

## **Arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs)**

Version consolidée au 02 janvier 2016

Le ministre d'Etat, ministre des transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 25 janvier 1978 modifié fixant les conditions d'aptitude physique et mentale pour l'obtention des brevets, licences et qualifications du personnel navigant ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 abrogeant l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile et les arrêtés modificatifs ;

Arrête :

### **Article 1**

Les dispositions relatives à la délivrance et au renouvellement des brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) ainsi qu'aux privilèges attachés à ces différents titres sont définies en annexe au présent arrêté.

### **Article 2**

L'arrêté du 15 mars 1973 portant création d'un brevet et d'une licence de pilote de ballon libre ainsi que de qualifications est abrogé.

### **Article 3**

Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

## **▶ Chapitre I : Terminologie**

▶ Modifié par (en dernier lieu) Arrêté du 12 juillet 2005 (V)

1.1. Pour l'application du présent arrêté, les termes ci-dessous sont employés avec les acceptions suivantes :

Ascension : Ensemble des opérations comprenant l'envol, le vol et l'atterrissage du ballon.

Avion monopilote : Avion certifié pour être exploité par un seul pilote.

Avion multipilote : Avion certifié pour être exploité avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes.

Brevet : Diplôme sanctionnant les capacités professionnelles requises pour l'exercice de certaines fonctions à bord d'un aéronef. Le brevet reste définitivement acquis à son titulaire.

Catégorie d'aéronef : Classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple : avion, planeur, giravion et ballon libre.

Classe d'aéronef : Regroupement de types d'aéronefs à l'intérieur d'une même catégorie selon une ou plusieurs caractéristiques fondamentales communes. Un aéronef peut appartenir à plusieurs classes.

Copilote : Pilote dont le rôle est limité à assister le commandant de bord.

Double commande : Instruction de pilotage en vol, donnée par un pilote qualifié pour dispenser cette instruction (instructeur stagiaire, instructeur adjoint, instructeur), à un pilote à l'entraînement.

Enseignement homologué : Cours ou stage d'instruction conforme à un programme déterminé, donné par un personnel qualifié, l'un et l'autre agréés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Examineur habilité : Personne désignée par le ministre chargé de l'aviation civile pour faire subir aux candidats l'une ou plusieurs des épreuves des examens théoriques et pratiques prévus par le présent arrêté.

Hélicoptère monopilote : Hélicoptère certifié pour être exploité par un seul pilote.

Hélicoptère multipilote : Hélicoptère certifié pour être exploité avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes ou requis d'être exploité par un équipage minimal de conduite de deux pilotes conformément aux dispositions de la réglementation opérationnelle en vigueur.

Instructeur habilité : Instructeur possédant la ou les qualifications prescrites pour délivrer une instruction ou effectuer un contrôle.

Licence : Titre conférant officiellement le droit, pour une période déterminée, au titulaire d'un brevet, d'exercer à bord d'un aéronef les fonctions correspondant à ce brevet.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Nuit : Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile. Pour l'application pratique et aux latitudes moyennes, on adoptera comme critères une demi-heure avant le lever et une demi-heure après le coucher du soleil.

Pilote commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Prorogation : Acte administratif effectué pendant la période de validité d'un titre aéronautique et qui permet au titulaire de continuer à exercer les privilèges associés à ce titre pour une nouvelle période donnée.

Qualification : Mention portée sur une licence établissant les conditions, privilèges ou restrictions spécifiques à cette licence.

Renouvellement : Acte administratif effectué après l'expiration d'une qualification et qui renouvelle les privilèges de cette qualification pour une période donnée.

Stagiaire : Élève pilote inscrit par un instructeur qualifié sur la liste d'équipage comme pilote à l'entraînement (vol en double commande ou vol seul à bord).

Temps de vol aux instruments : Temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.

Temps aux instruments au sol : Temps pendant lequel un pilote effectue au sol, sous contrôle, un vol fictif aux instruments sur un dispositif d'un type homologué.

Temps de vol avions : Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Temps de vol hélicoptères : Total du temps décompté depuis le moment où les pales du rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol où les pales de rotor sont arrêtées.

Temps de vol autre qu'avion ou hélicoptère : Total du temps entre le moment où l'aéronef se déplace sous l'effet de sa propre puissance ou d'une puissance externe dans le but de décoller et le moment où il s'immobilise en fin de vol. S'il s'agit d'un aérostat, le temps de vol commence au moment où l'appareil quitte l'aire du décollage.

Temps de vol aux instruments : Temps pendant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucune référence visuelle extérieure.

Transport aérien commercial : Toute opération aérienne effectuée en vue ou à l'occasion du transport, contre rémunération, de passagers, de poste ou de marchandises.

Type d'aéronef : Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques identiques, y compris toutes les modifications, sauf celles qui entraînent un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol ou dans la composition de l'équipage de conduite.

## ▶ Chapitre II : Règles générales

### ▶ Modifié par ARRÊTÉ du 7 août 2015 - art. 1

#### 2.1. Rôles

Les licences et qualifications ne peuvent être délivrées qu'aux titulaires de brevets.

À compter du 1er juillet 1999, les brevets et licences désignés auxquels il est fait référence dans le présent arrêté sont les brevets et licences délivrés conformément à celui-ci.

#### 2.2. Brevets et licences

Les différents brevets et licences des membres non professionnels d'équipage de conduite d'un avion, d'un planeur, d'un hélicoptère ou d'un ballon libre sont les suivants :

- brevet et licence de pilote de planeur,
- brevet et licence de pilote privé avion,
- brevet et licence de pilote privé hélicoptère,
- brevet et licence de pilote de ballon libre,
- brevet et licence de pilote d'ULM,
- brevet et licence de base de pilote d'avion.

Une décision du ministre chargé de l'aviation civile définit les modèles des brevets et licences mentionnés dans le présent paragraphe.

#### 2.3. Aptitude physique et mentale

Les stagiaires et les titulaires de licences mentionnées au paragraphe 2.2 doivent être physiquement et mentalement aptes à piloter des aéronefs.

Les conditions de cette aptitude sont fixées :

-pour les brevet et licence de pilote de planeur, par les dispositions de l'annexe IV " PART MED " du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, établissant les exigences concernant la délivrance, la validité, la prorogation et le renouvellement du certificat médical de classe 2 requis pour les titulaires d'une licence de pilote de planeur (SPL). Ces exigences s'appliquent également aux élèves pilote de planeur ;

-pour les brevet et licence de pilote de ballon libre, par les dispositions de l'annexe IV " PART MED " du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, établissant les exigences concernant la délivrance, la validité, la prorogation et le renouvellement du certificat médical de classe 2 requis pour les titulaires d'une licence de pilote de ballon (BPL). Ces exigences s'appliquent également aux élèves pilote de ballon ;

-pour les brevet et licence de base de pilote d'avion, par les dispositions de l'annexe IV " PART MED " du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, établissant les exigences concernant la délivrance, la validité, la prorogation et le renouvellement du certificat médical pour LAPL requis pour les titulaires d'une licence de pilote d'aéronefs légers (LAPL). Ces exigences s'appliquent également aux élèves-pilotes à la licence de base de pilote d'avion.

Elle est établie par un certificat délivré par une autorité médicale.

Aucun des termes de ce paragraphe ne concerne la licence de pilote d'ULM.

#### 2.4. Conditions d'admission aux épreuves pratiques

Les candidats aux brevets et licences du personnel navigant ainsi qu'aux qualifications de vol aux instruments ne sont admis à subir les épreuves pratiques en vol qu'après avoir été reçus aux examens théoriques et aux épreuves pratiques au sol lorsqu'elles sont exigées. Ils doivent en outre être présentés par l'instructeur ou, le cas échéant, par l'organisme de formation qui certifie que les candidats possèdent le niveau de la licence ou de la qualification recherchée.

Ils peuvent se présenter aux examens théoriques et aux épreuves pratiques au sol avant d'avoir satisfait aux autres conditions fixées par le présent arrêté pour chacun de ces titres.

La validité du certificat d'aptitude délivré aux candidats qui satisfont aux épreuves théoriques est fixée, sauf dérogations particulières :

- à 2 ans pour les brevets et licences de pilote de planeur, de pilote privé avion et de pilote privé hélicoptère et pour le brevet et la licence de base de pilote d'avion ;

- à 3 ans pour les qualifications de vol aux instruments.

Les candidats ne sont admis à subir les épreuves pratiques en vol qu'après avoir accompli le nombre d'heures de vol exigé. Toutefois, ceux qui ont suivi d'une manière satisfaisante et complète un enseignement homologué peuvent être admis à subir les épreuves pratiques en vol à l'issue de l'enseignement homologué avant d'avoir accompli la totalité des heures de vol prescrites.

Les brevets et licences ainsi que les qualifications de vol aux instruments ne sont délivrés qu'au moment où les candidats remplissent l'ensemble des conditions fixées pour chacun de ces titres.

#### 2.5. Les licences peuvent être délivrées, prorogées, renouvelées ou considérées comme valides si leurs titulaires :

1. Remplissent les conditions d'aptitude précisées aux paragraphes suivants pour chaque licence ;
2. Répondent aux conditions fixées au paragraphe 2.3 en ce qui concerne l'aptitude physique et mentale.

#### 2.6. (Abrogé)

#### 2.7. Privilèges particuliers

##### 2.7.1. Utilisation de la radiotéléphonie

###### Radiotéléphonie en langue française

Tout détenteur d'un brevet ou d'une licence de membre d'équipage de conduite d'un avion, d'un hélicoptère, d'un planeur ou d'un ballon libre est habilité à assurer, à bord de tout aéronef, les communications radiotéléphoniques en langue française.

Tout détenteur d'un brevet et d'une licence de pilote d'aéronef ultraléger motorisé (ULM) est habilité à assurer, à bord de tout aéronef, les communications radiotéléphoniques en langue française s'il a satisfait à l'épreuve correspondante définie par arrêté. Les pilotes d'ULM qui avaient acquis ce privilège en vertu de dispositions antérieures disposent également de cette habilitation.

La mention correspondante sera apposée sur la licence.

##### 2.7.2. Pratique de la voltige

Pour pratiquer la voltige au sens de l'arrêté du 10 février 1958 portant réglementation de la voltige aérienne pour les aéronefs civils, tout pilote doit avoir reçu une formation spéciale dont le contenu et les modalités sont prescrites par arrêté.

##### 2.7.3. Remorquage de planeur

Pour effectuer des remorquages de planeur, tout pilote d'avion devra avoir reçu une formation particulière suivant des modalités prescrites par instruction ministérielle.

##### 2.7.4. Largage de parachutistes

Pour effectuer des largages de parachutistes, tout pilote d'avion devra avoir reçu une formation particulière suivant des modalités prescrites par instruction ministérielle.

##### 2.7.5. Compétences linguistiques

Tout titulaire d'une licence de pilote d'avion ou d'hélicoptères peut demander à se soumettre aux épreuves de compétence linguistique prévues dans l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avion (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). La mention linguistique correspondante est apposée sur la licence avec la date d'expiration en fonction du niveau.

#### 2.8. Qualifications

Des qualifications s'appliquant aux circonstances de vol sont exigées des navigants dont la licence ne comporte pas

l'exercice des privilèges correspondant à ces circonstances.

#### 2.8.1. Qualifications de classe ou de type

Des qualifications de classe ou de type d'aéronefs sont exigées des pilotes pour les habilitier à exercer leurs fonctions à bord des aéronefs de la classe ou du type désignés dans la limite des licences qu'ils détiennent. Cette disposition ne s'applique pas au pilotage :

- de planeur,
- d'avion avec une licence de base,
- de ballon libre.

#### 2.8.2. Qualification de vol aux instruments (IFR)

Une qualification de vol aux instruments est obligatoire pour habilitier le pilote privé avion ou hélicoptère à effectuer des vols en utilisant les règles de vol aux instruments.

2.8.3. Une qualification d'instructeur est obligatoire pour habilitier tout navigant détenteur d'une licence ou d'une qualification à dispenser ou à sanctionner l'instruction en vol requise pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de ladite licence ou qualification.

#### 2.8.4. Qualifications montagne

Une qualification montagne roues autorise le pilote d'avion à utiliser les altisurfaces et les altiports.

Une qualification montagne skis autorise le pilote d'avion à utiliser les altisurfaces enneigées et les altiports enneigés.

#### 2.8.5. Qualification de vol de nuit avion

Une qualification de vol de nuit est obligatoire pour habilitier le pilote privé avion non titulaire de la qualification de vol aux instruments : effectuer des vols de nuit entre deux aérodromes en conditions de vol à vue.

#### 2.8.6. Qualification de vol de nuit hélicoptère

Une qualification de vol de nuit est obligatoire pour habilitier le pilote d'hélicoptère non titulaire de la qualification de vol aux instruments à effectuer des vols de nuit entre deux aérodromes ou hélistations en conditions de vol à vue.

#### 2.8.7. Qualification ascension de nuit

Une qualification ascension de nuit est obligatoire pour habilitier le pilote de ballon libre à effectuer des ascensions de nuit.

### 2.9. Formations spéciales

Les formations spéciales s'appliquant à certaines circonstances de vol sont décrites au présent paragraphe.

#### 2.9.1. Formations de site

Une formation de site roues est obligatoire pour habilitier le pilote d'avion à utiliser une altisurface ou un altiport donné sauf si le pilote détient la qualification montagne roues . Les conditions relatives à cette formation sont fixées par arrêté.

Une formation de site skis est obligatoire pour habilitier le pilote d'avion à utiliser une altisurface enneigée ou un altiport enneigé donné sauf si le pilote détient la qualification montagne skis . Les conditions relatives à cette formation sont fixées par arrêté.

### 2.10. Titres aéronautiques étrangers

#### 2.10.1. Validation

L'exercice sur un aéronef immatriculé par la France des privilèges conférés par un titre étranger est autorisé par une validation de ce titre délivrée dans les termes suivants.

##### 2.10.1.1. Conditions

Cette validation est accordée soit collectivement par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, soit individuellement par un document personnalisé. Dans cette dernière hypothèse, elle est effectuée :

- selon la nature et le niveau du titre, notamment si celui-ci est reconnu internationalement,
- le cas échéant, au vue de l'expérience du candidat,
- si nécessaire, après un contrôle d'aptitude.

Elle peut être partielle.

##### 2.10.1.2. Portée

Elle permet à son bénéficiaire d'exercer pendant un délai maximal de 2 ans les privilèges conférés par son titre dans les conditions de validité imposées par l'État qui a délivré ce titre.

Toutefois, lorsque la France subordonne l'exercice de certains de ces privilèges à des conditions particulières, le bénéficiaire les met en pratique s'il en est reconnu capable par son expérience ou après un contrôle.

##### 2.10.1.3. Exceptions

Abrogé

#### 2.10.2. Dispositions particulières

Les heures de vol exigées par cet arrêté peuvent avoir été effectuées sur un aéronef immatriculé par un autre État. Un candidat titulaire d'une licence étrangère peut passer oralement les épreuves théoriques d'un brevet; les services des licences peuvent l'autoriser à passer les épreuves en une langue étrangère.

## ► Chapitre III : Stagiaire

► Modifié par Arrêté du 30 avril 2012 - art. 1

### 3.1. Stagiaires autres qu'ULM

Un élève pilote ne peut entreprendre de vol seul à bord pour se préparer à la délivrance ou au renouvellement d'une licence que s'il remplit les conditions suivantes :

- Etre âgé de quinze ans révolus ou quatorze ans révolus pour un élève pilote de planeur ;
- Satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale exigées pour l'obtention de la licence envisagée, attestées par la production d'un certificat d'aptitude délivré par un médecin agréé, selon la périodicité propre à la licence postulée; ou être titulaire d'une licence du personnel navigant de l'aéronautique civile, autre que la licence de pilote d'ULM.
- Être détenteur d'un carnet de vol, spécifique à la licence postulée, dont l'ouverture est effectuée par le premier instructeur prenant en charge la formation du stagiaire.

