



SUPPORT DE COURS DU PART-FCL

Extrait de la réglementation en vigueur ne pouvant, en aucun cas, être considéré comme exhaustif.

SOMMAIRE

PREAMBULE

PART – FCL PARTIE (AVION)

Sous-partie A – Exigences Générales

FCL.015	Demande et délivrance de licences, de qualifications et d'autorisations
FCL.020	Élève pilote
FCL.025	Examens théoriques pour la délivrance de licences
FCL.030	Examen pratique
FCL.035	Obtention de crédits de temps de vol et de connaissances théoriques
FCL.040	Exercice des privilèges de licences
FCL.045	Obligation de porter et de présenter des documents
FCL.050	Enregistrement du temps de vol
FCL.055	Compétences linguistiques
FCL.060	Expérience récente
FCL.065	Restrictions des privilèges des titulaires d'une licence âgés de 60 ans ou plus pour le transport aérien commercial
FCL.070	Retrait, suspension et limitation de licences, qualifications et autorisations

Sous-partie B – Licence de Pilote d'Aéronef Léger – LAPL(A)

FCL.100 LAPL	Âge minimum
FCL.105 LAPL	Privilèges et conditions
FCL.110 LAPL	Obtention de crédits pour la même catégorie d'aéronef
FCL.115 LAPL	Cours de formation
FCL.120 LAPL	Examen théorique
FCL.125 LAPL	Examen pratique
FCL.105.A LAPL(A)	Privilèges et conditions
FCL.110.A LAPL(A)	Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits
FCL.135.A LAPL(A)	Extension des privilèges à une autre classe ou variante d'avion
FCL.140.A LAPL(A)	Exigences en matière d'expérience récente

Sous-partie C – Licence de pilote prive (avion) – PPL(A)

FCL.200	Âge minimum
FCL.205	Conditions
FCL.210	Cours de formation
FCL.215	Examen théorique
FCL.235	Examen pratique
FCL.205.A PPL(A)	Privilèges
FCL.210.A PPL(A)	Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits

Sous-partie G – Qualification de vol aux instruments (avion) – IR(A)

FCL.600 IR.....	Généralités
-----------------	-------------

AIR CREW PART FCL

FCL.605 IR.....	Privilèges
FCL.610 IR.....	Pré-requis et obtention de crédits
FCL.615 IR.....	Instruction théorique et instruction au vol
FCL.620 IR.....	Examen pratique
FCL.625 IR.....	Validité, prorogation et renouvellement
FCL.625.A IR(A)	Prorogation

Sous-partie H – Qualification de classe et de type (avion)

FCL.700	Circonstances dans lesquelles des qualifications de classe ou de type sont exigées
FCL.705	Privilèges du titulaire d'une qualification de classe ou de type
FCL.710	Qualifications de classe et de type - variantes
FCL.725	Exigences pour la délivrance de qualifications de classe et de type
FCL.740	Validité et renouvellement de qualifications de classe et de type
FCL.720.A.....	Exigence en termes d'expérience et Pré-requis pour la délivrance de qualifications de classe ou de type - avions
FCL.725.A.....	Instruction théorique et instruction au vol pour la délivrance de qualifications de classe et de type - avions
FCL.740.A.....	Prorogation des qualifications de classe et de type - avions

Sous-partie I – Qualification Additionnelles

FCL.800	Qualification de vol acrobatique
FCL.805	Qualifications pour le remorquage de planeurs et le remorquage de banderoles
FCL.810	Qualification de vol de nuit
FCL.815	Qualification de vol en montagne
FCL.820	Qualification pour les essais en vol

Sous-partie J – Qualification d'instructeur (avion)

FCL.900	Qualifications d'instructeur
FCL.915	Conditions préalables et exigences générales applicables aux instructeurs
FCL.920	Compétences d'instructeur et évaluation
FCL.930	Cours de formation
FCL.935	Évaluation des compétences
FCL.940	Validité des qualifications d'instructeur
FCL.905.FI FI.....	Privilèges et conditions
FCL.910.FI FI.....	Privilèges restreints
FCL.915.FI FI.....	Pré-requis
FCL.930.FI	Cours de formation
FCL.940.FI FI.....	Prorogation et renouvellement
FCL.905.CRI CRI.....	Privilèges et conditions
FCL.915.CRI CRI.....	Pré-requis
FCL.930.CRI CRI.....	Cours de formation
FCL.940.CRI CRI.....	Prorogation et renouvellement
FCL.905.IRI IRI	Privilèges et conditions
FCL.915.IRI IRI	Pré-requis
FCL.930.IRI IRI	Cours de formation
FCL.940.IRI IRI	Prorogation et renouvellement
FCL.905.MI MI	Privilèges et conditions

AIR CREW PART FCL

FCL.915.MI MI Pré-requis
FCL.930.MI MI Cours de formation
FCL.940.MI Validité de la qualification MI

Sous-partie K – Qualification d'examineur (avion)

FCL.1000 Autorisations d'examineur
FCL.1005 Limitation des privilèges en cas d'intérêts directs
FCL.1010 Pré-requis pour les examinateurs
FCL.1015 Standardisation des examinateurs
FCL.1020 Évaluation des compétences des examinateurs
FCL.1025 Validité, prorogation et renouvellement des autorisations d'examineur
FCL.1030 Conduite des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences
FCL.1005.FE FE Privilèges et conditions
FCL.1010.FE FE Pré-requis
FCL.1005.CRE CRE ... Privilèges
FCL.1010.CRE CRE ... Pré-requis

