.
4. Les membres d'équipage de cabine qui participent à l'exploitation commerciale d'hélicoptères à la date d'application du présent règlement:
 - a) sont réputés en conformité avec les exigences de formation initiale figurant à l'annexe V s'ils satisfont aux clauses applicables des JAR en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente dans le domaine du transport aérien commercial par hélicoptère; ou
 - b) s'ils ne satisfont pas aux exigences applicables des JAR en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente dans le domaine du transport aérien commercial par hélicoptère, ils accomplissent toutes les formations et subissent tous les contrôles nécessaires à une exploitation sur hélicoptère, à l'exception de la formation initiale, avant d'être réputés en conformité avec le présent règlement;
 - ou
 - c) s'ils n'ont pas exercé en exploitation commerciale sur hélicoptère depuis plus de cinq ans, ils suivent la formation initiale et réussissent l'examen associé, comme exigé par l'annexe V, avant d'être réputés en conformité avec le présent règlement.
5. Sans préjudice de l'article 2, des certificats de membre d'équipage de cabine conformes au modèle figurant à l'annexe VI sont délivrés à tous les membres d'équipage de cabine participant à l'exploitation commerciale d'hélicoptères au plus tard le 8 avril 2013.

Article 11 ter: Capacités de surveillance

1. Les États membres désignent en leur sein une ou plusieurs entités qui constituent l'autorité compétente, laquelle est investie des responsabilités de certification et de surveillance des personnes et des organismes visés par le règlement (CE) n°216/2008 et ses modalités d'exécution.
2. Si un État membre désigne plus d'une entité comme autorité compétente:
 - a) l'étendue des compétences de chaque autorité compétente est clairement définie en termes de responsabilités et de limites géographiques;
 - b) une coordination est assurée entre lesdites entités pour assurer l'efficacité de la surveillance de tous les organismes et de toutes les personnes visés par le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, dans le cadre de leur mandat respectif.
3. Les États membres s'assurent que la ou les autorités compétentes disposent de la capacité nécessaire pour garantir la surveillance de toutes les personnes et de tous les organismes couverts par leur programme de surveillance, et disposent notamment des ressources suffisantes pour satisfaire aux exigences du présent règlement.
4. Les États membres veillent à ce que le personnel de l'autorité compétente n'effectue pas d'activité de surveillance s'il est avéré que cela pourrait entraîner directement ou indirectement un conflit d'intérêts, notamment lorsqu'il s'agit d'intérêts familiaux ou financiers.
5. Le personnel agréé par l'autorité compétente pour exécuter des tâches de certification et/ou de surveillance est habilité à s'acquitter au moins des tâches suivantes:
 - a) examiner les dossiers, les données, les procédures et tout autre document utile pour l'exécution de la tâche de certification et/ou de surveillance;
 - b) faire des copies de ces dossiers, données, procédures et autres documents, en tout ou en partie;
 - c) demander une explication orale sur place;
 - d) pénétrer dans tout local, site d'exploitation ou moyen de transport concerné;
 - e) effectuer des audits, des enquêtes, des évaluations, des inspections, y compris des inspections au sol et des inspections non systématiques; et
 - f) prendre ou engager des mesures exécutoires si nécessaire.
6. Les tâches visées au paragraphe 5 sont exécutées conformément aux dispositions légales de l'État membre concerné.

Article 11 quater: Mesures de transition

En ce qui concerne les organismes ayant l'Agence pour autorité compétente conformément à l'article 21, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n°216/2008:

- a) les États membres transmettent à l'Agence tous les documents relatifs à la surveillance de ces organismes au plus tard le 8 avril 2013;
- b) les États membres qui ont lancé des procédures de certification avant le 8 avril 2012 les finalisent en coordination avec l'Agence. Une fois le certificat délivré par l'État membre, l'Agence assume toutes ses responsabilités d'autorité compétente envers l'organisme en cause

Article 12: Entrée en vigueur et mise en application

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. Il s'applique à compter du 8 avril 2012.

1 ter. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions des annexes I à IV jusqu'au 8 avril 2013.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions suivantes de l'annexe I jusqu'au 8 avril 2015:

- a) les dispositions relatives aux licences de pilote d'aéronefs à sustentation motorisée, de dirigeables, de ballons et de planeurs;
- b) les dispositions de la sous-partie B;
- c) les dispositions des points FCL.800, FCL.805, FCL.815 et FCL.820;
- d) dans le cas d'hélicoptères, les dispositions de la sous-partie J, point 8;
- e) les dispositions de la sous-partie J, points 10 et 11.

3. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas convertir les licences d'avion et d'hélicoptère non conformes aux JAR et qu'ils ont délivrées jusqu'au 8 avril 2014.

4. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions du présent règlement aux pilotes titulaires d'une licence et d'une attestation médicale associée délivrées par un pays tiers participant à l'exploitation non commerciale d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) ou c), du règlement (CE) n° 216/2008 jusqu'au 8 avril 2014.

5. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions de l'annexe IV, sous-partie B, point 3, jusqu'au 8 avril 2015.

6. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions de l'annexe IV, sous-partie C, jusqu'au 8 avril 2014.

7. Lorsqu'un État membre applique les dispositions des paragraphes 1 ter à 6, il en informe la Commission et l'Agence en indiquant les motifs de cette dérogation et en décrivant le programme de mise en œuvre contenant les actions prévues et le calendrier qui s'y rapporte.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 3 novembre 2012

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

FCL.001 Autorité compétente

Aux fins de la présente partie, l'autorité compétente sera une autorité désignée par l'État membre, auprès de laquelle une personne sollicite la délivrance de licences de pilote, voire de qualifications ou d'autorisations associées.

FCL.005 Champ d'application

La présente partie établit les exigences relatives à la délivrance de licences de pilote et de leurs qualifications et autorisations associées, ainsi que les conditions de leur validité et de leur utilisation.

FCL.010 Définitions

Aux fins de la présente partie, les définitions suivantes s'appliquent:

Le «**vol acrobatique**» désigne une manœuvre intentionnelle impliquant un changement brusque de l'assiette de l'aéronef, une position anormale, ou une variation anormale de l'accélération et qui n'est pas nécessaire pour un vol normal ou pour l'instruction débouchant sur des licences ou des qualifications autres que la qualification pour l'acrobatie.

Un «**avion**» désigne un aéronef moto propulsé à voilure fixe et plus lourd que l'air, sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur la voilure.

Un «**avion qui doit être exploité avec un copilote**» désigne un type d'avion pour l'exploitation duquel un copilote est nécessaire, comme défini dans le manuel de vol ou par le certificat de transporteur aérien.

Un «**aéronef**» désigne tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Le «**sens de l'air (Airmanship)**» désigne une capacité d'agir avec discernement et d'utiliser des compétences et comportements pertinents, ainsi que des connaissances approfondies afin d'atteindre des objectifs de vol.

Un «**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.

Un «**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.

Un «**système basique d'entraînement au vol aux instruments (Basic Instrument Training Device – BITD)**» désigne un système d'entraînement au sol qui représente le poste de pilotage d'une classe d'avions. Il peut être constitué d'une planche de bord reproduite sur écran et de commandes de vol actionnées par ressorts, pour offrir une plateforme d'entraînement qui couvre au moins les aspects liés aux procédures de vol aux instruments.

Une «**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.

Une «**classe d'avion**» désigne une classification des avions monopilotes qui ne demandent pas de qualification de type.

Une «**classe de ballons**» désigne une classification des ballons qui prend en compte les moyens de sustentation utilisés pour le vol.

Le «**transport aérien commercial**» désigne le transport de passagers, de fret ou de courrier moyennant rémunération ou location.

La «**compétence**» désigne une combinaison d'aptitudes, de connaissances et d'attitudes nécessaires pour effectuer une tâche selon la norme prescrite.

Un «**élément de compétence**» désigne une action constituant une tâche qui a un événement déclencheur et un événement de cessation définissant clairement ses limites et un aboutissement observable.

Une «**unité de compétence**» désigne une fonction bien délimitée comprenant un certain nombre d'éléments de compétence.

Le «**copilote**» désigne le pilote autre que le commandant de bord, sur un aéronef qui demande plus d'un pilote, mais qui exclut un pilote se trouvant à bord de l'aéronef à la simple fin de recevoir une instruction au vol en vue d'une licence ou d'une qualification.

Le «**vol en campagne**» désigne un vol entre un point de départ et un point d'arrivée, selon une route prédéfinie, en appliquant des procédures de navigation standard.

Le «**copilote de relève en croisière**» désigne un pilote qui prend la relève du copilote aux commandes pendant la phase de croisière d'un vol en exploitation multipilote au-dessus du niveau de vol 200 (FL 200).

Le «**temps de vol d'instruction en double commande**» désigne le temps de vol ou temps aux instruments au sol au cours duquel une personne reçoit une instruction au vol d'un instructeur habilité.

Une «**erreur**» désigne une action ou inaction de l'équipage de conduite qui donne lieu à des écarts par rapport aux intentions ou attentes en termes d'organisation ou de vol.

La «**gestion des erreurs**» désigne le processus consistant à déceler les erreurs et à y remédier en prenant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter, ainsi que d'atténuer la probabilité d'erreurs ou de situations indésirables de l'aéronef.

Le «**simulateur de vol (Full Flight Simulator – FFS)**» désigne une réplique grandeur nature du poste de pilotage d'un aéronef d'un type ou d'une fabrication, d'un modèle et d'une série spécifiques, comprenant tous les équipements et les programmes informatiques nécessaires à la représentation de l'aéronef en utilisation au sol et en vol, un système de visualisation offrant une vue de l'extérieur et un système de mouvement reproduisant les forces.

Le «**temps de vol**» :

dans le cas des avions, des motoplans et des aéronefs à sustentation motorisée, ce terme désigne le temps total décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol;

dans le cas des hélicoptères, ce terme désigne le temps total décompté depuis le moment où les pales du rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise à la fin du vol et où les pales du rotor s'arrêtent;

dans le cas des dirigeables, ce terme désigne le temps total décompté depuis le moment où le dirigeable est détaché du mât en vue de décoller, jusqu'au moment où le dirigeable s'immobilise à la fin du vol et est amarré au mât;

dans le cas des planeurs, ce terme désigne le temps total décompté depuis le moment où le planeur commence sa course au sol en vue de décoller, jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol;

dans le cas des ballons, ce terme désigne le temps total décompté depuis le moment où le panier quitte le sol et décolle, jusqu'au moment où il finit par s'immobiliser à la fin du vol.

Le «**temps de vol en IFR (Instrument Flight Rules)**» fait référence au temps pendant lequel l'aéronef est exploité en régime de vol IFR.

Le «**système d'entraînement au vol (Flight Training Device – FTD)**» désigne une réplique grandeur nature des instruments, des équipements, des panneaux et des commandes d'un type d'aéronef dans un poste de pilotage ouvert ou un poste de pilotage d'aéronef fermé, comprenant l'ensemble des équipements et des programmes informatiques nécessaires à la représentation de l'aéronef au sol et en vol dans la limite des systèmes installés dans le système d'entraînement. Il ne nécessite pas de système de mouvement reproduisant les forces ou le système de visualisation, à l'exception des FTD d'hélicoptère de niveaux 2 et 3, qui demandent des systèmes de visualisation.

Le «**système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT)**» désigne un système d'entraînement représentant l'environnement d'un poste de pilotage, comprenant tous les équipements et programmes informatiques nécessaires à la représentation d'un type d'aéronef ou d'une classe d'aéronef en utilisation en vol, dans la mesure où les systèmes fonctionnent comme dans un aéronef.

Un «**groupe de ballons**» désigne une classification pour les ballons prenant en compte la taille ou la capacité de l'enveloppe.

Un «**hélicoptère**» désigne un aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes essentiellement verticaux.

Le «**temps de vol aux instruments**» fait référence au temps pendant lequel l'aéronef est piloté par seule référence aux instruments.

Le «**temps aux instruments au sol**» fait référence au temps pendant lequel un pilote reçoit une instruction au vol aux instruments simulée sur un entraîneur synthétique de vol (*Flight Simulation Training Device – FSTD*).

Le «**temps aux instruments**» fait référence au temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.

«**L'exploitation multipilote**» : dans le cas des avions, ce terme désigne une exploitation qui exige au moins 2 pilotes travaillant en équipage sur avions multipilotes ou monopilotes; dans le cas des hélicoptères, ce terme désigne une exploitation qui exige au moins 2 pilotes travaillant en équipage sur hélicoptères multipilotes.

Le «**travail en équipage (Multi-crew cooperation – MCC)**» fait référence au fonctionnement de l'équipage de conduite en tant qu'équipe de membres coopérant sous la gestion du commandant de bord.

«**Aéronef multipilote**»:

dans le cas des avions, ce terme désigne les avions certifiés pour être exploités avec un équipage minimal de conduite de 2 pilotes; dans le cas des hélicoptères, des dirigeables et des aéronefs à sustentation motorisée, ce terme désigne le type d'aéronef qui doit être exploité avec un copilote, tel que spécifié dans le manuel de vol ou dans le certificat de transporteur aérien ou tout autre document équivalent.

La «**nuit**» désigne la période située entre la fin du crépuscule civil du soir et le début de l'aube civile ou toute autre période similaire entre le coucher et le lever du soleil, tel que prescrit par l'autorité adéquate, définie par l'État membre.

Les «**autres dispositifs d'entraînement (Other Training Devices – OTD)**»

désignent des dispositifs d'entraînement autres que des simulateurs de vol, des systèmes d'entraînement au vol ou des systèmes d'entraînement aux procédures de vol et de navigation, qui fournissent des moyens d'entraînement quand un poste de pilotage complet n'est pas nécessaire.

Les «**critères de performance**» désignent des indications simples permettant d'évaluer le résultat à produire pour l'élément de compétence considéré, avec une description des critères utilisés pour juger si le niveau de performance requis a été atteint.

Le «**commandant de bord (Pilot-in-Command – PIC)**» fait référence au pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité.

Le «**pilote commandant de bord sous supervision (Pilot-in-command under supervision – PICUS)**» fait référence au copilote remplissant les tâches et les fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord.

Un «**aéronef à sustentation motorisée**» désigne tout aéronef dérivant sa sustentation verticale et sa propulsion/sustentation en vol de rotors à géométrie variable ou de moteurs/organes propulseurs attachés à, ou contenus dans le fuselage ou les ailes.

Un «**planeur motorisé**» désigne un aéronef équipé d'un ou plusieurs moteurs et qui, avec un (ou plusieurs) moteur(s) à l'arrêt, possède les caractéristiques d'un planeur.

Un «**pilote privé**» désigne un pilote détenteur d'une licence ne permettant pas le pilotage d'aéronefs lors de vols exploités contre rémunération, à l'exclusion des activités d'instruction ou d'examen, comme établi dans la présente partie.

Un «**contrôle de compétences**» désigne une épreuve pratique d'aptitude, effectuée en vue de proroger ou de renouveler des qualifications et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé.

Un «**renouvellement**» (par exemple, d'une qualification ou d'une autorisation) désigne un acte administratif effectué après qu'une qualification ou autorisation est arrivée en fin de validité et qui a pour effet de renouveler les privilèges de cette qualification ou autorisation pour une nouvelle période donnée, sous réserve de satisfaire aux exigences spécifiées.

Une «**prorogation**» (par exemple, d'une qualification ou d'une autorisation) désigne un acte administratif effectué pendant la période de validité d'une qualification ou d'une autorisation et qui permet au titulaire de continuer à exercer les privilèges de cette qualification ou autorisation pour une nouvelle période donnée, sous réserve de satisfaire aux exigences spécifiées.

Une «**étape**» désigne un vol comprenant des phases de décollage, de départ, de vol de croisière d'au moins 15 minutes, d'arrivée, d'approche et d'atterrissage.

Un «**planeur**» désigne un aéronef plus lourd que l'air sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur sa voilure et dont le vol libre ne dépend d'aucun moteur.

Un «**aéronef monopilote**» désigne un aéronef certifié pour une exploitation par un seul pilote.

Un «**examen pratique**» désigne une épreuve pratique d'aptitude, effectuée en vue d'octroyer une licence ou une qualification et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé.

Le «**temps de vol en solo**» désigne le temps de vol pendant lequel l'aspirant pilote est le seul occupant d'un aéronef.

L'«**aspirant pilote-commandant de bord (Student Pilot-in-Command – SPIC)**»

désigne un aspirant pilote remplissant les tâches et fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision d'un instructeur, qui se limitera à observer l'aspirant pilote et ne devra pas influencer ou commander le vol de l'aéronef.

Une «**menace**» désigne des événements ou des erreurs qui se produisent en dehors de l'influence de l'équipage de conduite, qui augmentent la complexité opérationnelle et qu'il faut gérer pour maintenir la marge de sécurité.

La «**gestion des menaces**» désigne le processus consistant à déceler les menaces et à y remédier en prenant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter, ainsi que d'atténuer la probabilité d'erreurs ou de situations indésirables de l'aéronef.

Un «**motoplaneur (Touring Motor Glider – TMG)**» désigne une classe spécifique de planeurs motorisés pourvus d'un moteur intégré et non rétractable et d'une hélice non rétractable. Il doit être capable de décoller et de s'élever par sa propre puissance conformément à son manuel de vol

Le «**type d'aéronef**» désigne une classification d'aéronefs qui exige une qualification de type, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21 et qui inclut l'ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui y sont apportées, à l'exception de celles qui entraînent un changement dans le maniement ou les caractéristiques de vol.

FCL.015 Demande et délivrance de licences, de qualifications et d'autorisations

(a) Les demandes de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences de pilote et de leurs qualifications et autorisations associées seront introduites auprès de l'autorité compétente selon la forme et la manière établies par ladite autorité. Elles devront être accompagnées de la preuve de ce que le candidat satisfait aux exigences de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences ou d'autorisations, ainsi que des qualifications ou mentions associées, établies dans la présente partie et dans la partie médicale.

(b) Toute limitation ou extension des privilèges octroyés par une licence, une qualification ou une autorisation sera validée dans la licence ou l'autorisation par l'autorité compétente.

(c) Une personne ne pourra détenir à aucun moment plus d'une licence par catégorie d'aéronef, délivrée conformément à la présente partie.

(d) Les demandes de délivrance de licence pour une autre catégorie d'aéronef ou de délivrance de qualifications ou d'autorisations additionnelles, voire de modification, de prorogation ou de renouvellement des dites licences, qualifications ou autorisations, devront être introduites auprès de l'autorité compétente ayant initialement délivré la licence de pilote, sauf lorsque le pilote a demandé un changement d'autorité compétente et un transfert de ses dossiers d'octroi de licence et ses dossiers médicaux vers cette autorité.

FCL.020 Elève pilote

Un élève pilote ne volera pas en solo sauf s'il est autorisé à le faire et est supervisé par un instructeur de vol.

Avant son premier vol solo, un aspirant pilote devra au moins :

- dans le cas d'avions, d'hélicoptères et de dirigeables, avoir 16 ans révolus;
- dans le cas de planeurs et de ballons, avoir 14 ans révolus.

FCL.025 Examens théoriques pour la délivrance de licences

(a) Obligations du candidat

(1) Les candidats présenteront la totalité des examens en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification spécifique sous la responsabilité d'un État membre.

(2) Les candidats ne présenteront l'examen que sur recommandation de l'organisme de formation agréé (ATO) responsable de leur formation, une fois qu'ils auront suivi de manière satisfaisante les parties appropriées du cours de connaissances théoriques.

(3) La recommandation formulée par un ATO aura une validité de 12 mois. Si le candidat a omis de présenter au moins un des sujets de l'examen théorique au cours de ladite période de validité, l'ATO déterminera la nécessité d'une formation complémentaire sur la base des besoins du candidat.

(b) Standards de réussite

(1) Un candidat sera reçu à un sujet d'examen s'il atteint au moins 75 % des points alloués à ce sujet. Il n'y a pas de points de pénalité.

(2) Sauf spécification contraire dans la présente partie, un candidat a réussi l'examen théorique requis pour la licence de pilote ou la qualification appropriée, lorsqu'il a été reçu à tous les sujets d'examen requis sur une période de 18 mois, qui débute à la fin du mois calendrier pendant lequel le candidat a présenté un examen pour la première fois.

(3) Si un candidat a échoué à l'un des sujets d'examen après 4 tentatives ou a échoué à tous les sujets après soit 6 sessions d'examen, soit la période mentionnée au paragraphe 2, il devra à nouveau présenter la totalité des sujets d'examen.

Avant de présenter à nouveau les examens, le candidat devra suivre une formation complémentaire auprès d'un ATO. La durée et le domaine d'application de la formation nécessaire devront être déterminés par l'organisme de formation sur la base des besoins du candidat.

(c) Durée de validité

(1) La réussite aux examens théoriques sera valide :

(i) dans le cas de la délivrance d'une licence de pilote d'aéronef léger, d'une licence de pilote privé, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de pilote de ballon, pour une durée de 24 mois;

(ii) dans le cadre de la délivrance d'une licence de pilote commercial ou d'une qualification de vol aux instruments (IR), pour une durée de 36 mois;

(iii) les périodes indiquées aux alinéas i) et ii) prendront cours à partir du jour de réussite de l'examen théorique par le pilote, conformément au point b), 2ème alinéa.

(2) Les examens théoriques réussis dans le cadre d'une licence de pilote de ligne (ATPL) resteront valides pour la délivrance d'une ATPL pendant 7 ans à compter de la dernière date de validité :

- (i) d'une IR inscrite sur la licence, ou
- (ii) dans le cas d'hélicoptères, d'une qualification de type d'hélicoptère inscrite sur ladite licence.

FCL.030 Examen pratique

(a) Avant de présenter un examen pratique pour la délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation, le candidat devra avoir réussi l'examen théorique requis, sauf dans le cas de candidats qui suivent un cours de formation en vol intégrée.

Dans tous les cas, l'instruction théorique devra toujours avoir été accomplie avant de pouvoir présenter les épreuves pratiques.

(b) À l'exception de la délivrance de licences de pilote de ligne, le candidat à un examen pratique doit être recommandé pour l'examen par l'organisme/la personne responsable de la formation, à l'issue de ladite formation. Les dossiers de formation seront mis à la disposition de l'examineur.

FCL.035 Obtention de crédits de temps de vol et de connaissances théoriques

(a) Obtention de crédits de temps de vol

(1) Sauf spécification contraire dans la présente partie, le temps de vol porté en crédit pour une licence, une qualification ou une autorisation devra avoir été accompli sur la même catégorie d'aéronef que celle pour laquelle la licence ou la qualification est demandée.

(2) Pilote commandant de bord ou stagiaire

(i) Un candidat à une licence, une qualification ou une autorisation se verra octroyer des crédits pour la totalité du temps de vol effectué en solo, en instruction en double commande ou en tant que commandant de bord pour atteindre le temps de vol total requis pour la licence, qualification ou autorisation.