L'instructeur ayant procédé à une telle ouverture de carnet de vol déclare par écrit cette opération, auprès du

service territorialement compétent pour la délivrance des titres aéronautiques de navigants privés et joint à cette déclaration les renseignements d'identité concernant l'élève pilote et une copie du certificat médical ou de la licence visée en 2).

d) Avoir reçu préalablement au vol seul à bord l'autorisation écrite d'un instructeur habilité.

L'autorisation de l'instructeur habilité doit être reportée sur le carnet de vol du stagiaire pour tout vol d'entraînement seul à bord dont le point de destination envisagé est différent du point d'origine.

Lors de ces vols d'entraînement seul à bord, le stagiaire doit détenir à bord de l'aéronef le carnet de vol sur lequel doit figurer l'autorisation de l'instructeur habilité.

Les temps de vol correspondant à l'entraînement d'un stagiaire ne sont pris en compte que s'ils sont certifiés par un instructeur habilité.

### 3.2. Stagiaires ULM

Un élève pilote ne peut entreprendre de vol seul à bord pour se préparer à la délivrance du brevet et de la licence de pilote d'ULM que s'il remplit les conditions suivantes :

- Être âgé de 15 ans révolus.

- Détenir une attestation de début de formation délivrée par un instructeur habilité, dont un double est transmis au service territorialement compétent pour la délivrance des titres aéronautiques de navigants privés accompagné des renseignements d'identité concernant l'élève pilote.

Les dispositions contenues au paragraphe 1.4 sont applicables aux élèves pilotes ULM, à l'exception de l'usage du carnet de vol.

Lors des vols d'entraînement seul à bord, le stagiaire ULM doit détenir, à bord de l'aéronef, l'autorisation écrite de l'instructeur habilité.

## ▶ Chapitre IV : Brevets et licences de pilotes

### Annexe

- ▶ Modifié par ARRÊTÉ du 4 mars 2015 - art. 1 (V)
- ▶ Modifié par ARRÊTÉ du 4 mars 2015 - art. 2
- ▶ Modifié par ARRÊTÉ du 4 mars 2015 - art. 4

#### 4.1. Brevet et licence de pilote de planeur

##### 4.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote de planeur, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

1) Être âgé de 16 ans révolus

2) Avoir subi un entraînement en vol comportant au minimum :

-8 heures de vol d'instruction en double commande soit sur planeur, soit sur avion et planeur sans que dans ce dernier cas le nombre d'heures de vol sur planeur puisse être inférieur à quatre ; pour les candidats déjà titulaires d'une licence de pilote d'avion ou d'hélicoptère, les heures de vol d'instruction en double commande peuvent être limitées à trois heures sur planeur,

-2 heures de vol, dont un vol d'une durée d'une heure au moins, comme pilote seul à bord. Si le planeur utilisé est muni d'un dispositif d'envol incorporé, ce vol devra s'effectuer moteur arrêté pendant une heure au moins.

-20 atterrissages sur planeur dont 10 comme pilote seul à bord.

3) Satisfaire à une épreuve théorique et à une épreuve pratique en vol fixées par arrêté.

##### 4.1.2. Privilèges de la licence

Sous réserve des conditions relatives à l'inaptitude temporaire, aux privilèges particuliers et à l'expérience récente, la licence de pilote de planeur permet à son titulaire de piloter en vol local sans transporter de passagers tout planeur utilisant un dispositif d'envol mentionné sur son carnet de vol. Ces privilèges sont étendus dans les conditions suivantes :

1) Pour piloter un planeur utilisant un dispositif d'envol autre que celui ou ceux déjà mentionné (s) sur son carnet de vol, l'intéressé doit y être autorisé par un instructeur habilité après avoir suivi l'instruction nécessaire appropriée ;

2) Pour voler en campagne, le pilote de planeur doit, sous réserve d'avoir acquis au préalable une expérience suffisante concernant le pilotage de base et la détection et la montée en ascendance, répondre aux conditions suivantes :

- avoir suivi au moins 5 heures d'instruction en double commande réalisée sous la conduite d'un instructeur de vol planeur FI(S), partie FCL, ou FI(S), partie FCL, restreint conformément au FCL.910.FI tels que visés au paragraphe 7.1.6 du chapitre VII de l'annexe au présent arrêté, d'un instructeur de vol à voile (ITV) ou d'un instructeur de pilote de planeur (ITP) formés à l'enseignement du vol sur la campagne.

- avoir effectué un circuit d'au moins 100 kilomètres avec un instructeur ou d'au moins 50 kilomètres, comme pilote seul à bord, une autorisation mentionnée sur le carnet de vol du pilote de planeur est nécessaire pour la réalisation de ce circuit en campagne. Cette autorisation est délivrée par l'instructeur de vol planeur FI(S), partie FCL, ou FI(S), partie FCL, restreint conformément au FCL.910.FI tels que visés au paragraphe 7.1.6 du chapitre VII de l'annexe au présent arrêté, l'instructeur de vol à voile (ITV) ou l'instructeur de pilote de planeur (ITP) formés à l'enseignement du vol sur la campagne.

3) Pour exercer les fonctions de commandant de bord sur tout planeur transportant des passagers, le pilote de planeur doit avoir accompli 50 heures (25 heures pour les titulaires d'une licence de pilote d'avion) de vol sur planeur comme pilote commandant de bord depuis l'obtention de sa licence, et y avoir été autorisé par un instructeur habilité après avoir satisfait à un contrôle en vol.

Les autorisations visées ci-dessus 1), 2) et 3) sont mentionnées par l'instructeur habilité sur le carnet de vol de l'intéressé. Elles ont un caractère définitif ; en particulier, les autorisations visées aux alinéas 2) et 3) restent valables lorsque l'intéressé obtient postérieurement une autorisation correspondant à un nouveau dispositif d'envol. En cas d'utilisation d'un planeur à dispositif d'envol incorporé :

-les pilotes de planeur titulaires d'une licence de pilote d'avion autre que la licence de base sont dispensés de toutes les autorisations visées ci-dessus 1), 2) et 3).

-les pilotes de planeur titulaires d'une licence de base de pilote d'avion sont habilités à exercer leurs fonctions dans la limite des privilèges associés à chacun de leurs titres.

#### 4.1.3. (abrogé)

#### 4.1.4. Exigence de maintien de compétence

a) Le titulaire d'une licence de pilote de planeur ne peut exercer les privilèges de sa licence que :

1. S'il a effectué sur planeur, dans les 24 derniers mois, au moins :

-6 heures de vol comme pilote commandant de bord, incluant 10 décollages, ou

-3 heures de vol comme pilote commandant de bord, incluant 5 décollages, et un minimum de 3 vols

d'entraînement avec un instructeur.

2. S'il a satisfait à un contrôle de compétence auprès d'un instructeur de vol à voile depuis moins de six ans.

b) Le titulaire d'une licence de pilote de planeur qui ne répond pas aux conditions définies en a) doit satisfaire à un contrôle de compétence auprès d'un instructeur de vol à voile.

#### 4.1.5. Conversion de la licence en licence de pilote de planeur SPL partie FCL

Les conditions dans lesquelles les personnels navigants titulaires d'un brevet et d'une licence de pilote de planeur peuvent obtenir :

- soit une licence de pilote de planeur SPL conforme aux dispositions de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 modifié 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 modifié ;

- soit une licence de pilote de planeur SPL conforme aux dispositions de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié susmentionné et dont les privilèges sont restreints à ceux du brevet et de la licence de pilote de planeur détenus, tant que l'ensemble des exigences complémentaires demandées n'auront pas été satisfaites.

sont fixées à l'appendice 3 de l'annexe au présent arrêté.

## 4.2. Brevet et licence de pilote privé avion

### 4.2.1. Conditions de délivrance

#### 4.2.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote privé avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

1) Être âgé de 17 ans révolus

2) Avoir subi la formation au sol et en vol définie par arrêté.

3) Avoir suivi un entraînement en vol sur avion comportant au minimum :

-25 heures (22 heures pour les candidats déjà titulaires d'une licence de pilote de planeur ou d'hélicoptères) de vol d'instruction double commande ;

-15 heures (10 heures pour les candidats déjà titulaires d'une licence de pilote de planeur ou d'hélicoptère) de vol comme pilote seul à bord, dont 5 heures au moins en voyage, comprenant au moins un vol en campagne d'au moins 270 kilomètres (150 milles marins) au cours duquel deux atterrissages avec arrêt complet du moteur seront effectués sur deux aérodromes différents de celui du départ ;

-3 décollages et 3 atterrissages complets comme pilote seul à bord sur un aérodrome contrôlé.

Lorsque la situation géographique du lieu ne permet pas au candidat d'effectuer les vols de voyage seul à bord requis ci-dessus, sans survols maritimes qui l'entraîneraient à plus de 10 milles marins de la côte la plus proche ou sans survols de régions inhospitalières, des conditions requises particulières sont définies par l'autorité aéronautique responsable de la délivrance des brevets et licences.

Les candidats qui ont débuté leurs heures de vol comme pilote seul à bord avant le 3 décembre 1998 restent soumis aux dispositions du 3 du 4.2.1.1 de l'arrêté susvisé dans sa rédaction antérieure à l'arrêté du 13 juillet 1998, jusqu'au 28 février 1999.

4) Avoir satisfait à un examen au sol et en vol défini par arrêté. L'examen en vol comporte une épreuve de radiotéléphonie en langue française.

Les dispositions des 1) à 4) ci-dessus sont applicables jusqu'au 30 juin 1999.

Toutefois, à compter du 1er juillet 1999, les personnes qui, avant cette date, ont fait l'objet d'une déclaration d'entrée en stage en vue de la délivrance d'un tel brevet peuvent obtenir le brevet et la licence de pilote privé avion sous réserve de remplir les conditions spécifiées aux 1) à 4) ci-dessus. Cette possibilité est offerte jusqu'au 30 juin 2002.

#### 4.2.1.2. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence par équivalence

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote privé avion, par équivalence, le candidat doit outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

1) Être titulaire d'un des brevets de pilote ci-dessous désignés :

-brevet de pilote professionnel avion,

-brevet de pilote professionnel de 1re classe,

-brevet de pilote de ligne avion,

-brevet de pilote des corps techniques de l'aéronautique,

-brevet de pilote des corps techniques de la navigation aérienne.

2) Justifier de l'accomplissement, dans les 6 mois précédant la demande, d'au moins 5 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord. Si le candidat ne remplit pas cette condition, il doit satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote privé avion.

À compter du 1er juillet 1999, le candidat qui remplit les conditions fixées au 1) ci-dessus peut obtenir le brevet et la licence de pilote privé avion.

### 4.2.2. Privilèges du titulaire de la licence

a) Sous réserve des conditions relatives à l'inaptitude temporaire, aux privilèges particuliers, aux qualifications et à l'expérience récente, ainsi que des conditions spécifiées aux sous-paragraphes b) et c) du présent paragraphe, la licence de pilote privé Avion permet à son titulaire d'exercer sans rémunération les fonctions de commandants de bord ou de copilotes sur tout avion ou tout planeur à dispositif d'envol incorporé transportant ou non des passagers ou du fret, qui n'est pas exploité contre rémunération.

Le titulaire d'une licence de pilote privé peut exercer ses privilèges dans le cadre de sa profession sous réserve que

le vol ne soit qu'accessoire à l'exercice de cette profession et que l'avion ou le planeur à dispositif d'envol incorporé ne transporte pas de passagers ou de fret contre rémunération.

Un pilote privé peut partager les dépenses de fonctionnement d'un vol avec ses passagers.

b) Les privilèges du titulaire d'une licence délivrée en vertu du dernier alinéa du paragraphe 4.2.1.1. (3) à un candidat n'ayant pas satisfait à toutes les conditions normalement exigées pour la délivrance du brevet et de la licence, sont limités à l'espace aérien correspondant ; cette limitation est levée lorsque le titulaire a effectué les vols de voyage seul à bord stipulés au paragraphe 4.2.1.1. (3) et satisfait à un contrôle portant sur un vol de navigation.

Cette limitation est levée lorsque le titulaire a rempli l'ensemble des conditions fixées au paragraphe 4.2.1.1. ci-dessus et satisfait à un contrôle portant sur un vol de navigation.

#### 4.2.3. Validité et renouvellement de la licence

La licence de pilote privé avion est valable jusqu'au dernier jour du vingt-quatrième mois qui suit sa date de délivrance ou de renouvellement ou jusqu'au dernier jour du douzième mois pour les pilotes âgés de quarante ans révolus.

Elle peut être renouvelée si l'intéressé justifie avoir satisfait à un contrôle en vol réalisé par un instructeur de pilote privé avion :

-dans le mois en cours ou dans le mois précédant la demande de renouvellement de la licence et jusqu'au 31 janvier 2000 à condition que le contrôle en vol ait été effectué avant le 1er janvier 2000, pour les pilotes âgés de moins de quarante ans ;

-dans le mois en cours ou dans les treize mois précédant la demande de renouvellement de la licence et jusqu'au 31 janvier 2001 à condition que le contrôle en vol ait été effectué avant le 1er janvier 2000, pour les pilotes âgés de quarante ans révolus.

À compter du 1er janvier 2000, tout titulaire d'une licence de pilote privé avion est soumis aux conditions de validité fixées par le paragraphe FCL 1.025 de l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) à la date d'expiration de cette licence. À compter de la même date, tout titulaire d'un brevet de pilote privé avion obtient, sur sa demande, une licence de pilote privé et est soumis aux mêmes conditions de validité.

#### 4.3. Brevet et licence de pilote privé hélicoptère

##### 4.3.1. Conditions de délivrance

##### 4.3.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote privé "hélicoptère", le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

1) Être âgé de 17 ans révolus

2) Avoir suivi la formation au sol et en vol définie par arrêté.

3) Avoir suivi un entraînement en vol sur hélicoptère comportant au minimum :

-40 heures de vol d'instruction en double commande ou comme pilote seul à bord, ou 35 heures s'il a suivi, de manière satisfaisante et complète, un enseignement homologué

-10 heures de vol comme pilote seul à bord dont 3 heures au moins doivent avoir été effectuées en voyage et avoir donné lieu à un atterrissage en un point distant de plus de 25 milles marins du point de départ. Les 10 heures de vol comme pilote seul à bord peuvent être comprises dans le total de 40 ou 35 heures de vol spécifié à l'alinéa précédent.

Si le candidat est déjà titulaire de la licence de base de pilote d'avion les chiffres ci-dessus peuvent être ramenés respectivement à 30 et 5 et si le candidat est déjà titulaire d'une licence de pilote d'avion autre que la licence de base à 25 et 5.

4) Avoir satisfait à un examen au sol et en vol défini par arrêté. L'examen en vol comporte une épreuve de radiotéléphonie en langue française et éventuellement en langue anglaise.

##### 4.3.1.2. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence par équivalence

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote privé "hélicoptère" par équivalence le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

1) Être titulaire d'un des brevets de pilote d'hélicoptère ci-dessous désignés :

-brevet de pilote professionnel "hélicoptère",

-brevet de pilote de ligne "hélicoptère",

2) Justifier de l'accomplissement dans les 6 mois précédant la demande de délivrance par équivalence de la licence d'au moins 3 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère commandant de bord. Si le candidat ne remplit pas cette condition, il doit satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote privé "hélicoptère".

À compter du 1er janvier 2006, le candidat qui remplit les conditions fixées au 1° ci-dessus et aux conditions d'expérience fixées au 2° ci-dessus peut obtenir le brevet et la licence de pilote privé hélicoptère.

##### 4.3.1.3. Les dispositions du paragraphe 4.3.1.1 sont applicables jusqu'au 31 décembre 2005.

Toutefois, à compter du 1er janvier 2006, les personnes qui, avant cette date, ont fait l'objet d'une déclaration d'entrée en stage en vue de la délivrance d'un tel brevet ou qui détiennent un certificat d'aptitude théorique pilote privé hélicoptère peuvent obtenir le brevet et la licence de pilote privé hélicoptère dans les conditions spécifiées aux 1° à 4° de ce paragraphe 4.3.1.1. Cette possibilité est offerte pour chaque candidat dans la limite de validité de son certificat d'aptitude à l'épreuve théorique précitée et au plus tard le 31 décembre 2009.