Appendice 1

Obtention de crédits de connaissances théoriques

A. OBTENTION DE CREDITS DE CONNAISSANCES THEORIQUES POUR LA DELIVRANCE D'UNE LICENCE DE PILOTE DANS UNE AUTRE CATEGORIE D'AERONEF - PASSERELLES ET CONDITIONS D'EXAMEN

1. LAPL, PPL, BPL et SPL

Appendice 6

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

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

GÉNÉRALITÉS

CONNAISSANCES THÉORIQUES

FORMATION EN VOL

ANNEXE III

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

A. VALIDATION DE LICENCES

B. CONVERSION DE LICENCES

C. RECONNAISSANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES À L'OCTROI DE LICENCES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

ARA.FCL.120..... Archivage

ARA.FCL.200..... Procédure de délivrance, prorogation ou renouvellement d'une licence, qualification ou autorisation

PRÉAMBULE

1) Définitions et Abréviations :

Définitions :

Autorité compétente :

Sera une autorité désigné par désignée par l'État membre, auprès de laquelle une personne sollicite la délivrance de licences de pilote, qualifications ou d'autorisations associées.

Aéronef monopilote :

Désigne un aéronef certifié pour être exploité par un seul pilote.

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;

Catégorie d'aéronefs :

Désigne une classification des aéronefs selon des caractéristiques de base définies, par exemple avion, aéronef à sustentation motorisée, hélicoptère, dirigeable, planeur ou ballon libre.

Classe d'avion :

Désigne une classification des avions monopilotes qui ne demandent pas de qualification de type.

Commandant de bord ("Pilot-in-Command" - PIC) :

Fait référence au pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité

Compétence :

Désigne une combinaison d'aptitudes, de connaissances et d'attitudes nécessaires pour effectuer une tâche selon la norme prescrite.

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.

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

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.

AIR CREW PART FCL

Pilote professionnel :

Pilote détenteur d'une licence permettant le pilotage d'aéronefs contre rémunération.

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.

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.

Temps de vol :

Dans le cas des avions, des motoplaneurs 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;

Transport aérien commercial :

Désigne le transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération ou effectué en vertu d'un contrat de location.

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.

Abréviations :

licences	ATPL :	Licence de pilote de ligne. (<i>Airline Transport Pilot License</i>)
	CPL :	Licence de pilote professionnel. (<i>Commercial Pilot License</i>)
	PPL :	Licence de pilote privé. (<i>Private Pilot License</i>)
	LAPL :	Licence de pilote d'aéronefs légers (<i>Light Aircraft Pilot License</i>)
qualifications	SE :	Monomoteurs à pistons (pour nous SEP : monomoteur à pistons). (<i>Single Engine Piston</i>), avec variantes d'avion (<i>VP : Variable Pitch; RU : Retractable Undercarriage; T : Turbocharged; P : Pressurised; TW : Tail Wheels; EFIS : Electronic Flight Instrument System; SLPC : Single lever power control</i>)
	ME :	Multimoteurs. (<i>Multi Engine</i>)
	TMG :	Planeur à dispositif d'envol incorporé (moteur et hélice non rétractables) (<i>Touring Motor Glider</i>)
	IR :	Qualification de vol aux instruments. (<i>Instrument Rating</i>)
instructeurs	FI :	Instructeur de vol. (<i>Flight Instructor</i>)
	FE :	Examineur de vol. (<i>Flight Examiner</i>)
	CRI/E :	Instructeur/examineur de qualification de classe. (<i>Class Rating Instructor/Examiner</i>)
	TRI/E :	instructeur/examineur de qualification de type. (<i>Type Rating Instructor/Examiner</i>)
IRI/E :	Instructeur/examineur de vol aux instruments. (<i>Instrument Rating Instructor/Examiner</i>)	
généralités	SERA :	Standardised European Rules of the Air
	EASA :	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (<i>European Aviation Safety Agency</i>)
	FCL :	Licence de membre d'équipage de conduite. (<i>Flight Crew Licensing</i>)
	ATO :	Organisme de formation agréé (<i>Approved Training Organisation</i>)
autre	SPA :	Avion monopilote (<i>Single-Pilot Aircraft</i>)
	MPA :	Avion multipilote (<i>Multi-Pilot Aircraft</i>)