(ii) Un candidat breveté d'un cours de formation intégrée ATP est habilité à recevoir des crédits à concurrence de 50 heures du temps aux instruments en tant qu'aspirant pilote commandant de bord, pour atteindre le temps de vol en tant que PIC nécessaire à la délivrance d'une licence de pilote de ligne, d'une licence de pilote commercial, ainsi que d'une qualification de classe ou de type multimoteur.

(iii) Un candidat d'un cours de formation intégrée CPL/IR est habilité à recevoir des crédits à concurrence de 50 heures du temps aux instruments en tant qu'aspirant pilote commandant de bord, pour atteindre le temps de vol en tant que PIC nécessaire à la délivrance d'une licence de pilote commercial, ainsi que d'une qualification de classe ou de type multimoteur.

(3) Temps de vol en tant que copilote. Sauf spécification contraire dans la présente partie, le titulaire d'une licence de pilote, lorsqu'il agit en tant que copilote ou PICUS, est habilité à recevoir des crédits pour l'ensemble du temps de vol accompli en tant que copilote pour atteindre le temps de vol total nécessaire à l'obtention d'un grade supérieur de licence de pilote.

(b) Obtention de crédits de connaissances théoriques

(1) Un candidat qui a été reçu à l'examen théorique pour une licence de pilote de ligne recevra les crédits correspondant à toutes les exigences de connaissances théoriques applicables à la licence de pilote d'aéronef léger, la licence de pilote privé, la licence de pilote commercial et à l'exception du cas des hélicoptères, la qualification de vol aux instruments dans la même catégorie d'aéronef.

(2) Un candidat qui a été reçu à l'examen théorique pour une licence de pilote commercial se verra octroyer les crédits correspondant aux exigences de connaissances théoriques applicables à une licence de pilote d'aéronef léger ou une licence de pilote privé dans la même catégorie d'aéronef.

(3) Le titulaire d'une IR ou un candidat reçu à l'examen théorique sur les instruments pour une catégorie d'aéronef, se verra octroyer les crédits correspondant à l'ensemble des exigences en termes d'instruction et d'examen théoriques, en vue d'obtenir une IR dans une autre catégorie d'aéronef.

(4) Le titulaire d'une licence de pilote se verra octroyer les crédits correspondant aux exigences en termes d'instruction et d'examen théoriques, en vue d'obtenir une licence dans une autre catégorie d'aéronef conformément à l'appendice 1 à la présente partie.

Ce crédit s'applique également aux candidats à une licence de pilote qui ont déjà été reçus aux examens théoriques pour la délivrance de ladite licence dans une autre catégorie d'aéronef, tant que la période de validité spécifiée au paragraphe FCL.025, sous c) n'est pas échue.

FCL.040 Exercice des privilèges de licences

L'exercice des privilèges octroyés par une licence dépendra de la validité des qualifications qu'elle contient, le cas échéant, et de l'attestation médicale.

FCL.045 Obligation de porter et de présenter des documents

- (a) Le pilote devra toujours emporter une licence et une attestation médicale valides lorsqu'il exerce les privilèges de la licence.
- (b) Le pilote devra également être muni d'un document d'identité comportant sa photographie.
- (c) Un pilote ou un aspirant pilote devra toujours présenter sans délai et pour inspection son carnet de vol, sur demande d'un représentant agréé d'une autorité compétente.
- (d) Lors de tous ses vols en campagne en solo, un aspirant pilote devra être muni de la preuve qu'il est autorisé à voler, comme exigé au paragraphe FCL.020, sous a).

FCL.050 Enregistrement du temps de vol

Le pilote devra consigner consciencieusement les détails de tous les vols effectués selon une forme et une méthode établies par l'autorité compétente.

FCL.055 Compétences linguistiques

- (a) Généralités. Les pilotes d'avions, d'hélicoptères, d'aéronefs à sustentation motorisée et de dirigeables qui doivent utiliser un radiotéléphone ne pourront exercer les privilèges de leur licence et de leurs qualifications que si leurs compétences linguistiques sont validées sur leur licence, soit pour l'anglais, soit pour la langue utilisée dans les communications radio effectuées pendant le vol. La mention indiquera la langue, le niveau de compétences et la date de validité.
- (b) Le candidat à une mention de compétences linguistiques fera la preuve, conformément à l'appendice 2 de la présente partie, d'au moins un niveau opérationnel de compétences linguistiques, tant dans l'utilisation de phraséologies que dans le langage usuel. Pour ce faire, le candidat devra faire la preuve de son aptitude à:
 - (1) communiquer efficacement dans des échanges en phonie et en face à face;
 - (2) s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants et professionnels;
 - (3) utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus dans un contexte général ou professionnel;
 - (4) traiter efficacement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus qui se produisent dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication à laquelle ils sont habitués en temps normal;
 - (5) utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.
- (c) À l'exception des pilotes qui ont démontré une compétence linguistique d'un niveau expert, conformément à l'appendice 2 à la présente partie, la mention de compétences linguistiques sera réévaluée:
 - (1) tous les 4 ans, si le niveau démontré est un niveau opérationnel, ou
 - (2) tous les 6 ans, si le niveau démontré est un niveau avancé.
- (d) Exigences particulières pour les titulaires d'une qualification de vol aux instruments (IR). Sans préjudice des paragraphes précédents, les titulaires d'une IR devront avoir démontré leur aptitude à utiliser la langue anglaise à un niveau qui leur permet:
 - (1) de comprendre toutes les informations utiles à l'accomplissement de toutes les phases d'un vol, y compris sa préparation;
 - (2) d'utiliser la radiotéléphonie dans toutes les phases d'un vol, y compris les situations d'urgence;
 - (3) de communiquer avec d'autres membres d'équipage pendant toutes les phases d'un vol, y compris sa préparation.
- (e) La preuve de la compétence linguistique des titulaires d'une IR et de leur utilisation de l'anglais sera effectuée selon une méthode d'évaluation établie par l'autorité compétente.

FCL.060 Expérience récente

(a) Ballons. 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 qui précèdent:

(1) au moins 3 vols en tant que pilote aux commandes d'un ballon, dont au moins un dans un ballon de la classe et du groupe pertinents, ou (2) 1 vol dans un ballon de la classe et du groupe pertinents, sous la supervision d'un instructeur qualifié conformément à la sous-partie J.

(b) Avions, hélicoptères, aéronefs à sustentation motorisée, dirigeables et planeurs. Un pilote ne pourra exploiter un aéronef pour le transport aérien commercial ou le transport de passagers:

(1) en tant que PIC ou copilote, que s'il a effectué, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 décollages, approches et atterrissages dans un aéronef de même type ou classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe. Les 3 décollages et atterrissages seront effectués en exploitations multipilotes ou monopilotes, en fonction des privilèges détenus par le pilote et

(2) en tant que PIC de nuit que s'il:

(i) a accompli, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 1 décollage, 1 approche et 1 atterrissage de nuit en tant que pilote aux commandes d'un aéronef du même type ou de la même classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe.

(ii) est titulaire d'une IR;

(3) en tant que copilote de relève en croisière que s'il:

(i) satisfait aux exigences du point b), alinéa 1er, ou

(ii) a accompli, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 secteurs en tant que pilote de relève en croisière sur un aéronef de même type ou de même classe, ou (iii) a effectué un entraînement dans un FFS pour maintenir et rafraîchir ses compétences de vol. L'intervalle entre les entraînements ne dépassera pas 90 jours. Cette remise à niveau peut être combinée avec un cours de remise à niveau d'opérateur prescrite dans la partie OR.OPS;

(4) Lorsqu'un pilote possède le privilège d'exploiter plus d'un type d'avion présentant des caractéristiques de maniement et d'exploitation similaires, les 3 décollages, approches et atterrissages exigés au point 1) peuvent être effectués comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la partie 21.

(5) Lorsqu'un pilote possède le privilège d'exploiter plus d'un type d'hélicoptère non complexe présentant des caractéristiques de maniement et d'exploitation similaires, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la partie 21, les 3 décollages, approches et atterrissages exigés au point 1) peuvent être effectués dans un seul des types, pour autant que le pilote ait effectué au moins 2 heures de vol dans chacun des types d'hélicoptère au cours des 6 mois qui précèdent.

(c) Exigences particulières pour le transport aérien commercial

(1) Dans le cas du transport aérien commercial, la période de 90 jours prescrite au point b), alinéas 1er et 2ème ci-dessus, peut être prolongée jusqu'à un maximum de 120 jours, tant que le pilote effectue des vols de ligne sous la supervision d'un instructeur de qualification de type ou d'un examinateur.

(2) Lorsque le pilote ne satisfait pas aux exigences du point 1), il devra effectuer 1 vol de formation dans l'aéronef ou dans un FFS représentant le type aéronef à utiliser, qui devra au moins inclure les exigences décrites au point b), 1er et 2ème alinéas, avant qu'il puisse exercer ses privilèges.

FCL.065 Restrictions des privilèges des titulaires d'une licence âgés de 60 ans ou plus pour le transport aérien commercial

(a) 60-64 ans. Avions et hélicoptères. Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 60 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial que s'il: (1) fait partie d'un équipage multipilote et

(2) pour autant que ledit titulaire soit le seul pilote de l'équipage de conduite de vol qui ait atteint l'âge de 60 ans.

(b) 65 ans. Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 65 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial.

FCL.070 Retrait, suspension et limitation de licences, qualifications et autorisations

(a) Les licences, qualifications et autorisations délivrées conformément à la présente partie peuvent être limitées, suspendues ou retirées par l'autorité compétente lorsque le pilote ne satisfait pas aux exigences de la présente partie, de la partie médicale ou aux exigences opérationnelles applicables, conformément aux conditions et procédures énoncées à la partie ARA.

(b) Lorsque le pilote voit sa licence suspendue ou retirée, il doit immédiatement renvoyer la licence ou l'autorisation à l'autorité compétente.

SECTION 1 Exigences communes

FCL.100 LAPL — Âge minimum

Les candidats à la LAPL devront avoir:

- (a) dans le cas d'avions et d'hélicoptères, au moins 17 ans révolus;
- (b) dans le cas de planeurs et de ballons, au moins 16 ans révolus.

FCL.105 LAPL — Privilèges et conditions

- (a) Généralités. Les privilèges du titulaire d'une LAPL consistent à agir sans rémunération en tant que PIC en exploitations non commerciales, dans la catégorie appropriée d'aéronef.
- (b) Conditions. Les candidats à la LAPL devront avoir satisfait aux exigences pour la catégorie concernée d'aéronef et le cas échéant, pour la classe ou le type d'aéronef utilisé lors de l'examen pratique.

FCL.110 LAPL — Obtention de crédits pour la même catégorie d'aéronef

- (a) Les candidats à une LAPL qui étaient titulaires d'une autre licence dans la même catégorie d'aéronef recevront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences de la LAPL dans ladite catégorie d'aéronef.
- (b) Sans préjudice du paragraphe précédent, si la licence est arrivée en fin de validité, le candidat devra réussir un examen pratique, conformément au paragraphe FCL.125, pour se voir octroyer une LAPL dans la catégorie appropriée d'aéronef.

FCL.115 LAPL — Cours de formation

Les candidats à une LAPL devront suivre un cours de formation auprès d'un ATO. Le cours devra inclure une instruction théorique et une instruction au vol correspondant aux privilèges octroyés.

FCL.120 LAPL — Examen théorique

Les candidats à une LAPL devront démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés, par le biais d'examens portant sur:

- (a) Sujets communs :
 - réglementation,
 - performance humaine,
 - météorologie et communications.
- (b) Sujets spécifiques portant sur les différentes catégories d'aéronefs:
 - principes du vol,
 - procédures opérationnelles,
 - performance de vol et préparation du plan de vol,
 - connaissance générale de l'aéronef et navigation.
 -

FCL.125 LAPL — Examen pratique

(a) Les candidats à une LAPL devront démontrer au travers d'un examen pratique leur aptitude à exécuter en tant que PIC, sur la catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres applicables avec une compétence qui correspond aux privilèges octroyés.

(b) Les candidats à l'examen pratique devront avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui qui sera utilisé pour l'examen pratique.

Les privilèges seront limités à la classe ou au type utilisé pour l'examen pratique jusqu'à ce que des extensions supplémentaires soient homologuées sur la licence, conformément à la présente sous-partie.

(c) Critères de réussite

- (1) L'examen pratique devra être divisé en différentes sections, représentant les différentes phases de vol correspondant à la catégorie d'aéronef utilisée.
- (2) L'échec à l'une des rubriques de la section entraînera l'échec du candidat à la totalité de la section. Si le candidat n'échoue qu'à une section, il ne devra représenter que ladite section. L'échec à plus d'une section entraînera l'échec du candidat à la totalité de l'examen pratique.
- (3) Lorsque l'examen doit être représenté conformément au paragraphe 2, l'échec à l'une des sections, notamment celles qui ont été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera l'échec du candidat à la totalité l'examen.
- (4) À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, 1 formation pratique additionnelle sera requise.

SECTION 2 Exigences particulières pour la LAPL pour avions — LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) — Privilèges et conditions

(a) Les privilèges d'un titulaire d'une LAPL pour avion consistent à agir en tant que PIC sur des avions monomoteurs à pistons (terre) ou des TMG ayant une masse maximale certifiée au décollage de 2 000 kg voire moins, transportant 3 passagers au maximum, de manière à ce qu'il n'y ait jamais plus de 4 personnes à bord de l'appareil.

(b) Les titulaires d'une LAPL(A) n'exerceront les privilèges de leur licence sur un TMG que lorsqu'ils auront: ne peuvent transporter des passagers qu'une fois qu'ils ont à leur actif, après la délivrance de la licence, 10 heures de vol en tant que PIC sur avions ou TMG.

FCL.110.A LAPL(A) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits

(a) Les candidats à une LAPL(A) devront avoir effectué au moins 30 heures d'instruction au vol sur des avions ou des TMG, comportant au moins:

(1) 15 heures d'instruction au vol en double commande dans la classe dans laquelle l'examen pratique sera présenté;

(2) 6 heures de vol en solo supervisé, dont un minimum de 3 heures de vol en campagne en solo avec au moins 1 vol en campagne d'un minimum de 150 km (80 NM), au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet sera effectué sur un aérodrome autre que l'aérodrome de départ.

(b) Exigences particulières pour les candidats titulaires d'une LAPL(S) avec extension TMG. Les candidats à une LAPL(A), titulaires d'une LAPL(S) avec extension TMG, devront avoir à leur actif au moins 21 heures de vol sur des TMG, après validation de l'extension TMG et après avoir satisfait aux exigences du paragraphe FCL.135.A, sous a) sur avions.

(c) Obtention de crédits. Les candidats ayant une expérience antérieure en tant que PIC peuvent obtenir les crédits correspondant aux exigences figurant au point a).

L'étendue du crédit sera décidée par l'ATO auprès de laquelle le pilote suit le cours de formation, sur la base d'un vol d'appréciation, mais en aucun cas:

(1) ne devra dépasser le temps de vol total en tant que PIC;

(2) ne devra dépasser 50 % des heures requises au point a);

(3) n'inclura les exigences du point a), 2ème alinéa.

FCL.135.A LAPL(A) — Extension des privilèges à une autre classe ou variante d'avion

(a) Les privilèges d'une LAPL(A) seront limités à la classe et à la variante des avions ou des TMG utilisés pour présenter l'examen pratique. Cette restriction peut être supprimée lorsque le pilote a rempli dans une autre classe les exigences suivantes:

(1) 3 heures d'instruction au vol, comportant:

(i) 10 décollages et atterrissages en double commande et

(ii) 10 décollages et atterrissages en solo supervisés;

(2) un examen pratique pour démontrer un niveau adéquat de compétences dans la nouvelle classe. Au cours de l'examen pratique, le candidat devra également démontrer à l'examineur un niveau adéquat de connaissances théoriques pour l'autre classe dans les sujets suivants :

(i) procédures opérationnelles,

(ii) performance de vol et préparation du plan de vol,

(iii) connaissance générale de l'aéronef.

(b) Avant que le titulaire d'une LAPL ne puisse exercer les privilèges de la licence sur une autre variante de l'avion que celle utilisée pour l'examen pratique, le pilote devra effectuer une formation traitant des différences ou une formation de familiarisation. La formation traitant des différences sera inscrite dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'instructeur.

FCL.140.A LAPL(A) — Exigences en matière d'expérience récente

(a) Les titulaires d'une LAPL(A) n'exerceront les privilèges de leur licence que lorsqu'ils auront accompli, au cours des 24 derniers mois, en tant que pilotes d'avions ou de TMG:

(1) au moins 12 heures de vol en tant que PIC, incluant 12 décollages et atterrissages et

(2) 1 cours de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur.

(b) Les titulaires d'une LAPL(A) qui ne satisfont pas aux exigences figurant au point a) devront :

(1) subir un contrôle de compétences avec un examinateur avant de pouvoir reprendre l'exercice des privilèges de leur licence, ou

(2) 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 figurant au point a).

SECTION 3 Exigences particulières pour la LAPL pour hélicoptères — LAPL(H)
Non repris dans ce document

SECTION 4 Exigences particulières pour la LAPL pour planeurs — LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) — Privilèges et conditions

(a) Les privilèges du titulaire d'une LAPL pour planeurs consistent à agir en tant que PIC sur planeurs et planeurs motorisés. Afin d'exercer les privilèges sur un TMG, le titulaire devra satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.135.S.

(b) Les titulaires d'une LAPL(S) ne pourront transporter des passagers qu'une fois qu'ils ont à leur actif, après la délivrance de la licence, 10 heures de vol ou 30 lancements en tant que PIC sur planeurs ou planeurs motorisés.

FCL.110.S LAPL(S) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits

(a) Les candidats à une LAPL(S) devront avoir accompli au moins 15 heures d'instruction au vol sur des planeurs ou planeurs motorisés, comportant au moins:

- (1) 10 heures d'instruction au vol en double commande;
- (2) 2 heures de vol en solo supervisé;
- (3) 45 lancements et atterrissages;
- (4) 1 vol en campagne en solo d'au moins 50 km (27 NM), ou 1 vol en campagne en double commande d'au moins 100 km (55 NM).

(b) Sur les 15 heures requises au point a), un maximum de 7 heures peut être accompli sur un TMG.

(c) Obtention de crédits. Les candidats ayant une expérience antérieure en tant que PIC peuvent obtenir les crédits correspondant aux exigences figurant au point a).

L'étendue du crédit sera décidée par l'ATO auprès de laquelle le pilote suit le cours de formation, sur la base d'un vol d'appréciation, mais en aucun cas :

- (1) ne devra dépasser le temps de vol total en tant que PIC;
- (2) ne devra dépasser 50 % des heures requises au point a);
- (3) N'inclura les exigences du point a), 2ème et 4ème alinéas.

FCL.130.S LAPL(S) — Méthodes de lancement

(a) Les privilèges de la LAPL(S) seront limités à la méthode de lancement comprise dans l'examen pratique. Cette restriction peut être levée lorsque le pilote a effectué:

- (1) dans le cas d'un lancement à l'aide d'un treuil ou d'un véhicule, au moins 10 lancements en instruction au vol en double commande et 5 lancements en solo sous supervision;
- (2) dans le cas d'un lancement aérotracté ou d'un décollage autonome, au moins 5 lancements en instruction au vol en double commande et 5 lancements en solo sous supervision. Dans le cas d'un décollage autonome, une instruction au vol en double commande peut être effectuée dans un TMG;
- (3) dans le cas d'un lancement par élastique, au moins 3 lancements effectués en instruction au vol en double commande ou en solo sous supervision.

(b) L'exécution de lancements d'entraînement supplémentaires sera consignée dans le carnet du pilote et signée par l'instructeur.

(c) Pour maintenir leurs privilèges pour chaque mode de lancement, les pilotes effectueront au moins 5 lancements au cours des derniers 24 mois, à l'exception du lancement par élastique, pour lequel ils ne devront avoir effectué que 2 lancements.

(d) Lorsque le pilote ne satisfait pas à l'exigence figurant au point c), il devra effectuer le nombre additionnel de lancements en double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur afin de renouveler les privilèges.

FCL.135.S LAPL(S) — Extension des privilèges aux TMG

Les privilèges d'une LAPL(S) seront étendus à un TMG lorsque le pilote a effectué auprès d'un ATO au moins :

- (a) 6 heures d'instruction au vol sur un TMG, dont notamment:
 - (1) 4 heures d'instruction au vol en double commande;
 - (2) 1 vol en solo en campagne d'au moins 150 km (80 NM), au cours duquel un arrêt complet est effectué sur un aérodrome différent de l'aérodrome de départ;
- (b) un examen pratique pour démontrer un niveau approprié de compétences sur un TMG. Au cours de l'examen pratique, le candidat devra également démontrer à l'examineur un niveau adéquat de connaissances théoriques sur le TMG dans les sujets suivants :
 - principes du vol,
 - procédures opérationnelles,
 - performance de vol et préparation du plan de vol,
 - connaissance générale de l'aéronef,
 - navigation.
 -

FCL.140.S LAPL(S) — Exigences en matière d'expérience récente

(a) Planeurs et motoplaneurs. Les titulaires d'une LAPL(S) n'exerceront les privilèges de leur licence sur des planeurs et motoplaneurs qu'une fois qu'ils auront à leur actif sur planeurs ou motoplaneurs, à l'exclusion des TMG, au cours des 24 derniers mois, au moins:

- (1) 5 heures de vol en tant que PIC, incluant 15 lancements;
- (2) 2 vols d'entraînement avec un instructeur;

(b) TMG. Les titulaires d'une LAPL(S) n'exerceront les privilèges de leur licence sur un TMG que lorsqu'ils auront:

- (1) effectué sur TMG au cours des 24 derniers mois:
 - (i) au moins 12 heures de vol en tant que PIC, incluant 12 décollages et atterrissages et
 - (ii) 1 cours de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur;
- (2) lorsque le titulaire de la LAPL(S) dispose également des privilèges pour piloter des avions, les exigences du point 1 peuvent aussi être satisfaites sur avion.

(c) Les titulaires d'une LAPL(S) qui ne satisfont pas aux exigences du point a) ou du point b) devront, avant de reprendre l'exercice de leurs privilèges:

- (1) réussir un contrôle de compétences avec un examinateur sur un planeur ou un TMG, selon le cas, ou
- (2) 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 figurant aux points a) ou b).

SECTION 5 Exigences particulières pour la LAPL pour ballons — LAPL(B)
Non repris dans ce document

SECTION 1 Exigences communes**FCL.200 Âge minimum**

- (a) Un candidat à une PPL aura au moins 17 ans révolus.
- (b) Un candidat à une BPL ou une SPL aura au moins 16 ans révolus.

FCL.205 Conditions

Les candidats à la délivrance d'une PPL devront avoir satisfait aux exigences pour la qualification de classe ou de type applicable à l'aéronef utilisé lors de l'examen pratique, comme défini dans la sous-partie H.