En outre, les personnes qui, à la date du 1er janvier 2006, sont dispensées selon les conditions fixées par l'article 2 de l'arrêté du 18 janvier 1973 relatif au programme et au régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote privé d'hélicoptère d'au moins une partie de l'épreuve théorique peuvent, sous réserve de l'obtention ultérieure du certificat d'aptitude de l'épreuve théorique dans un délai de 12 mois courant à compter du 1er janvier 2006, obtenir le brevet et la licence de pilote privé hélicoptère dans les mêmes conditions de formation et de délais que celles visées à l'alinéa précédent.

Les personnes qui, à la date du 1er janvier 2006, sont détentrices du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de l'examen du brevet de pilote de ligne hélicoptère ou du certificat d'aptitude à l'épreuve théorique de l'examen du brevet et de la licence de pilote professionnel hélicoptère sont réputés détenir le certificat d'aptitude à l'épreuve théorique du brevet et de la licence de pilote privé hélicoptère.

##### 4.3.2. Privilèges du titulaire de la licence

a) Sous réserve des conditions relatives à l'inaptitude temporaire, aux privilèges particuliers, aux qualifications et à l'expérience récente, la licence de pilote privé "hélicoptère" permet à son titulaire d'exercer, sans rémunération, les fonctions de commandant de bord ou de copilote sur tout hélicoptère transportant ou non des passagers ou du fret qui n'est pas exploité contre rémunération.

Le titulaire d'une licence de pilote privé peut exercer ses privilèges dans le cadre de sa profession sous réserve que le vol ne soit qu'accessoire à l'exercice de cette profession et que l'hélicoptère ne transporte pas de passagers ou

de fret contre rémunération.

Un pilote privé peut partager les dépenses de fonctionnement d'un vol avec ses passagers.

#### 4.3.3. Renouvellement de la licence

La licence de pilote privé "hélicoptère" est valable 12 mois. Elle peut être renouvelée si l'intéressé justifie de l'accomplissement, dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement, de 3 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord d'hélicoptère. S'il ne totalise pas le nombre d'heures de vol prescrit, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité, portant sur des épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote privé "hélicoptère".

Les dispositions qui précèdent sont applicables jusqu'au 30 juin 2006. À compter du 1er juillet 2006, tout titulaire d'une licence de pilote privé hélicoptère est soumis aux conditions de validité fixées par le paragraphe FCL 2.025 de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) à la date d'expiration de cette licence. À compter du 1er janvier 2006, tout titulaire d'un brevet de pilote privé hélicoptère obtient, sur sa demande, une licence de pilote privé et est soumis aux mêmes conditions de validité.

#### 4.4. Brevet et licence de pilote de ballon libre

Le brevet et la licence de pilote de ballon libre comportent au moins l'une des deux mentions suivantes :

- mention ballon libre à gaz,
- mention ballon libre à air chaud.

##### 4.4.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote de ballon libre, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

a) Être âgé de 17 ans révolus

b) Avoir réalisé un entraînement, sous le contrôle et la direction d'un instructeur qualifié, comportant :

-Pour le ballon libre à gaz : au moins 16 heures de vol en qualité de pilote de ballon libre à gaz comprenant au minimum 10 ascensions. Deux de ces ascensions, d'une durée totale d'au moins 2 heures, doivent être réalisées en qualité de pilote seul à bord, dont une jusqu'à une altitude de 2000 m.

Cet entraînement peut être réduit à 6 heures de vol, incluant au minimum 4 ascensions, quand le candidat est titulaire de la mention ballon libre à air chaud.

-Pour le ballon libre à air chaud : au moins 16 heures de vol en qualité de pilote de ballon libre à air chaud comprenant au minimum 12 ascensions. Deux de ces ascensions, d'une durée totale d'au moins de 2 heures, doivent être réalisées en qualité de pilote seul à bord, dont une jusqu'à une altitude de 1000 m.

Cet entraînement peut être réduit à 6 heures de vol, incluant au minimum 5 ascensions, quand le candidat est titulaire de la mention ballon libre à gaz.

c) Avoir satisfait à des épreuves au sol et en vol définies par arrêté ; si le candidat est déjà titulaire d'une mention, il doit, pour obtenir une autre mention, satisfaire à une épreuve pratique au sol portant sur le maniement particulier du type de ballon considéré et les conditions de sécurité à observer pour son fonctionnement et son emploi. L'examen en vol comporte une épreuve de radiotéléphonie.

##### 4.4.2. Privilèges du titulaire de la licence

La licence de pilote de ballon libre permet à son titulaire d'exercer les fonctions de commandant de bord sur tout ballon libre correspondant à la ou aux mentions portées sur sa licence et transportant ou non des passagers, sous réserve de l'application éventuelle des dispositions relatives à la qualification Ascension de nuit et à la qualification d'instructeur.

Pour l'exercice des privilèges de cette licence dans le transport aérien public, le pilote de ballon libre doit avoir accompli au moins 35 heures de vol, dont 20 heures en qualité de pilote commandant de bord sur ballon libre.

#### 4.4.3. Renouvellement de la licence

La licence de pilote de ballon libre est valable vingt-quatre mois. Elle est renouvelée si l'intéressé justifie de l'accomplissement, dans les vingt-quatre mois précédant la demande de renouvellement, de cinq ascensions en qualité de pilote commandant de bord. S'il ne remplit pas cette condition, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote de ballon libre.

#### 4.5. Brevet et licence de pilote d'ULM

##### 4.5.1. Conditions de délivrance

###### 4.5.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote d'ULM, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

1. Être âgé de quinze ans révolus,
2. Être titulaire du certificat d'aptitude théorique commun ;
3. Avoir satisfait, auprès d'un instructeur de pilote d'ULM de la classe correspondante :
  - à une épreuve au sol spécifique définie par arrêté ;
  - à une épreuve en vol.

###### 4.5.1.2. Dispositions transitoires.

a) Classe autogire. Jusqu'au 30 juin 2001, le brevet et la licence de pilote d'ULM classe autogire ultraléger sont délivrés par équivalence aux pilotes titulaires d'une autorisation spéciale de pilotage d'autogire et du certificat d'aptitude théorique commun. Le cas échéant, l'autorisation d'emport de passager détenue au titre de l'autorisation spéciale de pilotage d'autogire sera reportée sur la licence.

b) Classe aérostat ultraléger. Jusqu'au 31 décembre 2000, le brevet et la licence de pilote d'ULM classe aérostat ultraléger sont délivrés par équivalence :

- aux titulaires d'une licence étrangère de pilote de dirigeable, en état de validité, reconnue valable par le ministre chargé de l'aviation civile ou ;
- aux titulaires d'une licence de pilote d'ULM et d'une licence de pilote de ballon libre en état de validité.

c) Classe 6 (dite "hélicoptère ultraléger").

Le brevet et la licence de pilote d'ULM classe hélicoptère ultraléger sont délivrés par équivalence aux pilotes titulaires du certificat d'aptitude théorique commun et d'une autorisation spéciale de pilotage d'hélicoptère ultraléger.

Cette autorisation est délivrée aux pilotes ayant suivi avec succès l'ensemble du cursus, réussi les épreuves d'évaluation prévues à l'article XII du protocole du 28 octobre 2010 relatif à l'expérimentation d'hélicoptères ultralégers et satisfait à une évaluation en vol sur un ULM de classe hélicoptère ultraléger.

##### 4.5.2. Privilèges :

4.5.2.1. La licence de pilote d'ULM permet à son titulaire de piloter seul à bord des ULM de la classe dont il possède la qualification.

4.5.2.2. Il emporte un passager s'il détient, pour la classe considérée, l'autorisation correspondante.

4.5.2.3. Il remorque un planeur, autre que ceux qui répondent à la définition de l'arrêté du 7 octobre 1985 relatif à



l'utilisation des planeurs ultralégers, s'il détient, pour la classe considérée, l'autorisation correspondante.

4.5.2.4. Les autorisations additionnelles visées au 4.5.2.2 et 4.5.2.3 sont apposées sur la licence de pilote d'ULM.

#### 4.5.3. Validité de la licence

La licence de pilote d'ULM n'est pas limitée dans le temps.

#### 4.6. Brevet et licence de base de pilote d'avion

##### 4.6.1. Conditions de délivrance

##### 4.6.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet de la licence de base de pilote d'avion.

Pour obtenir le brevet et la licence de base de pilote d'avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

- 1) Être âgé de 15 ans révolus ;
- 2) Avoir suivi une instruction au sol et une instruction en double commande dont le programme est défini par arrêté. L'instruction en double commande s'étendra sur, au moins, 6 heures de vol ; pour les titulaires d'une licence de pilote de planeur ou de pilote privé hélicoptère, l'instruction en double commande pourra être limitée à 3 heures de vol ;
- 3) Avoir effectué, comme pilote seul à bord, au moins 20 atterrissages et 4 heures de vol sur avion ou planeur à dispositif d'envol incorporé ;
- 4) Satisfaire à une épreuve théorique et à une épreuve en vol définies par arrêté.

##### 4.6.1.2. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence par équivalence.

Pour obtenir le brevet et la licence de base de pilote d'avion par équivalence, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- 1) Être titulaire du brevet de pilote privé avion ou d'une licence de pilote privé PPL (A) délivrée conformément aux dispositions de l'arrêté du 29 mars 1999 relatif à la délivrance des licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'avions ou d'un brevet reconnu équivalent aux termes du 1 du paragraphe 4.2.1.2 ci-dessus.
- 2) Justifier de l'accomplissement, dans les 6 mois précédant la demande, de 5 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord d'avion. Si le candidat ne remplit pas cette condition, il doit satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de base de pilote d'avion.

Lorsque le candidat obtient la licence de base sans contrôle en vol, les autorisations additionnelles correspondant aux privilèges détenus par l'intéressé au titre de sa licence dans les limites définies au paragraphe 4.6.2 ci-après seront portées sur sa licence.

Lorsque le candidat a dû satisfaire à un contrôle en vol pour obtenir la licence de base, seules les autorisations définies mentionnées par l'instructeur habilité ayant effectué ce contrôle peuvent être reportées sur la licence de base.

##### 4.6.2. Privilèges de la licence

La licence de base de pilote d'avion permet à son titulaire de piloter seul à bord de jour sans rémunération un avion ou un planeur à dispositif d'envol incorporé du modèle de celui sur lequel il l'a obtenue et qui est exploité sans rémunération. Toutefois, il ne peut voler qu'en dehors des espaces contrôlés ou réglementés, dans un rayon de 30 km de son aérodrome de départ.

Il peut obtenir des autorisations additionnelles d'un instructeur habilité. Celui-ci les mentionne sur son carnet de vol en précisant leur caractère temporaire ou permanent.

Elles concernent :

- l'utilisation d'autres modèles d'avion ou de planeur à dispositif d'envol incorporé,
- le vol VFR contact, hors des espaces contrôlés ou réglementés, et l'atterrissage sur un autre aérodrome que celui qui a été utilisé pour le décollage,
- l'accès à des aérodromes spécifiques dont l'espace aérien associé est contrôlé, réglementé ou contrôlé et réglementé,
- le vol à vue de nuit, en vol local,
- la pratique de la voltige,
- le remorquage de planeurs,
- le largage de parachutistes,
- l'emport de passagers.

Les conditions dans lesquelles sont délivrées ces autorisations sont définies par instruction ministérielle.

##### 4.6.3. Renouvellement de la licence

La licence de base de pilote d'avion est valable jusqu'au dernier jour du 24<sup>e</sup> mois qui suit la date de délivrance ou de renouvellement.

Elle est renouvelée si son titulaire a effectué 10 heures de vol comme commandant de bord d'avion ou de planeur à dispositif d'envol incorporé dans les 12 mois qui précèdent sa demande.

S'il ne remplit pas cette condition, sa licence est renouvelée s'il satisfait à un contrôle pratique d'un instructeur habilité.

##### 4.6.4. Conversion de la licence en licence LAPL (A) Part FCL.

Les conditions dans lesquelles les personnels navigants titulaires d'un brevet et d'une licence de base de pilote avion peuvent obtenir :

- soit une licence de pilote d'aéronef léger pour avion LAPL (A) conforme aux dispositions de l'annexe I " Partie FCL " du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil modifié ;
- soit une licence de pilote d'aéronef léger pour avion LAPL (A) conforme aux dispositions de l'annexe I " Partie FCL " du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié susmentionné et dont les privilèges sont restreints à ceux du brevet et de la licence de base de pilote avion détenue, tant que l'ensemble des exigences complémentaires demandées n'auront pas été satisfaites, sont fixées à l'appendice 2 de l'annexe au présent arrêté.

## ► Chapitre V : Brevets et licences des membres de l'équipage de conduite autres que les pilotes

### 5.1. (Réservé).

## ▶ Chapitre VI : Qualifications de pilotes autres que celles d'instructeur

▶ Modifié par Arrêté du 21 février 2012 - art. 2

### 6.1. Qualification de Classe et de Type

#### 6.1.1. Qualification de classe

##### 6.1.1.1. Avions

Une qualification de classe d'aéronef est exigée pour les classes suivantes d'avions :

Classe A - Avions monomoteurs ou multimoteurs à traction centrale non équipés de dispositifs particuliers autres que les volets hypersustentateurs et les aérofreins et dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 2700 kg.

Classe B - Avions monomoteurs ou multimoteurs à traction centrale, équipés de dispositifs particuliers, notamment train escamotable ou hélice à pas variable, et dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 2700 kg.

Classe C - Avions à turbopropulseur dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5700 kg.

Classe D - Avions à turboréacteur dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5700 kg.

Classe E - Avions multimoteurs, à l'exclusion des avions à traction centrale, dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5700 kg.

Classe H - Hydravion de masse maximale au décollage certifiée inférieure ou égale à 2700 kg.

Lorsqu'un avion appartient à plusieurs classes, les qualifications de classe correspondantes sont exigées.

##### 6.1.1.2. Hélicoptères (Néant)

##### 6.1.1.3. ULM

Une qualification de classe est exigée pour les classes d'ULM suivantes :

- paramoteur ;
- pendulaire ;
- multiaxe ;
- autogire ultraléger ;
- aérostat ultraléger ;
- hélicoptère ultraléger.

#### 6.1.2. Qualification de type

##### 6.1.2.1. Avions

Une qualification de type est exigée pour tout avion qui présente l'une des caractéristiques suivantes :

- certifié de type ou doté d'un certificat de navigabilité spécial et dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 2700 kg,
- l'équipage minimal de conduite certifié est au moins de deux personnes,
- cela est spécifié lors de l'attribution du document de navigabilité.

##### 6.1.2.2. Hélicoptères

Une qualification de type est exigée pour tout hélicoptère qui présente l'une des caractéristiques suivantes :

- certifié de type ou doté d'un certificat de navigabilité spécial,
- cela est spécifié lors de l'attribution du document de navigabilité.

#### 6.1.3. Délivrance des qualifications de classe et de type

6.1.3.1. La réussite à l'épreuve en vol sur un type d'aéronef donné pour l'obtention d'un brevet de pilote confère la qualification de classe et le cas échéant de type correspondant, sous réserve des dispositions du paragraphe.

6.1.3.2. La formation pratique à une qualification de classe doit être dispensée sur un appareil de cette classe.

Pour obtenir une qualification de classe d'avion C, D ou E, un pilote doit avoir au moins suivi un programme d'instruction minimal défini par le ministre chargé de l'aviation civile.

Sont toutefois dispensés de cette instruction les pilotes qualifiés au titre d'une licence étrangère délivrée conformément aux dispositions de l'annexe I à la convention relative à l'aviation civile internationale et qui totalisent comme commandants de bord au moins 20 heures de vol sur avion appartenant à la classe considérée.