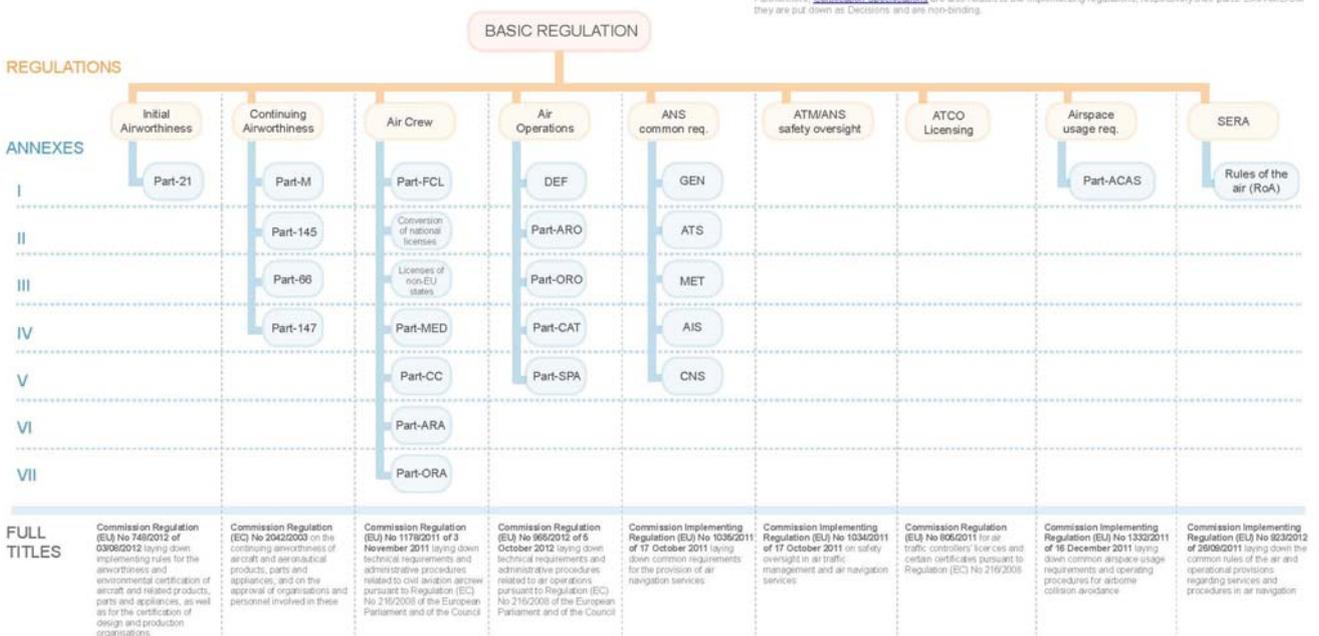
AIR CREW PART FCL

1) Basic Regulation

Le SERA apporte une standardisation européenne :

- Hier :
 - Règles de l'air :
 - OACI : Annexe 2
 - France : RDA
- Services de la Circulation aérienne :
- OACI, Annexe 2
- France : RDA
- UE : > Annexe 2 OACI

Rulemaking Regulations Structure



Les 5 annexes :

- Annexe 1 : Air Crew, PART-FCL
Licences, objet du cours, voir plus loin.
- Annexe 4 : Air Crew, PART-MED
Exigences spécifiques relatives à la certification médicale : extrait

MED.A.045 Validité, prorogation et renouvellement des certificats médicaux

(a) Validité

- (1) Les certificats médicaux de classe 1 sont valables pendant une période de 12 mois.
- (2) La période de validité des certificats médicaux de classe 1 est réduite à six mois dans le cas des titulaires de licence qui :
 - i. exercent des activités de transport aérien commercial monopilote de passagers et ont atteint l'âge de 40 ans;
 - ii. ont atteint l'âge de 60 ans.
- (3) Les certificats médicaux de classe 2 sont valables pendant une période de :

AIR CREW PART FCL

- i. 60 mois jusqu'à ce que le titulaire de la licence atteigne l'âge de 40 ans. Un certificat médical délivré à un titulaire de licence n'ayant pas 40 ans cesse d'être valable quand celui-ci atteint l'âge de 42 ans;
- ii. 24 mois si le titulaire de la licence a entre 40 et 50 ans. Un certificat médical délivré à un titulaire de licence n'ayant pas 50 ans cesse d'être valable quand celui-ci atteint l'âge de 51 ans; et
- iii. 12 mois à partir de l'âge de 50 ans.

(4) Les certificats médicaux pour LAPL sont valables pendant une période de :

- i. 60 mois jusqu'à ce que le titulaire de la licence atteigne l'âge de 40 ans. Un certificat médical délivré à un titulaire de licence n'ayant pas 40 ans cesse d'être valable quand celui-ci atteint l'âge de 42 ans;
- ii. 24 mois après l'âge de 40 ans.

(5) La période de validité d'un certificat médical, y compris tout examen ou investigation spéciale connexe, est :

- i. déterminée par l'âge du demandeur à la date de l'examen médical; et
- ii. calculée à partir de la date de l'examen médical dans le cas d'une délivrance initiale ou d'un renouvellement, et à partir de la date d'expiration du certificat médical précédent dans le cas d'une prorogation.

(a) Prorogation

Les examens et/ou évaluations pour prorogation d'un certificat médical peuvent être effectués jusqu'à 45 jours avant la date d'expiration du certificat médical.

(b) Renouvellement

(1) Si le titulaire d'un certificat médical ne satisfait pas au point b), un examen et/ou une évaluation de renouvellement sont requis.

(2) Dans le cas d'un certificat médical de classe 1 ou 2 :

- i. si le certificat médical a expiré depuis plus de deux ans, le CAM (Centre Aéromédical) ou l'EAM (Examineur Aéromédical) n'effectue l'examen de renouvellement qu'après l'évaluation du dossier aéromédical du demandeur;
- ii. si le certificat médical a expiré depuis plus de cinq ans, les exigences d'examen pour une délivrance initiale s'appliquent et l'évaluation se fonde sur les exigences de prorogation.

(3) Dans le cas de certificats médicaux pour LAPL, le CAM, l'EAM ou le MG (Médecin Généraliste) évalue le dossier médical du demandeur et effectue l'examen et/ou l'évaluation aéromédicaux conformément au MED.B.095.

- Annexe 5 : Air Crew, PART-CC
Qualification des membres d'équipage de cabine qui participent à des exploitations commerciales.
- Annexe 6 : Air Crew, PART-ARA
Exigences applicables aux autorités pour le personnel navigant.
- Annexe 7 : Air Crew, PART-ORA
Exigences applicables aux organisations pour le personnel navigant.