FCL.210 Cours de formation

Les candidats à une BPL, SPL ou PPL devront suivre un cours de formation auprès d'un ATO. Le cours devra inclure une instruction théorique et une instruction au vol correspondant aux privilèges octroyés.

FCL.215 Examen théorique

Les candidats à une BPL, SPL ou PPL devront démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés, par le biais d'examens portant sur les sujets ci-dessous énoncés.

- (a) Sujets communs :
 - réglementation,
 - performance humaine,
 - météorologie et communications.
- (b) Sujets spécifiques portant sur les différentes catégories d'aéronefs:
 - principes du vol,
 - procédures opérationnelles,
 - performance de vol et préparation du plan de vol,
 - connaissance générale de l'aéronef et navigation.

FCL.235 Examen pratique

- (a) Les candidats à une BPL, SPL ou PPL devront démontrer, au travers d'un examen pratique, leur aptitude à exécuter en tant que PIC, sur une catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres pertinentes avec une compétence qui correspond aux privilèges octroyés.
- (b) Un candidat à l'examen pratique devra avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef, ou dans un groupe de ballons qui sera utilisé pour l'examen pratique.
- (c) Critères de réussite
 - (1) L'examen pratique devra être divisé en différentes sections, représentant les différentes phases de vol correspondant à la catégorie d'aéronef utilisée.
 - (2) L'échec à l'une des rubriques de la section entraînera l'échec du candidat à la totalité de la section. L'échec à plus d'une section entraînera l'échec du candidat à la totalité de l'examen pratique. Si le candidat n'échoue qu'à une section, il ne devra représenter que ladite section.
 - (3) Lorsque l'examen doit être représenté conformément au paragraphe 2, l'échec à l'une des sections, notamment celles qui ont été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera l'échec du candidat à la totalité l'examen.
 - (4) À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, 1 formation additionnelle sera requise.

SECTION 2 Exigences particulières pour la PPL avions – PPL(A)**FCL.205.A PPL(A) — Privilèges**

- (a) Les privilèges du titulaire d'une PPL(A) consistent à agir sans rémunération comme PIC ou copilote sur des avions ou des TMG utilisés en exploitations non commerciales.
- (b) Nonobstant le paragraphe précité, le titulaire d'une PPL(A) qui possède des privilèges d'instructeur ou d'examineur peut être rémunéré pour:
 - (1) dispenser une instruction au vol pour la LAPL(A) ou la PPL(A);
 - (2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences;
 - (3) les qualifications et autorisations liées à ces licences.

FCL.210.A PPL(A) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits

(a) Les candidats à une PPL(A) devront avoir à leur actif au moins 45 heures d'instruction au vol sur avions, dont 5 heures peuvent avoir été effectuées sur un FSTD, avec au moins :

- (1) 25 heures d'instruction au vol en double commande et
- (2) 10 heures de vol en solo supervisé, comportant au minimum 5 heures de vol en campagne en solo avec au moins 1 vol en campagne d'un minimum de 270 km (150 NM), au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ.

(b) Exigences particulières pour les candidats titulaires d'une LAPL(A). Les candidats à une PPL(A) qui sont titulaires d'une LAPL(A) devront avoir effectué au moins 15 heures de vol sur avions après la délivrance de la LAPL(A), dont au moins 10 heures d'instruction au vol, accomplies dans le cadre d'un cours de formation auprès d'un ATO. Cette formation devra inclure au moins 4 heures de vol en solo supervisé, avec au minimum 2 heures de vol en campagne en solo dont au moins 1 vol en campagne d'un minimum de 270 km (150 NM), au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ.

(c) Exigences particulières pour les candidats titulaires d'une LAPL(S) avec extension aux TMG. Les candidats à une PPL(A) titulaires d'une LAPL(S) avec extension aux TMG devront avoir à leur actif:

- (1) au moins 24 heures de vol sur TMG après la mention de l'extension aux TMG; et (2) 15 heures d'instruction au vol sur avions dans le cadre d'un cours de formation auprès d'un ATO, comprenant au moins les exigences du point a), 2ème alinéa.

(d) Obtention de crédits. Les titulaires d'une licence de pilote pour une autre catégorie d'aéronef, à l'exception des ballons, recevront les crédits correspondant à 10 % du temps de vol total en tant que PIC sur de tels aéronefs, à concurrence de 10 heures. L'étendue des crédits octroyés n'inclura en aucun cas les exigences figurant au paragraphe a), point 2.

SECTION 3 Exigences particulières pour la PPL hélicoptères – PPL(H)

Non repris dans ce document

SECTION 4 Exigences particulières pour la PPL dirigeables – PPL(As)

Non repris dans ce document

SECTION 5 Exigences particulières pour la licence de pilote de planeur – (SPL)**FCL.205.S SPL – Privilèges et conditions**

(a) Les privilèges du titulaire d'une SPL consistent à agir en tant que PIC sur planeurs et motoplaneurs. Afin d'exercer les privilèges sur un TMG, le titulaire devra satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.135.S.

(b) Les titulaires d'une SPL :

- (1) ne transporteront des passagers qu'après avoir accompli, après la délivrance de la licence, au moins 10 heures de vol ou 30 lancements en tant que PIC sur planeurs ou motoplaneurs;
- (2) se verront limités à agir sans rémunération en exploitations non commerciales jusqu'à ce qu'ils:
 - (i) aient atteint l'âge de 18 ans;
 - (ii) aient à leur actif, après la délivrance de la licence, 75 heures de vol ou 200 lancements en tant que PIC sur planeurs ou motoplaneurs;
 - (iii) aient réussi un contrôle de compétences avec un examinateur.

(c) Nonobstant les dispositions du point b), 2ème alinéa, ci-dessus, le titulaire d'une SPL ayant des privilèges d'instructeur ou d'examinateur peut être rémunéré pour :

- (1) dispenser une instruction au vol pour la LAPL(S) ou la SPL;
- (2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences;
- (3) les qualifications et autorisations liées à ces licences.

FCL.210.S SPL – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits

(a) Les candidats à une SPL devront avoir à leur actif au moins 15 heures d'instruction au vol sur planeurs ou motoplaneurs, comprenant au moins les exigences établies au paragraphe FCL.110.S.

(b) Les candidats à une SPL qui sont titulaires d'une LAPL(S) recevront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences de délivrance d'une SPL.

Les candidats à une SPL qui sont titulaires d'une LAPL(S) au cours des 2 ans qui précèdent l'introduction de la demande recevront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences relatives aux connaissances théoriques et à l'instruction au vol.

(c) *Obtention de crédits.* Les titulaires d'une licence de pilote pour une autre catégorie d'aéronef, à l'exception des ballons, recevront les crédits correspondant à 10 % du temps de vol total en tant que PIC sur de tels aéronefs, à concurrence de 7 heures. L'étendue des crédits octroyés n'inclura en aucun cas les exigences figurant au point a), 2ème et 4ème alinéas, du paragraphe FCL.110.S.

FCL.220.S SPL – Modes de lancement

Les privilèges de la SPL(S) seront limités à la méthode de lancement utilisée lors de l'examen pratique. Cette restriction peut être levée et les nouveaux privilèges exercés lorsque le pilote satisfait aux exigences du paragraphe FCL.130.S.

FCL.230.S SPL – Exigences en termes d'expérience récente

Les titulaires d'une SPL n'exerceront les privilèges de leur licence que lorsqu'ils satisfont aux exigences en matière d'expérience récente figurant au paragraphe FCL.140.S.

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

Non repris dans ce document

SECTION 1 Exigences communes

FCL.300 CPL – Âge minimum

Les candidats à une CPL devront avoir au moins 18 ans révolus.

FCL.305 CPL — Privilèges et conditions

(a) Privilèges. Les privilèges du titulaire d'une CPL, dans la catégorie appropriée d'aéronef, consistent à :

- (1) exercer tous les privilèges du titulaire d'une LAPL et d'une PPL;
- (2) agir en tant que PIC ou copilote sur tout aéronef exploité pour des opérations autres que le transport aérien commercial;
- (3) agir en tant que PIC pour le transport aérien commercial avec tout aéronef monopilote soumis aux restrictions spécifiées au paragraphe FCL.060 et dans la présente sous-partie;
- (4) agir en tant que copilote lors de transport aérien commercial soumis aux restrictions spécifiées au paragraphe FCL.060.

(b) Conditions. Un candidat à la délivrance d'une CPL devra avoir satisfait aux exigences relatives à la qualification de classe ou de type de l'aéronef utilisé lors de l'examen pratique.

FCL.310 CPL – Examens théoriques

Les candidats à une CPL devront démontrer, dans les sujets suivants, un niveau de connaissance approprié aux privilèges octroyés:

- réglementation,
- connaissance générale de l'aéronef – cellule/systèmes/motorisation,
- connaissance générale de l'aéronef – instruments,
- masse et centrage,
- performance,
- préparation et surveillance du vol,
- performance humaine,
- météorologie,
- navigation générale,
- radioguidage,
- procédures opérationnelles,
- principes du vol,
- communications en VFR (*Visual Flight Rule*),

FCL.315 CPL – Cours de formation

Les candidats à une CPL devront avoir effectué une instruction de connaissances théoriques et une instruction au vol auprès d'un ATO, conformément à l'appendice 3 à la présente partie.

FCL.320 CPL – Examen pratique

Les candidats à une CPL devront être reçus un examen pratique, conformément à l'appendice 4 à la présente partie, afin de démontrer leur aptitude à effectuer, en tant que PIC de la catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres applicables, avec la compétence correspondant aux privilèges octroyés.

SECTION 2 Exigences particulières pour la catégorie d'avions – CPL(A)

FCL.325.A CPL(A) – Conditions particulières pour les titulaires d'une MPL

Avant d'exercer les privilèges d'une CPL(A), le titulaire d'une MPL devra avoir effectué, sur des avions:

(a) 70 heures de vol:

(1) en tant que PIC, ou

(2) constituées d'au moins 10 heures en tant que PIC et du temps de vol additionnel en tant que PIC sous supervision (PICUS).

De ces 70 heures, 20 seront du temps de vol en VFR en campagne en tant que PIC ou du temps de vol en campagne comportant au moins 10 heures en tant que PIC et 10 heures en tant que PICUS. Elles incluront 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM), accompli en tant que PIC, au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes différents;

(b) les éléments du cours modulaire de la CPL(A), établis aux paragraphes 10, point a) et 11 de l'appendice 3, E à la présente partie et (c) l'examen pratique de la CPL(A), conformément au paragraphe FCL.320.

FCL.400.A MPL – Âge minimum

Les candidats à une MPL devront avoir au moins 18 ans révolus.

FCL.405.A MPL – Privilèges

(a) Les privilèges du titulaire d'une MPL consistent à agir en tant que copilote sur un avion qui doit être exploité avec un copilote.

(b) Le titulaire d'une MPL peut obtenir les privilèges additionnels:

(1) de titulaire d'une PPL(A), pour autant que les exigences relatives à la PPL(A) spécifiées dans la sous-partie C soient satisfaites;

(2) d'une CPL(A) pour autant que les exigences spécifiées au paragraphe FCL.325.A soient satisfaites.

(c) Le titulaire d'une MPL verra les privilèges de son IR(A) limités aux avions qui doivent être exploités avec un copilote. Les privilèges de l'IR(A) peuvent être étendus aux exploitations monopilotes sur avion, pour autant que le titulaire de la licence ait effectué la formation additionnelle pour agir en tant que PIC lors d'opérations monopilotes exécutées par seule référence aux instruments et qu'il ait réussi l'examen pratique de l'IR(A) en tant que pilote unique.

FCL.410.A MPL – Cours de formation et examens théoriques

(a) Cours. Les candidats à une MPL devront avoir suivi un cours théorique et une instruction au vol auprès d'un ATO, conformément à l'appendice 5 à la présente partie.

(b) Examen. Les candidats à une MPL devront avoir démontré un niveau de connaissance correspondant à celui d'un titulaire d'une ATPL(A), conformément au paragraphe FCL.515 et à une qualification de type multipilote.

FCL.415.A MPL – Aptitudes pratiques

(a) Les candidats à une MPL devront avoir démontré, dans le cadre d'une évaluation continue, les aptitudes nécessaires pour satisfaire à toutes les unités de compétence spécifiées dans l'appendice 5 à la présente partie, en tant que pilote aux commandes et pilote n'étant pas aux commandes, dans un avion à turbine multimoteur et multipilote, en VFR et IFR.

(b) Au terme du cours de formation, le candidat devra être reçu à un examen pratique conforme à l'appendice 9 à la présente partie, afin de démontrer son aptitude à effectuer, en tant que PIC de la catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres pertinentes, avec la compétence correspondant aux privilèges octroyés. L'examen pratique sera effectué sur le type d'avion utilisé dans la phase avancée du cours de formation intégré de la MPL ou dans un FFS représentant le même type.

AIRCREW PART FCL

Non repris dans ce document

SOUS-PARTIE F / ATPL

SECTION 1 Exigences communes

FCL.600 IR – Généralités

Les opérations en IFR dans un avion, hélicoptère, dirigeable ou aéronef à sustentation motorisée ne pourront être effectuées que par les titulaires d'une PPL, CPL, MPL et ATPL qui détiennent une IR correspondant à la catégorie d'aéronef ou lors d'examens pratiques ou d'une instruction en double commande.

FCL.605 IR – Privilèges

- (a) Les privilèges du titulaire d'une IR consistent à piloter un aéronef en IFR avec une hauteur minimale de décision de 200 pieds (60 m).
- (b) Dans le cas d'une IR multimoteur, ces privilèges peuvent être étendus à des hauteurs de décision plus basses que 200 pieds (60 m) lorsque le candidat a suivi une formation spécifique auprès d'un ATO et a réussi, dans un aéronef multipilote, la section 6 de l'examen pratique établi à l'appendice 9 à la présente partie.
- (c) Les titulaires d'une IR exerceront leurs privilèges conformément aux conditions définies dans l'appendice 8 à la présente partie.
- (d) Hélicoptères exclusivement. Pour exercer des privilèges en tant que PIC en IFR dans des hélicoptères multipilotes, le titulaire d'une IR(H) devra avoir à son actif au moins 70 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 30 heures peut être du temps aux instruments au sol.

FCL.610 IR – prérequis et obtention de crédits

Les candidats à une IR :

- (a) devront être titulaires :
- (1) d'au moins une PPL de la catégorie appropriée d'aéronef et :
 - (i) des privilèges de voler de nuit, conformément au paragraphe FCL.810, point i), ou
 - (ii) d'une ATPL dans une autre catégorie d'aéronef, ou encore
 - (2) d'une CPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;
- (b) devront avoir à leur actif au moins 50 heures de vol en campagne en tant que PIC sur avions, hélicoptères ou dirigeables, dont au moins 10 heures, ou dans le cas des dirigeables, 20 heures auront été accomplies dans la catégorie d'aéronef pertinente.
- (c) Hélicoptères exclusivement. Les candidats qui auront suivi un cours de formation intégré ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) seront exemptés de l'exigence du point b).

FCL.615 IR – Instruction théorique et instruction au vol

(a) Cours. Les candidats à une IR devront avoir suivi un cours théorique et une instruction au vol auprès d'un ATO. Le cours devra être:

- (1) 1 cours de formation intégré qui inclut un entraînement pour l'IR, conformément à l'appendice 3 de la présente partie, ou
- (2) 1 cours modulaire, conformément à l'appendice 6 à la présente partie.

(b) Examen. Les candidats devront démontrer, dans les sujets suivants, un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés:

- réglementation,
- connaissance générale de l'aéronef - instruments,
- préparation et surveillance du vol,
- performance humaine,
- météorologie,
- radioguidage,
- communications en IFR.

FCL.620 IR – Examen pratique

(a) Les candidats à une IR devront être reçus à un examen pratique conforme à l'appendice 7 à la présente partie, afin de démontrer leur aptitude à effectuer les procédures et manœuvres pertinentes, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges octroyés.

(b) Pour une IR multimoteur, l'examen pratique sera présenté sur un aéronef multimoteur. Pour une IR monomoteur, l'examen pratique sera présenté sur un aéronef monomoteur. Un avion dont les moteurs sont proches de son axe géométrique sera réputé être un avion monomoteur aux fins du présent paragraphe.

FCL.625 IR – Validité, prorogation et renouvellement

- (a) Validité. Une IR aura une durée de validité d'un an.
- (b) Prorogation.
 - (1) Une IR devra être prorogée dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification.
 - (2) Les candidats qui n'ont pas réussi la section pertinente d'un contrôle de compétences d'une IR avant la date d'expiration de l'IR n'exerceront les privilèges de l'IR qu'une fois qu'ils auront réussi le contrôle de compétences.
- (c) Renouvellement. Si une IR a expiré, les candidats devront, pour renouveler leurs privilèges :
 - (1) suivre une formation de remise à niveau auprès d'un ATO pour atteindre le niveau de compétences requis pour réussir la rubrique de l'examen pratique relative au vol aux instruments, en vertu de l'appendice 9 à la présente partie et
 - (2) effectuer un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 à la présente partie, dans la catégorie pertinente d'aéronef.
- (d) Si l'IR n'a pas été prorogée ou renouvelée dans les 7 ans qui précèdent, le titulaire sera tenu d'être à nouveau reçu aux examens théorique et pratique de l'IR.

SECTION 2 Exigences particulières pour la catégorie des avions

FCL.625.A IR(A) – Prorogation

- (a) Prorogation. Les candidats à la prorogation d'une IR(A):
 - (1) lorsqu'elle est combinée avec la prorogation d'une qualification de classe ou de type, devront réussir un contrôle de compétences conforme à l'appendice 9 à la présente partie;
 - (2) lorsqu'elle n'est pas combinée avec la prorogation d'une qualification de classe ou de type, devront :
 - (i) dans le cas des aéronefs monopilotes, effectuer la section 3b et les parties de la section 1 applicables au vol prévu, du contrôle de compétences établi à l'appendice 9 à la présente partie et
 - (ii) dans le cas des avions multimoteurs, accomplir la section 6 du contrôle de compétences pour les avions monopilotes, conformément à l'appendice 9 à la présente partie, par seule référence aux instruments.
 - (3) Un FNPT II ou un FFS représentant la classe ou le type pertinent d'avion peut être utilisé dans le cas du paragraphe 2, mais le contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(A) devra alors être accompli dans un avion.
- (b) Des crédits croisés seront octroyés conformément à l'appendice 8 à la présente partie.

SECTION 3 Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères

Non repris dans ce document

SECTION 4 Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables

Non repris dans ce document

SECTION 1 Exigences communes

FCL.700 Circonstances dans lesquelles des qualifications de classe ou de type sont exigées

(a) À l'exception du cas des LAPL, SPL et BPL, les titulaires d'une licence de pilote ne pourront agir en aucun cas en tant que pilote d'un aéronef s'ils ne possèdent pas de qualification valide et appropriée de classe ou de type, sauf lorsqu'ils présentent des examens pratiques ou des contrôles de compétences visant à renouveler des qualifications de classe ou de type, ou lorsqu'ils suivent une instruction au vol.

(b) Nonobstant les dispositions du point a), dans le cas de vols liés à l'introduction ou à la modification de types d'aéronefs, les pilotes peuvent détenir un certificat spécial délivré par l'autorité compétente, qui les autorise à effectuer ces vols. Cette autorisation aura une validité limitée aux vols spécifiques.

(c) Sans préjudice des dispositions des points a) et b), dans le cas de vols liés à l'introduction ou à la modification de types d'aéronefs effectuée par des organismes de conception ou de production dans le cadre de leurs privilèges, ainsi que de vols d'instruction pour la délivrance d'une qualification d'essais en vol, lorsque les exigences de la présente sous-partie ne peuvent être satisfaites, les pilotes peuvent détenir une qualification d'essais en vol délivrée conformément au paragraphe FCL.820.

FCL.705 Privilèges du titulaire d'une qualification de classe ou de type

Les privilèges du titulaire d'une qualification de classe ou de type consistent à agir en tant que pilote sur une classe ou un type d'aéronef défini dans la qualification.

FCL.710 Qualifications de classe et de type – variantes

(a) Aux fins d'étendre ses privilèges à une autre variante d'aéronef au sein d'une qualification de classe ou de type, le pilote devra suivre une formation traitant des différences ou une formation de familiarisation. Dans le cas de variantes au sein d'une qualification de type, la formation traitant des différences ou la formation de familiarisation devra inclure les éléments pertinents définis dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21.

(b) Si aucun vol n'a été effectué avec la variante au cours des 2 ans qui suivent la formation traitant des différences, une formation additionnelle traitant des différences, voire un contrôle de compétences portant sur cette variante, sera exigée pour maintenir les privilèges, sauf en ce qui concerne les types ou les variantes faisant partie des qualifications de classe d'aéronef monomoteur à pistons et de TMG.

(c) La formation traitant des différences sera inscrite dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera validée par la signature de l'instructeur le cas échéant.

FCL.725 Exigences pour la délivrance de qualifications de classe et de type

(a) *Cours de formation.* Un candidat à une qualification de classe ou de type devra accomplir 1 cours de formation auprès d'un ATO. Le cours de formation de qualification de type devra inclure les éléments de formation obligatoires pour le type concerné, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la partie 21.

(b) *Examen théorique.* Le candidat à une qualification de classe ou de type devra être reçu à un examen théorique organisé par un ATO afin de démontrer le niveau de connaissances théoriques requises pour utiliser le type ou la classe d'aéronef applicable en toute sécurité.

(1) Dans le cas des aéronefs multipilotes, l'examen théorique sera une épreuve écrite et contiendra au moins 100 questions à choix multiple, réparties de manière appropriée entre les sujets principaux du programme.

(2) Dans le cas des aéronefs monopilotes multimoteurs, l'examen théorique sera une épreuve écrite et le nombre de questions à choix multiple dépendra de la complexité de l'aéronef.

(3) Dans le cas des aéronefs monomoteurs, l'examen théorique sera conduit oralement par l'examineur pendant l'examen pratique afin de déterminer si un niveau de connaissance suffisant a été atteint ou pas.

(4) Dans le cas des avions monopilotes qui sont classés comme avions hautes performances, l'examen théorique sera une épreuve écrite et contiendra au moins 60 questions à choix multiple, réparties de manière appropriée entre les sujets principaux du programme.

(c) *Examen pratique.* Un candidat à une qualification de classe ou de type devra être reçu à un examen pratique conforme à l'appendice 9 à la présente partie, afin de démontrer l'aptitude requise pour exploiter la classe ou le type d'aéronef applicable, en toute sécurité.

Le candidat devra réussir l'examen pratique dans les 6 mois qui suivent le début du cours de formation relatif à la qualification de classe ou de type, et dans les 6 mois qui précèdent l'introduction de la demande de délivrance d'une qualification de classe ou de type.

