

A. 421.310-03

Arrêté du 31 juillet 1981

**RELATIF AUX BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS
DES NAVIGANTS PROFESSIONNELS DE
L'AÉRONAUTIQUE CIVILE (PERSONNEL DE CONDUITE
DES AÉRONEFS À L'EXCEPTION DU PERSONNEL DES
ESSAIS ET RÉCEPTION)**

(JO du 8 septembre 1981, p. 8076)

Modifié par :

Arrêté du 17 mai 1982

(JO du 18 juillet 1982, p. 6816 n.c)

Deux arrêtés du 13 avril 1983

(JO du 5 mai 1983, p. 4278 n.c)

Arrêté du 6 février 1984

(JO du 21 février 1984, p. 1777 n.c)

Arrêté du 5 novembre 1984

(JO du 27 novembre 1984, p. 10851 n.c)

Arrêté du 12 mars 1985

(JO du 4 avril 1985, p. 3959)

Arrêté du 29 juillet 1987

(JO du 2 décembre 1987, p. 14028)

Arrêté du 6 novembre 1987

(JO du 14 janvier 1988, p. 621)

Arrêté du 2 mars 1988

(JO du 8 mai 1988, p. 6670)

Arrêté du 1^{er} avril 1988

(JO du 4 mai 1988, p. 6079)

Arrêté du 28 octobre 1988

(JO du 30 mars 1989, p. 4117)

Arrêté du 11 mai 1989

(JO du 21 juillet 1989, p. 9118)

Arrêté du 16 mai 1990

(JO du 15 juin 1990, p. 6980)

Arrêté du 23 juillet 1990

(JO du 31 octobre 1990, p. 13282)

Arrêté du 10 juillet 1991

(JO du 26 juillet 1991, p. 9909)

Arrêté du 21 novembre 1991

(JO du 14 décembre 1991, p. 16354)

Arrêté du 2 octobre 1992

(JO du 14 novembre 1992, p. 15660)

Arrêté du 8 mars 1993

(JO du 25 mars 1993, p. 4670)

Arrêté du 18 mars 1993

(JO du 25 mars 1993, p. 4670)

Arrêté du 25 octobre 1993

(JO du 19 janvier 1994, p. 986)

Arrêté du 29 mars 1994

(JO du 10 mai 1994, p. 6811)

Arrêté du 13 septembre 1994

(JO du 7 octobre 1994, p. 14189)

Arrêté du 5 octobre 1994

(JO du 20 octobre 1994, p. 14910)

Arrêté du 8 mars 1995

(JO du 22 avril 1995, p. 6278)

Arrêté du 8 mars 1995

(JO du 3 mai 1995, p. 6927)

Arrêté du 5 avril 1995

(JO du 22 avril 1995, p. 6279)

Arrêté du 29 février 1996

(JO du 15 mars 1996, p. 4005)

Arrêté du 24 décembre 1996

(JO du 27 décembre 1996, p. 19205)
(Rectificatif: du 11 janvier 1997, p. 468)

Arrêté du 16 septembre 1997

(JO du 26 septembre 1997, p. 13995)

Arrêté du 25 septembre 1997

(JO du 10 octobre 1997, p. 14205)

Arrêté du 8 septembre 1998

(JO du 11 octobre 1998, p. 15404)

Arrêté du 11 février 1999

(JO du 2 mars 1999, p. 3134)

Arrêté du 29 mars 1999

(JO du 29 juin 1999, p. 9541)

Arrêté du 8 juin 1999

(JO du 5 août 1999, p. 11856)

Arrêté du 1^{er} septembre 1999 ⁽¹⁾

(JO du 15 octobre 1999, p. 15435)

Arrêté du 27 janvier 2000

(JO du 23 mars 2000, p. 4474)

Arrêté du 2 janvier 2001

(JO du 23 février 2001, p. 2981)

Arrêté du 14 septembre 2001

(JO du 16 octobre 2001, p. 16255)

Arrêté du 19 avril 2002

(JO du 4 mai 2002, p. 8453)

Arrêté du 5 novembre 2002

(JO du 21 décembre 2002, p. 21339)

Arrêté du 17 juin 2003

(JO du 5 juillet 2003, p. 11427)

Arrêté du 2 février 2004

(JO du 13 mars 2004, p. 4953)

1. Applicable dans les territoires d'outre-mer, en Nouvelle-Calédonie et dans la collectivité territoriale de Mayotte

Arrêté du 17 septembre 2004

(JO du 8 octobre 2004, p. 17248)

Arrêté du 5 janvier 2005

(JO du 19 février 2005, p. 2849)

Arrêté du 27 janvier 2005

(JO du 13 mars 2005, p. 4354)

Arrêté du 12 juillet 2005

(JO du 7 octobre 2005, p. 15962)

Arrêté du 4 juillet 2006

(JO du 10 août 2006, p. 11885)

Arrêté du 24 avril 2007

(JO du 16 mai 2007, p. 9278)

Arrêté du 2 juillet 2007

(JO du 11 août 2007, p. 13493)

Arrêté du 9 juillet 2007

(JO du 15 août 2007, p. 13738)

Arrêté du 3 mars 2008

(JO du 6 mars 2008, p. 4113)

Arrêté du 3 novembre 2008

(JO du 22 novembre 2008, p. 17828)

Arrêté du 1^{er} juin 2010

(JO du 20 juin 2010, p. 11176)

LE MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DES TRANSPORTS, ET LE
MINISTRE DE LA DÉFENSE,

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 2 janvier 1969 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne hélicoptère;

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

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel et l'aéronautique civile,

ARRÊTE :

Article premier. — Les dispositions relatives à la délivrance et au renouvellement des brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel

des essais et réceptions) ainsi qu'aux privilèges attachés à ces différents titres sont définis en annexe au présent arrêté.