6.1.3.3. La formation en vue de l'obtention d'une qualification de classe ou de type doit notamment recouvrir :

- la connaissance de l'appareil et de son manuel de vol ou d'exploitation, partie utilisation,
- les procédures et manœuvres normales,
- les procédures et manœuvres en cas de panne et d'urgence,
- le cas échéant, les procédures de répartition des tâches selon le manuel de vol ou d'exploitation.

En outre, pour certains types d'aéronefs figurant en appendice au présent arrêté, un programme minimal d'instruction comprenant les moyens associés peut être défini par décision du ministre chargé de l'aviation civile.

6.1.3.4. Le programme de la formation théorique et pratique comprenant les moyens associés, pour l'obtention de la qualification de type d'un aéronef qui présente l'une des caractéristiques suivantes, doit être approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile :

- masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5700 kg,
- configuration certifiée de sièges passagers (à l'exclusion des sièges pilotes) de 10 ou plus,
- équipage minimal de conduite certifié d'au moins deux personnes.

6.1.3.5. Les qualifications de classe et de type sont délivrées par les autorités habilitées sur présentation d'une attestation délivrée par l'instructeur ayant dispensé, dirigé ou achevé la formation, établissant que le candidat a suivi de manière satisfaisante et complète la formation appropriée et concluant à l'aptitude du postulant. Pour les qualifications de type nécessitant l'approbation d'un programme de formation et des moyens associés, une attestation de l'organisme formateur certifiant l'application du programme doit être présentée.

Le report d'une qualification de type, telle que définie au paragraphe 6.1.3.4, délivrée par les autorités aéronautiques d'un État étranger conformément aux dispositions de l'annexe I à la convention relative à l'aviation civile internationale peut être autorisé par le ministre chargé de l'aviation civile en fonction de sa connaissance de l'organisme qui a dispensé l'instruction et de l'expérience du postulant sur le type considéré et sous réserve d'un contrôle satisfaisant d'un instructeur habilité et, le cas échéant, d'une formation complémentaire; une dispense de contrôle peut être accordée par le ministre chargé de l'aviation civile après avis des services compétents. Le report d'une qualification de type ne répondant à aucune des définitions du paragraphe 6.1.3.4. ou d'une qualification de classe A, B ou H est effectuée après un contrôle satisfaisant d'un instructeur habilité.

Une qualification de type apposée sur une licence peut être reportée sur une licence d'un niveau supérieur lorsque son détenteur justifie de dix heures de pilotage sur ce type d'aéronef ou après un contrôle en vol satisfaisant.

Une qualification de type sur avion monomoteur ou multimoteur à traction centrale confère la qualification de classe A, éventuellement de classe B si l'avion est équipé de dispositifs particuliers.

Une qualification de type sur avion à turbopropulseur de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5700 kg confère la qualification de classe C.

Une qualification de type sur avion à turboréacteur de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5700 kg confère la qualification de classe D.

Une qualification de type sur hydravion confère la qualification de classe H.

La qualification de classe B confère la qualification de classe A.

6.1.3.6. Pour dispenser la formation en vol préparant aux qualifications de classe C, D, E et certifier l'aptitude à cette qualification, les instructeurs doivent avoir été agréés par le ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions fixées par instruction ministérielle.

6.1.3.7. Lors de la mise en service de nouveaux types d'aéronef qui nécessitent une qualification de type, une décision ministérielle détermine les modalités de délivrance des premières qualifications de type.

#### 6.1.4. Renouvellement de la qualification

Le titulaire d'une qualification de classe ou de type peut user de cette qualification dès lors que la licence à laquelle elle est attachée est en état de validité.

6.1.5. Délivrance, prorogation et renouvellement des qualifications de classe et de type des titulaires d'une licence de pilote privé avion

6.1.5.1. Les dispositions des paragraphes 6.1.1.1 et

6.1.2.1 sont applicables jusqu'au 30 juin 1999. Elles restent applicables aux titulaires de qualifications de classe et de type délivrées conformément au paragraphe 6.1.3 jusqu'à l'expiration de cette qualification conformément au paragraphe 6.1.5.3.

6.1.5.2. Les dispositions du paragraphe 6.1.3 sont applicables jusqu'au 30 juin 1999 aux pilotes détenteurs d'une licence de pilote privé avion.

Toutefois, les personnes qui, à la date du 1er juillet 1999, ont débuté une formation, selon l'attestation de l'instructeur ou de l'organisme de formation visés au paragraphe 6.1.3.5 en vue de l'obtention d'une qualification de type ou de classe, pourront se voir délivrer une qualification dans les conditions du paragraphe 6.1.3 jusqu'au 31 décembre 1999.

6.1.5.3. À compter du 1er janvier 2000, à l'exception des qualifications de classe et de type délivrées selon les dispositions du 6.1.5.2, les qualifications de classe et de type viennent à expiration à la date d'expiration de la licence sur laquelle elles sont apposées ou, au plus tard le 1er janvier 2000, lorsqu'elles sont apposées sur une licence expirée à cette date.

À compter du 1er janvier 2000, le titulaire d'une qualification de classe ou de type est soumis aux conditions de validité, de prorogation ou de renouvellement fixées par le paragraphe FCL 1.245 de l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avion (FCL 1) et se voit délivrer la ou les qualification(s) de classe ou de type selon la classification définie au paragraphe FCL 1.215 ou paragraphe FCL 1.220 de ce même arrêté, correspondant à l'avion utilisé pour le contrôle de compétence ou le vol avec un instructeur lorsqu'un tel vol est requis, et dans les conditions du paragraphe FCL 1.245.

Le report d'une qualification de type peut être autorisé par le ministre chargé de l'aviation civile en fonction de sa connaissance de l'organisme qui a dispensé l'instruction et de l'expérience du postulant sur le type considéré et sous réserve, le cas échéant, d'un contrôle satisfaisant d'un examinateur et d'une formation complémentaire.

6.1.6. Délivrance, prorogation et renouvellement des qualifications de type des titulaires d'une licence de pilote privé hélicoptère

6.1.6.1. Les dispositions du paragraphe 6.1.3 sont applicables jusqu'au 31 décembre 2005 aux pilotes détenteurs d'une licence de pilote privé hélicoptère.

Toutefois, les personnes qui à cette date ont débuté une formation, selon l'attestation de l'instructeur ou de l'organisme de formation visés au paragraphe 6.1.3.5 en vue de l'obtention d'une qualification de type, pourront se voir délivrer cette qualification dans les conditions du paragraphe 6.1.3 jusqu'au 30 juin 2006.

6.1.6.2. À compter du 1er juillet 2006, les qualifications de type viennent à expiration à la date d'expiration de la licence sur laquelle elles sont apposées ou au 1er juillet 2006 lorsqu'elles sont apposées sur une licence expirée à cette date.

À compter du 1er juillet 2006, le titulaire d'une qualification de type est soumis aux conditions de validité, de prorogation ou de renouvellement fixées par la sous-partie F de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) et se voit délivrer la ou les qualification(s) de type correspondante(s) selon les conditions fixées par cette même sous-partie F. Le report d'une qualification de type peut être autorisé par le ministre chargé de l'aviation civile en fonction de sa connaissance de l'organisme qui a dispensé l'instruction et de l'expérience du postulant sur le type considéré et sous réserve, le cas échéant, d'une formation complémentaire et d'un contrôle satisfaisant d'un examinateur.

À compter du 1er janvier 2006, sous réserve des dispositions du paragraphe 6.1.6.1, toute nouvelle qualification de type s'obtient dans les conditions fixées par l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2).

6.2. Qualification de vol aux instruments "avion"

La qualification de vol aux instruments avion comporte l'une des deux options suivantes :

- avions monomoteurs;
- avions multimoteurs.

6.2.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification

Pour obtenir la qualification de vol aux instruments Avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.3, remplir les conditions suivantes :

a) Être âgé de 19 ans révolus

b) Être titulaire de la licence de pilote privé Avion,

c) Justifier de l'expérience indiquée ci-dessous :

- totaliser 50 heures de vol en campagne en qualité de pilote commandant de bord d'avion ou d'hélicoptère, dont au moins 10 heures auront été effectuées sur avion ;

- totaliser 50 heures aux instruments pendant lesquelles il aura effectivement manœuvré les commandes et pouvant comprendre au plus 10 heures au sol; dans ce total, 20 heures de vol au minimum doivent être effectuées sur avion et 20 heures peuvent être remplacées par 40 heures de vol aux instruments accomplies sur hélicoptère ;

- totaliser 5 heures de vol de nuit sur avion comprenant 10 décollages et 10 atterrissages pendant lesquels il aura effectivement manœuvré les commandes.

d) Justifier avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un enseignement homologué comprenant un entraînement au vol de nuit; toutefois, les candidats titulaires d'une qualification de vol aux instruments en cours de validité, délivrée par un État étranger signataire de la convention relative à l'aviation civile internationale, peuvent être admis, par décision du ministre chargé de l'aviation civile, à se présenter aux épreuves pratiques en vol à l'issue d'un stage approprié défini par le jury d'examen en fonction du résultat d'un contrôle d'évaluation effectué par un instructeur agréé.

En outre, les candidats titulaires de la qualification de vol aux instruments Hélicoptère en état de validité ne sont assujettis qu'à un stage réduit portant uniquement sur les particularités du vol aux instruments sur avion;

e) Satisfaire à une épreuve théorique et des épreuves pratiques fixées par arrêté.

Les dispositions des a) à e) ci-dessus sont applicables jusqu'au 30 juin 1999. Elles restent applicables après cette date aux candidats répondant aux conditions fixées par les deuxième et dernier alinéas du 2 (Dispenses) de

l'annexe de l'arrêté du 12 septembre 1997 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention des qualifications de vol aux instruments avion et hélicoptère.

Toutefois, à compter du 1er juillet 1999, les personnes qui, à cette date, sont détentrices du certificat d'aptitude à l'épreuve théorique de l'examen pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments avion ou d'au moins un certificat de réussite partielle à cette épreuve et jusqu'à la date limite de validité de ce certificat peuvent obtenir la qualification de vol aux instruments avion, sous réserve de remplir les conditions spécifiées aux a à e ci-dessus. Cette possibilité est offerte jusqu'au 30 juin 2002.

Les personnes qui, à la date du 1er juillet 1999, sont détentrices du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de l'examen du brevet et de la licence de pilote de ligne avion et jusqu'à la date limite de validité de ce certificat ou sont détentrices d'au moins un des certificats constitutifs de ces épreuves, et sous réserve d'obtenir ultérieurement le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques, peuvent obtenir la qualification de vol aux instruments avion dans les mêmes conditions.

Dans ce cas, la formation visée au d) ci-dessus peut être remplacée, le cas échéant, selon des conditions déterminées par le ministre chargé de l'aviation civile, par la formation modulaire approuvée prévue par les dispositions du paragraphe FCL 1.205 de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1). Dans ce cas, l'exigence de totaliser 50 heures aux instruments, prévue au c du paragraphe 6.2.1, n'est pas applicable.

Tout détenteur d'un brevet et d'une licence de pilote privé avion est habilité à exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments avion dans les espaces où la radiotéléphonie en langue anglaise est exigée, s'il est titulaire de l'aptitude correspondante délivrée par un examinateur habilité ou, à compter du 1er juin 2000, en démontrant cette aptitude à la langue anglaise dans les conditions déterminées au paragraphe 6.8 de l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile.

Une qualification de vol aux instruments apposée sur une licence privée peut être reportée sur une licence de pilote professionnel sous réserve, pour son titulaire, d'avoir démontré son aptitude à utiliser la langue anglaise dans les conditions déterminées au paragraphe 6.8 de l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile.

#### 6.2.2. Privilèges du titulaire de la qualification

Le titulaire de la qualification de vol aux instruments avion est habilité à effectuer des vols sur avion en appliquant les règles de vol aux instruments.

#### 6.2.3. Renouvellement de la qualification

La qualification de vol aux instruments est valable 12 mois. Elle est renouvelée par période de même durée sous réserve que le pilote intéressé ait satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur le maintien de l'aptitude à effectuer des vols selon les règles de vol aux instruments. Ce contrôle a lieu dans les 3 mois précédant la demande de renouvellement. Une attestation de contrôle est alors délivrée par l'instructeur qui mentionne également ce contrôle sur le carnet de vol du pilote intéressé.

Les dispositions du paragraphe qui précède sont applicables jusqu'au 31 décembre 1999. À compter du 1er janvier 2000, toute qualification qui vient à expiration est soumise aux conditions de prorogation ou de renouvellement fixées par le paragraphe FCL 1.185 de l'arrêté du 29 mars 1999 relatif à la délivrance des licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions.

### 6.3. Qualification de vol aux instruments hélicoptère

La qualification de vol aux instruments hélicoptère comporte l'une des deux options suivantes :

- hélicoptère monomoteur ;
- hélicoptère multimoteur.

#### 6.3.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification

Pour obtenir la qualification de vol aux instruments Hélicoptère, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a) Être âgé de 19 ans révolus
- b) Être titulaire d'une licence de pilote privé Hélicoptère.
- c) Justifier de l'expérience indiquée ci-dessous :

- Pour la qualification de vol aux instruments hélicoptère, option monomoteur, totaliser 50 heures aux instruments sur hélicoptère monomoteur pendant lesquelles il aura effectivement manœuvré les commandes et pouvant comprendre :

- a) 20 heures au maximum effectuées au sol sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type I (FNPT I), ou sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en avion de type I (FNPT I). Ces 20 heures peuvent être remplacées par 20 heures de formation pour la qualification de vol aux instruments IR(H) exécutées sur un avion approuvé pour cette formation;
- b) 35 heures au maximum au sol sur un simulateur de vol ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type II ou III (FNPT II ou III).

La formation au vol aux instruments doit comprendre au moins 10 heures sur un hélicoptère certifié pour les vols selon les règles de vol aux instruments (IFR).

- Pour la qualification de vol aux instruments hélicoptère, option multimoteur, totaliser 55 heures aux instruments sur hélicoptère multimoteur pendant lesquelles il aura effectivement manœuvré les commandes et pouvant comprendre :

a) 20 heures au maximum effectuées au sol sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type I (FNPT I), ou sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en avion de type I (FNPT I). Ces 20 heures peuvent être remplacées par 20 heures de formation pour la qualification de vol aux instruments IR (H) exécutées sur un avion approuvé pour cette formation ;

b) 40 heures au maximum au sol sur un simulateur de vol ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type II ou III (FNPT II ou III).

La formation au vol aux instruments doit comprendre au moins 10 heures sur un hélicoptère certifié multimoteur et pour les vols selon les règles de vol aux instruments (IFR).

- totaliser 50 heures aux instruments pendant lesquelles il aura effectivement manœuvré les commandes et pouvant comprendre au plus 10 heures au sol; dans ce total 20 heures de vol au minimum doivent avoir été effectuées sur hélicoptère et 20 heures peuvent être remplacées par 40 heures de vol aux instruments accomplies sur avion ;

- totaliser 5 heures de vol de nuit sur Hélicoptère comprenant 10 décollages et 10 atterrissages pendant lesquels il aura effectivement manœuvré les commandes ;

d) Justifier avoir suivi de manière satisfaisante et complète un enseignement homologué comprenant un entraînement au vol de nuit. Les candidats titulaires d'une qualification de vol aux instruments en cours de validité, délivrée par un État étranger conformément aux normes de la convention relative à l'aviation civile internationale, doivent avoir suivi une formation homologuée de contenu approprié d'au moins vingt-cinq heures de vol aux instruments sur hélicoptère dans une école homologuée pour la formation à la qualification de vol aux instruments hélicoptère.

Les candidats titulaires de la qualification de vol aux instruments avion en état de validité ne sont assujettis qu'à un stage homologué réduit portant sur les particularités du vol aux instruments sur hélicoptère.

e) Satisfaire à une épreuve théorique et des épreuves pratiques fixées par arrêté.