C'est dans le cadre de cette annexe que l'on trouve l'ATO (Approved Training Organisation) ou l'Organisme de Formation Agréé. Chaque aéro-club devra être approuvé ATO pour pouvoir former des PPL et LAPL.

Pour être ATO, il faut déposer auprès de la DGAC un Manuel ATO, qui regroupe les Manuels d'Exploitation, de Formation et du SGS, qui valident un standard de qualité et de sécurité minimal, qui vise à rassurer les autorités de tutelle et les élève-pilotes. Chaque aéro-club doit rédiger ses manuels pour les adapter à ses spécificités.

- [Le Manuel d'exploitation](#)

AIR CREW PART FCL

Sorte de mode d'emploi de la structure, il permet aux membres de connaître par le menu tout le fonctionnement du club, et aussi de se conformer aux bonnes pratiques décrites.

L'ATO doit avoir un **Dirigeant Responsable**.

- **Le Manuel de formation**

Il décrit d'une part, les méthodes utilisées pour effectuer le contrôle et l'amélioration des compétences des pilotes, et d'autre part les moyens et les méthodes engagés pour effectuer la formation théorique et pratique des élèves.

L'ATO doit avoir un **Responsable Pédagogique (Head of Training, HT)**.

- **Le Manuel du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) (Safety Management System, SMS)**

Grande nouveauté, l'aéro-club doit adhérer à une nouvelle démarche de sécurité, intégrée dans une organisation globale conçue par la FFA.

En 2009, l'OACI a rendu obligatoire le SGS au sein du transport aérien. En 2013, c'est au tour des organismes de formation.

C'est un système qui a pour but de faire remonter les dysfonctionnements potentiellement accidentogènes, et d'élaborer ensuite des moyens de prévention.

C'est aussi un système de diagnostic des risques liés à l'activité, en vue de faire un bilan et une hiérarchisation, et de dégager des axes de travail de prévention.

L'ATO doit avoir un **Responsable SGS (CPS, Correspondant, Prévention & Sécurité)**.

Il est le confident qui recueille les incidents et autres dysfonctionnements de tous ordres. Il en fait part au Correspondant Prévention/Sécurité du CRA (Comité Régional Aéronautique). Qui transmet à la Commission Sécurité de la FFA.

Celle-ci élabore alors des dispositions de sensibilisation et prévention, qui sont diffusées au Correspondant du CRA, puis au Responsable SGS du club. Celui-ci les relaye auprès des pilotes du club.

Références législatives

- Arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile,
- Arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1)
- Instruction du 9 juin 1999 fixant la liste des classes et types d'avions prise en application de l'arrêté du 29 mars 1999 (FCL1 sous-partie F)
- Arrêté du 18 juin 1999 (JO du 20 août 1999), étendu par l'Arrêté du 1^{er} février 2001) relatif aux programmes de formation théorique pour les qualifications de classe/type avions monomoteurs et multimoteurs et aux programmes de formation au travail en équipage avion.
- Arrêté du 20 août 1999 modifié par l'Arrêté du 20 décembre 1999 (JO du 26 janvier 2000) fixant le programme des examens théoriques pour la délivrance de la licence de pilote privé avion (PPL(A)).
- ~~Arrêté du 20 octobre 2005 (JO du 15 décembre 2005) fixant le programme des connaissances et les modalités de formation des personnels navigants techniques professionnels et non professionnels de l'aéronautique civile permettant la délivrance d'une attestation de connaissance du JAR-OPS1, du JAR-FCL1 et du JAR-FCL3. Abrogé~~
- Arrêté du 7 novembre 2005 (JO du 14 décembre 2005) fixant les conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement des qualifications de classe pour les avions multimoteurs à propulsion axiale, les avions monosièges et les hydravions.
- Arrêté du 27 juillet 2006 (JO du 22 septembre 2006) modifiant différents arrêtés relatifs aux membres d'équipage de conduite d'avions.
- Instruction du 28 février 2007 relative aux conditions de délivrance, de prorogation de la qualification de classe d'avions monosièges monomoteurs à pistons.
- Arrêtés du 24 avril (JO du 16 mai 2007) et du 2 juillet 2007 (JO du 11 août 2007) modifiant différents arrêtés relatifs aux membres d'équipage de conduite d'avions.
- Arrêté du 3 septembre 2007 (JO du 5 octobre 2007) modifiant différents arrêtés relatifs aux membres d'équipage de conduite d'avions.
- Arrêté du 2 juin 2008 (JO du 12 juin 2008) modifiant différents arrêtés relatifs aux membres d'équipage de conduite d'avions.
- Arrêté du 12 janvier 2010 (JO du 21 janvier 2010) modifiant l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) et l'arrêté du 12 juillet 2005 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2).
- Arrêté du 19 avril 2011 (JO du 03 mai 2011) modifiant l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avion (FCL 1)
- *Règlement (UE) n° 1178/2011 de la commission du 03 novembre 2011, déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de*

AIR CREW PART FCL

l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

- *Règlement (UE) n° 290/2012 de la commission du 30 mars 2012, modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil*
- *Liste des types d'aéronefs : [http ://easa.europa.eu/certification/experts/typeratings-list-licence-endorsement-list.php](http://easa.europa.eu/certification/experts/typeratings-list-licence-endorsement-list.php)*

SOUS-PARTIE A – EXIGENCES GÉNÉRALES

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 soumises 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 accordés par une licence, une qualification ou une autorisation sera mentionnée sur 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, ou de modification, de prorogation ou de renouvellement desdites licences, qualifications ou autorisations, devront être soumises à 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 de licence et ses dossiers médicaux vers cette autorité.