(d) Un candidat qui est déjà titulaire d'une qualification de type pour un type d'aéronef, ayant des privilèges pour l'exploitation monopilote ou multipilote, sera réputé avoir déjà satisfait aux exigences théoriques lorsqu'il introduira la demande d'ajout de privilèges pour une autre forme d'exploitation sur le même type d'aéronef.

(e) Nonobstant les paragraphes précédents, les pilotes détenteurs d'une qualification d'essais en vol délivrée conformément au paragraphe FCL.820, qui étaient impliqués dans les essais en vol de développement, de certification ou de production pour un type d'aéronef, et qui ont à leur actif soit 50 heures de vol total, soit 10 heures de vol en tant que PIC pour des vols d'essai sur ledit type d'aéronef, seront habilités à introduire une demande de délivrance de qualification du type pertinent, pour autant qu'ils satisfassent aux exigences relatives à l'expérience, ainsi qu'aux prérequis pour la délivrance de ladite qualification de type, comme établi dans la présente sous-partie pour la catégorie d'aéronef pertinente.

FCL.740 Validité et renouvellement de qualifications de classe et de type

(a) La période de validité des qualifications de classe et de type sera d'un an, à l'exception des qualifications de classe monopilote monomoteur, dont la période de validité sera de 2 ans sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21.

(b) *Renouvellement*. Si une qualification de classe ou de type est arrivée à échéance, le candidat devra:

- (1) suivre une formation de remise à niveau auprès d'un ATO si requis pour atteindre le niveau de compétences nécessaire à l'exploitation en toute sécurité du type ou de la classe d'aéronef pertinent et
- (2) réussir un contrôle de compétences, conformément à l'appendice 9 à la présente partie.

SECTION 2 Exigences particulières pour la catégorie des avions

FCL.720.A Exigence en termes d'expérience et prérequis pour la délivrance de qualifications de classe ou de type – avions

Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21, les candidats à une qualification de classe ou de type devront satisfaire aux exigences relatives à l'expérience et aux prérequis suivants pour la délivrance de la qualification concernée:

(a) *avions monopilotes multimoteurs*. Les candidats à une première qualification de classe ou de type sur un avion monopilote multimoteur devront avoir à leur actif au moins 70 heures en tant que PIC sur avions;

(b) *avions non complexes hautes performances monopilotes*. Avant de commencer la formation en vol, les candidats à une première qualification de classe ou de type pour un avion monopilote classé comme avion hautes performances devront:

- (1) avoir à leur actif au moins 200 heures d'expérience totale en vol, dont 70 heures en tant que PIC sur avions et
 - (2) (i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours théorique additionnel auprès d'un ATO, ou
 - (ii) avoir réussi les examens théoriques de l'ATPL(A) conformément à la présente partie, ou encore
 - (iii) en plus d'une licence délivrée conformément à la présente partie, être titulaires d'une ATPL(A) ou d'une CPL(A)/IR avec un crédit de connaissances théoriques pour l'ATPL(A), délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.
- (3) En outre, les pilotes souhaitant bénéficier du privilège d'utiliser l'avion en exploitations multipilotes devront satisfaire aux exigences du point d), 4ème alinéa;

(c) *avions complexes hautes performances monopilotes*. Les candidats à la délivrance d'une première qualification de type pour un avion complexe monopilote classé comme avion hautes performances devront, en plus de satisfaire aux exigences du point b), avoir satisfait aux exigences pour une IR(A) multimoteur, comme défini dans la sous-partie G;

(d) *avions multipilotes*. Les candidats à un cours de première qualification de type pour un avion multipilote seront des aspirants pilotes en train de suivre une formation dans un cours MPL ou satisferont aux exigences suivantes:

- (1) avoir à leur actif au moins 70 heures d'expérience de vol en tant que PIC sur avions;
- (2) être titulaires d'une IR(A) multimoteur;
- (3) avoir réussi les examens théoriques de l'ATPL(A), conformément à la présente partie et
- (4) sauf lorsque le cours de qualification de type est combiné avec un cours sur le MCC :
 - (i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours sur le MCC sur avions, ou
 - (ii) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante une formation sur le MCC sur hélicoptère et avoir à leur actif une expérience de plus de 100 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes, ou encore
 - (iii) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes, ou

(iv) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes en exploitations multipilotes sur des avions monopilotes multimoteurs, en transport aérien commercial, conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables;

(e) Nonobstant les dispositions du point d), un État membre peut octroyer une qualification de type avec des privilèges limités pour avions multipilotes qui permet au titulaire de cette qualification d'agir en tant que copilote de relève en croisière au-dessus du niveau de vol 200 (FL 200), à condition que deux autres membres d'équipage possèdent une qualification de type conformément au point d) .

(f) *qualifications additionnelles de type d'avions complexes hautes performances monopilotes et multipilotes.* Les candidats à la délivrance de qualifications additionnelles de type multipilote et de qualifications de type d'avions complexes hautes performances monopilotes devront être titulaires d'une IR(A) multimoteur;

(g) lorsque défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la partie 21, l'exercice des privilèges d'une qualification de type peut être initialement restreint au vol sous la supervision d'un instructeur. Les heures de vol sous supervision seront consignées dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et seront validées par la signature de l'instructeur. Cette limitation sera supprimée lorsque le pilote pourra démontrer que les heures de vol sous supervision exigées par les données d'adéquation opérationnelle ont été accomplies.

FCL.725.A Instruction théoriques et instruction au vol pour la délivrance de qualifications de classe et de type – avions

Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la partie 21:

(a) Avions monopilotes multimoteurs.

(1) Le cours théorique pour une qualification de classe monopilote multimoteur devra inclure au moins 7 heures d'instruction à l'exploitation d'avions multimoteurs.

(2) Le cours de formation en vol pour une qualification de type ou de classe monopilote multimoteur devra inclure au moins 2 heures et 30 minutes d'instruction au vol en double commande en conditions normales d'exploitation d'avion multimoteur et pas moins de 3 heures 30 minutes d'instruction au vol en double commande en procédures de panne moteur et en techniques de vol asymétrique.

(b) *Avions monopilotes – mer.* Le cours de formation pour des qualifications sur avions monopilotes – mer devra inclure une instruction théorique et une instruction au vol. La formation en vol pour une qualification de classe ou de type (mer) pour des avions monopilotes (mer) inclura au moins 8 heures d'instruction au vol en double commande si le candidat est titulaire d'une version «terre» de la qualification de classe ou de type concernée, ou 10 heures si le candidat ne détient pas une telle qualification.

FCL.730.A Exigences particulières pour les pilotes suivant un cours de qualification de type sans vol (ZFTT) – avions

(a) Un pilote qui suit une instruction dans un cours ZFTT devra avoir accompli, sur un avion multipilote à turboréacteurs, certifié selon les normes du CS-25 ou un code de navigabilité équivalent, ou sur un avion multipilote à turbopropulseurs dont la masse maximale certifiée au décollage est d'au moins 10 tonnes ou dispose d'une configuration approuvée en sièges passagers supérieure à 19 sièges, au moins :

(1) 1 500 heures de vol ou 250 étapes si un FFS qualifié pour le niveau CG, C ou C intermédiaire est utilisé pendant le cours, ou

(2) 500 heures de vol ou 100 étapes si un FFS qualifié pour le niveau DG ou D est utilisé pendant le cours.

(b) Lorsqu'un pilote passe d'un avion à turbopropulseurs à un avion à turboréacteurs ou inversement, une formation complémentaire sur simulateur sera exigée.

FCL.735.A Cours de formation au travail en équipage – avions

(a) Le cours de formation au MCC contiendra au moins :

(1) 25 heures d'instruction théorique et d'exercices et

(2) 20 heures de formation pratique au MCC ou 15 heures dans le cas des aspirants pilotes qui suivent un cours intégré ATP.

Un FNPT II MCC ou un FFS sera utilisé. Lorsqu'une formation au MCC est combinée avec une formation de qualification initiale de type, la formation pratique au MCC peut être réduite à 10 heures au minimum si le même FFS est utilisé tant pour la formation au MCC que pour la formation de qualification de type.

(b) Le cours de formation au MCC sera accompli dans les 6 mois auprès d'un ATO.

- (c) À moins que le cours sur le MCC n'ait été combiné avec un cours de qualification de type, le candidat se verra attribuer, au terme du cours de formation au MCC, un certificat attestant qu'il l'a suivi.
- (d) Un candidat qui a suivi la formation au MCC pour toute autre catégorie d'aéronef sera exempté de l'exigence du point a), 1er alinéa.

FCL.740.A Prorogation des qualifications de classe et de type – avions

(a) Prorogation des qualifications de classe multimoteur et qualifications de type. Pour la prorogation des qualifications de classe multimoteur et des qualifications de type, le candidat devra :

(1) réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 à la présente partie dans la classe ou le type d'avion concerné ou dans un FSTD représentant cette classe ou ce type, dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification et

(2) accomplir au cours de la période de validité de la qualification, au moins:

(i) 10 étapes en tant que pilote de la catégorie ou du type d'avion pertinent, ou

(ii) 1 étape en tant que pilote sur un avion ou un FFS de la classe ou du type concerné, accompagné d'un examinateur. Cette étape peut être effectuée au cours du contrôle de compétences.

(3) Un pilote qui travaille pour un opérateur de transport aérien commercial agréé conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables, qui a réussi le contrôle de compétences de l'opérateur, ainsi que le contrôle de compétences visant à la prorogation de la qualification de classe ou de type, sera exempté de devoir satisfaire aux exigences du point 2.

(4) La prorogation d'une IR(A), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de classe ou de type

(b) Prorogation des qualifications de classe monopilote monomoteur.

(1) Qualifications de classe d'avion monomoteur à pistons et qualifications TMG. Dans le cas d'une prorogation des qualifications de classe d'avions monopilotes monomoteurs à pistons ou de qualifications de classe de TMG, le candidat devra :

(i) au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir, en présence d'un examinateur, un contrôle de compétences dans la classe concernée, conformément à l'appendice 9 à la présente partie, ou

(ii) au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, accomplir 12 heures de vol dans la classe pertinente, avec :

- 6 heures en tant que PIC;

- 12 décollages et 12 atterrissages et

- 1 vol d'entraînement d'au moins 1 heure avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI). Les candidats seront exemptés de ce vol s'ils ont réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type ou un examen pratique pour toute autre classe ou tout autre type d'avion.

(2) Lorsque des candidats sont titulaires tant d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) que d'une qualification de TMG, ils peuvent remplir les exigences du point 1 dans l'une des classes et obtenir la prorogation des 2 qualifications.

(3) Avions monopilotes monomoteurs à turbopropulseurs. Dans le cas de la prorogation de qualifications de classe monomoteur à turbopropulseurs, les candidats devront réussir un contrôle de compétences portant sur la classe concernée conformément à l'appendice 9 à la présente partie, en présence d'un examinateur, au cours des 3 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification.

(c) Les candidats qui ne sont pas reçus à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de classe ou de type ne pourront pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'ils n'ont pas réussi le contrôle de compétences.

SECTION 3 Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères
Non repris dans ce document

SECTION 4 Exigences particulières pour la catégorie des aéronefs à sustentation motorisée
Non repris dans ce document

SECTION 5 Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables
Non repris dans ce document

FCL.800 Qualification de vol acrobatique

- (a) Les titulaires d'une licence de pilote pour avions, TMG ou planeurs n'entreprendront les vols acrobatiques que lorsqu'ils seront titulaires de la qualification appropriée.
- (b) Les candidats à une qualification de vol acrobatique devront avoir effectué:
- (1) au moins 40 heures de vol ou, dans le cas de planeurs, 120 lancements en tant que PIC dans la catégorie appropriée d'aéronef, accomplis après la délivrance de la licence;
 - (2) 1 cours de formation auprès d'un ATO, incluant:
 - (i) 1 instruction théorique correspondant à la qualification;
 - (ii) au moins 5 heures ou 20 vols d'instruction à l'acrobatie dans la catégorie appropriée d'aéronef.
- (c) Les privilèges de la qualification de vol acrobatique seront restreints à la catégorie d'aéronef utilisée pour l'instruction au vol. Les privilèges seront étendus à une autre catégorie d'aéronef si le pilote est titulaire d'une licence pour ladite catégorie d'aéronef et a accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande couvrant la totalité du programme de formation à l'acrobatie pour cette catégorie d'aéronef.

FCL.805 Qualifications pour le remorquage de planeurs et le remorquage de banderoles

- (a) Les titulaires d'une licence de pilote ayant des privilèges pour piloter des avions ou des TMG ne pourront remorquer des planeurs ou des banderoles que lorsqu'ils seront titulaires de la qualification appropriée pour remorquer des planeurs ou des banderoles.
- (b) Les candidats à une qualification pour le remorquage de planeurs devront avoir accompli:
- (1) après la délivrance de la licence, au moins 30 heures de vol en tant que PIC et 60 décollages et atterrissages dans des avions si l'activité doit être effectuée dans des avions, ou dans des TMG si l'activité doit être effectuée dans des TMG;
 - (2) 1 cours de formation auprès d'un ATO, comportant:
 - (i) 1 instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage;
 - (ii) au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'un planeur, incluant au moins 5 vols d'instruction en double commande, et
 - (iii) à l'exception des titulaires d'une LAPL(S) ou d'une SPL, 5 vols de familiarisation dans un planeur lancé par un aéronef.
- (c) Les candidats à une qualification pour le remorquage de banderoles devront avoir effectué:
- (1) au moins 100 heures de vol et 200 décollages et atterrissages en tant que PIC sur des avions ou des TMG après l'obtention de la licence. Au moins 30 de ces heures seront accomplies sur avion si l'activité doit être effectuée dans des avions, ou dans des TMG si l'activité doit être effectuée dans des TMG;
 - (2) 1 cours de formation auprès d'un ATO, comportant:
 - (i) 1 instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage;
 - (ii) au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'une banderole, avec au moins 5 vols d'instruction en double commande.
- (d) Les privilèges liés aux qualifications de remorquage de planeurs et de banderoles seront limités aux avions ou aux TMG, en fonction du type d'aéronef sur lequel l'instruction au vol a été accomplie. Les privilèges seront étendus si le pilote détient une licence pour des avions ou des TMG et a accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande couvrant la totalité du programme de formation au remorquage sur l'un des types d'aéronefs, selon le cas.
- (e) Pour pouvoir exercer les privilèges des qualifications de remorquage de planeurs ou de banderoles, le titulaire de la qualification devra avoir accompli au moins 5 remorquages au cours des derniers 24 mois.
- (f) Lorsque le pilote ne satisfait pas aux exigences du point e), avant de reprendre l'exercice de ses privilèges, le pilote devra effectuer les remorquages manquants en présence d'un instructeur ou sous sa supervision.

FCL.810 Qualification de vol de nuit

- (a) Avions, TMG, dirigeables.
- (1) Si les privilèges d'une LAPL ou d'une PPL pour avions, TMG ou dirigeables doivent être exercés en conditions VFR de nuit, les candidats devront avoir effectué un cours de formation auprès d'un ATO. Le cours devra inclure:
 - (i) 1 instruction théorique;
 - (ii) au moins 5 heures de vol de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef, dont au moins 3 heures d'instruction en double commande, incluant au moins 1 heure de navigation en campagne avec au minimum 1 vol en campagne en double commande d'au moins 50 km, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo.

- (2) Avant d'effectuer la formation de nuit, les titulaires d'une ATPL devront avoir effectué la formation de base au vol aux instruments nécessaire pour la délivrance d'une PPL.
- (3) Lorsque des candidats sont titulaires tant d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) que d'une qualification de TMG, ils peuvent remplir les exigences du point 1) dans l'une des classes ou les deux.
- (b) *Hélicoptères*. Si les privilèges d'une PPL pour hélicoptères doivent être exercés en condition VFR de nuit, le candidat devra avoir:
- (1) accompli au moins 100 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères après la délivrance de la licence, dont au moins 60 heures en tant que PIC sur hélicoptères et 20 heures de vol en campagne;
 - (2) suivi un cours de formation auprès d'un ATO. Le cours devra être accompli en 6 mois et comporter:
 - (i) 5 heures d'instruction théorique;
 - (ii) 10 heures d'instruction au vol aux instruments en double commande sur hélicoptère; et
 - (iii) 5 heures de vol de nuit, dont au moins 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant un minimum d'une heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.
 - (3) Un candidat qui est ou était titulaire d'une IR pour avions ou TMG recevra les crédits correspondant à 5 heures pour remplir les exigences du point 2), alinéa ii) précité.
- (c) *Ballons*. Si les privilèges d'une LAPL pour les ballons ou d'une BPL doivent être exercés en condition VFR de nuit, les candidats devront effectuer au minimum 2 vols d'instruction de nuit d'au moins 1 heure chacun.

FCL.815 Qualification de vol en montagne

- (a) *Privilèges*. Les privilèges du titulaire d'une qualification de vol en montagne consistent à piloter des avions ou des TMG vers et au départ de surfaces pour lesquelles les autorités appropriées désignées par les États membres jugent qu'une telle qualification est nécessaire.
- La qualification initiale de vol en montagne peut être obtenue soit sur :
- (1) roues, pour exercer le privilège de voler vers et au départ des dites surfaces lorsqu'elles ne sont pas couvertes de neige, ou
 - (2) skis, pour exercer le privilège de voler vers et au départ des dites surfaces lorsqu'elles sont couvertes de neige.
- (3) Les privilèges de la qualification initiale peuvent être étendus soit aux privilèges pour les roues soit à ceux pour les skis lorsque le pilote a suivi un cours de familiarisation additionnel approprié, comportant une instruction théorique et une formation au vol avec un instructeur de vol en montagne.
- (b) *Cours de formation*. Les candidats à une qualification de vol en montagne devront avoir accompli, au cours d'une période de 24 mois, un cours théorique et une formation en vol auprès d'un ATO. Le contenu du cours correspondra aux privilèges souhaités.
- (c) *Examen pratique*. À l'issue de la formation, le candidat devra réussir un examen pratique avec un FE qualifié à cet effet. L'examen pratique devra inclure :
- (1) un examen oral portant sur les connaissances théoriques;
 - (2) 6 atterrissages sur au moins 2 surfaces différentes pour lesquelles une qualification de vol en montagne est jugée nécessaire et qui sont autres que la surface de départ.
- (d) *Validité*. Une qualification pour la montagne sera valide pendant 24 mois.
- (e) *Prorogation*. Pour proroger la qualification de vol en montagne, le candidat devra :
- (1) avoir accompli au moins 6 atterrissages en montagne au cours des 24 derniers mois;
 - (2) avoir réussi un contrôle de compétences. Le contrôle de compétences devra satisfaire aux exigences du point c).
- (f) *Renouvellement*. Si la qualification est arrivée à échéance, le candidat devra satisfaire à l'exigence du point e), 2ème alinéa.

FCL.820 Qualification pour les essais en vol

Non repris dans ce document

SECTION 1 Exigences communes

FCL.900 Qualifications d'instructeur

(a) Généralités. Une personne ne pourra dispenser:

(1) 1 instruction en vol dans un aéronef que lorsqu'il est titulaire :

(i) d'une licence de pilote délivrée ou agréée selon le présent règlement;

(ii) d'une qualification d'instructeur appropriée à l'instruction dispensée, délivrée selon la présente sous-partie;

(2) 1 instruction sur système de vol synthétique ou 1 instruction au MCC que lorsqu'il est titulaire d'une qualification d'instructeur appropriée à l'instruction dispensée, délivrée conformément à la présente sous-partie.

(b) *Conditions particulières*

(1) Lors de l'introduction d'un nouvel aéronef dans un État membre ou dans la flotte d'un transporteur, lorsque la conformité avec les exigences établies dans la présente sous-partie n'est pas possible, l'autorité compétente peut délivrer une qualification spécifique octroyant des privilèges pour l'instruction au vol. Une telle qualification sera limitée aux vols d'instruction nécessaires pour l'introduction du nouveau type d'aéronef et sa durée de validité ne sera en aucun cas supérieure à un an.

(2) Les titulaires d'une qualification délivrée conformément au point b), 1er alinéa, qui souhaitent introduire une demande de qualification d'instructeur devront satisfaire aux prérequis et aux exigences de prorogation établis pour cette catégorie d'instructeur. Nonobstant le paragraphe FCL.905.TRI, point b), une qualification TRI délivrée conformément au présent point comprendra le privilège de dispenser une instruction pour la délivrance d'une qualification TRI ou SFI pour le type pertinent.

(c) Instruction hors du territoire des États membres

(1) Nonobstant les dispositions du point a), dans le cas d'une instruction au vol dispensée par un ATO se trouvant hors du territoire des États membres, l'autorité compétente peut délivrer une qualification d'instructeur à un candidat détenteur d'une licence de pilote octroyée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago, pour autant que le candidat :

(i) soit titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celles pour lesquelles il est habilité à dispenser une instruction et, en toute hypothèse, d'au moins une CPL;

(ii) satisfasse aux exigences établies dans la présente sous-partie pour la délivrance de la qualification d'instructeur pertinente;

(iii) démontre à l'autorité compétente un niveau adéquat de connaissances des règles de sécurité aérienne européennes pour pouvoir exercer des privilèges d'instructeur conformément à la présente partie.

(2) La qualification sera limitée à dispenser une instruction au vol :

(i) dans des ATO situés en dehors du territoire des États membres;

(ii) à des aspirants pilotes qui ont une connaissance suffisante de la langue dans laquelle l'instruction au vol est dispensée.

FCL.915 Conditions préalables et exigences générales applicables aux instructeurs

(a) Généralités. Un candidat à une qualification d'instructeur aura au moins 18 ans révolus.

(b) *Exigences additionnelles pour les instructeurs qui dispensent une instruction au vol dans des aéronefs.*

Un candidat à l'obtention d'une qualification d'instructeur ou le titulaire d'une telle qualification ayant des privilèges pour dispenser une instruction au vol dans un aéronef devra:

(1) être au moins titulaire de la licence et, si applicable, de la qualification pour laquelle l'instruction au vol doit être dispensée;

(2) à l'exception de l'instructeur pour les essais en vol, avoir:

(i) effectué au moins 15 heures de vol en tant que pilote sur la classe ou le type d'aéronef utilisé pour l'instruction au vol, dont un maximum de 7 heures peuvent avoir été effectuées dans un FSTD représentant la classe ou le type d'aéronef, si applicable, ou

(ii) réussi une évaluation de compétences pour la catégorie pertinente d'instructeur sur cette classe ou ce type d'aéronef;

(3) être autorisé à agir en tant que PIC sur l'aéronef au cours d'une telle instruction au vol.

(c) Crédit pour l'obtention de qualifications additionnelles et à des fins de prorogation

- (1) Les candidats à des qualifications additionnelles d'instructeur peuvent obtenir des crédits grâce aux aptitudes d'enseignement et d'apprentissage dont ils ont déjà fait la preuve pour la qualification d'instructeur qu'ils détiennent.
- (2) Les heures de vol accomplies en tant qu'examineur au cours des épreuves d'aptitude ou des contrôles de compétences seront portées en crédit pour satisfaire aux exigences relatives à la prorogation, dans le cas de toutes les qualifications d'instructeur détenues.