#### 6.3.2. Privilèges du titulaire de la qualification

Le titulaire de la qualification de vol aux instruments hélicoptère est habilité à effectuer des vols sur hélicoptère en appliquant les règles de vol aux instruments.

#### 6.3.3. Renouvellement de la qualification

La qualification de vol aux instruments est valable 12 mois. Elle est renouvelée par période de même durée, sous réserve que le pilote intéressé ait satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur le maintien de l'aptitude à effectuer des vols selon les règles de vol aux instruments. Ce contrôle a lieu dans les 3 mois précédant la demande de renouvellement. Une attestation de contrôle est alors délivrée par l'instructeur qui mentionne également ce contrôle sur le carnet de vol du pilote intéressé.

Les dispositions de l'alinéa qui précède sont applicables jusqu'à la date du 30 juin 2006. À compter du 1er juillet 2006, toute qualification, à la date de son renouvellement ou au 1er juillet 2006 si elle est expirée, est soumise aux conditions de prorogation ou de renouvellement fixées par la sous-partie E de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2).

Les dispositions du paragraphe 6.3.1 sont applicables jusqu'au 31 décembre 2005.

Toutefois, les personnes qui, à la date du 1er janvier 2006 :

- sont détentrices du certificat d'aptitude à l'épreuve théorique de l'examen pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments hélicoptère ou d'au moins une matière à cette épreuve et jusqu'à la date limite de validité de ces certificats ;

- ou du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de l'examen du brevet et de la licence de pilote de ligne hélicoptère ;

- ou qui sont dispensées de l'épreuve théorique de l'examen pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments hélicoptère, peuvent obtenir la qualification de vol aux instruments hélicoptère sous réserve de remplir les conditions spécifiées aux a à e ci-dessus. Cette possibilité est offerte pour chaque candidat dans la limite de validité de son certificat d'aptitude à l'épreuve théorique précité ou pour le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de l'examen du brevet de la licence de pilote de ligne hélicoptère dans la limite de 18 mois courant à compter du 1er janvier 2006 et au plus tard le 31 décembre 2009.

Les personnes qui, à la date du 1er janvier 2006, sont détentrices d'au moins un des certificats constitutifs des épreuves théoriques de l'examen du brevet de pilote de ligne hélicoptère, sous réserve d'obtenir ultérieurement le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de ce brevet dans un délai de 18 mois courant à compter du 1er janvier 2006, peuvent obtenir la qualification de vol aux instruments hélicoptère dans les mêmes conditions.

#### 6.4. Qualification vol de nuit avion

##### 6.4.1. Conditions de délivrance

#### 6.4.1.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification de vol de nuit Avion, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a) Être titulaire de la licence de pilote privé Avion,
- b) Avoir effectué au moins 5 heures d'instruction au sol sans référence visuelle extérieure, sur avion,
- c) Avoir effectué au moins 5 heures de vol de nuit sur avion,
- d) Avoir suivi de manière satisfaisante et complète une instruction théorique et pratique en vol, dont le programme de base est défini par arrêté,
- e) Avoir effectué 10 décollages et 10 atterrissages complets de nuit sur avion comme pilote seul à bord,
- f) Avoir effectué en double commande 3 voyages de nuit d'au moins 50 milles nautiques chacun sur 3 parcours différents à des dates différentes.

Hors du territoire métropolitain, lorsque la situation géographique ne permet pas d'effectuer ces 3 voyages, l'autorité aéronautique responsable de la délivrance des brevets et licences fixe des conditions particulières en lieu et place des conditions fixées ci-dessus aux sous-paragraphes b, c, d, e et f (1er alinéa).

- g) Satisfaire à des épreuves théorique et pratique

fixées par arrêté. Toutefois, le titulaire d'une licence de pilote d'avion et de la qualification de vol aux instruments Hélicoptère en état de validité ou de la qualification de vol de nuit Hélicoptère n'ont à satisfaire qu'au contrôle d'un instructeur habilité portant sur l'épreuve pratique exigée pour la délivrance de la qualification de vol de nuit Avion.

6.4.1.2. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification par équivalence Pour obtenir la qualification de vol de nuit Avion par équivalence, le candidat doit être titulaire de la qualification de vol aux instruments Avion en état de validité.

#### 6.4.2. Privilèges du titulaire de la qualification

Le titulaire de la qualification de vol de nuit avion est habilité à effectuer des vols à vue de nuit sur avion entre deux aérodromes.

Les privilèges du titulaire d'une qualification de vol de nuit délivrée en vertu du dernier alinéa du paragraphe f) ci-dessus à un candidat n'ayant pas satisfait à toutes les conditions normalement exigées pour la délivrance de la qualification sont limitées à l'espace aérien correspondant. Cette limitation est levée lorsque le titulaire a rempli l'ensemble des conditions au paragraphe et satisfait à un contrôle portant sur un vol de navigation de nuit.

#### 6.4.3. Renouvellement de la qualification

La qualification de vol de nuit est renouvelée de plein droit par le renouvellement de la licence à laquelle elle est attachée.

#### 6.5. Qualification vol de nuit hélicoptère

##### 6.5.1. Conditions de délivrance

##### 6.5.1.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Pour obtenir la qualification de vol de nuit hélicoptère, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a) être titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère,
- b) avoir effectué au moins 150 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère,
- c) avoir effectué au moins 10 heures d'instruction au vol aux instruments sur hélicoptère; dans ce total, 5 heures peuvent être remplacées par 5 heures d'instruction sur avion ou par 10 heures au sol sur dispositifs d'un type agréé,
- d) avoir effectué au moins 5 heures de vol de nuit sur hélicoptère,
- e) avoir suivi de manière satisfaisante et complète une instruction théorique et pratique en vol dont le programme de base est défini par arrêté,
- f) avoir effectué 5 décollages et 5 atterrissages de nuit comme pilote seul à bord dont 3 au moins sur héliportation,
- g) avoir effectué en double commande 3 voyages de nuit d'au moins 50 milles nautiques chacun sur 3 parcours différents, à des dates différentes,
- h) satisfaire à des épreuves théorique et pratique fixées par arrêté.

Toutefois, le titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère et de la qualification de vol aux instruments avion en état de validité ou de la qualification de vol de nuit avion n'ont à satisfaire qu'au contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la qualification de vol de nuit hélicoptère.

6.5.1.2. Pour obtenir la qualification de vol de nuit hélicoptère par équivalence, le candidat doit être titulaire de l'une des qualifications désignées ci-dessous :

- une qualification de vol aux instruments hélicoptère définie par le présent arrêté en état de validité ;

- une qualification de vol aux instruments essais réceptions hélicoptère définie par l'arrêté du 1er juin 1999 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnels d'essais et de réception) en état de validité;

#### 6.5.2. Privilèges du titulaire de la qualification

Le titulaire de la qualification de vol de nuit est habilité à effectuer des vols à vue de nuit sur hélicoptère entre 2 aérodromes, hélistations ou hélisurfaces.

#### 6.5.3. Renouvellement de la qualification

La qualification de vol de nuit est renouvelée de plein droit par le renouvellement de la licence à laquelle elle est attachée.

### 6.6. Qualification ascension de nuit

#### 6.6.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification

Pour obtenir la qualification Ascension de nuit, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

a) être titulaire de la licence de pilote de ballon libre,

b) avoir effectué deux ascensions de nuit d'une durée d'une heure chacune en qualité de pilote sous la responsabilité d'un instructeur présent à bord possédant la qualification Ascension de nuit. La justification des ascensions de nuit effectuées hors des territoires français, dûment établie par une autorité aéronautique, peut être retenue.

#### 6.6.2. Privilèges du titulaire de la qualification

Le titulaire de la qualification "ascension de nuit" peut effectuer de nuit des ascensions en qualité de pilote.

#### 6.6.3. Renouvellement de la qualification

La qualification ascension de nuit est renouvelée de plein droit par le renouvellement de la licence à laquelle elle est attachée.

### 6.7. Qualifications montagne avion

#### 6.7.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification

Pour obtenir l'une des qualifications montagne, le candidat doit remplir les conditions qui sont fixées par arrêté.

#### 6.7.2. Privilèges du titulaire de la qualification

Le titulaire de la qualification montagne "roues" est habilité à effectuer sur avion des atterrissages ou des décollages sur des altisurfaces ou des altiports.

Le titulaire de la qualification montagne "skis" est habilité à effectuer sur avion des atterrissages ou des décollages sur des altisurfaces ou des altiports enneigés.

Une qualification montagne obtenue à titre de pilote professionnel avion peut être reportée sur une licence de pilote privé avion et vice versa.

Les privilèges du titulaire d'une qualification montagne délivrée hors du territoire métropolitain à un candidat ayant satisfait à l'épreuve pratique en vol dans des conditions différentes de celles normalement exigées pour la délivrance de cette qualification sont limitées à l'espace aérien considéré. Cette limitation est levée lorsque le titulaire a satisfait à une épreuve en vol complémentaire.

#### 6.7.3. Validité de la qualification

La qualification montagne est valide tant que la licence du pilote qui la détient est valide.

## ► Chapitre VII : Instructeurs

► Modifié par ARRÊTÉ du 4 mars 2015 - art. 3

### 7.1. Instructeurs de pilote de planeur et de vol à voile

#### 7.1.1. Qualification d'instructeur de pilote de planeur (ITP)

##### 7.1.1.1. Délivrance

La qualification d'instructeur de pilote de planeur est délivrée au candidat qui remplit les conditions suivantes :

a. Être âgé de dix-huit ans révolus ;

b. Être titulaire d'une licence de pilote de planeur ;

c. Avoir effectué au moins 200 heures de vol comme commandant de bord de planeur, dont 30 heures de vol comme commandant de bord de planeur dans les douze derniers mois ;

d. Avoir obtenu un résultat satisfaisant à une évaluation théorique et pratique homologuée à cet effet, avant d'accéder à la formation mentionnée à l'alinéa e ;

e. Avoir suivi de manière complète et satisfaisante un enseignement homologué à cet effet ;



f. Avoir satisfait à une épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de pilote de planeur avec un examinateur habilité par décision ministérielle.

#### 7.1.1.2. Privilèges

La qualification d'instructeur de pilote de planeur (ITP) permet à son titulaire :

- de dispenser l'instruction en vol relative au programme du brevet de pilote de planeur ;
- sous réserve qu'il ait été formé à l'enseignement de cette pratique, de dispenser l'enseignement du vol sur la campagne ;
- sous réserve qu'il en soit titulaire, de délivrer les autorisations des moyens de lancement suivantes :
- autorisation par remorquage avion ;
- autorisation par treuillage ;
- autorisation par puissance embarquée (moto-planeur).

#### 7.1.1.3. Validité et renouvellement

La qualification d'instructeur de pilote de planeur (ITP) vient à expiration le dernier jour du trente-sixième mois qui suit sa délivrance.

La qualification d'instructeur de pilote de planeur (ITP) est renouvelée pour une période de trente-six mois, sous réserve que l'intéressé réponde à deux des trois conditions suivantes :

- avoir effectué au moins trente heures ou soixante décollages en instruction en vol pendant la période de validité de la qualification ;
- avoir suivi de manière complète un stage "actualisation des connaissances d'instructeur (ACT)", approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile, pendant la période de validité de la qualification d'instructeur ;
- avoir réussi un contrôle de compétence dans les douze mois précédant la date d'expiration de la qualification d'instructeur de pilote de planeur.

Lorsque la qualification d'instructeur de pilote de planeur est périmée ou si les conditions précédentes ne sont pas réalisées, le candidat doit satisfaire aux deux dernières conditions dans les douze mois précédant la demande de renouvellement.

L'intéressé doit avoir réussi un contrôle de compétence, visé ci-dessus, au minimum tous les trois renouvellements.

### 7.1.2. Qualification d'instructeur de vol à voile (ITV)

#### 7.1.2.1. Délivrance

La qualification d'instructeur de vol à voile est délivrée au candidat qui remplit les conditions suivantes :

- a. Etre titulaire de la qualification d'instructeur de pilote de planeur en cours de validité ;
- b. Depuis la délivrance de cette dernière qualification, avoir effectué 100 heures de vol comme commandant de bord de planeur, dont 50 heures en qualité d'instructeur de pilote de planeur ;
- c. Avoir obtenu un résultat satisfaisant à une évaluation théorique et pratique homologuée à cet effet, avant d'accéder à la formation mentionnée à l'alinéa d ;
- d. Avoir suivi de manière complète et satisfaisante un enseignement homologué à cet effet ;
- e. Avoir satisfait à une épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de vol à voile avec un examinateur habilité par décision ministérielle.

#### 7.1.2.2. Privilèges

La qualification d'instructeur de vol à voile permet à son titulaire de dispenser et de sanctionner l'instruction en vol relative au programme du brevet de pilote de planeur et aux autorisations complémentaires.

Les instructeurs de vol à voile, détenteurs des privilèges de pilote privé avion, justifiant de 150 heures de vol comme commandant de bord avion, peuvent obtenir la délivrance de la qualification d'instructeur-stagiaire de pilote de base d'avion, après avoir suivi de manière complète et satisfaisante un enseignement homologué adapté, précédé d'une évaluation théorique et pratique.

1. Les dispositions du III de l'article 1er sont applicables à compter d'un délai d'un an après la date de publication du présent arrêté.

#### 7.1.2.3. Validité et renouvellement

La qualification d'instructeur de vol à voile vient à expiration le dernier jour du trente-sixième mois qui suit celui de la délivrance.

Elle est renouvelée par période de même durée si au cours des trois dernières années qui précèdent sa demande, l'intéressé :

- a) Répond aux conditions de renouvellement de la qualification d'instructeur de pilote de planeur exigées au paragraphe 7.1.1.3. ; et
- b) A conduit au moins deux épreuves pratiques en vol, contrôles en vol ou contrôles de compétence par période de douze mois.

Lorsque la qualification d'instructeur de vol à voile est périmée ou si les conditions précédentes ne sont pas réalisées, le candidat doit satisfaire aux deux conditions ci-dessous dans les douze mois précédant la demande de renouvellement :

- avoir suivi de manière complète un stage "actualisation des connaissances d'instructeur (ACT)", approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- avoir satisfait à un contrôle de compétences théorique et pratique réalisé par un instructeur désigné par le ministre chargé de l'aviation civile.

#### 7.1.3 Disposition transitoire

L'exigence visée au b du paragraphe 7.1.2.3 prend effet à compter du 15 mai 2012 et s'applique pour chaque période de douze mois comprise entre le 15 mai 2012 et la date de fin de validité de la qualification d'instructeur de vol à voile.

Les détenteurs d'une qualification d'instructeur de vol à voile dont la validité prend fin entre le 15 mai 2012 et le 14 mai 2013 ne sont pas concernés par cette exigence.

#### 7.1.4. Conversion des qualifications d'instructeur ITP en qualification instructeur FI(S) partie FCL

Les conditions dans lesquelles les personnels navigants titulaires d'une qualification instructeur de pilote de planeur (ITP) peuvent obtenir :

- soit une qualification instructeur de vol planeur FI(S) conforme aux dispositions de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 modifié 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 modifié ;

- soit une qualification instructeur de vol planeur FI(S) conforme aux dispositions de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié susmentionné et dont les privilèges sont restreints à ceux de la qualification d'instructeur de pilote planeur (ITP) détenue, tant que l'ensemble des exigences

complémentaires demandées n'auront pas été satisfaites,

sont fixées à l'appendice 3 de l'annexe au présent arrêté.

#### 7.1.5. Conversion des qualifications d'instructeur ITV en qualification instructeur FI(S) partie FCL

Les conditions dans lesquelles les personnels navigants titulaires d'une qualification instructeur de vol à voile (ITV) peuvent obtenir une qualification instructeur de vol planeur FI(S) conforme aux dispositions de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié susmentionné, sont fixées à l'appendice 3 de l'annexe au présent arrêté.