020 Élève 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 élève pilote devra au moins :

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

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 seul 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'existe pas de notation négative.
- 2) Sauf disposition 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 pendant une période de 18 mois, qui débute à la fin du mois calendaire au cours duquel 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 points i) et ii) débuteront à partir du jour de réussite de l'examen théorique par le pilote, conformément au point b), 2).

....

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.

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

- a) *Obtention de crédits de temps de vol*

AIR CREW PART FCL

- 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 bénéficiera de crédit 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.

...

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.

045 Obligation de porter et de présenter des documents

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

050 Enregistrement du temps de vol

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

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 radiotéléphoniques 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

AIR CREW PART FCL

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.

060 Expérience récente

.....

- 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 sur 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 qualification IR;
 - 3) ...

AIR CREW PART FCL

3) 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.

4) ...

c) Exigences particulières pour le transport aérien commercial

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

....

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 restituer la licence ou l'autorisation à l'autorité compétente.

SOUS-PARTIE B – Licence de Pilote d'Aéronef Léger (LAPL)

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;

FCL.105 LAPL - Privilèges et conditions

- a) Généralités. Les privilèges du titulaire d'une LAPL permettent d'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 délivrer 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 des connaissances théoriques et une formation en 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,

AIR CREW PART FCL

- performance humaine,
- météorologie, et
- communications.

b) Sujets spécifiques portant sur les différentes catégories d'aéronefs :

- principes du vol,
- procédures opérationnelles,
- performances et préparation du 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 annotées 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, y compris 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 permettent d'agir en tant que PIC sur des avions monomoteurs à pistons (terre) ou des TMG ayant une masse maximale certifiée au décollage ne dépassant pas 2 000 kg, 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) ne peuvent transporter des passagers qu'une fois qu'ils ont effectué, 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 annotation de l'extension TMG et après avoir satisfait aux exigences du paragraphe FCL.135.A 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 duquel le pilote suit le cours de formation, sur la base d'un vol d'évaluation, 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) 2).

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 de l'avion ou du TMG utilisé pour présenter l'examen pratique. Cette restriction peut être levée lorsque le pilote a rempli dans une autre classe les exigences suivantes :
 - 1) 3 heures d'instruction au vol, comportant :

AIR CREW PART FCL

- 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 et préparation du 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).

[Formulaire LAPL Avion-FR.pdf](#)

SOUS-PARTIE C – LICENCE DE PILOTE PRIVÉ (Avion) – PPL (A)

SECTION 1

Exigences communes

FCL.200 Âge minimum

a) Un candidat à une PPL aura au moins 17 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 (Ballon), SPL (planeur) ou PPL devront suivre un cours de formation auprès d'un ATO. Le cours devra inclure des connaissances théoriques et une formation 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 et préparation du 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, y compris 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) permettent d'agir sans rémunération comme PIC ou copilote sur des avions ou des TMG utilisés en exploitation non commerciale.
- b) Nonobstant le paragraphe précédent, 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 effectués au moins 45 heures d'instruction au vol sur avions, dont 5 heures peuvent avoir été effectuées sur un FSTD (Flight Simulation Training Device), 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) 2).
- 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 point a) 2).

[Formulaire PPLA-FR_v6.pdf](#)

**SOUS-PARTIE G – QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (Avion) -
IR (A)**

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 permettent de piloter un aéronef en régime 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.

FCL.610 IR - Pré-requis 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; 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 effectué 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.

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 :

AIR CREW PART FCL

- 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,
 - radionavigation,
 - 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 exécuter les procédures et manoeuvres 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 multimoteur à traction centrale 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 de satisfaire à nouveau 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.
- b) 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.
- c) Des crédits croisés seront octroyés conformément à l'appendice 8 à la présente partie.

SOUS-PARTIE H – QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE (Avion)

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.

...

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 permettent d'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.
- 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 ou 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 attestée 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

AIR CREW PART FCL

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)

2) ...

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) ...

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.

...

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 Pré-requis 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 Pré-requis 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 effectué au moins 70 heures en tant que PIC sur avions;

....

FCL.725.A Instruction théorique 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.

....

b) Avions monopilotes - hydravions. 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 (hydravion) pour des avions monopilotes (hydravion) inclura au moins 8 heures d'instruction au vol en double commande si le candidat est titulaire d'une version terrestre de la qualification de classe ou de type concernée, ou 10 heures si le candidat ne détient pas une telle qualification.

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 :

....

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, avec un examinateur, un contrôle de compétences dans la classe concernée, conformément à l'appendice 9 à la présente partie; ou

AIR CREW PART FCL

- 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 d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) et 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) ...
- 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.