FCL.920 Compétences d'instructeur et évaluation

Tous les instructeurs seront formés pour atteindre les compétences suivantes :

- préparer des ressources,
- créer un climat propice à l'apprentissage,
- présenter le savoir,
- intégrer la Gestion des menaces et des erreurs (TEM) et la gestion des équipages,
- gérer le temps pour atteindre les objectifs de formation,
- favoriser l'apprentissage,
- évaluer les performances du stagiaire,
- surveiller et analyser les progrès,
- évaluer les sessions de formation,
- rendre compte des résultats.

FCL.925 Exigences additionnelles relatives aux instructeurs pour la MPL

(a) Les instructeurs qui dispensent une formation pour la MPL devront :

- (1) avoir réussi avec succès un cours de formation d'instructeur pour la MPL auprès d'un ATO et
- (2) en outre, pour les phases de base, intermédiaire et avancée du cours de formation intégrée de la MPL:
 - (i) avoir une expérience en exploitations multipilotes et (ii) avoir suivi une formation initiale en gestion des équipages auprès d'un transporteur aérien commercial conformément aux exigences applicables en termes d'exploitation aérienne.

(b) Cours de formation des instructeurs MPL

- (1) Le cours de formation des instructeurs MPL inclura au moins 14 heures de formation.
- (2) À l'issue du cours de formation, le candidat devra subir une évaluation de ses compétences d'instructeur et de sa connaissance de l'approche fondée sur la compétence appliquée à la formation. Cette évaluation sera constituée d'une démonstration pratique d'instruction au vol dans la phase appropriée du cours de formation MPL. Cette évaluation sera conduite par un examinateur qualifié conformément à la sous-partie K.
- (3) Une fois le cours de formation MPL réussi, l'ATO délivrera au candidat une qualification d'instructeur MPL.

(c) Pour maintenir ses privilèges, l'instructeur devra avoir, au cours des 12 mois qui précèdent, effectué dans le cadre d'un cours de formation MPL :

- (1) une session sur simulateur d'au moins 3 heures, ou
- (2) 1 exercice aérien d'au moins 1 heure incluant au moins 2 décollages et atterrissages.

(d) Si l'instructeur n'a pas satisfait aux exigences du point c), avant d'exercer les privilèges liés à l'instruction au vol pour la MPL, il devra :

- (1) suivre une formation de remise à niveau auprès d'un ATO afin d'atteindre le niveau de compétences nécessaire pour réussir l'évaluation des compétences d'instructeur et
- (2) réussir l'évaluation des compétences d'instructeur tel qu'établie au point b), 2ème alinéa.

FCL.930 Cours de formation

Les candidats à une qualification d'instructeur devront avoir suivi un cours théorique et une instruction au vol auprès d'un ATO. Outre les éléments spécifiques prescrits dans la présente partie pour chaque catégorie d'instructeur, le cours contiendra les éléments requis par le paragraphe FCL.920.

FCL.935 Évaluation des compétences

(a) Sauf dans le cas d'un instructeur au travail en équipage (MCCI), d'un instructeur sur système synthétique de vol (STI), d'un instructeur de vol en montagne (MI) et d'un instructeur d'essais en vol (FTI), un candidat à une qualification d'instructeur devra réussir une évaluation de compétences dans la catégorie appropriée d'aéronef afin de démontrer à un examinateur qualifié selon la sous-partie K son aptitude à instruire un aspirant pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance de la licence, de la qualification ou de l'autorisation pertinente.

(b) Cette évaluation devra inclure:

- (1) la démonstration des compétences décrites au paragraphe FCL.920, durant l'instruction prévol, après-vol et théorique;
- (2) des examens théoriques oraux au sol, des exposés prévol et après-vol, ainsi que les démonstrations en vol dans la classe, le type ou le FSTD d'aéronef approprié;
- (3) des exercices adéquats pour évaluer les compétences de l'instructeur.

(c) L'évaluation sera effectuée sur la même classe ou le même type d'aéronef ou sur le FSTD utilisé pour l'instruction au vol.

(d) Lorsqu'une évaluation de compétences est nécessaire pour la prorogation d'une qualification d'instructeur, un candidat qui échoue à l'évaluation avant la date d'expiration de la qualification d'instructeur ne pourra exercer les privilèges de cette qualification tant que l'évaluation n'a pas été accomplie avec succès.

FCL.940 Validité des qualifications d'instructeur

À l'exception du MI et sans préjudice du paragraphe FCL.900, point b), 1er alinéa, les qualifications d'instructeur seront valides pour une durée de 3 ans.

SECTION 2 Exigences particulières pour l'instructeur de vol – FI

FCL.905.FI FI — Privilèges et conditions

Les privilèges d'un FI consistent à dispenser une instruction au vol pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement:

- (a) d'une PPL, SPL, BPL et LAPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;
- (b) de qualifications de classe et de type pour les aéronefs monopilotes monomoteurs, à l'exception des aéronefs complexes hautes performances monopilotes; d'extensions de classe et de groupe pour les ballons et d'extensions de classe pour les planeurs;
- (c) de qualifications de type pour les dirigeables monopilotes ou multipilotes;
- (d) d'une CPL dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote dans ladite catégorie d'aéronef, comportant au moins 200 heures d'instruction au vol;
- (e) de la qualification de vol de nuit, pour autant que le FI:
 - (1) soit qualifié à voler de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef;
 - (2) ait démontré son aptitude à dispenser une instruction de nuit à un FI qualifié conformément au point i) ci-après et
 - (3) satisfasse à l'exigence relative à l'expérience en vol de nuit du paragraphe FCL.060, point b), 2ème alinéa;
- (f) d'une qualification pour le remorquage ou l'acrobatie, pour autant que le FI possède de tels privilèges et ait fait la preuve de son aptitude à dispenser une instruction pour cette qualification à un FI qualifié conformément au point i) ci-dessous;
- (g) d'une IR dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI ait:
 - (1) au moins 200 heures de vol en IFR, dont un maximum de 50 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FFS, un FTD 2/3 ou un FNPT II;
 - (2) suivi le cours de formation IRI en tant qu'aspirant pilote et ait réussi une évaluation de compétences pour la qualification IRI et
 - (3) de plus :
 - (i) dans le cas des avions multimoteurs, ait rempli les exigences pour la délivrance d'une qualification CRI;
 - (ii) dans le cas des hélicoptères multimoteurs, ait rempli les exigences pour la délivrance d'une qualification TRI;

- (h) de qualifications de type ou de classe monopilote multimoteur, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que le FI réponde :
- (1) dans le cas d'avion, aux prérequis pour le cours de formation CRI établi au paragraphe FCL.915.CRI, point a) et aux exigences des paragraphes FCL.930.CRI et FCL.935;
 - (2) dans le cas d'hélicoptère, aux exigences établies au paragraphe FCL.910.TRI, point c), 1er alinéa et aux prérequis pour le cours de formation TRI(H) établi au paragraphe FCL.915.TRI, point b), 2ème alinéa;
- (i) d'une qualification FI, IRI, CRI, STI ou MI, pour autant que le FI ait :
- (1) au moins accompli :
 - (i) dans le cas d'une qualification FI(S), au moins 50 heures ou 150 lancements en instruction au vol sur planeurs;
 - (ii) dans le cas d'une qualification FI(B), au moins 50 heures ou 50 décollages en instruction au vol sur ballons;
 - (iii) dans tous les autres cas, 500 heures d'instruction au vol dans la catégorie appropriée d'aéronef;
 - (2) réussi une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935 dans la catégorie appropriée d'aéronef aux fins de démontrer à un examinateur d'instructeur de vol (FIE) son aptitude à dispenser une instruction dans le cadre de la qualification FI;
- (j) d'une MPL, pour autant que le FI :
- (1) dans le cas la phase fondamentale de vol de la formation, ait à son actif au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avions, dont au moins 200 heures d'instruction au vol ;
 - (2) pour la phase de base de la formation :
 - (i) soit titulaire d'une IR pour avions multimoteurs et dispose du privilège de dispenser une instruction pour une IR et
 - (ii) ait à son actif au moins 1 500 heures de vol en exploitations en équipages multiples;
 - (3) dans le cas d'un FI déjà qualifié pour dispenser une instruction lors de cours intégrés ATP(A) ou CPL(A)/IR, l'exigence du point 2), sous ii) peut être remplacée par l'exécution d'un cours structuré de formation constitué :
 - (i) d'une qualification au MCC;
 - (ii) d'une observation de 5 sessions d'instruction au vol en phase 3 d'un cours MPL;
 - (iii) d'une observation de 5 sessions d'instruction au vol en phase 4 d'un cours MPL;
 - (iv) d'une observation de 5 sessions récurrentes d'entraînement au vol orienté vers la ligne, accomplies par un transporteur;
 - (v) du contenu du cours d'instructeur pour la qualification MCCI. Dans ce cas, le FI devra conduire ses 5 premières sessions en tant qu'instructeur sous la supervision d'un TRI(A), MCCI(A) ou SFI(A) qualifié pour l'instruction au vol de la MPL.

FCL.910.FI FI – Privilèges restreints

- (a) Un FI verra ses privilèges limités à ne dispenser une instruction au vol que sous la supervision d'un FI pour la même catégorie d'aéronef, désigné par l'ATO à cet effet, dans les cas suivants :
- (1) pour la délivrance des PPL, SPL, BPL et LAPL;
 - (2) dans tous les cours intégrés au niveau PPL, dans le cas d'avions et hélicoptères;
 - (3) pour les qualifications de classe et de type relatives aux aéronefs monopilotes monomoteurs, les extensions de classe et de groupe dans le cas de ballons et les extensions de classe dans le cas de planeurs;
 - (4) pour les qualifications de vol de nuit, de remorquage ou de vol acrobatique.
- (b) Lorsqu'il conduit une formation sous supervision conformément au point a), le FI ne disposera pas du privilège d'autoriser les aspirants pilotes à faire leurs premiers vols en solo et leurs premiers vols en campagne en solo.
- (c) Les limitations des points a) et b) seront supprimées de la qualification FI lorsque le FI aura au moins effectué :
- (1) dans le cas du FI(A), 100 heures d'instruction au vol dans des avions ou des TMG et a en outre supervisé au moins 25 vols en solo d'aspirants pilotes;
 - (2) dans le cas du FI(H), 100 heures d'instruction au vol dans des hélicoptères et a en outre supervisé au moins 25 exercices aériens en solo d'aspirants pilotes;
 - (3) dans le cas des FI(As), FI(S) et FI(B), 15 heures ou 50 décollages en instruction au vol couvrant la totalité du programme d'entraînement pour la délivrance d'une PPL(As), SPL ou BPL dans la catégorie appropriée d'aéronef.

FCL.915.FI FI – prérequis

Un candidat à une qualification FI devra :

(a) dans le cas d'une FI(A) et d'une FI(H):

(1) avoir suivi au moins 10 heures d'instruction au vol aux instruments sur la catégorie appropriée d'aéronef, dont au maximum 5 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FSTD;

(2) avoir effectué 20 heures de vol en campagne VFR en tant que PIC sur la catégorie appropriée d'aéronef et

(b) en outre, pour la FI(A) :

(1) être titulaire d'au moins une CPL(A), ou

(2) être titulaire d'au moins une PPL(A) et avoir:

(i) satisfait aux exigences relatives aux connaissances théoriques pour la CPL, sauf dans le cas de FI(A) dispensant une formation pour la LAPL(A) uniquement, et (ii) effectué au moins 200 heures de vol sur avions ou TMG, dont 150 heures en tant que PIC;

(3) avoir effectué au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons dont au moins 5 heures devront avoir été effectuées au cours des 6 mois qui précèdent le vol d'appréciation défini au paragraphe FCL.930.FI, point a);

(4) avoir effectué 1 vol en VFR en campagne en tant que PIC, incluant 1 vol d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet doivent être effectués sur 2 aérodromes différents;

(c) en outre, pour la FI(H), avoir accompli un temps de vol total de 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères dont:

(1) au moins 100 heures en tant que PIC, si le candidat est titulaire d'au moins une CPL(H), ou

(2) au moins 200 heures en tant que PIC, si le candidat est titulaire d'au moins une PPL(H) et a satisfait aux exigences relatives aux connaissances théoriques pour la CPL;

(d) dans le cas d'une FI(As), avoir effectué 500 heures de vol sur dirigeables en tant que PIC, dont 400 heures en tant que PIC titulaire d'une CPL(As);

(e) pour une qualification FI(S), avoir effectué 100 heures de vol et 200 lancements en tant que PIC sur planeurs. De surcroît, lorsque le candidat souhaite dispenser une instruction au vol sur TMG, il devra effectuer au moins 30 heures de vol en tant que PIC sur TMG et devra subir une évaluation de compétences additionnelle sur un TMG conformément au paragraphe FCL.935 avec un FI qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI(j);

(f) dans le cas d'une FI(B), avoir effectué 75 heures de vol en ballon en tant que PIC, dont au moins 15 heures doivent être effectuées dans la classe pour laquelle l'instruction au vol sera dispensée.

FCL.930.FI FI – Cours de formation

(a) Les candidats à la qualification FI devront avoir réussi 1 vol d'appréciation spécifique avec un FI qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI, point i), au cours des 6 mois qui précèdent le début du cours, afin d'évaluer leur aptitude à suivre le cours.

Ledit vol d'appréciation reposera sur le contrôle de compétences pour les qualifications de classe et de type comme exposé dans l'appendice 9 à la présente partie.

(b) Le cours de formation FI devra inclure:

(1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;

(2) (i) dans le cas d'une qualification FI (A), (H) et (As), au moins 100 heures d'instruction théorique, ainsi que des épreuves d'évaluation intermédiaires;

(ii) dans le cas d'une qualification FI(B) ou FI(S), au moins 30 heures d'instruction théorique, ainsi que des épreuves d'évaluation intermédiaires;

(3) (i) dans le cas d'une qualification FI (A) et (H), au moins 30 heures d'instruction au vol, dont 25 heures consisteront en une instruction au vol en double commande, avec 5 heures qui peuvent être accomplies dans un FFS, un FNPT I ou II ou un FTD 2/3;

(ii) dans le cas d'une qualification FI(As), au moins 20 heures d'instruction au vol dont 15 heures consisteront en une instruction au vol en double commande;

(iii) dans le cas d'une FI(S), au moins 6 heures ou 20 décollages en instruction au vol;

(iv) dans le cas d'une FI(S) avec le privilège de dispenser une formation sur TMG, au moins 6 heures d'instruction au vol en double commande sur TMG;

(v) dans le cas d'une qualification FI(B), au moins 3 heures avec 3 décollages en instruction au vol.

Lorsqu'ils sont candidats à l'obtention d'une qualification FI dans une autre catégorie d'aéronef, les pilotes qui sont ou étaient titulaires :

(1) d'une qualification FI(A), (H) ou (As) recevront un crédit de 55 heures pour satisfaire à l'exigence du point b), 2ème alinéa, i), ou de 18 heures pour répondre à l'exigence du point b), 2ème alinéa, ii);

FCL.940.FI FI – Prorogation et renouvellement

(a) Dans le cas d'une prorogation d'une qualification FI, le titulaire devra satisfaire à 2 des 3 exigences suivantes :

(1) effectuer:

(i) dans le cas d'une qualification FI(A) et (H), au moins 50 heures d'instruction au vol dans une catégorie appropriée d'aéronef au cours de la période de validité de la qualification, en tant que FI, TRI, CRI, IRI, MI ou examinateur. Si les privilèges pour dispenser une instruction pour la IR doivent être prorogés, 10 de ces heures devront consister en de l'instruction au vol pour une IR et devront avoir été effectuées au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification FI;

(ii) dans le cas d'une qualification FI(As), au moins 20 heures d'instruction au vol dans des dirigeables en tant que FI, IRI ou examinateur, au cours de la période de validité de la qualification. Si les privilèges pour dispenser une instruction pour l'IR doivent être prorogés, 10 de ces heures devront consister en de l'instruction au vol pour une IR et devront avoir été accomplies au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification FI;

(iii) dans le cas d'une qualification FI(S), au moins 30 heures ou 60 décollages en instruction au vol sur planeurs, motoplaneurs ou TMG en tant que FI ou examinateur, pendant la période de validité de la qualification;

(iv) dans le cas d'une qualification FI(B), au moins 6 heures d'instruction au vol dans des ballons en tant que FI ou examinateur, pendant la période de validité de la qualification;

(2) suivre un stage de remise à niveau d'instructeur pendant la période de validité de la qualification FI;

(3) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935 dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification FI.

(b) Au minimum toutes les 2 prorogations qui suivront dans le cas des FI(A) ou FI(H), ou toutes les 3 prorogations dans le cas des FI(As), (S) et (B), le titulaire aura l'obligation de réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.

(c) *Renouvellement.* Si la qualification FI est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant le renouvellement :

(1) participer à un stage de remise à niveau d'instructeur;

(2) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.

SECTION 4 Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de type – TRI

Non repris dans ce document

SECTION 5 Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de type – CRI

Non repris dans ce document

SECTION 6 Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de vol aux instruments - IRI

FCL.905.IRI IRI — Privilèges et conditions

(a) Les privilèges d'un IRI consistent à dispenser une instruction pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une IR sur la catégorie appropriée d'aéronef.

(b) *Exigences particulières pour le cours MPL.* Pour dispenser une instruction sur les phases de base de la formation MPL, l'IRI(A) devra :

(1) être titulaire d'une IR pour avions multimoteurs et

(2) avoir à son actif au moins 1 500 heures de vol en exploitations en équipage multiple;

(3) dans le cas d'un IRI déjà qualifié pour dispenser une instruction lors de cours ATP(A) ou CPL(A)/IR intégrés, l'exigence du point b), 2ème alinéa, peut être remplacée par l'exécution d'un cours décrit au paragraphe FCL.905.FI, point j), 3ème alinéa.

FCL.915.IRI IRI – Prérequis

Un candidat à une qualification IRI devra :

- (a) dans le cas d'une IRI(A):
 - (1) avoir à son actif au moins 800 heures de vol en IFR, dont au moins 400 heures sur avion et
 - (2) dans le cas de candidats à une IRI(A) pour avions multimoteurs, satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.915.CRI, point a);
- (b) dans le cas d'une IRI(H) :
 - (1) avoir à son actif au moins 500 heures de vol en IFR, dont au moins 250 heures devront être du temps de vol aux instruments sur hélicoptère et
 - (2) dans le cas de candidats à une IRI(H) pour hélicoptères multipilotes, satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.905.FI, point g), 3ème alinéa, ii);
- (c) dans le cas d'une IRI(As), avoir à son actif au moins 300 heures de vol en IFR, dont au moins 100 heures devront être du temps de vol aux instruments sur dirigeable.

FCL.930.IRI IRI — Cours de formation

(a) Le cours de formation pour une IRI devra au moins inclure :

- (1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;
- (2) 10 heures de formation technique, comprenant la révision des connaissances théoriques sur les instruments, la préparation des plans de leçons et le développement d'aptitudes pédagogiques en classe;
- (3)
 - (i) pour la qualification IRI(A), au moins 10 heures d'instruction au vol sur avion, sur FFS, FTD 2/3 ou FPNT II. Dans le cas de candidats titulaires d'une qualification FI(A), ces heures sont ramenées à 5;
 - (ii) pour la qualification IRI(H), au moins 10 heures d'instruction au vol sur hélicoptère, sur FFS, FTD 2/3 ou FPNT II/III;
 - (iii) pour la qualification IRI(A), au moins 10 heures d'instruction au vol sur dirigeable, sur FFS, FTD 2/3 ou FPNT II.

(b) L'instruction au vol sera dispensée par un FI qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI, point i).

(c) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a), 1er alinéa.

FCL.940.IRI IRI – Prorogation et renouvellement

Pour la prorogation et le renouvellement d'une qualification IRI, le titulaire devra satisfaire aux exigences de prorogation et de renouvellement d'une qualification FI, conformément au paragraphe FCL.940.FI.

SECTION 7 Exigences particulières pour l'instructeur sur système synthétique de vol – SFI

FCL.905.SFI SFI — Privilèges et conditions

Les privilèges d'un SFI consistent à dispenser une instruction au vol sur système synthétique de vol, dans la catégorie d'aéronef concernée, pour:

- (a) la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une IR, pour autant qu'il soit ou ait été titulaire d'une IR dans la catégorie pertinente d'aéronef et ait suivi un cours de formation IRI et
- (b) dans le cas d'une qualification SFI pour les avions monopilotes :
 - (1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement de qualifications de type pour les aéronefs complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges couvrant les exploitations monopilotes. Les privilèges du SFI (SPA) peuvent être étendus à l'instruction au vol pour les qualifications de type d'avions complexes hautes performances monopilotes en exploitations multipilotes, pour autant qu'il:
 - (i) soit titulaire d'une qualification MCCI, ou
 - (ii) soit ou ait été titulaire d'une qualification TRI pour des avions multipilotes et
 - (2) pour autant que les privilèges de la SFI(SPA) aient été étendus aux exploitations multipilotes conformément au point 1) :
 - (i) MCC;
 - (ii) le cours MPL en phase de base;

- (c) dans le cas d'une qualification SFI pour avions multipilotes :
- (1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour :
 - (i) des avions multipilotes;
 - (ii) des avions complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges en vue d'opérations en exploitations multipilotes;
 - (2) MCC;
 - (3) les phases de base, intermédiaire et avancée du cours MPL pour autant que, pour la phase de base, il soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou IRI(A);
- (d) dans le cas d'une SFI pour hélicoptères:
- (1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptère;
 - (2) une formation au MCC lorsque le TRI dispose de privilèges pour dispenser une instruction pour des hélicoptères multipilotes.

FCL.910.SFI SFI – Privilèges restreints

Les privilèges du SFI seront limités au FTD 2/3 ou FFS du type d'aéronef dans lequel le cours de formation SFI a été effectué.

Les privilèges peuvent être étendus à d'autres FSTD représentant d'autres types de la même catégorie d'aéronef lorsque le titulaire a:

- (a) accompli de manière satisfaisante la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification de type pertinent et
- (b) dispensé, pendant un cours complet de qualification de type, au moins 3 heures d'instruction au vol axée sur les tâches d'un SFI sur le type applicable, sous la supervision et à la satisfaction d'un TRE qualifié à cet effet.