#### 7.1.6. Instructeur FI(S) partie FCL et formation au brevet et licence de pilote de planeur

Les personnels navigants titulaires d'une des qualifications suivantes conformes aux dispositions de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié susmentionné :

- instructeur de vol planeur FI(S) ;

- instructeur de vol planeur FI(S) dont les privilèges sont restreints conformément au FCL.910.FI de l'annexe I, partie FCL, du même règlement ;

- instructeur de vol planeur FI(S) dont les privilèges sont restreints à ceux de la qualification d'instructeur de pilote planeur (ITP) détenue conformément au troisième alinéa du paragraphe 7.1.4 du chapitre VII de l'annexe au présent arrêté,

sont réputés être instructeurs habilités au sens du présent arrêté pour l'instruction au brevet et licence de pilote de planeur visée au 2 du paragraphe 4.1.1 et pour les extensions des privilèges de la licence de pilote de planeur visées au paragraphe 4.1.2 du chapitre IV de l'annexe au présent arrêté.

Par ailleurs l'instructeur de vol planeur FI(S) dont les privilèges sont restreints conformément au FCL.910.FI de l'annexe I, partie FCL, ne disposera pas du privilège d'autoriser les élèves pilotes à faire leurs premiers vols solo et leurs premiers vols en campagne solo dans le cadre d'une instruction au brevet et licence de pilote de planeur et de ses extensions de privilèges.

#### 7.2. Instructeur de pilote privé avion

##### 7.2.1. Qualification d'instructeur stagiaire de pilote de base d'avion

###### 7.2.1.1. Délivrance

La qualification d'instructeur stagiaire de pilote de base d'avion est délivrée au candidat qui remplit les conditions suivantes :

a. Être âgé de dix-huit ans révolus ;

b. Être titulaire d'une licence de pilote privé avion ou professionnel d'avion ;

c. Avoir effectué au moins 300 heures de vol sur avion s'il est titulaire d'une licence de pilote privé, 200 s'il est titulaire d'une licence de pilote professionnel d'avion dont dans les deux cas, 150 comme commandant de bord ;

d. Avoir subi de manière complète et satisfaisante un enseignement homologué approprié. L'accès à cet enseignement peut être subordonné à des conditions d'expérience récente et à une procédure d'évaluation.

e. Avoir satisfait à des épreuves théoriques et pratiques.

###### 7.2.1.2. Privilèges

La qualification d'instructeur stagiaire de pilote de base d'avion ouvre à son titulaire le droit de dispenser l'instruction en vol relative à la licence de base de pilote d'avion et aux autorisations additionnelles suivantes :

- utilisation d'autres modèles d'avion ou de planeur à dispositif d'envol incorporé ;

- emport de passagers.

###### 7.2.1.3. Validité et renouvellement

La qualification d'instructeur stagiaire de pilote de base d'avion vient à expiration le dernier jour du vingt-quatrième mois qui suit celui de sa délivrance.

Elle est renouvelée une seule fois pour une période de même durée si, au cours des deux années qui précèdent sa demande, l'intéressé a :

- soit effectué au moins cent heures de vol en qualité de commandant de bord d'avion, dont un minimum de soixante heures de vol dans le cadre de la qualification d'instructeur stagiaire de pilote de base d'avion ;

- soit satisfait à un contrôle théorique et pratique réalisé par un instructeur désigné par le ministre chargé de l'aviation civile.

##### 7.2.2. Qualification d'instructeur adjoint de pilote privé avion

###### 7.2.2.1 Délivrance

La qualification d'instructeur adjoint de pilote privé avion est délivrée au candidat qui remplit les conditions suivantes :

1. Être âgé de dix-huit ans révolus ;

2. Être titulaire d'une licence de pilote privé avion ou professionnel d'avion ;

3. Avoir effectué au moins trois cents heures de vol sur avion s'il est titulaire d'une licence de pilote privé d'avion, deux cents s'il est titulaire d'une licence de pilote professionnel d'avion dont, dans les deux cas, cent cinquante comme commandant de bord ;

4. Avoir suivi de manière complète et satisfaisante un enseignement homologué approprié. L'accès à cet enseignement peut être subordonné à des conditions d'expérience récente et à une procédure d'évaluation.

Si le candidat est titulaire d'une qualification d'instructeur stagiaire de pilote de base d'avion qu'il a exercée pendant cinquante heures, il suit un enseignement homologué adapté.

###### 7.2.2.2. Privilèges de la qualification

La qualification d'instructeur adjoint de pilote privé avion ouvre à son titulaire le droit de dispenser l'instruction en vol relative aux licences de pilote non professionnel d'avion et aux autorisations et qualifications complémentaires.

###### 7.2.2.3. Validité et renouvellement

La qualification vient à expiration le dernier jour du vingt-quatrième mois qui suit celui de sa délivrance.

Elle est renouvelée par période de même durée si, au cours des deux années qui précèdent sa demande, l'intéressé a effectué au moins 100 heures de vol dans le cadre de cette qualification ou satisfait à un contrôle au sol et en vol réalisé par un examinateur habilité. La moitié de ces heures peut avoir été réalisée dans le cadre d'une autre qualification d'instructeur de pilote d'avion, d'hélicoptère ou de planeur.

### 7.2.3. Qualification d'instructeur de pilote privé avion

#### 7.2.3.1. Délivrance

La qualification d'instructeur de pilote privé avion est délivrée au candidat qui remplit les conditions suivantes :

1. Être titulaire d'une qualification d'instructeur adjoint de pilote privé avion ;
2. Avoir effectué au moins 200 heures de vol en cette qualité.

L'autorité compétente se prononce après avoir consulté le pilote-inspecteur qui a examiné le dossier du candidat, notamment en consultant les fiches de progression de ses élèves et, éventuellement en contrôlant ces élèves en vol.

#### 7.2.3.2. Privilèges de la qualification

La qualification d'instructeur de pilote privé avion ouvre à son titulaire le droit de dispenser et de sanctionner l'instruction en vol relative aux licences de pilote non professionnel d'avion et aux autorisations et qualifications complémentaires.

#### 7.2.3.3. Validité et renouvellement

La qualification, vient à expiration le dernier jour du vingt-quatrième mois qui suit celui de sa délivrance.

Elle est renouvelée par période de même durée si, au cours des deux années qui précèdent sa demande, l'intéressée a effectué au moins 100 heures de vol dans le cadre de cette qualification ou satisfait à un contrôle au sol et en vol réalisé par un examinateur habilité. La moitié de ces heures peut avoir été réalisée dans le cadre d'une autre qualification d'instructeur de pilote d'avion, d'hélicoptère ou de planeur.

### 7.2.4. Dispositions applicables aux instructeurs adjoints de pilote privé avion et aux instructeurs de pilote privé avion

#### 7.2.4.1. Les dispositions des paragraphes 7.2.2.1 et

7.2.3.1 sont applicables jusqu'au 30 juin 1999 aux instructeurs chargés de la formation en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des licences et qualifications des titulaires d'une licence de pilote privé avion.

Les dispositions des paragraphes 7.2.2.3 et 7.2.3.3 sont applicables jusqu'au 30 juin 1999.

Toutefois les personnes qui font l'objet de la déclaration d'entrée en stage d'enseignement homologué prévu au paragraphe 7.2.2 peuvent obtenir la délivrance de la qualification d'instructeur adjoint de pilote privé sous réserve de remplir les conditions fixées par ce paragraphe jusqu'au 30 juin 2002.

Les instructeurs adjoints de pilote privé avion répondant aux conditions du 7.2.3.1 peuvent se voir délivrer une qualification d'instructeur de pilote privé avion. Cette possibilité est offerte jusqu'au 30 juin 2002.

7.2.4.2. À compter du 1er janvier 2000, à la date d'expiration de leur qualification d'instructeur, les privilèges correspondant à cette qualification sont maintenus aux instructeurs qui se soumettent aux conditions de prorogation ou de renouvellement fixées au FCL 1.355 de l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1).

### 7.3. Instructeurs de pilote privé hélicoptère

#### 7.3.1. Qualification d'instructeur adjoint de pilote privé d'hélicoptère

##### 7.3.1.1. Délivrance

La qualification d'instructeur adjoint de pilote privé hélicoptère est délivrée au candidat qui remplit les conditions suivantes :

1° Être âgé de 18 ans révolus ;

2° Être titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère ;

3° Avoir effectué au moins 200 heures comme commandant de bord d'hélicoptère ;

4° Soit avoir suivi de manière complète et satisfaisante un enseignement homologué approprié :

- soit avoir effectué au moins 200 heures de vol d'instruction à titre civil sur planeur ou avion ou à titre militaire (dans cette hypothèse 100 heures au moins doivent avoir été réalisées sur hélicoptère) ;

- et avoir satisfait à une épreuve théorique et pratique réalisée par un examinateur habilité.

##### 7.3.1.2. Privilège de la qualification

La qualification d'instructeur adjoint de pilote privé hélicoptère ouvre à son titulaire le droit de dispenser l'instruction en vol relative à la licence de pilote privé hélicoptère et aux qualifications complémentaires.

##### 7.3.1.3. Validité et renouvellement

La qualification vient à expiration le dernier jour du vingt-quatrième mois qui suit celui de sa délivrance.

Elle est renouvelée par période de même durée, si au cours de deux années qui précèdent sa demande, l'intéressé a effectué au moins 50 heures de vol dans le cadre de cette qualification ou satisfait à un contrôle réalisé par un examinateur habilité par décision ministérielle. La moitié de ces heures peut avoir été réalisée dans le cadre d'une autre qualification d'instructeur de pilote d'avion, d'hélicoptère ou de planeur.

#### 7.3.2. Qualification d'instructeur de pilote privé d'hélicoptère

##### 7.3.2.1. Délivrance

La qualification d'instructeur de pilote privé hélicoptère est délivrée au candidat qui remplit les conditions suivantes :

1) Être titulaire d'une qualification d'instructeur adjoint de pilote privé hélicoptère ;

2) Avoir effectué au moins 100 heures de vol en cette qualité.

##### 7.3.2.2. Privilèges de la qualification

La qualification d'instructeur de pilote hélicoptère ouvre à son titulaire le droit de dispenser et de sanctionner l'instruction en vol relative à la licence de pilote privé hélicoptère et aux qualifications complémentaires.

##### 7.3.2.3. Validité et renouvellement

La qualification vient à expiration le dernier jour du vingt-quatrième mois qui suit celui de sa délivrance.

Elle est renouvelée par période de même durée si, au cours des 2 années qui précèdent sa demande, l'intéressé a effectué au moins 50 heures de vol dans le cadre de cette qualification ou satisfait à un contrôle réalisé par un examinateur habilité par décision ministérielle. La moitié de ces heures peut avoir été réalisée dans le cadre d'une autre qualification d'instructeur de pilote d'avion, d'hélicoptère ou de planeur.

### 7.3.3. Dispositions applicables aux instructeurs adjoints de pilote privé hélicoptère et aux instructeurs de pilote privé hélicoptère

7.3.3.1. Les dispositions des paragraphes 7.3.1.1, 7.3.1.3, 7.3.2.1 et 7.3.2.3 sont applicables jusqu'au 31 décembre 2005 aux instructeurs chargés de la formation en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des licences et qualifications des titulaires d'une licence de pilote privé hélicoptère.

Toutefois les personnes qui, à la date du 1er janvier 2006, font l'objet de la déclaration d'entrée en stage d'enseignement homologué prévu au paragraphe 7.3.1.1 peuvent obtenir la délivrance de la qualification d'instructeur adjoint de pilote privé d'hélicoptère sous réserve de remplir les conditions fixées par ce paragraphe; cette possibilité est offerte jusqu'au 30 juin 2006.

Les instructeurs adjoints de pilote privé répondant aux conditions du paragraphe 7.3.2.1 peuvent se voir délivrer une qualification d'instructeur de pilote privé hélicoptère. Cette possibilité est offerte jusqu'au 30 juin 2006.

7.3.3.2. À compter du 1er janvier 2006, à la date d'expiration de leur qualification d'instructeur, les privilèges

correspondant à cette qualification sont maintenus aux instructeurs qui se soumettent aux conditions de prorogation ou de renouvellement fixées au FCL 2.355 de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2).

#### 7.4. Qualification d'instructeur de pilote de ballon libre

##### 7.4.1. Délivrance

La qualification d'instructeur de pilote de ballon libre est délivrée au candidat qui remplit les conditions suivantes :

1° Être âgé de 18 ans révolus ;

2° Être titulaire d'une licence de pilote de ballon libre ;

3° Justifier de l'expérience suivante :

- pour le ballon libre à gaz : trente ascensions en qualité de pilote,

- pour le ballon libre à air chaud : 80 heures de vol en qualité de pilote ;

4° Posséder une qualification d'instructeur d'avion, d'hélicoptère ou de planeur ou avoir suivi une formation à l'instruction définie par arrêté ;

5° Avoir satisfait à un contrôle réalisé par un examinateur habilité par décision ministérielle.

##### 7.4.2. Privilèges

La qualification d'instructeur de pilote de ballon libre ouvre à son titulaire le droit de dispenser et de sanctionner l'instruction en vol relative à la licence de pilote de ballon libre et aux qualifications complémentaires dont il est détenteur.

##### 7.4.3. Validité et renouvellement

La qualification d'instructeur de pilote de ballon libre vient à expiration le dernier jour de la cinquième année qui suit sa délivrance.

Elle est renouvelée par période de même durée si l'intéressé :

1° a suivi un stage d'actualisation des connaissances selon un programme défini par arrêté, et ;

2° a formé complètement au cours des cinq années qui précèdent sa demande :

- un élève jusqu'à l'obtention du brevet pour la mention Ballon libre à gaz ;

- trois élèves jusqu'à l'obtention du brevet pour la mention Ballon libre à air chaud.

À défaut de remplir la condition visée au 2° ci-dessus, il doit satisfaire à un contrôle réalisé par un examinateur habilité.

#### 7.5. Instructeur de pilote d'ULM hélicoptère ultraléger.

##### 7.5.1. Formation

###### 7.5.1.1. Instructeur en formation initiale.

Le candidat à la qualification d'instructeur de pilote d'ULM peut postuler à l'entrée en formation initiale d'instructeur au titre d'une ou des qualifications de classe, s'il la ou les détient depuis au moins un an ou s'il a satisfait à un contrôle en vol (pour la ou les classes concernées), auprès d'un organisme homologué pour la formation d'instructeurs de pilote d'ULM.

###### 7.5.1.2. Reconnaissance de la qualité d'instructeur stagiaire.

La qualité d'instructeur stagiaire de pilote d'ULM est reconnue à l'instructeur en formation initiale qui, pour la ou les classes concernées, remplit les conditions suivantes :

a) Être âgé de dix-huit ans révolus ;

b) Être titulaire du brevet et de la licence de pilote d'ULM ;

c) À l'exception des postulants à la qualité d'instructeur stagiaire dispensant exclusivement l'instruction sur des paramoteurs monoplaces, être titulaire de l'autorisation d'emport de passager et :

i) Détenir cette autorisation depuis au moins six mois ou ;

ii) Satisfaire à un contrôle en vol auprès d'un organisme homologué pour la formation d'instructeur de pilote d'ULM ;

d) Avoir obtenu un résultat satisfaisant à l'évaluation théorique d'instructeur de pilote d'ULM ;

e) Avoir suivi de manière complète et satisfaisante la formation initiale d'un organisme homologué ;

f) Avoir fait l'objet d'une déclaration d'entrée en qualité d'instructeur stagiaire auprès du service de l'aviation civile territorialement compétent avant de dispenser toute formation en vol à des élèves pilotes.

###### 7.5.1.3. Domaine d'activité.

La qualité d'instructeur stagiaire de pilote d'ULM permet à son titulaire de dispenser la formation théorique et pratique en vue de l'obtention du brevet et de la licence de pilote d'ULM selon les conditions suivantes :

a) Il exerce sous le contrôle et l'autorité de l'instructeur de pilote d'ULM formateur ;

b) La formation en vol qu'il dispense doit être un élément constitutif du programme de formation des instructeurs de l'organisme homologué.