Liste des types d'aéronefs : <http://easa.europa.eu/certification/experts/typeratings-list-licence-endorsement-list.php>

[Explanatory Notes EASA List of Class or Type Ratings-08042012.pdf](#)

[Classe-Types-Chap16-EASA-2010-02.pdf](#)

[List of Aeroplanes -- Class and Type Ratings and Endorsement List-14052013.pdf](#)

a. Classification

Les qualifications de classe sont établies pour les avions monopilotes et pour les TMG n'exigeant pas de qualification de type, conformément à la classification suivante :

- (1) *une classe pour tous les avions monomoteurs à pistons (terrestres) ;*
- (2) *une classe pour tous les hydravions monomoteurs à pistons ;*
- (3) *une classe pour tous les moto-planeurs à dispositif d'envol incorporé (TMG) ;*
- (4) *une classe pour chaque constructeur d'avions monomoteurs à turbopropulseur (terrestres) ;*
- (5) *une classe pour chaque constructeur d'hydravions monomoteurs à turbopropulseur ;*
- (6) *une classe pour tous les avions multimoteurs à pistons (terrestres) ;*
- (7) *une classe pour tous les hydravions multimoteurs à pistons.*

b. Liste des classes

Les qualifications de classe d'avions sont délivrées conformément à la liste des qualifications de classe fixée par instruction.

Pour changer de type ou de variante à l'intérieur d'une même qualification de classe, un cours de familiarisation ou une formation aux différences est requis.

- c. *Les conditions en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement pour les qualifications de classe suivantes sont fixées par arrêté :*
- (i) *Hydravions ;*
 - (ii) *Avions mono-sièges monomoteurs à turbopropulseur ;*
 - (iii) *Avion de collection.*

AIR CREW PART FCL

d. Dispositions particulières :

Les avions monosîges à motorisation rapprochée et les avions multimoteurs à pistons à propulsion axiale constituent deux variantes supplémentaires de la classe SEP (terrestre).

L'obtention de la classe SEP (terrestre) ne peut être réalisée sur ces variantes. Les conditions particulières et les cours de formation aux différences, nécessaires à l'obtention de ces variantes, sont définis par instruction.

SOUS-PARTIE I – QUALIFICATIONS ADDITIONNELLES

FCL.800 Qualification de vol acrobatique

- a) Les titulaires d'une licence de pilote ayant les privilèges pour piloter des 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 sur des avions si l'activité doit être effectuée sur des avions, ou sur des TMG si l'activité doit être effectuée sur 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. FR L 311/42 Journal officiel de l'Union européenne 25.11.2011
- 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 sur des avions, ou sur des TMG si l'activité doit être effectuée sur des TMG;
 - 2) 1 cours de formation auprès d'un ATO, comportant :
 - i) 1 instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage;

AIR CREW PART FCL

- 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 de l'aéronef sur lequel l'instruction au vol a été accomplie. Les privilèges seront étendus si le pilote détient une licence ayant les privilèges pour piloter 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'aéronef pertinent.
- e) Pour pouvoir continuer à 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 LAPL 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. ...
- c) Ballons.

FCL.815 Qualification de vol en montagne

a) Privilèges. Les privilèges du titulaire d'une qualification de vol en montagne permettent de 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 desdites surfaces lorsqu'elles ne sont pas couvertes de neige; ou
- 2) skis, pour exercer le privilège de voler vers et au départ desdites 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) 2).

FCL.820 Qualification pour les essais en vol

SOUS-PARTIE J – QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR (AVION)

SECTION 1

Exigences communes

FCL.900 Qualifications d'instructeur

- a) Généralités. Une personne ne pourra dispenser :
- 1) 1 instruction en vol sur un aéronef que lorsqu'il est titulaire :
 - i) d'une licence de pilote délivrée ou acceptée 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 entraîneur synthétique de vol 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 aéronef nouveau 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) 1) qui présentent une demande de qualification d'instructeur devront satisfaire aux Pré-requis et aux exigences de prorogation établis pour cette qualification 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 délivrée 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 :

AIR CREW PART FCL

- i) dans des ATO situés en dehors du territoire des États membres;
- ii) à des élèves 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 sur 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 sur 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 qualification 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 au titre de des 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 les moyens,
- créer un climat propice à l'apprentissage,
- transmettre les connaissances,
- intégrer la gestion des menaces et des erreurs (TEM) et la gestion des ressources équipages,
- gérer le temps pour atteindre les objectifs de formation,
- faciliter l'apprentissage,
- évaluer les performances du stagiaire,
- suivre et faire le bilan de la progression
- évaluer les sessions de formation,
- rendre compte des résultats.

...

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 entraîneur 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 élève pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance de la licence, de la qualification ou de l'autorisation considérée.
- b) Cette évaluation devra inclure :
 - 1) la démonstration des compétences décrites au paragraphe FCL.920, durant l'instruction avant le vol, après le vol et théorique;
 - 2) des examens théoriques oraux au sol, des exposés avant le vol et après le vol, ainsi que les démonstrations en vol sur 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) 1), 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 permettent de 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) 2);
- f) d'une qualification pour le remorquage ou de vol acrobatique, 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 :
 - 1) justifie d'une expérience d'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 II/III ou un FNPT II;
 - 2) ait suivi le cours de formation IRI en tant qu'élève pilote et ait réussi une évaluation de compétences pour la qualification IRI; et
 - 3) de plus :
 - i) dans le cas des avions multimoteurs, possède ou a possédé une qualification CRI;
 - ii) ...
- h) ...
- i) d'une qualification FI, IRI, CRI, STI ou MI, pour autant que le FI ait :
 - a) 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;

AIR CREW PART FCL

- b) 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)

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 élèves pilotes à faire leurs premiers vols solo et leurs premiers vols en campagne solo.
- c) Les limitations des points a) et b) seront levées lorsque le FI aura au moins effectué :
 - 1) dans le cas du FI(A), 100 heures d'instruction au vol sur des avions ou des TMG et a en outre supervisé au moins 25 vols solo d'élèves pilotes;
 - 2) dans le cas du FI(H), 100 heures d'instruction au vol sur des hélicoptères et a en outre supervisé au moins 25 exercices en vol solo d'élèves pilotes;
 - 3) dans le cas des FI(As), FI(S) et FI(B), 15 heures ou 50 décollages en instruction en 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 - Pré-requis

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 :

AIR CREW PART FCL

- 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) ...