FCL.915.SFI SFI – Prérequis

Un candidat à une qualification SFI devra :

- (a) être ou avoir été titulaire d'une CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;
- (b) avoir effectué le contrôle de compétences pour la délivrance de la qualification de type d'aéronef spécifique dans un FFS représentant le type applicable, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande et (c) de surcroît, dans le cas d'une qualification SFI(A) pour des avions multipilotes ou d'une SFI(PL), avoir :
 - (1) au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes ou des aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas;
 - (2) accompli en tant que pilote ou observateur, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande, au moins:
 - (i) 3 étapes dans le poste de pilotage du type applicable d'aéronef, ou
 - (ii) 2 sessions en simulateur aux fins d'un entraînement au vol orienté vers la ligne, menées par un équipage de conduite qualifié dans le poste de pilotage du type applicable. Ces sessions en simulateur devront inclure 2 vols d'au moins 2 heures chacun, entre 2 aérodromes différents, ainsi que la préparation du plan de vol avant le vol et le compte rendu associés;
- (d) par ailleurs, dans le cas d'une qualification SFI(A) pour des avions complexes hautes performances monopilotes:
 - (1) avoir effectué au moins 500 heures de vol en tant que PIC sur avions monopilotes;
 - (2) être ou avoir été titulaire d'une qualification IR(A) multimoteur et
 - (3) avoir rempli les exigences du point c), 2ème alinéa;
- (e) en outre, pour une SFI(H), avoir :
 - (1) effectué, en tant que pilote ou observateur, au moins 1 heure de vol dans le poste de pilotage du type applicable, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande et
 - (2) dans le cas d'hélicoptères multipilotes, au moins 1 000 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 350 heures en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes;
 - (3) dans le cas d'hélicoptères monopilotes multimoteurs, avoir effectué 500 heures en tant que pilote d'hélicoptères, dont 100 heures en tant que PIC sur des hélicoptères monopilotes multimoteurs;
 - (4) dans le cas d'hélicoptères monopilotes monomoteurs, avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères.

FCL.930.SFI SFI – Cours de formation

(a) Le cours de formation pour le SFI devra inclure :

- (1) la partie relative au FSTD du cours de qualification de type applicable;
- (2) le contenu du cours de formation TRI.

(b) Un candidat à une qualification SFI titulaire d'une qualification TRI pour le type pertinent, recevra les crédits correspondant à l'ensemble des exigences du présent paragraphe.

FCL.940.SFI SFI – Prorogation et renouvellement

(a) Prorogation. Pour la prorogation d'une qualification SFI, le candidat devra, pendant la période de validité de la qualification SFI, satisfaire à 2 des 3 exigences suivantes :

- (1) effectuer 50 heures en tant qu'instructeur ou examinateur dans des FSTD, dont au moins 15 heures au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification SFI;
- (2) suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que SFI auprès d'un ATO;
- (3) réussir les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.

(b) En outre, le candidat devra avoir effectué sur un FFS, le contrôle de compétences pour la délivrance des qualifications de type d'un aéronef spécifique correspondant aux types pour lesquels il détient des privilèges.

(c) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification SFI, le titulaire devra satisfaire à l'exigence du point a), 3ème alinéa.

(d) *Renouvellement*. Si la qualification SFI est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant l'introduction de la demande :

- (1) effectuer la partie relative au simulateur du cours de formation SFI;
- (2) satisfaire aux exigences définies au point a), 2ème et 3ème alinéas.

SECTION 8 Exigences particulières pour l'instructeur de travail en équipage – MCCI

Non repris dans ce document

SECTION 9 Exigences particulières pour l'instructeur sur système synthétique d'entraînement – STI

Non repris dans ce document

SECTION 10 Instructeur de qualification de vol en montagne – MI

FCL.905.MI MI – Privilèges et conditions

Les privilèges d'un MI consistent à dispenser une instruction au vol pour la délivrance d'une qualification de vol en montagne.

FCL.915.MI MI – Prérequis

Un candidat à une qualification MI devra être titulaire:

- (a) d'une qualification FI, CRI, ou TRI avec des privilèges pour les avions monopilotes;
- (b) d'une qualification de vol en montagne.

FCL.930.MI MI — Cours de formation

(a) Le cours de formation pour la qualification MI devra inclure l'évaluation des compétences du candidat comme décrit au paragraphe FCL.920.

(b) Avant d'assister au cours, les candidats devront avoir réussi 1 vol d'appréciation avec un MI titulaire d'une qualification FI, aux fins d'évaluer leur expérience et leur capacité à suivre le cours de formation.

FCL.940.MI MI - Validité de la qualification MI

La qualification MI est valide tant que la qualification FI, TRI ou CRI l'est aussi.

SECTION 11 Exigences particulières pour l'instructeur d'essais en vol – FTI

Non repris dans ce document

SECTION 1 Exigences communes

FCL.1 000 Autorisations d'examineur

(a) Généralités. Les titulaires d'une autorisation d'examineur devront :

(1) être titulaires d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celles pour lesquelles ils sont habilités à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et détenir les privilèges de dispenser une instruction pour celles-ci;

(2) être qualifiés pour agir en tant que PIC sur aéronefs pendant un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences accomplie sur l'aéronef.

(b) Conditions particulières

(1) Dans le cas de l'introduction d'un nouvel aéronef dans un État membre ou dans la flotte d'un exploitant, lorsque la conformité avec les exigences établies dans la présente sous-partie n'est pas possible, l'autorité compétente peut délivrer une autorisation spécifique octroyant des privilèges pour faire passer des examens pratiques et des contrôles de compétences. Cette autorisation sera limitée aux examens pratiques et aux contrôles de compétences nécessaires pour l'introduction du nouveau type d'aéronef et sa durée de validité ne sera en aucun cas supérieure à un an.

(2) Les titulaires d'une autorisation délivrée conformément au point b), 1^{er} alinéa, qui souhaitent introduire une demande d'autorisation d'examineur, devront satisfaire aux prérequis et aux exigences de prorogation établis pour ladite catégorie d'examineur.

(c) Examen hors du territoire des États membres

(1) Nonobstant les dispositions du point a), dans le cas d'examens pratiques et de contrôles de compétences effectués dans un ATO se trouvant hors du territoire des États membres, l'autorité compétente de l'État membre peut délivrer une qualification d'examineur à un candidat détenteur d'une licence de pilote octroyée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de l'OACI, pour autant que le candidat :

(i) soit au moins titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celle pour laquelle il est habilité à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et, en toute hypothèse, soit titulaire d'au moins une CPL;

(ii) satisfasse aux exigences établies dans la présente sous-partie pour la délivrance de la qualification d'examineur pertinente; et

(iii) démontre à l'autorité compétente un niveau adéquat de connaissances des règles de sécurité aérienne européennes pour pouvoir exercer des privilèges d'examineur conformément à la présente partie.

(2) La qualification visée au point 1) sera limitée à effectuer des examens pratiques et des examens/contrôles de compétences :

(i) hors du territoire des États membres; et

(ii) à des pilotes qui ont une connaissance suffisante de la langue dans laquelle l'examen/le contrôle est effectué.

FCL.1005 Limitation des privilèges en cas d'intérêts directs

Les examinateurs ne pourront conduire:

(a) des épreuves pratiques ou des évaluations de compétences pour la délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation à des candidats

(1) auxquels ils ont dispensé une instruction au vol pour la licence, la qualification ou l'autorisation pour laquelle les candidats passent l'examen pratique ou l'évaluation de compétences; ou

(2) lorsqu'ils sont à l'origine d'une recommandation pour l'examen pratique d'un candidat, conformément au paragraphe FCL.030, point b);

(b) des épreuves pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences, lorsqu'ils sentent que leur objectivité peut être affectée.

FCL.1010 Prérequis pour les examinateurs

Les candidats à une autorisation d'examineur devront faire la preuve :

(a) de connaissances et d'un cursus pertinents, ainsi que d'une expérience appropriée par rapport aux privilèges d'un examineur;

(b) qu'ils n'ont fait l'objet d'aucune sanction au cours des 3 dernières années, et notamment d'aucune suspension, limitation ou retrait d'aucune de leurs licences, qualifications ou autorisations délivrées conformément à la présente partie, pour défaut de conformité avec le règlement de base et de ses règles de mise en œuvre

FCL.1015 Standardisation des examinateurs

- (a) Les candidats à une autorisation d'examineur devront suivre un cours de standardisation dispensé par l'autorité compétente ou par un ATO et agréé par l'autorité compétente.
- (b) Le cours de standardisation comportera une instruction théorique et pratique et devra au moins inclure :
- (1) la conduite de 2 examens pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences pour des licences, des qualifications ou des autorisations pour lesquelles le candidat souhaite obtenir le privilège de conduire des épreuves et des contrôles;
 - (2) 1 instruction sur les exigences applicables de la présente partie, ainsi que les exigences applicables en termes d'exploitation aérienne, sur la conduite d'examens pratiques, de contrôles de compétences et d'évaluations de compétences et leur documentation, ainsi que sur la préparation de rapports;
 - (3) 1 séance d'information portant sur les procédures administratives nationales, les exigences en termes de protection des données personnelles, de responsabilité, d'assurances contre les accidents et de redevances.
- (c) Les titulaires d'une autorisation d'examineur ne pourront faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur, sauf :
- (1) s'ils ont informé l'autorité compétente du candidat de leur intention de conduire une épreuve pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences, ainsi que de l'étendue de leurs privilèges en tant qu'examineurs;
 - (2) s'ils ont reçu des informations de la part de l'autorité compétente dont dépend le candidat sur les éléments mentionnés au point b), 3ème alinéa.

FCL.1020 Évaluation des compétences des examinateurs

Les candidats à une autorisation d'examineur devront faire la preuve de leur compétence à un inspecteur de l'autorité compétente ou à un examinateur expérimenté ayant reçu de l'autorité compétente responsable de l'autorisation d'examineur l'autorisation expresse de le faire, en faisant passer un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences dans le rôle d'examineur, pour lequel ils souhaitent obtenir des privilèges. Cela inclura la séance d'information, la conduite de l'examen pratique, du contrôle de compétences ou de l'évaluation de compétences, ainsi que l'évaluation de la personne à laquelle ils font passer l'épreuve, le contrôle ou l'évaluation, le débriefing et l'enregistrement des données dans la documentation.

FCL.1025 Validité, prorogation et renouvellement des autorisations d'examineur

- (a) *Validité.* Une autorisation d'examineur sera valide pendant 3 ans.
- (b) *Prorogation.* Une autorisation d'examineur sera prorogée lorsque le titulaire aura, pendant la période de validité de l'autorisation :
- (1) conduit au moins 2 épreuves pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences chaque année;
 - (2) participé à un stage de remise à niveau d'examineur organisé par l'autorité compétente ou par un ATO agréé par l'autorité compétente, au cours de la dernière année de la période de validité.
 - (3) complété l'une des épreuves pratiques ou l'un des contrôles de compétences au cours de la dernière année de validité, conformément au point 1, devra avoir été évaluée par un inspecteur de l'autorité compétente ou par un examinateur expérimenté ayant reçu l'autorisation expresse de le faire de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examineur;
 - (4) lorsque le candidat à la prorogation est détenteur de privilèges pour plus d'une catégorie d'examineur, une prorogation combinée de tous les privilèges d'examineur peut être obtenue lorsque le candidat satisfait aux exigences des points 1) et 2) et du paragraphe FCL.1020 pour l'une des catégories d'autorisation d'examineur qu'il détient, en accord avec l'autorité compétente.
- (c) *Renouvellement.* Si l'autorisation est arrivée à expiration, les candidats devront satisfaire aux exigences du point b), 2ème alinéa et au paragraphe FCL.1020 avant de pouvoir reprendre l'exercice des dits privilèges.
- (d) Une autorisation d'examineur ne sera prorogée ou renouvelée que si le candidat démontre une conformité constante avec les exigences des paragraphes FCL.1010 et FCL.1030.

FCL.1030 Conduite des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences

(a) Lorsqu'ils conduisent des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences, les examinateurs doivent :

- (1) s'assurer que la communication avec le candidat peut être établie sans qu'il y ait de barrières linguistiques;
- (2) vérifier que le candidat satisfait à toutes les exigences en termes de qualification, formation et expérience figurant dans la présente partie pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence, de la qualification ou de l'autorisation pour laquelle l'épreuve pratique, le contrôle de compétences ou l'évaluation de compétences sont accomplis;
- (3) faire prendre conscience aux candidats des conséquences lorsqu'ils fournissent des informations incomplètes, imprécises ou fausses quant à leur formation et à leur expérience de vol.

(b) À l'issue de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, l'examineur devra:

(1) informer le candidat du résultat de l'épreuve. Dans le cas d'une réussite partielle ou d'un échec, l'examineur devra informer le candidat qu'il ne peut exercer les privilèges de la qualification tant qu'il n'aura pas totalement réussi l'épreuve.

L'examineur devra donner en détail les besoins additionnels en termes de formation et expliquer au candidat son droit de faire appel;

(2) dans le cas de la réussite d'un contrôle de compétences ou d'une évaluation de compétences pour la prorogation ou le renouvellement, valider la licence ou l'autorisation du candidat en y indiquant la nouvelle date d'expiration de la qualification ou de l'autorisation, s'il a reçu de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat l'autorisation expresse de le faire;

(3) fournir au candidat un rapport signé de l'examen écrit ou du contrôle de compétences et remettre sans délai des copies dudit rapport à l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, ainsi qu'à l'autorité compétente qui avait délivré l'autorisation d'examineur. Ce rapport devra inclure :

- (i) une déclaration attestant que l'examineur a reçu du candidat des informations concernant son expérience et l'instruction suivie, et qu'il a constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences applicables de la présente partie;
- (ii) une confirmation que toutes les manœuvres et tous les exercices requis ont été effectués, ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques, si applicable; En cas d'échec à l'une des rubriques, l'examineur indiquera les raisons de cette appréciation;
- (iii) le résultat de l'examen, du contrôle et de l'évaluation de compétences.

(c) Les examinateurs devront conserver pendant 5 ans des dossiers reprenant le détail de tous les examens pratiques, contrôles de compétences et évaluations de compétences effectués, ainsi que leurs résultats.

(d) Sur demande de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examineur, ou de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, les examinateurs devront soumettre tous leurs dossiers et rapports, ainsi que toute autre information, si requis dans le cadre d'éventuelles activités de surveillance.

SECTION 2 Exigences particulières pour les examinateurs de vol – FE

FCL.1005.FE FE — Privilèges et conditions

(a) FE(A). Les privilèges d'un FE pour avions consistent à conduire :

- (1) des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;
- (2) des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;
- (3) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la LAPL(A), pour autant que l'examineur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 100 heures d'instruction au vol;
- (4) des examens pratiques pour la délivrance de la qualification de vol en montagne, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, incluant au moins 500 décollages et atterrissages en instruction au vol pour la qualification de vol en montagne.

- (b) *FE(H)*. Les privilèges d'un FE pour hélicoptères consistent à conduire :
- (1) des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(H), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications de type d'hélicoptères monopilotes monomoteurs intégrées à une PPL(H), pour autant que l'examineur ait accompli 1 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;
 - (2) des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(H), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications de type d'hélicoptères monopilotes monomoteurs intégrées à une CPL(H), pour autant que l'examineur ait accompli 2 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;
 - (3) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour des qualifications de type d'hélicoptères monopilotes multimoteurs intégrés à une PPL(H) ou une CPL(H), pour autant que l'examineur ait satisfait aux exigences des points 1 ou 2, selon le cas, et soit titulaire d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H) et, le cas échéant, une IR(H);
 - (4) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la LAPL(H), pour autant que l'examineur ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 150 heures d'instruction au vol.
- (c) *FE(As)*. Les privilèges d'un FE pour dirigeables consistent à conduire des examens pratiques pour la délivrance de PPL(As) et de CPL(As), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de type de dirigeable, pour autant que l'examineur ait accompli 500 heures de vol en tant que pilote sur dirigeable, dont 100 heures d'instruction au vol.
- (d) *FE(S)*. Les privilèges d'un FE pour planeurs consistent à conduire :
- (1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la SPL et la LAPL(S), pour autant que l'examineur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont au moins 150 heures ou 300 lancements en instruction au vol;
 - (2) des contrôles de compétences pour l'extension des privilèges de la SPL à l'exploitation commerciale, pour autant que l'examineur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont 90 heures d'instruction au vol;
 - (3) des examens pratiques pour l'extension des privilèges de la SPL ou de la LAPL(S) aux TMG, pour autant que l'examineur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont 50 heures d'instruction au vol sur TMG.
- (e) *FE(B)*. Les privilèges d'un FE pour ballons consistent à conduire :
- (1) des examens pratiques pour la délivrance d'une BPL et d'une LAPL(B), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour étendre les privilèges à un autre groupe ou une autre classe de ballons, pour autant que l'examineur ait accompli 250 heures de vol en tant que pilote sur ballons, dont 50 heures d'instruction au vol;
 - (2) des contrôles de compétences pour l'extension des privilèges de la BPL à l'exploitation commerciale, pour autant que l'examineur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur ballons, dont 50 heures d'instruction au vol dans le même groupe de ballons que celui pour lequel l'extension est sollicitée. Les 300 heures de vol devront inclure 50 heures d'instruction au vol.

FCL.1010.FE FE – Prérequis

Un candidat à une autorisation FE devra :
être titulaire d'une qualification FI dans la catégorie appropriée d'aéronef.

SECTION 3 Exigences particulières pour les examinateurs de qualification de type – TRE
Non repris dans ce document

SECTION 4 Exigences particulières pour l'examineur de qualification de classe – CRE
Non repris dans ce document

SECTION 5 Exigences particulières pour l'examineur de qualification de vol aux instruments – IRE

FCL.1005.IRE IRE – Privilèges

Les privilèges du titulaire d'une autorisation IRE consistent à conduire des examens pratiques pour la délivrance d'IR et des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR.

FCL.1010.IRE IRE – Prérequis

- (a) *IRE(A)*. Les candidats à une autorisation IRE pour avions devront être titulaires d'une IRI(A) et avoir accompli :
- (1) 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur avions et
 - (2) 450 heures de vol en IFR dont 250 heures en tant qu'instructeurs.
- (b) *IRE(H)*. Les candidats à une autorisation IRE pour hélicoptères devront être titulaires d'une IRI(H) et avoir accompli :
- (1) 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères et
 - (2) 300 heures de vol aux instruments sur hélicoptères dont 200 heures en tant qu'instructeurs.
- (c) *IRE(As)*. Les candidats à une autorisation IRE pour dirigeables devront être titulaires d'une IRI(As) et avoir accompli :
- (1) 500 heures de vol en tant que pilotes sur dirigeables et
 - (2) 100 heures de vol aux instruments sur dirigeables dont 50 heures en tant qu'instructeurs.

SECTION 6 Exigences particulières pour l'examineur sur système synthétique de vol – SFE

FCL.1005.SFE SFE — Privilèges et conditions

(a) *SFE(A)* et *SFE(PL)*. Les privilèges d'un SFE pour avions ou aéronefs à sustentation motorisée consistent à conduire dans un FFS :

- (1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type d'avions multipilotes ou d'aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas;
- (2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE pour la catégorie applicable d'aéronef;
- (3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(A);
- (4) des examens pratiques pour la délivrance d'une MPL, pour autant que l'examineur satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.925;
- (5) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.

(b) *SFE(H)*. Les privilèges d'un SFE pour les hélicoptères consistent à conduire dans un FFS :

- (1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type et
- (2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point b);
- (3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(H);
- (4) des examens pratiques et des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI(H), pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.

FCL.1010.SFE SFE – Prérequis

(a) *SFE(A)*. Les candidats à une autorisation SFE pour avions devront :

- (1) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(A), d'une qualification de classe ou de type et d'une qualification SFI(A) pour le type applicable d'avion;
- (2) avoir à leur actif au moins 1 500 heures de vol en tant que pilotes sur des avions multipilotes;
- (3) pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que SFI(A) sur le type applicable.

- (b) *SFE(H)*. Les candidats à une autorisation SFE pour hélicoptères devront :
- (1) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(H), d'une qualification de type et d'une qualification SFI(H) pour le type applicable d'hélicoptère;
 - (2) avoir à leur actif au moins 1 000 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes;
 - (3) pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que SFI(H) sur le type applicable.

SECTION 7 Exigences particulières pour l'examineur d'instructeur de vol – FIE

FCL.1005.FIE FIE — Privilèges et conditions

- (a) *FIE(A)*. Les privilèges d'un FIE sur avions consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de FI(A), CRI(A), IRI(A) et TRI(A) sur avions monopilotes, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.
- (b) *FIE(H)*. Les privilèges d'un FIE sur hélicoptères consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de FI(H), IRI(H) et TRI(H) sur hélicoptères monopilotes, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.
- (c) *FIE (As), (S), (B)*. Les privilèges d'un FIE sur planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications d'instructeur sur la catégorie applicable d'aéronef, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.

FCL.1010.FIE FIE – Prérequis

- (a) *FIE(A)*. Les candidats à une autorisation FIE pour avions devront :
- dans le cas de candidats qui souhaitent effectuer des évaluations de compétences :
- (1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas;
 - (2) avoir à leur actif 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur avions ou TMG et
 - (3) avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur.
- (b) *FIE(H)*. Les candidats à une autorisation FIE pour hélicoptères devront :
- (1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas;
 - (2) avoir accompli 2 000 heures de vol sur hélicoptères en tant que pilotes;
 - (3) avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur;
- (c) *FIE(As)*. Les candidats à une autorisation FIE pour dirigeables devront :
- (1) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur dirigeables;
 - (2) avoir dispensé une instruction d'au moins 20 heures de vol, à des candidats à une qualification FI(As);
 - (3) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente.
- (d) *FIE(S)*. Les candidats à une autorisation FIE pour planeurs devront :
- (1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente;
 - (2) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur planeurs ou motoplaneurs et
 - (3) avoir dispensé :
 - (i) pour les candidats qui souhaitent conduire des évaluations de compétences sur TMG, une instruction de 10 heures ou 30 décollages dans des TMG à des candidats à une qualification d'instructeur;
 - (ii) dans tous les autres cas, avoir dispensé une instruction de 10 heures ou 30 lancements à des candidats à une qualification d'instructeur.
- (e) *FIE(B)*. Les candidats à une autorisation FIE pour ballons devront :
- (1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente.
 - (2) avoir à leur actif 350 heures de vol en tant que pilotes de ballons;
 - (3) avoir dispensé une instruction d'au moins 10 heures à des candidats à une qualification d'instructeur.

Obtention de crédits de connaissances théoriques**Obtention de crédits de connaissances théoriques pour la délivrance d'une licence de pilote dans une autre catégorie d'aéronef – passerelles et conditions d'examen****1. LAPL, PPL, BPL et SPL**

1.1. Dans le cas de la délivrance d'une LAPL, le titulaire d'une LAPL dans une autre catégorie d'aéronef recevra les crédits correspondant à l'ensemble des exigences pour les connaissances théoriques dans les sujets communs établis au paragraphe FCL.120, point a).