##### 7.5.2. Qualification d'instructeur de pilote d'ULM

###### 7.5.2.1. Délivrance.

1. La qualification d'instructeur de pilote d'ULM est délivrée au candidat qui, pour la ou les classes concernées, remplit les conditions fixées ci-après :

a) Avoir le statut d'instructeur stagiaire de pilote d'ULM ;

b) Avoir suivi de manière complète et satisfaisante une formation dispensée par un organisme homologué ;

c) Avoir satisfait à un contrôle de connaissances au sol et en vol auprès d'un organisme homologué à cet effet.

2. La qualification d'instructeur de pilote d'ULM est délivrée par équivalence au candidat qui, pour la ou les classes concernées, à l'exception de la classe hélicoptère ultraléger, remplit les conditions ci-après :

a) Être titulaire d'une licence de pilote d'ULM ;

b) Être titulaire :

- d'une qualification d'instructeur de pilote d'aéronef en état de validité ; ou

- d'une qualification d'instructeur en état de validité telle que définie au paragraphe 1.305 a de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 (FCL 1) ou au paragraphe 2.305 a de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 (FCL 2) précités ;

- d'une qualification d'instructeur de parachutiste professionnel en état de validité ; ou

- d'un brevet d'état d'éducateur sportif spécialité deltaplane, parapente ou parachutisme ; ou

- du certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique ;

c) À l'exception des postulants à la qualification d'instructeur dispensant exclusivement l'instruction sur des paramoteurs monoplaces, être titulaire de l'autorisation d'emport de passager ;

d) Avoir satisfait au contrôle des connaissances mentionné en 1 c du présent paragraphe.

3. La qualification d'instructeur de pilote d'ULM classe hélicoptère ultraléger est délivrée par équivalence au candidat qui remplit les conditions fixées ci-après :

a) Être titulaire d'une licence de pilote d'ULM de classe hélicoptère ultraléger ;

b) Être titulaire :

- d'une qualification d'instructeur de pilote d'aéronef ultraléger ; ou

- d'une qualification d'instructeur de pilote d'hélicoptère en état de validité ; ou

- d'une qualification d'instructeur en état de validité telle que définie au paragraphe 1.305 a de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 (FCL 1) ; ou
- d'une qualification d'instructeur en état de validité telle que définie au paragraphe 2.305 a de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 (FCL 2) précité ;

c) Avoir satisfait au contrôle des connaissances mentionné en 1 c du présent paragraphe.

#### 7.5.2.2. Validité et renouvellement

La qualification d'instructeur de pilote d'ULM est valable Jusqu'au dernier jour du vingt-quatrième mois qui suit celui de sa délivrance. Elle mentionne la ou les classe(s) d'ULM pour laquelle (ou lesquelles) le titulaire a satisfait aux conditions de délivrance.

Elle est renouvelée, si au cours des deux années qui précèdent la demande de renouvellement, le candidat a satisfait aux conditions mentionnées ci-après, pour la (ou les) classe(s) dont il demande le renouvellement :

- avoir suivi un stage d'actualisation des connaissances d'instructeur de pilote d'ULM, dispensé par un organisme homologué à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- et, si l'organisme organisant le stage d'actualisation des connaissances l'estime nécessaire, avoir satisfait à un contrôle en vol spécifique auprès de cet organisme.

#### 7.5.2.3. Privilèges

La qualification d'instructeur de pilote d'ULM ouvre à son titulaire, pour la ou les classe(s) mentionnée(s) au titre de sa qualification d'instructeur, le droit de dispenser et de sanctionner l'instruction en vol relative aux licences de pilote d'ULM et aux autorisations et habilitations complémentaires dont il est titulaire.

Le titulaire de la qualification d'instructeur de pilote d'ULM est autorisé à sanctionner, pour la ou les classe(s) mentionnée(s) au titre de sa qualification d'instructeur, l'épreuve au sol spécifique.

#### 7.5.3. Dispositions transitoires

a) La qualification d'instructeur de pilote d'ULM classe autogire ultraléger est délivrée par équivalence aux pilotes titulaires d'un agrément d'examineur de pilote d'autogire en état de validité.

b) La qualification d'instructeur de pilote d'ULM classe aérostat ultraléger est délivrée par équivalence :

- aux titulaires d'une qualification étrangère d'instructeur de pilote de dirigeable, en état de validité, reconnue valable par le ministre chargé de l'aviation civile ou ;
- aux titulaires d'une licence de pilote d'ULM et d'une qualification d'instructeur de pilote de ballon libre en état de validité ou ;
- aux titulaires d'une licence de pilote de ballon libre en état de validité et d'une qualification d'instructeur de pilote d'ULM en état de validité.

c) Pendant une durée de dix-huit mois à compter de la date de publication du présent arrêté, la qualification d'instructeur de pilote d'ULM classe hélicoptère ultraléger est délivrée par équivalence aux pilotes titulaires :

1. De l'autorisation spéciale de dispenser la formation au pilotage des hélicoptères ultralégers délivrée dans les conditions fixées à l'article XI du protocole du 28 octobre 2010 relatif à l'expérimentation d'hélicoptères ultralégers ; ou

2. D'une licence de pilote d'ULM classe hélicoptère ultraléger :

- d'une qualification d'instructeur de pilote d'ULM ;
- d'une qualification d'instructeur de pilote d'hélicoptère disposant d'une expérience de pilote d'hélicoptère sur hélicoptère léger à pistons (200 heures minimum dont au moins 50 heures sur hélicoptère à faible inertie de type R 22 ou sur hélicoptère léger disposant d'un CNSK).

#### 7.6. Qualification d'instructeur de vol avion FI(A)

Les titulaires de la qualification d'instructeur de vol avion aux privilèges restreints (FI(A)), définie au FCL 1.325 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé sont habilités à dispenser l'instruction en vol relative aux licences de base de pilote d'avion. Ils ne sont pas habilités à délivrer les autorisations additionnelles et l'autorisation des premiers vols solo.

Les titulaires de la qualification d'instructeur de vol avion (FI(A)) définie au FCL 1.330 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé sont habilités à dispenser et sanctionner l'instruction en vol relative à la licence de base de pilote d'avion et aux autorisations additionnelles ainsi qu'à délivrer l'autorisation des premiers vols solo.

Les titulaires de la qualification d'instructeur adjoint et d'instructeur de pilote privé avion conservent les privilèges qu'ils détenaient à ce titre même lorsqu'ils obtiennent en remplacement de cette qualification une qualification d'instructeur définie au FCL 1.330 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé tant que cette dernière reste en état de validité et au plus tard jusqu'au 30 juin 2002.

#### 7.7. Qualification d'instructeur de vol hélicoptère - FI(H)

Les titulaires de la qualification d'instructeur de vol hélicoptère aux privilèges restreints FI(H) définie au paragraphe FCL 2.325 de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) sont habilités à dispenser l'instruction en vol relative à la licence de pilote privé hélicoptère. Ils ne sont pas habilités à délivrer l'autorisation des premiers vols solo.

Les titulaires de la qualification d'instructeur de vol hélicoptère - FI(H) définie au paragraphe FCL 2.330 de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) sont habilités à dispenser et sanctionner l'instruction en vol relative à la licence de pilote privé d'hélicoptère. Ils sont habilités à délivrer l'autorisation des premiers vols solo.

## ► Chapitre VIII : Carnet de vol et décompte du temps de vol

► Modifié par Arrêté du 13 juillet 1998, v. init.

### 8.1. Carnet de vol

Le stagiaire ou le titulaire de l'une des licences définies par le présent arrêté, à l'exception toutefois de la licence de pilote d'ULM, doit être détenteur d'un carnet de vol sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols qu'il effectue, au plus tard en fin de journée.

Le carnet de vol à jour doit être communiqué sans retard par l'intéressé aux services de contrôle sur simple demande de ceux-ci aux fins de vérification et, en tout cas, au moment de la délivrance ou du renouvellement d'une licence. L'intéressé doit déclarer sur l'honneur que les renseignements portés, sur son carnet de vol sont exacts.

### 8.2. Règles particulières du décompte du temps de vol pour l'obtention d'une licence de pilote

1° Tout pilote a le droit de faire porter à son crédit le total du temps de vol pendant lequel il a rempli les fonctions de pilote commandant de bord ;

2° Le temps de vol en double commande est compté intégralement ;

3° Tout pilote a le droit de faire porter à son crédit 50 % du temps de vol accompli en qualité de copilote sur un aéronef où la présence d'un copilote est normalement obligatoire; le temps de vol ainsi décompté par le titulaire d'une licence de pilote privé ne pourra pas toutefois être supérieur à 50 heures aux fins de l'obtention d'une licence de pilote professionnel.

## ▶ Chapitre IX : Dispositions transitoires

9.1. Les pilotes titulaires des qualifications actuelles doivent faire apposer sur leur licence les qualifications nouvelles avant le 31 décembre 1988.

Cette apposition se fait dans les conditions suivantes :

- la qualification de catégorie A vaut la qualification de classe A ;
- la qualification de catégorie B vaut la qualification de classe B ;
- la première qualification de type bimoteur vaut la qualification de classe E.

Les qualifications de type délivrées en application des dispositions réglementaires antérieures ouvrent droit sous les conditions fixées à l'article 6.1.3.5, à l'apposition des qualifications de type et/ou de classe correspondante.

## ▶ Chapitre X : Examineurs

### ▶ Modifié par ARRÊTÉ du 4 mars 2015 - art. 5

10.1. Les instructeurs de pilote privé avion nommés pour conduire les contrôles en vue de la délivrance des licences de pilote privé avion ou pour conduire les contrôles en vue de la délivrance des qualifications de type ou de classe peuvent se voir délivrer une autorisation d'examineur pour faire passer les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétences définis dans l'annexe de l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1), pour une durée maximale de trois ans et sous réserve de démontrer une connaissance des parties pertinentes du JAR-FCL 1 et du JAROPS 1 dans des conditions définies par arrêté.

Les examineurs nommés pour conduire les contrôles en vue de renouvellement des qualifications d'instructeur adjoint de pilote privé ou d'instructeur de pilote privé avion peuvent se voir délivrer une autorisation d'examineur d'instructeur de vol (FIE(A)) telle que définie au paragraphe 1.460 de l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1), pour une durée maximale de trois ans sous réserve de démontrer une connaissance des parties pertinentes du JAR-FCL 1 et du JAR-OPS 1 dans des conditions définies par arrêté.

À l'issue de cette période, ils sont soumis aux conditions relatives à l'autorisation d'examineur fixées par le paragraphe FCL 1.425 de la sous-partie I de l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1).

10.2. Les instructeurs de pilote privé hélicoptère nommés pour conduire les contrôles en vue de la délivrance des licences de pilote privé hélicoptère ou pour conduire les contrôles en vue de la délivrance des qualifications de type peuvent se voir délivrer une autorisation d'examineur pour faire passer les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétences définies dans l'annexe de l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2), pour une durée maximale de trois ans et sous réserve de démontrer une connaissance des parties pertinentes du JAR-FCL 2 et du JAR-OPS 3 dans des conditions définies par arrêté.

10.3. Conversion des qualifications d'instructeur ITV en autorisations examineur FE (S) et FIE (S) partie FCL  
Les conditions dans lesquelles les personnels navigants titulaires d'une qualification instructeur de vol à voile (ITV) peuvent obtenir une autorisation d'examineur de vol planeur FE (S) et une autorisation d'examineur d'instructeur de vol planeur FIE (S), conformes aux dispositions de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil modifié, sont fixées à l'appendice 3 de l'annexe au présent arrêté.

10.4. Examineur FE (S) partie FCL et épreuves théorique et pratique en vue de la délivrance du brevet et licence de pilote de planeur

Les personnels navigants titulaires d'une autorisation d'examineur de vol planeur FE (S) conforme aux dispositions de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié susmentionné sont habilités à conduire les épreuves théorique et pratique visées au 3 du paragraphe 4.1.1 et les contrôles de compétences visés au a 2 et au b du paragraphe 4.1.4 du chapitre IV de l'annexe au présent arrêté.

10.5. Examineur FIE (S) partie FCL et épreuves pratique d'aptitude en vue de la délivrance d'une qualification d'instructeur de pilote planeur (ITP) ou d'une qualification d'instructeur vol à voile (ITV)

Les personnels navigants titulaires d'une autorisation d'examineur d'instructeur de vol planeur FIE (S) conforme aux dispositions de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié susmentionné sont habilités à conduire les épreuves pratiques d'aptitude visées au f du paragraphe 7.1.1.1, au e du paragraphe 7.1.2.1 et les contrôles de compétences visés aux paragraphes 7.1.1.3 et 7.1.2.3 du chapitre VII de l'annexe au présent arrêté.

## ▶ APPENDICE

- ▶ Créé par Arrêté du 7 mars 1994, v. init.
- ▶ Modifié par Arrêté du 11 février 1999, v. init.

Liste des types d'aéronefs pour lesquels un programme minimal d'instruction comprenant les moyens associés est défini par décision du ministre chargé de l'aviation civile ainsi qu'il est prévu au paragraphe 6.1.3.3. (dernier alinéa) :

- Robinson R 22 (RH 22).
- Robinson R 44 (RH 44).

## ▶ APPENDICE 2

### Article

- ▶ Créé par ARRÊTÉ du 9 septembre 2014 - art. 2

1. Conditions de la conversion de la licence de base de pilote avion (BB) vers la licence de pilote d'aéronef léger pour avion LAPL (A) Part FCL

1.1. BB simple (sans autorisation additionnelle)

Les pilotes titulaires d'une licence de base simple (sans autorisation additionnelle) peuvent convertir leur licence BB :

- en licence LAPL (A) Part FCL restreinte sans condition complémentaire ; ou
- en licence LAPL (A) Part FCL non restreinte en répondant à des conditions complémentaires.

1.1.1. Conversion vers une licence LAPL (A) Part FCL restreinte

Les titulaires d'une licence de base simple (sans autorisation additionnelle) se voient délivrer par conversion une licence LAPL (A) avec les restrictions suivantes :

- restreinte au vol local (30 km de l'aérodrome de départ) ;
- restreinte aux espaces aériens non contrôlés et non réglementés ;
- sans emport de passager ;
- sans atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ.

1.1.2. Conversion vers une licence LAPL (A) Part FCL non restreinte

Les titulaires d'une licence de base simple (sans autorisation additionnelle) qui répondent aux conditions complémentaires définies ci-dessous se voient délivrer par conversion une licence LAPL (A) non restreinte :

- suivi d'une formation complémentaire en organisme déclaré ou en ATO avec 10 heures d'instruction au vol incluant au minimum 5 heures d'instruction au vol en double commandes et 4 heures de vol solo supervisé dont au moins un vol en campagne de 150 km avec atterrissage sur un autre aérodrome ;
- réussite d'une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique BB et le théorique LAPL (notamment facteurs humains et navigation) (condition exigible uniquement pour les titulaires du théorique spécifique au BB) ;
- réussite d'une épreuve pratique LAPL (A).

1.2. BB avec autorisations additionnelles

Les titulaires d'une licence de base avec autorisations additionnelles se voient délivrer par conversion une licence LAPL (A) avec restrictions. Les restrictions éventuellement associées à la licence LAPL (A) sont celles identifiées au point 1.1.1 du présent appendice. Ces restrictions dépendent des autorisations additionnelles détenues sur la licence de base. Les différents cas de figure sont présentés ci-dessous.

1.2.1. BB avec emport de passagers

Les titulaires de licences BB avec emport de passagers se voient délivrer une licence LAPL (A) incluant le privilège emport de passagers (sans restriction interdisant l'emport de passager).

1.2.2. BB avec autorisation " vol VFR contact "

Les titulaires de licences BB avec " vol VFR contact " se voient délivrer une licence LAPL (A) sans restriction au vol local et sans restriction interdisant l'atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ.

1.2.3. BB avec accès à des aérodromes spécifiés dont l'espace aérien est contrôlé ou réglementé (autre que l'aérodrome de départ)

Les titulaires de licences BB avec accès à des aérodromes spécifiés dont l'espace aérien est contrôlé ou réglementé (autre que l'aérodrome de départ) se voient délivrer une licence LAPL (A) sans restriction aux espaces aériens non contrôlés et non réglementés et sans restriction interdisant l'atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ.