FCL.930.FI FI - Cours de formation

- a) Les candidats à la qualification FI devront avoir réussi une épreuve spécifique en vol de pré-admission 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. Ladite épreuve reposera sur le contrôle de compétences pour les qualifications de classe et de type comme prévu 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) ...
 - 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 II/III;
 - ii) dans le cas d'une qualification FI(As), au moins 20 heures d'instruction en vol dont 15 heures consisteront en une instruction au vol en double commande;
 - iii) ...

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) 2) i), ou de 18 heures pour répondre à l'exigence du point b) 2) 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 :

AIR CREW PART FCL

- i) dans le cas d'une qualification FI(A) et (H), au moins 50 heures d'instruction en 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 en vol sur 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 en 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 en vol sur 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 5

Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de type - CRI

FCL.905.CRI CRI - Privilèges et conditions

- a) Les privilèges d'un CRI consistent à dispenser une instruction pour :
- 1) la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de classe ou de type pour des avions non complexes monopilotes non hautes performances, lorsque les privilèges souhaités par le candidat permettent de voler dans des conditions d'exploitation monopilote;
 - 2) une qualification de remorquage ou de vol acrobatique pour les avions, pour autant que le CRI soit titulaire de la qualification pertinente et ait fait la preuve de l'aptitude à dispenser une instruction pour ladite qualification à un FI qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI, point i).
- b) Les privilèges d'un CRI sont limités à la classe ou au type d'avion dans lequel l'évaluation des compétences de l'instructeur a été effectuée. Les privilèges du CRI seront étendus à d'autres classes ou type lorsque le CRI aura effectué au cours des 12 derniers mois :
- 1) 15 heures de vol en tant que PIC sur avions de la classe ou du type applicable à l'avion;
 - 2) 1 vol d'entraînement en siège de droite sous la supervision d'un autre CRI ou FI qualifié pour cette classe ou ce type qui occupe l'autre siège de pilote.

FCL.915.CRI CRI - Pré-requis

Un candidat à une qualification CRI devra avoir effectué au moins :

- a) dans le cas des avions multimoteurs :
- 1) 500 heures de vol en tant que pilote sur avions;
 - 2) 30 heures de vol en tant que PIC sur avions de la classe ou du type applicable;
- b) dans le cas des avions monomoteurs :
- 1) 300 heures de vol en tant que pilote sur avions;
 - 2) 30 heures en tant que PIC sur avion de la classe ou du type applicable.

FCL.930.CRI CRI - Cours de formation

- a) Le cours de formation pour le CRI devra au moins inclure :
- 1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;
 - 2) 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des connaissances techniques, la préparation des plans de leçons et le développement des aptitudes pédagogiques en classe ou sur simulateur;

AIR CREW PART FCL

- 3) 5 heures d'instruction au vol sur des avions multimoteurs, ou 3 heures d'instruction en vol sur des avions monomoteurs, dispensées par un FI(A) qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI, point i).
- b) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a) 1).

FCL.940.CRI CRI - Prorogation et renouvellement

- a) Dans le cas de la prorogation d'une qualification CRI, le candidat devra, au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification CRI :
 - 1) dispenser au moins 10 heures d'instruction au vol en tant que CRI. Si le candidat détient des privilèges de CRI sur les avions monomoteurs et multimoteurs, les 10 heures d'instruction au vol seront réparties de manière égale entre les avions monomoteurs et les avions multimoteurs; ou
 - 2) suivre une formation de remise à niveau en tant que CRI auprès d'un ATO;
 - 3) réussir l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935, pour les avions multimoteurs ou monomoteurs, selon le cas.
- b) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification CRI, le titulaire devra satisfaire à l'exigence du point a) 3).
- c) Renouvellement. Si la qualification CRI est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant la demande de renouvellement :
 - 1) suivre une formation de remise à niveau en tant que CRI auprès d'un ATO;
 - 2) réussir l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.

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 permettent de dispenser une instruction pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une IR sur la catégorie appropriée d'aéronef.
- b) ...

FCL.915.IRI IRI - Pré-requis

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) ...

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 le vol aux 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 II/III ou FPNT II. Dans le cas de candidats titulaires d'une qualification FI(A), ces heures sont ramenées à 5;
 - 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) 1).

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 10

Instructeur de qualification de vol en montagne - MI

FCL.905.MI MI - Privilèges et conditions

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

FCL.915.MI MI - Pré-requis

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'entrer en formation, les candidats devront avoir réussi 1 vol de pré-admission avec un MI titulaire d'une qualification FI, aux fins d'évaluer leur expérience et leur capacité à suivre la formation.

FCL.940.MI Validité de la qualification MI

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

SOUS-PARTIE K – QUALIFICATION D'EXAMINATEUR (AVION)

SECTION 1

Exigences communes

FCL.1000 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 aéronef nouveau 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 de l'aéronef nouveau 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), qui souhaitent qui présente une demande d'autorisation d'examineur, devront satisfaire aux Pré-requis et aux exigences de prorogation établis pour ladite catégorie d'examineur.
- c) ...