1.2. Sans préjudice du paragraphe précédent, pour la délivrance d'une LAPL, PPL, BPL ou SPL, le titulaire d'une licence dans une autre catégorie d'aéronef devra suivre une instruction théorique et être reçu à des examens théoriques correspondant au niveau approprié, dans les thèmes suivants :

- principes du vol,
- procédures opérationnelles,
- performances et préparation du vol,
- connaissance générale de l'aéronef, navigation.

1.3. Dans le cas de la délivrance d'une PPL, BPL ou SPL, le titulaire d'une LAPL dans la même catégorie d'aéronef recevra les crédits correspondant à l'ensemble des exigences en termes d'instruction théorique et d'examen théorique.

2. CPL

2.1. Un candidat à une CPL titulaire d'une CPL dans une autre catégorie d'aéronef aura bénéficié d'une passerelle de connaissances théoriques sur un cours agréé, en fonction des différences identifiées entre les programmes de la CPL pour différentes catégories d'aéronefs.

2.2. Le candidat devra réussir les examens théoriques, tels que définis dans la présente partie portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef :

- 021 - connaissance générale de l'aéronef: cellule et systèmes, électricité, motorisation, équipements de secours;
- 022 - connaissance générale de l'aéronef: Instruments;
- 032/034 - performances des avions ou des hélicoptères, selon le cas;
- 070 - procédures opérationnelles et
- 080 - principes du vol.

2.3. Les candidats à une CPL qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une IR dans la même catégorie d'aéronef reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants:

- performance humaine;
- météorologie.

3. ATPL

3.1. Un candidat à une ATPL, titulaire d'une ATPL dans une autre catégorie d'aéronef, aura bénéficié d'une passerelle de connaissances théoriques auprès d'un ATO en fonction des différences identifiées entre les programmes de l'ATPL pour différentes catégories d'aéronefs.

3.2. Le candidat devra réussir les examens théoriques tels que définis dans la présente partie, portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef :

- 021 - connaissance générale de l'aéronef: cellule et systèmes, électricité, motorisation, équipements de secours;
- 022 - connaissance générale de l'aéronef: instruments;
- 032 - performance;
- 070 - procédures opérationnelles et
- 080 - principes du vol.

3.3. Un candidat à une ATPL(A) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(A) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications en VFR.

3.4. Un candidat à une ATPL(H) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(H) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants:

- réglementation;
- principes du vol (hélicoptère);
- communications en VFR.

3.5. Un candidat à une ATPL(A) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une IR(A) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications en IFR.

Obtention de crédits de connaissances théoriques

3.6. Un candidat à une ATPL(H) avec une IR(H), qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(H), reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants:

- principes du vol (hélicoptère);
- communications en VFR.

4. IR

4.1. Un candidat à une IR qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL dans la même catégorie d'aéronef reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants:

- performance humaine;
- météorologie.

4.2. Un candidat à une IR(H) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une ATPL(H) VFR doit réussir l'examen portant sur les sujets suivants:

- réglementation;
- préparation et surveillance du vol;
- radioguidage;
- communications en IFR.

NIVEAU	PRONONCIATION	STRUCTURE	VOCABULAIRE	AISANCE D'ÉLOCUTION	COMPRÉHENSION	INTERACTIONS
Expert (Niveau 6)	La prononciation, l'accentuation, le rythme et l'intonation, même s'ils sont éventuellement influencés par la langue maternelle ou par une variation régionale, n'interfèrent presque jamais avec la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et la construction de phrases, tant élémentaires que complexes, sont invariablement bien maîtrisées.	L'étendue et la précision du vocabulaire sont suffisantes pour communiquer de manière efficace dans une grande diversité de sujets connus et inconnus. Le vocabulaire est idiomatique, nuancé et adapté au registre.	Est capable de parler longtemps avec un débit naturel et sans effort. Fait varier son débit d'élocution pour des effets de style, par exemple pour souligner un point. Utilise de manière spontanée des marqueurs et des conjonctions appropriés dans son discours.	La compréhension est invariablement précise dans presque tous les contextes et inclut une compréhension des subtilités linguistiques et culturelles.	Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Est sensible aux signaux verbaux et non verbaux et y réagit de manière appropriée.
Avancé (Niveau 5)	La prononciation, l'accentuation, le rythme et l'intonation, bien qu'influencés par la langue maternelle ou une variation régionale, interfèrent rarement avec la facilité de compréhension	Les structures grammaticales de base et la construction de phrases élémentaires sont invariablement bien maîtrisées. Tentative d'utiliser des structures complexes, mais avec des erreurs qui interfèrent parfois avec la signification.	L'étendue et la précision du vocabulaire sont suffisantes pour communiquer de manière efficace sur des sujets courants, concrets et professionnels. Peut paraphraser de manière cohérente et concluante. Le vocabulaire est parfois idiomatique.	Capable de tenir un long discours avec une relative aisance sur des sujets familiers, mais ne peut faire varier le débit d'élocution comme instrument stylistique. Est capable d'utiliser les marqueurs ou conjonctions appropriés dans un discours.	La compréhension est précise dans des sujets courants, concrets et professionnels et assez précise lorsque la personne qui s'exprime est confrontée à une complication linguistique ou situationnelle, voire une évolution imprévue de la situation. Est capable de comprendre une grande diversité de discours (dialecte et/ou accent) ou de registres.	Ses réactions sont immédiates, appropriées et informatives. Gère de manière efficace la relation entre la personne qui parle et celle qui écoute.

Opération nel (Niveau 4)	<p>La prononciation, l'accentuation, le rythme et l'intonation, sont influencés par la langue maternelle ou une variation régionale, mais n'interfèrent qu'occasionnellement avec la facilité de compréhension.</p>	<p>Les structures grammaticales de base et la construction de phrases élémentaires sont utilisées de manière créative et sont généralement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, en particulier dans des circonstances inhabituelles ou imprévues, mais interfèrent rarement avec la signification.</p>	<p>L'étendue et la précision du vocabulaire sont généralement suffisantes pour communiquer de manière efficace sur des sujets courants, concrets et professionnels. Est souvent capable de paraphraser correctement lorsque le vocabulaire fait défaut, en particulier dans des circonstances inhabituelles ou inattendues.</p>	<p>Produit des parties de discours selon un tempo approprié. Une perte d'aisance d'élocution peut se produire de manière occasionnelle lors de la transition d'un discours répété ou de formules vers un discours spontané, mais cela n'empêche pas une communication efficace. Est capable d'utiliser de manière restreinte les marqueurs ou conjonctions dans un discours. Les interruptions ne sont pas gênantes.</p>	<p>La compréhension est généralement précise dans des sujets courants, concrets et professionnels lorsque l'accent ou la variété utilisée est suffisamment compréhensible pour une communauté internationale d'utilisateurs. Lorsque la personne qui s'exprime est confrontée à une complication linguistique ou situationnelle ou à une évolution imprévue d'une situation, la compréhension peut être plus lente voire demander des techniques de clarification.</p>	<p>Ses réactions sont généralement immédiates, appropriées et informatives. Engage et maintient des échanges même lorsqu'il fait face à une évolution inattendue de la situation. Traite correctement les malentendus apparents en vérifiant, confirmant ou clarifiant.</p>
---	---	---	---	--	--	---

Examen pratique pour la délivrance d'une CPL**A. Généralités**

1. Un candidat à l'examen pratique pour la CPL devra avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui qui sera utilisé pour l'examen pratique.
2. Un candidat devra être reçu à toutes les sections pertinentes de l'épreuve pratique. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section impliquera que le candidat doit représenter la totalité de l'examen. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne devra représenter que la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera à nouveau l'échec du candidat à la totalité l'examen. Toutes les sections pertinentes de l'examen pratique seront présentées dans un délai de 6 mois. À défaut d'être reçu à toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle sera requise.
3. Une formation additionnelle peut être exigée suite à l'échec à n'importe quel examen pratique. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

CONDUITE DE L'EXAMEN

4. Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examineur de vol (FE), le candidat devrait représenter la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examineur, seules les sections inachevées devront être testées au cours d'un vol ultérieur.
5. Il incombe au FE de décider si une manœuvre ou une procédure peut être réitérée une fois par le candidat. Le FE peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.
6. Un candidat devra piloter l'aéronef dans une position permettant de remplir des fonctions de PIC et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent. La responsabilité du vol sera attribuée conformément aux règlements nationaux.
7. Le candidat devra indiquer au FE les vérifications et les tâches effectuées, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications seront effectuées conformément à la liste de vérification de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat devra déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage devront être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.
8. Le FE ne participera en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic.

B. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — Avions

1. L'avion employé pour l'examen pratique satisfera aux exigences relatives aux avions de formation et sera certifié pour le transport d'au moins 4 personnes. Il sera en outre doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.
2. La route à suivre pendant le vol sera déterminée par le FE et la destination devra être un aérodrome contrôlé. Le candidat sera responsable de la préparation du plan du vol et devra s'assurer que tous les équipements et la documentation nécessaires à l'exécution du vol sont à bord. Le vol devra durer au moins 90 minutes.
3. Le candidat devra démontrer son aptitude à :
 - (a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation;
 - (b) effectuer toutes les manoeuvres avec souplesse et précision;
 - (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
 - (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
 - (e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

4. Les limites suivantes seront applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé.

Hauteur

- Vol normal \pm 100 pieds
- Avec panne moteur simulée \pm 150 pieds
- Tenue d'axe sur radioguidage \pm 5°

Cap

- Vol normal \pm 10°
- Avec panne moteur simulée \pm 15°

Vitesse

- Décollage et approche \pm 5 noeuds
- Tous les autres régimes de vol \pm 10 noeuds

CONTENU DE L'EXAMEN

5. Les rubriques de la section 2, points c) et e), iv), ainsi que la totalité des sections 5 et 6, peuvent être accomplies dans un FNPT II ou un FFS.

L'utilisation des listes de vérification de l'avion, du sens de l'air, de la maîtrise de l'avion par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART	
a	Prévol, y compris : Préparation du plan de vol, documentation, devis masse et centrage, bulletin météo, NOTAMS.
b	Inspections et entretien courant de l'avion.
c	Roulage et décollage.
d	Considérations de performance et compensateur.
e	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste.
f	Procédure de départ, réglage de l'altimètre, prévention des abordages (observation des alentours).
g	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 2 – CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL	
a	Contrôle de l'avion par référence visuelle extérieure, y compris le vol rectiligne horizontal, la montée, la descente, l'observation des alentours.
b	Vol à des vitesses-air extrêmement faibles, comprenant l'identification et la récupération d'un début de décrochage ou d'un décrochage complet.
c	Virages, y compris des virages en configuration d'atterrissage. Virages serrés à 45°.
d	Vol à des vitesses-air extrêmement élevées, comprenant l'identification et la récupération d'un piqué en spirale.
e	Vol par seule référence aux instruments, y compris: (i) vol horizontal, configuration de croisière, contrôle du cap, altitude et vitesse-air; (ii) virages en montée et en descente avec une inclinaison de 10°–30°; (iii) récupération d'assiettes inhabituelles; (iv) avec instruments inopérants sur la planche de bord
f	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

SECTION 3 – PROCÉDURES EN ROUTE	
a	Contrôle de l'avion par référence visuelle extérieure, y compris les considérations relatives à la distance franchissable/endurance en configuration de vol de croisière.
b	Orientation, utilisation de cartes.
c	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap, observation des alentours.
d	Réglage de l'altimètre. Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
e	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, évaluation de l'erreur de trajectoire et rétablissement de la trajectoire correcte.
f	Observation des conditions météorologiques, évaluation des tendances, préparation d'un plan de déroutement.
g	Tenue d'axe, positionnement (NDB ou VOR), identification des installations (vol aux instruments). Mise en oeuvre d'un plan de déroutement vers un aérodrome de dégivrage (vol à vue).
SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE	
a	Procédures d'arrivée, réglage de l'altimètre, vérifications, observation des alentours.
b	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
c	Manœuvre de remise des gaz depuis une faible hauteur.
d	Atterrissage normal, atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates).
e	Atterrissage sur piste courte.
f	Approche et atterrissage au régime ralenti (monomoteur uniquement).
g	Atterrissage sans utilisation des volets.
h	Actions après-vol.
SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4.	
a	Simulation d'une panne moteur après le décollage (à une altitude sûre), exercices d'incendie.
b	Mauvais fonctionnement des équipements dont le dispositif de secours de sortie du train d'atterrissage, panne électrique et de freinage.
c	Atterrissage forcé (simulé).
d	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
e	Questions orales.

SECTION 6 – VOL ASYMÉTRIQUE SIMULÉ ET ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5.	
a	Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS).
b	Approche et remise des gaz en vol asymétrique.
c	Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet.
d	Coupure et redémarrage du moteur.
e	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie, sens de l'air.
f	Comme déterminé par le FE – tout élément propre à l'examen pratique de qualification de classe ou de type qui doit être inclus, si applicable: (i) système de l'avion, notamment le maniement du pilote automatique; (ii) utilisation du système de pressurisation; (iii) utilisation du système de dégivrage et d'antigivrage.
g	Questions orales.

C. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL hélicoptères

Non repris dans ce document

D. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — Dirigeables

Non repris dans ce document

AIRCREW PART FCL
Cours de formation intégré MPL

APPENDICE 5

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours intégré MPL consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter en VFR et en IFR, en tant que copilotes, des avions à turbine multimoteurs multipilotes qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir une MPL.
2. L'agrément d'un cours de formation MPL ne sera accordé qu'à un ATO qui dépend d'un transporteur aérien commercial certifié conformément à la partie MS et aux exigences applicables relatives à l'exploitation aérienne, ou qui bénéficie d'un arrangement spécifique avec un tel opérateur. La licence sera restreinte à cet opérateur spécifique jusqu'à l'issue du cours de conversion de la compagnie aérienne.
3. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré MPL devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation auprès d'un ATO. La formation sera fondée sur la compétence et effectuée dans un environnement d'opérations en équipage multiple.
4. Seuls des candidats *ab initio* seront admis au cours.
5. Le cours devra inclure:
 - (a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'ATPL(A);
 - (b) 1 formation au vol à vue et aux instruments;
 - (c) 1 formation au MCC pour l'exploitation d'avions multipilotes et
 - (d) 1 formation à la qualification de type.
6. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours MPL peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

CONNAISSANCES THÉORIQUES

7. Un cours théorique MPL agréé devra comprendre au moins 750 heures d'instruction pour atteindre le niveau de connaissance de l'ATPL(A), ainsi que les heures requises pour l'instruction théorique nécessaire à la qualification de type pertinente, conformément à la sous-partie H.

FORMATION EN VOL

8. La formation en vol comprendra un total d'au moins 240 heures, composées d'heures en tant que PF et PNF, en vol réel et simulé et couvrant les 4 phases de formation suivantes :

- (a) phase 1 – aptitudes de vol élémentaires: formation spécifique de base monopilote sur avion;
- (b) phase 2 – formation de base : introduction aux opérations en équipage multiple et au vol aux instruments;
- (c) phase 3 – intermédiaire : application des opérations en équipage multiple à un avion à turbine multimoteurs certifié comme avion hautes performances, conformément à la partie 21;
- (d) phase 4 – avancée : formation à la qualification de type dans un environnement orienté compagnie aérienne.

L'expérience de vol en vol réel devra inclure toutes les exigences figurant dans la sous partie H en matière d'expérience, la formation à la récupération suite une perte de contrôle, le vol de nuit, le vol par seule référence aux instruments et l'expérience requise pour atteindre un sens de l'air pertinent.

Des exigences en matière de MCC seront incluses dans les phases pertinentes précitées.

La formation au vol asymétrique sera dispensée dans un avion ou un FFS.

9. Chaque phase de formation du programme d'instruction au vol sera composée tant d'une instruction aux connaissances fondamentales que de périodes de formation pratique.

10. Le cours de formation inclura un processus d'évaluation continue du programme de formation et une appréciation continue des élèves qui suivent le programme. L'évaluation veillera à ce que:

- (a) les compétences et l'appréciation qui y est liée soient appropriées à la tâche d'un copilote d'un avion multipilote;
- (b) les élèves acquièrent les compétences nécessaires de manière progressive et satisfaisante.

11. Le cours de formation inclura au moins 12 décollage et atterrissages pour garantir la compétence. Ces atterrissages et décollages seront effectués sous la supervision d'un instructeur, dans un avion pour lequel la qualification de type sera délivrée.

NIVEAU D'APPRÉCIATION

12. Le candidat à la MPL devra avoir démontré un accomplissement dans les 9 unités de compétence établies au paragraphe 13 ci-dessous, au niveau avancé de compétences requis pour agir et interagir en tant que copilote dans un avion à turbine multipilote, en conditions de vol à vue et aux instruments. L'appréciation devra confirmer que la maîtrise de l'avion ou de la situation est gardée en permanence, aux fins de s'assurer du résultat concluant d'une procédure ou d'une manœuvre. Le candidat devra invariablement faire preuve des connaissances, aptitudes et attitudes requises pour l'utilisation en toute sécurité du type d'avion applicable, conformément aux critères de performance de la MPL.

UNITÉS DE COMPÉTENCE

13. Le candidat devra démontrer sa compétence dans les 9 unités de compétence suivantes :

- (1) appliquer les principes de performance humaine, y compris les principes de gestion des menaces et des erreurs;
- (2) effectuer les opérations au sol de l'avion;
- (3) effectuer 1 décollage;
- (4) effectuer 1 montée;
- (5) effectuer 1 vol de croisière;
- (6) effectuer 1 descente;
- (7) effectuer 1 approche;
- (8) effectuer 1 atterrissage et
- (9) effectuer les opérations après l'atterrissage et les actions après le vol de l'avion.

VOL SIMULÉ

14. Exigences minimales pour les FSTD :

(a) phase 1 – aptitudes de vol élémentaires:

la formation par Internet et les dispositifs d'entraînement partiels agréés par l'autorité compétente, présentant les caractéristiques suivantes:

- inclure des accessoires autres que ceux habituellement associés aux ordinateurs de bureau, tels que des répliques fonctionnelles d'un bloc-manette, d'un mini-manche latéral ou d'un clavier FMS et
- impliquer une activité psychomotrice avec retour d'effort et temps de réaction appropriés;

- (b) phase 2 – élémentaire;
FNPT II MCC qui représente un avion générique à turbine multimoteur;
- (c) phase 3 – intermédiaire:
FSTD qui représente un avion à turbine multimoteur qui doit être exploité avec un copilote et qualifié selon une norme équivalente au niveau B, comportant également:
système de vol à vue diurne/crépusculaire/nocturne avec image collimatée continue à la largeur du cockpit qui assure à chaque pilote un champ de vision de 180° à l'horizontale et de 40° à la verticale et simulation d'un environnement ATC;
- (d) phase 4 – avancé:
FFS totalement équivalent à un niveau D ou niveau C avec un système de vol à vue de jour amélioré, ainsi qu'une simulation d'un environnement ATC.

AIRCREW PART FCL **APPENDICE 6**

Cours de formation modulaire pour la qualification de vol aux instruments (IR)

A. IR(A) – Cours modulaire de formation en vol

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif de la formation modulaire au vol IR(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des avions en IFR et en IMC. Le cours consiste en 2 modules, qui peuvent être accomplis séparément ou ensemble:
 - (a) module de vol aux instruments de base:
Il comprend 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, ou un FFS. Au terme du module de vol aux instruments de base, le candidat recevra un certificat attestant du suivi du cours;
 - (b) module des procédures de vol aux instruments:
Ce module inclut le reste du programme de formation pour l'IR(A), 40 heures d'instruction au vol aux instruments sur monomoteur ou 45 heures sur multimoteur, ainsi que le cours théorique pour l'IR(A).
2. Un candidat à un cours modulaire IR(A) sera titulaire d'une PPL(A) ou d'une CPL(A), avec les privilèges du vol de nuit. Un candidat au module des procédures de vol aux instruments qui n'est pas titulaire d'une CPL(A) devra détenir une attestation de participation au cours pour le module de vol aux instruments de base.
L'ATO devra s'assurer que le candidat à un cours IR(A) multimoteur, qui ne détenait pas de qualification de type ou de classe d'avion multimoteur, a reçu la formation multimoteur spécifiée dans la sous-partie H avant de commencer la formation en vol du cours IR(A).
3. Un candidat qui souhaite suivre le module des procédures de vol aux instruments d'un cours modulaire IR(A) devra effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé. Avant de commencer le module des procédures de vol aux instruments, l'ATO devra s'assurer de la compétence du candidat en termes d'aptitude au vol aux instruments de base. Une formation de remise à niveau sera dispensée si nécessaire.
4. Le cours théorique sera accompli dans un délai de 18 mois. Le module des procédures de vol aux instruments et l'examen pratique devront être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.
5. Le cours devra inclure :
 - (a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR;
 - (b) 1 instruction au vol aux instruments.

CONNAISSANCES THÉORIQUES

6. Un cours modulaire IR(A) agréé comprendra au moins 150 heures d'instruction théorique.

FORMATION EN VOL

7. Un cours IR(A) monomoteur devra comprendre au moins 50 heures de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 20 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 35 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 10 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I.

Cours de formation modulaire pour la qualification de vol aux instruments (IR)

8. Un cours IR(A) multimoteur devra comprendre au moins 55 heures de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 25 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 40 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 10 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I. L'instruction au vol aux instruments restante devra inclure au moins 15 heures sur avions multimoteurs.
9. Le titulaire d'une IR(A) monomoteur qui est également titulaire d'une qualification de classe ou de type multimoteur qui souhaite obtenir une IR(A) pour la première fois devra suivre un cours auprès d'un ATO, comportant au moins 5 heures d'instruction au vol aux instruments sur des avions multimoteurs, dont 3 heures peuvent être effectuées dans un FFS ou un FNPT II.
- 10.1 Le titulaire d'une CPL(A) ou d'un certificat attestant le suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base peut voir la totalité de la formation exigée aux paragraphes 7 ou 8 précités réduite de 10 heures.
- 10.2 Le titulaire d'une IR(H) peut voir la totalité de la formation requise au paragraphe 7 ou 8 précité réduite de 10 heures.
- 10.3 La totalité de l'instruction au vol aux instruments devra se conformer au paragraphe 7 ou 8, selon le cas.
11. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR(A) devront comporter:
- (a) un module de vol aux instruments de base: Procédure et manœuvre pour le vol aux instruments de base, couvrant au moins :
 - vol aux instruments de base, sans aides visuelles externes :
 - vol horizontal;
 - montée;
 - descente;
 - virages en vol horizontal, montée, descente;
 - circuit aux instruments;
 - virage serré;
 - radioguidage;
 - récupération d'assiettes inhabituelles;
 - instruments inopérants sur la planche de bord;
 - identification et récupération d'un début de décrochage ou d'un décrochage complet;
 - (b) module des procédures de vol aux instruments:
 - (i) procédures prévol pour les vols IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation d'un plan de vol en IFR;
 - (ii) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins:
 - la transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage;
 - départs et arrivées standard aux instruments;
 - procédures IFR en route;
 - procédures d'attente;
 - approches aux instruments selon les minima spécifiés;
 - procédure d'approche interrompue;
 - atterrissage suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue;
 - (iii) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières;
 - (iv) si nécessaire, l'utilisation d'un avion multimoteur dans les exercices précités, notamment l'exploitation de l'avion par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué à une altitude sûre sauf s'il est exécuté dans un FFS ou un FNPT II).