Art. 2. — L'arrêté du 7 avril 1952, modifié par arrêtés des 25 août 1954, 21 novembre 1955, 16 décembre 1955, 29 février 1956, 5 mars 1957, 16 mai 1957, 18 septembre 1957, 23 octobre 1957, 3 mars 1958, 3 septembre 1959, 30 décembre 1963, 27 mars 1964, 20 novembre 1964, 1^{er} mars 1965, 20 août 1965, 2 février 1966, 24 février 1966, 30 mai 1967, 9 août 1967, 2 janvier 1969, 9 mai 1969, 13 mai 1969, 9 septembre 1969, 5 mai 1970, 24 juin 1970, 6 août 1970, 8 mars 1971, 11 mars 1971, 17 mars 1972, 18 janvier 1973, 26 avril 1974, 19 juillet 1974, 4 août 1975, 2 décembre 1975, 14 avril 1976, 6 octobre 1977, 9 janvier 1978, 25 janvier 1978, 28 juillet 1978, 17 août 1978, 10 octobre 1978, 24 avril 1979, 4 juin 1980 et 24 décembre 1980, relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile, est abrogé.

L'article 9 de l'annexe à l'arrêté du 2 janvier 1969 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne hélicoptère est abrogé.

Art. 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.

Fait à Paris, le 31 juillet 1981.

*Le ministre d'État, ministre des transports,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile*

C. ABRAHAM

*Le ministre de la défense
Pour le ministre et par délégation :
Le chef de service à la direction des affaires
juridiques*
J. DAUMARD

ANNEXE I

CHAPITRE PREMIER
TERMINOLOGIE

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.

(ajouté par : Arrêté du 29 mars 1999)

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.

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

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.

(Arrêté du 29 juillet 1987)

Classe d'aéronef: Regroupement de types d'aéronefs à l'intérieur d'une même catégorie d'aéronef 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 à un élève titulaire d'une licence de pilote ou d'une carte de pilote stagiaire.

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.

(ajouté par : Arrêté du 12 juillet 2005)

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.

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

Hélistation: Hélistation comprend hélistation et hélisurface.

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.

(modifié par : Arrêté du 12 juillet 2005)

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.

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

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.

(modifié par : Arrêté du 12 juillet 2005)

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.

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

(ajouté par : Arrêté du 29 mars 1999)

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.

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

(modifié par : Arrêté du 29 mars 1999)

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

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

(ajouté par : Arrêté du 29 mars 1999)

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

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

Stagiaire: Détenteur d'une carte de stagiaire inscrit par l'exploitant ou par un instructeur qualifié sur la liste d'équipage comme navigant à l'entraînement pour une spécialité donnée (pilote, navigateur, mécanicien, radionavigant).

Temps 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

(modifié par : Arrêté du 12 juillet 2005)

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.

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

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.

(abrogé et remplacé par : Arrêté du 29 mars 1999)

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.

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

CHAPITRE II RÈGLES GÉNÉRALES

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

2.2. Nul ne peut exercer les fonctions d'un membre de l'équipage de conduite d'un avion, d'un planeur, d'un hélicoptère ou d'un ballon libre s'il n'est pas en mesure de justifier qu'il est titulaire de la licence correspondante en cours de validité, comportant toutes qualifications nécessaires.

(Arrêté du 28 octobre 1988)

Les privilèges prévus par le présent arrêté sont exercés dans les conditions et limites fixées par les règlements relatifs à l'utilisation des aéronefs.

2.3. Les différents brevets et licences des membres professionnels d'équipage de conduite d'un avion ou d'un hélicoptère sont les suivants:

- brevet et licence de pilote professionnel avion,
- brevet et licence de pilote de ligne avion,
- brevet et licence de pilote professionnel hélicoptère,
- brevet et licence de pilote de ligne hélicoptère,

- brevet et licence de navigateur,
- brevet et licence de mécanicien navigant,
- brevet et licence de radionavigant.

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

(ajouté par : Arrêté du 29 mars 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.

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

(modifié par : Arrêté du 27 janvier 2005)

2.4. Pour demander une licence ou en exercer les privilèges, le candidat en vue de la délivrance d'une licence ou le titulaire d'une licence doit détenir un certificat médical adapté aux privilèges de la licence selon des conditions fixées par arrêté.