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 Pré-requis 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 examinateur;
- 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 à une licence ou une qualification 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) 3).

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

AIR CREW PART FCL

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) l'une des épreuves pratiques ou l'un des contrôles de compétences au cours de la dernière année de validité, effectuée conformément au point 1, devra avoir été évaluée par un inspecteur de l'autorité compétente ou par un examineur 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 plus d'une autorisation d'examineur, la prorogation de toutes les autorisations d'examineur peut être obtenue lorsque le candidat satisfait aux exigences des points b) 1) et b) 2) du paragraphe FCL.1020 pour l'une des autorisations 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) 2) et au paragraphe FCL.1020
- d) Une autorisation d'examineur ne sera prorogée ou renouvelée que si le candidat répond à tout moment 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) attirer l'attention des candidats sur les 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 :

AIR CREW PART FCL

- 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 recours;
- 2) dans le cas de la réussite d'un contrôle de compétences ou d'une évaluation de compétences pour la prorogation ou le renouvellement, autoriser à porter sur la licence ou l'autorisation du candidat les mentions requises 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 expériences 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;
 - 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 permettent de conduire :
- 2) 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 en vol;
 - 3) 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 en vol;
 - 4) 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 en vol;
 - 5) 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 en vol pour la qualification de vol en montagne.
- b) ...

FCL.1010.FE FE - Pré-requis

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

SECTION 4

**Exigences particulières pour l'examineur de qualification de classe -
CRE**

FCL.1005.CRE CRE - Privilèges

Les privilèges d'un CRE permettent de conduire, pour des avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes :

- a) des examens pratiques pour la délivrance de qualifications de classe et de type;
- b) des contrôles de compétences pour :
 - 1) la prorogation ou le renouvellement de qualifications de classe et de type;
 - 2) la prorogation et le renouvellement d'IR, pour autant que le CRE satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a).

FCL.1010.CRE CRE - Pré-requis

Les candidats à une autorisation CRE devront :

- a) être ou avoir été titulaires d'une CPL(A), MPL(A) ou ATPL(A) avec des privilèges monopilotes, ainsi que d'une PPL(A);
- b) être titulaire d'une qualification CRI pour la classe ou le type applicable;
- c) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur avions.

Appendice 1

Obtention de crédits de connaissances théoriques

A. OBTENTION DE CREDITS DE CONNAISSANCES THEORIQUES POUR LA DELIVRANCE D'UNE LICENCE DE PILOTE DANS UNE AUTRE CATEGORIE D'AERONEF - 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.

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.
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.
10. 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 manoeuvre 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 manoeuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins :

AIR CREW PART FCL

- 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 à la suite de des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue;
- iv) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières;
- v) 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).

ANNEXE III

CONDITIONS DE VALIDATION DE LICENCES DÉLIVRÉES 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 validée par l'autorité compétente d'un État membre.

Les pilotes devront déposer 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 la validation de la licence ne dépassera pas 1 an, pour autant que la licence détenue reste valide.

Cette période ne peut être prorogée qu'une fois par l'autorité compétente qui a délivré la validation lorsque, au cours de la période de validation, le pilote à effectuer les démarches en vue d'entrer en formation ou suit une formation pour la délivrance d'une licence conformément à la «partie FCL». Cette prorogation couvrira la durée nécessaire pour que la licence soit délivrée conformément à la «partie FCL».

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

.....

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'un certificat médical de classe 2, délivrée conformément à la Part MED;
- 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 apposée sur une licence délivrée par un pays tiers peut être apposée sur une licence «partie FCL», pour autant que le candidat :
 - a) satisfasse aux exigences en termes d'expérience et aux Pré-requis 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»;
 - c) ait actuellement une pratique du vol;
 - d) 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 sur ladite classe;
 - ii) dans le cas des qualifications de type d'avion, 500 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ledit type;
 - iii) pour les hélicoptères monomoteurs ayant une masse maximale certifiée au décollage allant jusqu'à 3 175 kg, 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ledit type;
 - iv) pour tous les autres hélicoptères, 350 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ladite classe.

**EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES À L'OCTROI DE LICENCES AUX
MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE**

Section 1 - Généralités

ARA.FCL.120 Archivage

Outre les dossiers requis à l'ARA.GEN.220, point a), l'autorité compétente doit pouvoir disposer dans son système d'archivage des résultats relatifs aux examens théoriques et aux évaluations des compétences des pilotes.

Section 2 - Licences, qualifications et autorisations

ARA.FCL.200 Procédure de délivrance, prorogation ou renouvellement d'une licence, qualification ou autorisation

- b) Délivrance de licences et de qualifications. L'autorité compétente délivre une licence de pilote et ses qualifications associées à l'aide du formulaire tel qu'établi à l'appendice I de la présente partie.
- c) Délivrance d'un certificat d'instructeurs et d'examineurs. L'autorité compétente délivre un certificat d'instructeur ou d'examineur sous la forme :
 - 1) d'une mention de validation des privilèges correspondants sur la licence de pilote, tel qu'établi à l'appendice I de la présente partie; ou
 - 2) d'un document séparé, selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente.
- c) Mentions de validation portées sur les licences par des examinateurs. Avant d'autoriser spécifiquement certains examinateurs à proroger ou renouveler des qualifications ou des autorisations, l'autorité compétente élabore des procédures adéquates.