B. IR(H) – Cours modulaire de formation en vol

Non repris dans ce document

C. IR(As) – Cours modulaire de formation en vol

Non repris dans ce document

1. Un candidat à l'examen pratique pour une IR devra avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.
2. Un candidat devra être reçu à toutes les sections pertinentes de l'épreuve pratique.
S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section.
L'échec à plus d'une section impliquera que le candidat doit représenter la totalité de l'examen. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne devra représenter que la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera à nouveau l'échec du candidat à la totalité l'examen. Toutes les sections pertinentes de l'examen pratique seront présentées dans un délai de 6 mois. À défaut d'être reçu à toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle sera requise.
3. Une formation additionnelle peut être exigée suite à l'échec à n'importe quel examen pratique. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

CONDUITE DE L'EXAMEN

4. L'examen a pour but de simuler un vol réel. La route de vol sera choisie par l'examineur. La capacité du candidat à préparer le plan de vol et à conduire le vol sur la base des informations habituellement fournies constitue un point essentiel à vérifier. Le candidat sera responsable de la préparation du plan du vol et devra s'assurer que tous les équipements et la documentation nécessaires à l'exécution du vol sont à bord. Le vol devra durer au moins 1 heure.
5. Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examineur, le candidat devra représenter la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examineur, seules les sections inachevées devront être testées au cours d'un vol ultérieur.
6. Il incombe à l'examineur de décider si une manœuvre ou une procédure peut être recommencée une fois par le candidat. L'examineur peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.
7. Un candidat devra piloter l'aéronef depuis une position permettant de remplir des fonctions de PIC et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent. L'examineur ne participera en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic. La responsabilité du vol sera attribuée conformément aux règlements nationaux.
8. Les hauteurs/altitudes de décision, les hauteurs/altitudes minimales de descente et le point d'approche interrompue devront être déterminés par le candidat et validés par l'examineur.
9. Un candidat à la qualification IR devra indiquer à l'examineur les vérifications et les tâches accomplies, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications seront exécutées conformément à la liste de vérification agréée de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat devra déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage devront être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

10. Le candidat devra démontrer son aptitude à:
 - (a) exploiter l'aéronef dans ses limites d'utilisation;
 - (b) effectuer toutes les manoeuvres avec souplesse et précision;
 - (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
 - (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
 - (e) garder la maîtrise de l'aéronef à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.
11. Les limites suivantes seront applicables, et corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'aéronef utilisé.

Hauteur

En général ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision + 50 pieds / -0 pied

Hauteur/MAP/altitude de descente minimale + 50 pieds /- 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage $\pm 5^\circ$

Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimuth et alignement de descente

Cap

Tous les moteurs opérationnels $\pm 5^\circ$

Avec panne moteur simulée $\pm 10^\circ$

Vitesse

Tous les moteurs opérationnels ± 5 noeuds
Avec panne moteur simulée + 10 noeuds/ -5 noeuds

CONTENU DE L'EXAMEN

Avions

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART	
Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, procédures d'antigivrage/dégivrage, etc. appliquer à toutes les sections	
a	Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.
b	Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.
c	Préparation du plan de vol ATC, le plan de vol en IFR/journal.
d	Visite prévol.
e	Minima météorologiques.
f	Roulage.
g	Exposé avant le décollage, décollage.
h°	Transition au vol aux instruments.
i°	Procédures de départ aux instruments, réglage de l'altimètre.
j°	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 2 – MANOEUVRES GÉNÉRALES	
a	Contrôle de l'avion par seule référence aux instruments, y compris: vol horizontal à différentes vitesses, compensateur.
b	Virages de taux 1 constants en montée et en descente.
c	Récupération d'assiettes inhabituelles, y compris de virages constants à inclinaison de 45 ° et de virages serrés en descente.
d*	Récupération d'une approche de décrochage en vol horizontal, virages en montée/descente et en configuration d'atterrissage – uniquement applicable aux avions.
e	Instruments inopérants sur la planche de bord; montée ou descente stabilisée, virages horizontaux de taux 1 sur des caps donnés, récupération d'assiettes inhabituelles – uniquement applicable aux avions.
SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE	
a	Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR et RNAV.
b	Utilisation du radioguidage.
c	Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de puissance, technique de compensation.
d	Réglages de l'altimètre.
e	Prévision et révision des ETA (attente en route, si nécessaire).
f	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.
g	Procédures de protection contre le gel, simulé si nécessaire.
h	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE DE PRÉCISION	
a	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
b	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
c	Exposé d'approche et d'atterrissage, avec vérifications de descente/approche/atterrissage.
d+	Procédure d'attente.
e	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
f	Planification de l'approche.
g	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).
h+	Action de remise des gaz.
i+	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
j	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES	
a	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
b	Procédures d'arrivée, réglages de l'altimètre.
c	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d+	Procédure d'attente.
e	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
f	Planification de l'approche.
g	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).
h+	Action de remise des gaz.
i+	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
j	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT (avions multimoteurs exclusivement)	
a	Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz.
b	Approche, remise des gaz et procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt.
c	Approche et atterrissage avec un moteur à l'arrêt.
d	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

* Peut être accompli dans un FFS, un FTD 2/3 ou un FNPT II.

+ Peut être effectué dans la section 4 ou la section 5.

° Doit être effectué par seule référence aux instruments.

Hélicoptères

Non repris dans ce document

Dirigeables

Non repris dans ce document

OBTENTION DE CRÉDITS CROISÉS POUR LA PARTIE IR D'UN EXAMEN PRATIQUE POUR UNE QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE

A. Avions

Des crédits seront octroyés uniquement lorsque le titulaire proroge ses privilèges IR pour les avions monomoteurs et les avions monopilotes multimoteurs, selon le cas.

Lorsqu'un examen pratique comportant une partie IR est effectué et que le titulaire dispose d'une :	Le crédit s'applique à la partie IR de l'examen pratique pour :
qualification de type multipilote (MP) valide; qualification de type d'avion complexe hautes performances;	une classe monomoteur (SE)* et une qualification de type SE* et une qualification de classe d'avion monopilote (SP) multimoteur (ME) et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME, des crédits ne seront octroyés que pour la section 3B de l'examen pratique sur avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP de l'Appendice 9*;
qualification valide de type d'avion complexe ne présentant pas des hautes performances SP ME, exploité en tant que monopilote;	une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP ME, et une qualification de type et de classe SE*;
qualification valide de type d'avion complexe non hautes performances SP ME, limité à l'exploitation MP;	a. une classe SP ME* et b. une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME * et c. une qualification de classe et de type SE*;
qualification valide de classe SP ME, exploité en monopilote;	une qualification de classe et de type SE*, et une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME;
qualification valide de classe SP ME, limité à l'exploitation en MP;	une qualification de classe et de type SE* et une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME *;
qualification valide de classe SP SE,;	une qualification de classe et de type SE;
qualification valide de type SP SE.	une qualification de classe et de type SE.

* pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent, le candidat ait accompli au moins 3 départs et approches en IFR sur un avion de classe ou de type SP en exploitation monopilote ou, pour les avions multimoteurs non complexes et ne présentant pas de hautes performances, le candidat ait réussi la section 6 de l'examen pratique pour des avions monopilotes non complexes, ne présentant pas de hautes performances pilotés par seule référence aux instruments en exploitation monopilote.

B. Hélicoptères

Non repris dans ce document

FORMATION, EXAMEN PRATIQUE ET CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA MPL, L'ATPL, LES QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE ET CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'IRS

Non repris dans ce document

ANNEXE II

CONDITIONS DE CONVERSION DE LICENCES ET QUALIFICATIONS NATIONALES EXISTANTES APPLICABLES AUX AVIONS ET AUX HÉLICOPTÈRES

A. AVIONS

1. Licences de pilote

Une licence de pilote délivrée par un État membre conformément aux exigences nationales sera convertie en une licence «partie FCL», pour autant que le candidat satisfasse aux exigences suivantes:

- (a) pour l'ATPL(A) et la CPL(A), remplir sous la forme d'un contrôle de compétences les exigences de la «partie FCL» en matière de prorogation d'une qualification de type/classe et de vol aux instruments, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;
- (b) démontrer la connaissance des sections pertinentes des exigences applicables pour l'exploitation aérienne (Part-OPS) et de la partie FCL;
- (c) démontrer une compétence linguistique conformément au paragraphe FCL.055;
- (d) satisfaire aux exigences présentées dans le tableau ci-dessous :

Licence nationale détenue.	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Exigences additionnelles.	Licence «partie FCL» de remplacement et conditions (<i>le cas échéant</i>).	Suppression de conditions.	
1	2	3	4	5	
ATPL(A)	> 1 500 en tant que PIC sur avions multipilotes.	Aucune.	ATPL(A)	Pas applicable.	(a)
ATPL(A)	> 1 500 en tant que PIC sur avions multipilotes.	Aucune.	Comme au point (c) (4).	Comme au point (c) (5).	(b)
ATPL(A)	> 500 en tant que PIC sur avions multipilotes.	Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.515.	ATPL(A), avec qualification de type restreinte aux privilèges de copilote.	Démontrer une aptitude à agir en tant que PIC comme requis par l'appendice 9 de la «partie FCL».	(c)

CONDITIONS DE CONVERSION DE LICENCES ET QUALIFICATIONS NATIONALES EXISTANTES APPLICABLES AUX AVIONS ET AUX HÉLICOPTÈRES

Licence nationale détenue.	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Exigences additionnelles.	Licence «partie FCL» de remplacement et conditions (<i>le cas échéant</i>).	Suppression de conditions.	
1	2	3	4	5	
CPL/IR(A) et avoir réussi un examen théorique ATPL de l'OACI dans l'État membre qui a délivré la licence.		(i) Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.310 et au paragraphe FCL.615, point (b); (ii) satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.A, point (c).	CPL/IR(A) crédit pour la partie théorique de l'ATPL.	Sans objet.	(d)
CPL/IR(A)	> 500 sur des avions multipilotes, ou en exploitations multipilotes sur des avions monopilotes CS-23 de la catégorie d'avion de transport régional ou équivalent conformément aux exigences de la partie-OPS relative au transport aérien commercial.	(i) Être reçu à un examen de connaissances ATPL(A) dans l'État membre qui a délivré la licence*; (ii) satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.A, point (c).	CPL/IR(A) crédit pour la partie théorique de l'ATPL	Sans objet.	(e)

CONDITIONS DE CONVERSION DE LICENCES ET QUALIFICATIONS NATIONALES EXISTANTES APPLICABLES AUX AVIONS ET AUX HÉLICOPTÈRES

Licence nationale détenue.	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Exigences additionnelles.	Licence «partie FCL» de remplacement et conditions (<i>le cas échéant</i>).	Suppression de conditions.	
1	2	3	4	5	
CPL/IR(A)	> 500 en tant que PIC sur avions monopilotes.	Aucune.	CPL/IR(A), avec qualifications de type/classe restreintes aux avions monopilotes.		(f)
CPL/IR(A)	< 500 en tant que PIC sur avions monopilotes	Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances pour un niveau CPL/IR.	Comme au point (4) (f).	Obtenir une qualification de type multipilote conformément à la «partie FCL».	(g)
CPL(A)	> 500 en tant que PIC sur avions monopilotes.	Qualification au vol de nuit, si applicable.	CPL(A), avec qualifications de type/classe restreintes aux avions monopilotes.		(h)
CPL(A)	< 500 en tant que PIC sur avions monopilotes.	(i) Qualification au vol de nuit, si applicable; (ii) démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.310.	Comme au point (4) (h).		(i)

CONDITIONS DE CONVERSION DE LICENCES ET QUALIFICATIONS NATIONALES EXISTANTES APPLICABLES AUX AVIONS ET AUX HÉLICOPTÈRES

Licence nationale détenue.	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Exigences additionnelles.	Licence «partie FCL» de remplacement et conditions (<i>le cas échéant</i>).	Suppression de conditions.	
1	2	3	4	5	
PPL/IR(A)	≥ 75 conformément à l'IFR.	Qualification au vol de nuit si des privilèges de vol de nuit ne sont pas inclus dans la qualification de vol aux instruments.	PPL/IR(A) (IR) restreinte à la PPL).	Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.615, point (b).	(j)
PPL(A)	≥ 70 sur avions.	Démontrer l'utilisation des équipements de radioguidage.	PPL(A)		(k)

* Les titulaires d'une CPL déjà détenteurs d'une qualification de type pour un avion multipilote ne doivent pas avoir réussi d'examen théorique pour l'ATPL tant qu'ils continuent à exploiter ledit type d'avion, mais ils ne recevront aucun crédit pour la partie théorique de l'ATPL dans le cadre d'une licence «partie FCL». S'ils ont besoin d'une autre qualification de type pour un avion multipilote différent, ils doivent remplir les conditions de la colonne (3), ligne (e), point (i), du tableau ci-dessus.

CONDITIONS DE CONVERSION DE LICENCES ET QUALIFICATIONS NATIONALES EXISTANTES APPLICABLES AUX AVIONS ET AUX HÉLICOPTÈRES

2. Qualifications d'instructeur

Une qualification d'instructeur délivrée par un État membre conformément aux exigences nationales sera convertie en une qualification «partie FCL», pour autant que le candidat satisfasse aux exigences suivantes :

Qualification nationale ou privilèges détenus.	Expérience.	Exigences additionnelles.	Qualification «partie FCL» de remplacement.
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Comme requis par la «partie FCL» pour la qualification pertinente.	Sans objet.	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Qualification SFI

Une qualification SFI délivrée par un État membre conformément aux exigences nationales sera convertie en une qualification «partie FCL», pour autant que le titulaire satisfasse aux exigences suivantes :

(312) Qualification nationale détenue.	Expérience.	Exigences additionnelles.	Qualification «partie FCL» de remplacement.
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 heures en tant que pilote de MPA.	(i) Être ou avoir été titulaire d'une CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie d'avion, délivrée par un État membre; (ii) avoir effectué la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification, y compris le MCC.	SFI(A)
SFI(A)	3 ans d'expérience récente en tant que SFI.	Avoir effectué de manière satisfaisante la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification, y compris le MCC.	SFI(A)

La conversion sera valide pour une durée maximale de 3 ans. La prorogation sera soumise à la condition que le candidat satisfasse aux exigences pertinentes définies dans la «partie FCL».

4. Qualification STI

Non repris dans ce document

B. HÉLICOPTÈRES

Non repris dans ce document

CONDITIONS DE VALIDATION DE LICENCES DELIVREES PAR OU AU NOM DE PAYS TIERS

A. VALIDATION DE LICENCES

Généralités

1. Une licence de pilote délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago par un pays tiers peut être homologuée par l'autorité compétente d'un État membre.

Les pilotes devront introduire une demande auprès de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ils résident ou sont établis ou, s'ils ne résident pas sur le territoire des États membres, là où l'opérateur pour lequel ils volent ou ont l'intention de voler a son lieu principal d'activité commerciale.

2. La durée de l'homologation de la licence ne dépassera pas 1 an, pour autant que la licence de base reste valide.

Cette période ne peut être prolongée qu'une fois par l'autorité compétente qui a délivré l'homologation lorsque, au cours de la période d'homologation, le pilote a sollicité une formation ou suit une formation pour la délivrance d'une licence conformément à la «partie FCL». Cette prolongation couvrira la durée nécessaire pour que la licence soit délivrée conformément à la «partie FCL».

Les titulaires d'une licence agréée par un État membre devront exercer leur privilège conformément aux exigences énoncées dans la «partie FCL».

Licences de pilote pour le transport aérien commercial et d'autres activités commerciales

3. Dans le cas de licences de pilote pour le transport aérien commercial et d'autres activités commerciales, le titulaire devra satisfaire aux exigences suivantes:

(a) remplir sous la forme d'un examen pratique les exigences de la «partie FCL» en matière de prorogation d'une qualification de type ou de classe, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;

(b) démontrer qu'il connaît les sections pertinentes de la partie-OPS et de la «partie FCL»;

(c) démontrer qu'il a une connaissance de l'anglais conforme au paragraphe FCL.055;

(d) détenir une attestation médicale valide de classe 1, délivrée conformément à la partie médicale;

(e) dans le cas d'avions, satisfaire aux exigences en matière d'expérience présentée dans le tableau ci-dessous:

Licence détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Prérogatives.	
(1)	2	3	
ATPL(A)	> 1 500 en tant que PIC sur avions multipilotes.	Transport aérien commercial sur avions multipilotes en tant que PIC.	(a)
ATPL(A) ou CPL(A)/IR*	> 1 500 en tant que PIC ou copilote sur avions multipilotes en fonction des exigences opérationnelles.	Transport aérien commercial sur avions multipilotes en tant que copilote.	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 heures en tant que PIC en transport aérien commercial depuis l'obtention d'une qualification IR.	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que PIC.	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 en tant que PIC ou copilote sur avions monopilotes en fonction des exigences opérationnelles.	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que copilote conformément à la partie-OPS.	(d)

CONDITIONS DE VALIDATION DE LICENCES DELIVREES PAR OU AU NOM DE PAYS TIERS

ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 heures sur avions autres que des TMG, dont 200 heures dans le rôle pour lequel l'agrément est souhaité et 50 heures dans ledit rôle au cours des 12 derniers mois.	Exercice de privilèges dans des avions exploités à d'autres fins que le transport aérien commercial.	(e)
CPL(A)	> 1500 heures en tant que PIC en transport aérien commercial dont 500 heures sur hydravion	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que PIC	

* Les titulaires d'une CPL(A)/IR sur avions multipilotes devront avoir démontré un niveau de connaissances ATPL(A) OACI avant d'obtenir l'agrément.

Licences de pilote pour des activités non commerciales avec qualification au vol aux instruments.

4. Dans le cas de licences de pilote privé avec une qualification de vol aux instruments, ou de licences CPL et ATPL avec une qualification de vol aux instruments pour lesquelles le pilote n'a l'intention d'exercer que les privilèges de pilote privé, le titulaire devra satisfaire aux exigences suivantes:

- (a) passer l'examen pratique pour la qualification de vol aux instruments et les qualifications de type ou de classe pertinentes par rapport aux privilèges de la licence qu'ils détiennent, conformément à l'appendice 7 et à l'appendice 9 de la «partie FCL»;
- (b) démontrer qu'il connaît la réglementation, les codes météorologiques aéronautiques, la préparation du plan de vol et les performances de vol (IR), ainsi que la performance humaine;
- (c) démontrer qu'il a une connaissance de l'anglais conforme au paragraphe FCL.055;
- (d) détenir une attestation médicale valide de classe 2, délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
- (e) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;
- (f) avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures de vol aux instruments en tant que commandant de bord dans la catégorie d'aéronef pertinente.

Licences de pilote pour des activités non commerciales sans qualification au vol aux instruments.

5. Dans le cas de licences de pilote privé ou de licences CPL et ATPL sans qualification de vol aux instruments pour lesquelles le pilote n'a l'intention d'exercer que les privilèges de pilote privé, le titulaire devra satisfaire aux exigences suivantes:

- (a) démontrer qu'il connaît la réglementation et la performance humaine;
- (b) être reçu à l'examen pratique de la PPL tel que défini dans la «partie FCL»;
- (c) remplir les exigences de la «partie FCL» en matière de délivrance d'une qualification de type ou de classe, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;
- (d) être titulaire d'une attestation médicale valide de classe 2, délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
- (e) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;
- (f) avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures en tant que pilote dans la catégorie d'aéronef pertinente.

Homologation de licences de pilote pour des tâches spécifiques d'une durée limitée.

6. Nonobstant les dispositions des paragraphes précités, dans le cas de vols pour les fabricants, les États membres peuvent agréer une licence délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago par un pays tiers pour une durée maximale de 12 mois à des fins de tâches spécifiques ayant une durée limitée, tels que les vols d'instruction pour une entrée en service initiale, des démonstrations, des vols de convoyage ou d'essais, pour autant que le candidat satisfasse aux exigences suivantes:

- (a) être titulaire d'une licence appropriée et d'une attestation médicale, ainsi que des qualifications associées ou de qualifications délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
- (b) être employé, directement ou indirectement, par un avionneur.

Dans ce cas, les privilèges du titulaire seront limités à effectuer l'instruction au vol et les essais en vol pour la délivrance initiale de qualification de type, la supervision de vols de ligne initiaux par les pilotes des opérateurs, des vols de livraison ou de convoyage, les vols de ligne initiaux, des démonstrations en vol ou des vols d'essai.

CONDITIONS DE VALIDATION DE LICENCES DELIVREES PAR OU AU NOM DE PAYS TIERS**B. CONVERSION DE LICENCES**

1. Une licence PPL/BPL/SPL, CPL ou ATPL délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago par un pays tiers peut être convertie en une PPL/BPL/SPL avec qualification de type ou de classe monopilote par l'autorité compétente d'un État membre.

Le pilote devra solliciter l'autorité compétente de l'État membre où il réside ou est établi.

2. Le titulaire de la licence devra satisfaire aux exigences minimales suivantes pour la catégorie d'aéronef pertinentes:

- (a) réussir un examen écrit relatif à la réglementation et aux performances humaines;
- (b) réussir l'examen pratique de la PPL, BPL ou SPL, selon le cas, conformément à la «partie FCL»;
- (c) satisfaire aux exigences pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la sous-partie H;
- (d) être titulaire au moins d'une attestation médicale de classe 2, délivrée conformément à la partie médicale;
- (e) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;
- (f) avoir à son actif au moins 100 heures de vol en tant que pilote.

C. RECONNAISSANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

1. Une qualification de classe ou de type valide contenu dans une licence délivrée par un pays tiers peut être insérée dans une licence «partie FCL», pour autant que le candidat:

- (a) satisfasse aux exigences en termes d'expérience et aux prérequis pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la «partie FCL»;
- (b) soit reçu à l'examen pratique pertinent pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la «partie FCL»;
- (b) ait actuellement une pratique du vol;
- (c) n'ait pas moins de :
 - (i) dans le cas des qualifications de classe d'avion, 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote dans ladite classe;
 - (ii) dans le cas des qualifications de type d'avion, 500 heures d'expérience de vol en tant que pilote dans ledit type;
 - (iii) pour les hélicoptères monomoteurs ayant une masse maximale certifiée au décollage allant jusqu'à 3 175kg, 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote dans ledit type;
 - (iv) pour tous les autres hélicoptères, 350 heures d'expérience de vol en tant que pilote dans ladite classe.