#### 1.2.4. BB avec utilisation d'autres modèles d'avions ou de planeur à dispositif d'envol incorporé (TMG)

Les titulaires de licences BB avec utilisation d'autres modèles d'avions ou de planeur à dispositif d'envol incorporé (TMG) se voient délivrer une licence LAPL (A) assortie de la qualification de classe SEP et/ ou TMG en fonction de l'appartenance des modèles autorisés à l'une ou l'autre des qualifications de classe.

#### 1.2.5. Autres autorisations additionnelles

Les autorisations additionnelles nationales " pratique de la voltige ", " remorquage de planeurs " et " largage de parachutistes " continuent d'être portées sur un volet national annexé à la licence LAPL (A) tant qu'elles n'ont pas fait l'objet d'une conversion en une qualification additionnelle Part FCL équivalente.

L'autorisation additionnelle " vol de nuit en vol local " est convertie en qualification vol de nuit avion Part FCL sur la licence LAPL (A) avec une restriction au vol local.

La restriction au vol local de la qualification vol de nuit Part FCL est levée dès lors que le pilote répond, en organisme déclaré ou en ATO, à l'ensemble des exigences FCL. 810 a, 1 et 2 relatives à la qualification vol de nuit avion Part FCL définie par le règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.

### 1.3. Conditions de levée des restrictions associées à une LAPL (A) Part FCL obtenue par conversion d'une licence de base de pilote avion (BB)

Les titulaires d'une licence de base (avec ou sans autorisations additionnelles) qui ont obtenu lors de la conversion de leur licence nationale une licence LAPL (A) restreinte peuvent par la suite lever indépendamment chacune de leurs restrictions aux conditions spécifiques décrites ci-dessous.

#### 1.3.1. Restriction au vol local (30 km de l'aérodrome de départ)

La restriction au vol local sur une LAPL (A) est levée dès lors que son titulaire :

-répond aux exigences prévues au FCL. 110. A a, 2 de l'annexe I " Partie FCL " du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié ; et

-a réussi une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique BB et le théorique LAPL (notamment facteurs humains et navigation). Cette condition est exigible uniquement pour les titulaires du théorique spécifique au BB.

#### 1.3.2. Restriction aux espaces aériens non contrôlés et réglementés

La restriction aux espaces aériens non contrôlés et réglementés sur une LAPL (A) est levée dès lors que son titulaire :

-répond aux exigences prévues au FCL. 110. A a 2 de l'annexe I " Partie FCL " du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié. La navigation à réaliser devra comporter un tronçon dans un espace aérien contrôlé ou réglementé ; et

-a réussi une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique BB et le théorique LAPL (notamment facteurs humains et navigation). Cette condition est exigible uniquement pour les titulaires du théorique spécifique au BB.

#### 1.3.3. Restriction sans emport de passager

La restriction sans emport de passager sur une LAPL (A) est levée dès lors que son titulaire répond aux exigences prévues au FCL. 105. A b de l'annexe I " Partie FCL " du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.

#### 1.3.4. Restriction sans atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ

La restriction interdisant l'atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ sur une LAPL (A) est levée dès lors que son titulaire :

-répond aux exigences prévues au FCL. 110. A a 2 de l'annexe I " Partie FCL " du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié. La navigation à réaliser devra comporter un atterrissage complet sur un aérodrome autre que l'aérodrome de départ ; et

-a réussi une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique BB et le théorique LAPL (notamment facteurs humains et navigation). Cette condition est exigible uniquement pour les titulaires du théorique spécifique au BB.

## 2. Crédit relatif aux formations la licence de base de pilote avion (BB)

Les heures effectuées par les candidats en cours de formation pour la délivrance de la licence de base de pilote avion (BB) sont intégralement portées au crédit pour la formation LAPL (A) décrite au FCL. 110. A de l'annexe I " Partie FCL " du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.



## Article

► Modifié par ARRÊTÉ du 3 avril 2015 - art. 1

1. Conditions de la conversion de la licence de pilote de planeur nationale vers la licence de pilote de planeur SPL partie FCL

1.1. Licence de pilote de planeur nationale simple (sans autorisation additionnelle)

Les pilotes titulaires d'une licence de pilote de planeur simple (sans autorisation additionnelle) peuvent convertir leur licence pilote de planeur :

- en licence SPL partie FCL restreinte sans condition complémentaire ; ou
- en licence SPL partie FCL non restreinte en répondant à des conditions complémentaires.

1.1.1. Conversion vers une licence de pilote de planeur SPL partie FCL restreinte

Les titulaires d'une licence de pilote de planeur simple (sans autorisation additionnelle) se voient délivrer par conversion une licence SPL partie FCL avec les restrictions suivantes :

- restreinte au vol local (30 km de l'aérodrome de départ) ;
- sans emport de passager ;
- sans rémunération en exploitation non commerciale.

1.1.2. Conversion vers une licence de pilote de planeur SPL partie FCL non restreinte (à l'exception de la restriction sans rémunération en exploitation non commerciale)

Les titulaires d'une licence de pilote de planeur simple (sans autorisation additionnelle) qui répondent aux conditions complémentaires définies ci-dessous se voient délivrer par conversion une licence SPL partie FCL non restreinte à l'exception de la restriction sans rémunération en exploitation non commerciale :

- suivi d'une formation complémentaire comportant 5 heures d'instruction au vol en campagne en double commande ;
- réalisation d'un vol en campagne en solo d'au moins 27 NM ou un vol en campagne en double commande d'au moins 55 NM ;
- réussite d'une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique licence de pilote planeur et le théorique SPL partie FCL (notamment chargement et centrage) ;
- réussite d'une épreuve pratique SPL.

1.2. Licence de pilote de planeur nationale avec autorisations additionnelles

Les titulaires d'une licence de pilote de planeur avec autorisations additionnelles se voient délivrer par conversion une licence SPL partie FCL dont les privilèges sont étendus ou restreints conformément aux différents cas de figure présentés ci-dessous. Les restrictions et extensions de privilèges dépendent des autorisations additionnelles détenues au titre de la licence de pilote de planeur à la date de la conversion. Les restrictions éventuellement associées à la licence SPL partie FCL sont celles identifiées au point 1.1.1 du présent appendice.

1.2.1. Licence de pilote de planeur nationale avec autorisation de vol en campagne

Les titulaires d'une licence de pilote de planeur avec une autorisation de vol en campagne se voient délivrer une licence SPL partie FCL sans restriction au vol local.

1.2.2. Licence de pilote de planeur nationale avec emport de passagers

Les titulaires d'une licence de pilote de planeur avec emport de passagers se voient délivrer une licence SPL partie FCL incluant le privilège emport de passagers (sans restriction interdisant l'emport de passager).

1.2.3. Licence de pilote de planeur nationale avec un dispositif d'envol additionnel

Les titulaires d'une licence de pilote de planeur avec un dispositif d'envol additionnel pour lequel il a été autorisé (mention portée sur le carnet de vol) se voient délivrer une licence SPL partie FCL avec la méthode de lancement correspondant tel que visé au FCL.130.S (a) de l'annexe I "partie FCL" du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.

1.2.4. Licence de pilote de planeur nationale avec pratique de la voltige

L'autorisation additionnelle nationale "pratique de la voltige" est portée sur un volet national annexé à la licence SPL partie FCL tant qu'elle n'a pas fait l'objet d'une conversion en une qualification additionnelle voltige partie FCL.

1.2.5. Licence de pilote de planeur nationale et utilisation de planeur à dispositif d'envol incorporé non rétractable (TMG)

Le titulaire d'une licence de pilote de planeur qui justifie, à la date de la conversion de sa licence, d'une expérience de 6 heures en tant que PIC sur planeur à dispositif d'envol incorporé (TMG) se voit délivrer une licence SPL partie FCL dont les privilèges sont étendus à l'utilisation d'un TMG.

Le titulaire d'une licence de pilote de planeur qui ne peut justifier d'une telle expérience, à la date de la conversion, se voit délivrer une licence SPL partie FCL dont les privilèges excluent l'utilisation d'un TMG.

Dans ce dernier cas de figure les privilèges d'une licence SPL obtenue par conversion peuvent être ultérieurement étendus à l'utilisation d'un TMG dès lors que son titulaire justifie avoir suivi une formation et réussi un examen pratique conformément au FCL.135.S de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié. La formation et l'examen peuvent être effectués hors organisme de formation agréé (ATO) au sein d'un organisme de formation nationale qui bénéficie du report des dispositions des annexes VI, partie ARA, et VII, partie ORA, tel que prévu par le règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.

1.3. Conditions de levée des restrictions associées à une licence de pilote de planeur SPL partie FCL obtenue par conversion d'une licence de pilote de planeur nationale

Les titulaires d'une licence de pilote de planeur nationale (avec ou sans autorisations additionnelles) qui ont obtenu lors de la conversion une licence SPL partie FCL restreinte peuvent par la suite lever indépendamment chacune de leurs restrictions aux conditions spécifiques décrites ci-dessous.

1.3.1. Restriction au vol local (30 km de l'aérodrome de départ)

La restriction au vol local sur une licence SPL partie FCL est levée dès lors que son titulaire justifie :

- avoir suivi une formation complémentaire comportant 5 heures d'instruction au vol en campagne en double commande ;
- avoir réalisé un vol en campagne en solo d'au moins 27 NM ou un vol en campagne en double commande d'au moins 55 NM ;
- avoir réussi une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique licence de pilote planeur et le théorique SPL partie FCL (notamment chargement et centrage).

1.3.2. Restriction sans emport de passager

La restriction sans emport de passager sur une licence SPL partie FCL est levée dès lors que son titulaire répond aux exigences prévues au FCL.105.S (b) de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.

### 1.3.3. Restriction sans rémunération en exploitation non commerciale

La restriction sans rémunération en exploitation non commerciale sur une licence SPL partie FCL est levée dès lors que son titulaire répond aux exigences prévues au FCL.205.S (b) (2) de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.

### 2. Crédit relatif aux formations à la licence de pilote de planeur nationale

Les heures effectuées par les candidats en cours de formation pour la délivrance de la licence de pilote de planeur nationale sont intégralement portées au crédit pour la formation SPL visée au FCL.210.S (a) de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.

Dans le cas d'une formation pour la délivrance de la licence de pilote de planeur nationale effectuée (tout ou en partie) sur planeur à dispositif d'envol incorporé (TMG) le crédit des heures de formation effectuées sur TMG sera toutefois limité à 10 heures. Pour répondre à l'exigence des 15h d'instruction au vol prévues au FCL.210.S.

### 3. Conditions de la conversion de la qualification d'instructeur de pilote de planeur (ITP) vers la qualification d'instructeur de vol planeur FI (S) partie FCL

#### 3.1. Conversion et restriction

Les pilotes titulaires d'une qualification instructeur de pilote de planeur (ITP) peuvent convertir leur qualification en qualification d'instructeur de vol planeur FI (S) partie FCL sans condition complémentaire.

Néanmoins la qualification FI(S) partie FCL délivrée par conversion est restreinte à la formation au vol local (30 km de l'aérodrome de départ) dans le cas où, à la date de la conversion de sa qualification, son titulaire n'a pas suivi de formation complémentaire à l'instruction au vol en campagne.

Cette restriction pourra être levée dès lors que son titulaire a suivi une formation complémentaire à l'instruction au vol en campagne comprenant au minimum 8 heures de formation théorique et de formation pratique en double commande.

Cette restriction devra être levée au plus tard le 8 avril 2021.

#### 3.2. Privilège d'instruction au vol sur TMG

Le titulaire d'une qualification instructeur de pilote de planeur (ITP) qui justifie, à la date de la conversion de sa qualification, d'une expérience de 20 heures en tant que PIC sur planeur à dispositif d'envol incorporé (TMG) se voit délivrer une qualification d'instructeur de vol planeur FI(S) partie FCL dont les privilèges sont étendus à l'instruction au vol sur TMG.

### 4. Conditions de la conversion de la qualification d'instructeur de vol à voile (ITV) vers la qualification d'instructeur de vol planeur FI(S) partie FCL

#### 4.1. Conversion

Les pilotes titulaires d'une qualification instructeur de vol à voile (ITV) peuvent convertir leur qualification en qualification d'instructeur de vol planeur FI(S) partie FCL sans condition complémentaire.

#### 4.2. Privilège d'instruction au vol sur TMG

Le titulaire d'une qualification instructeur de vol à voile (ITV) qui justifie, à la date de la conversion de sa qualification, d'une expérience de 20 heures en tant que PIC sur planeur à dispositif d'envol incorporé (TMG) se voit délivrer une qualification d'instructeur de vol planeur FI(S) partie FCL dont les privilèges sont étendus à l'instruction au vol sur TMG.

#### 4.3. Privilège d'instruction à la qualification FI(S) partie FCL

Le titulaire d'une qualification instructeur de vol à voile (ITV) qui justifie, à la date de la conversion de sa qualification, d'une expérience de 150 h d'instruction au vol sur planeur et figure sur la liste des formateurs d'instructeurs approuvés par la Fédération française de vol à voile (FFVV) se voit délivrer une qualification d'instructeur de vol planeur FI(S) partie FCL dont les privilèges sont étendus à l'instruction à la qualification FI(S) partie FCL.

### 5. Conditions de la conversion de la qualification d'instructeur de vol à voile (ITV) vers l'autorisation d'examineur de vol planeur FE (S) partie FCL

#### 5.1. Conversion

Les pilotes titulaires d'une qualification instructeur de vol à voile (ITV) peuvent convertir leur qualification en qualification d'examineur de vol planeur FE(S) partie FCL sans condition complémentaire. L'autorisation examineur ainsi délivrée inclut le privilège de conduire des contrôles de compétences pour l'extension des privilèges de la SPL à l'exploitation commerciale.

#### 5.2. Privilège de conduite des examens pratiques pour l'extension des privilèges aux TMG pour la licence planeur partie FCL

Le titulaire d'une qualification instructeur de vol à voile (ITV) qui justifie, à la date de la conversion de sa qualification, d'une expérience de 40h en tant que PIC sur planeur à dispositif d'envol incorporé (TMG) se voit délivrer une autorisation d'examineur de vol planeur FE(S) partie FCL dont les privilèges sont étendus à la conduite des examens pratiques pour l'extension des privilèges aux TMG pour la licence planeur partie FCL.

### 6. Conditions de la conversion de la qualification d'instructeur de vol à voile (ITV) vers l'autorisation d'examineur d'instructeur de vol planeur FIE(S) partie FCL

Le titulaire d'une qualification instructeur de vol à voile (ITV) qui répond aux conditions du paragraphe 4.3 du présent appendice et qui par ailleurs, à la date de la conversion de sa qualification, justifie :

- avoir dispensé une formation complète à la qualification d'instructeur de pilote de planeur (ITP) ou d'instructeur de vol à voile (ITV) d'instruction au vol sur planeur ;
- être habilité par le ministre chargé de l'aviation civile comme examineur pour la conduite des épreuves d'aptitude en vue de la délivrance des qualifications d'instructeur de pilote de planeur (ITP) ou de vol à voile (ITV) ; se voit délivrer une autorisation d'examineur d'instructeur de vol planeur FIE(S) partie FCL.

### 7. Crédit relatif aux formations à la qualification d'instructeur de pilote de planeur (ITP) ou la qualification d'instructeur de vol à voile (ITV)

Les heures effectuées par les candidats en cours de formation pour la délivrance de la qualification d'instructeur de pilote de planeur (ITP) ou la qualification d'instructeur de vol à voile (ITV) sont intégralement portées au crédit pour la formation FI(S) partie FCL visée au FCL.930.FI et le cours de standardisation examineur FE(S) partie FCL visé au FCL.1015 de l'annexe I, partie FCL, du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.

Pour le ministre et par délégation : Le directeur général de l'aviation civile C. ABRAHAM