Le détenteur d'un certificat médical doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence dès qu'il n'est plus mentalement et physiquement apte à les exercer en toute sécurité.

(fin de l'amendement du : 27 janvier 2005)

(modifié par : Arrêté du 27 janvier 2000)

2.5. Les candidats aux brevets 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'organisme ou la personne responsable de la formation qui certifie que les candidats possèdent le niveau de la licence ou de la qualification recherchée. Dans le cas de l'épreuve pratique en vue de l'obtention de la licence de pilote de ligne, les candidats doivent être présentés par un instructeur pilote de ligne ayant procédé à une évaluation préalable du candidat.

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.

(Arrêté du 5 novembre 2002)

Le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de chacun des titres suivants :

- brevet de pilote de ligne avion;
- brevet de pilote de ligne hélicoptère;
- brevet de mécanicien navigant,

(modifié par : Arrêté du 12 juillet 2005)

est valide pour une durée de six ans et reste valide pendant une durée de sept ans à compter de la dernière date de validité de la qualification de vol aux instruments associée au brevet et à la licence de pilote professionnel ou à compter de la dernière date de validité de la qualification de vol aux instruments obtenue conformément à l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ou à l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2). Il est valable aussi longtemps que son titulaire atteste avoir exercé depuis son obtention la profession de membre d'équipage de conduite à titre civil ou militaire sans interruption supérieure à six ans.

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

Le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de chacun des titres suivants :

- brevet de professionnel avion;
- brevet de pilote professionnel hélicoptère;
- qualification de vol aux instruments avion;
- qualification de vol aux instruments hélicoptère,

est valable trois ans et aussi longtemps que son titulaire atteste avoir exercé depuis son obtention la profession de navigant technique à titre civil ou militaire sans interruption supérieure à trois ans.

À titre exceptionnel, dérogation peut être accordée par le président du jury des examens pour proroger la validité du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques d'un candidat n'exerçant pas la profession de navigant technique à titre civil ou militaire. La durée de prorogation est accordée au cas par cas. Elle ne peut dépasser dix-huit mois pour les certificats d'aptitude aux épreuves théoriques des brevets de pilote professionnel avion et hélicoptère et des qualifications de vol aux instruments avion et hélicoptère. Elle ne peut dépasser trois ans pour le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques des brevets de pilote de ligne avion, pilote de ligne hélicoptère et mécanicien navigant; ce délai est porté à six ans pour le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet de pilote de ligne hélicoptère lorsque son détenteur est titulaire de la

licence de pilote professionnel hélicoptère et de la qualification de vol aux instruments associée; ce délai est également porté à six ans pour le certificat d'aptitude aux épreuves théoriques des brevets de mécanicien navigant ou de pilote de ligne avion, lorsque son détenteur est titulaire de la licence de pilote professionnel avion et de la qualification de vol aux instruments associée.

Les candidats ne sont admis à se présenter aux épreuves pratiques en vol qu'après avoir accompli le nombre d'heures de vol exigé. Toutefois, ceux qui ont suivi de manière satisfaisante et complète un enseignement homologué peuvent être admis à se présenter aux épreuves pratiques en vol à l'issue de cet enseignement avant d'avoir accompli la totalité des heures de vol prescrites. Les candidats au brevet et à la licence de pilote de ligne qui ont suivi de manière satisfaisante et complète soit l'instruction spécifique en vue de l'obtention de cette licence, soit la formation pratique complémentaire et l'épreuve pratique telle qu'elle était définie par le paragraphe 6.3.3.2 de l'annexe à l'arrêté du 5 novembre 1987, modifié par les arrêtés du 28 octobre 1988, du 16 février 1990 et du 14 août 1991, peuvent être admis à se présenter aux épreuves pratiques en vol avant d'avoir accompli la totalité des heures de vol prescrites au paragraphe 4.2.1.

Les brevets et licences ainsi que les qualifications de vol aux instruments ne sont délivrés que lorsque les candidats ont satisfait à l'ensemble des conditions exigées pour chacun de ces titres.

(fin de l'amendement du : 27 janvier 2000)

(abrogé par : Arrêté du 4 juillet 2006)

2.6. (Abrogé)

(fin de l'amendement du : 4 juillet 2006)

2.7. Le titulaire de la licence ou qualification doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence ou qualification dès qu'il a conscience d'une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ces privilèges.

En cas de maladie, d'intervention chirurgicale ou d'accident entraînant une incapacité de travail de trente jours au moins ou en cas d'accident aérien causé par une déficience physique ou mentale,

même si celui-ci n'a entraîné aucune incapacité de travail, l'intéressé doit subir un nouvel examen médical de renouvellement d'aptitude.

(Arrêté du 20 juillet 1987)

2.8. Des qualifications de classe ou de type d'aéronef sont exigées des pilotes et des qualifications de type sont exigées des mécaniciens navigants pour les habilités à exercer les fonctions correspondantes à bord des aéronefs de la classe ou de type désignés dans les limites des licences qu'ils détiennent.

2.9. 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.

(Arrêté du 24 décembre 1996)

2.9.1. Compétences linguistiques des personnels aéronautiques pour les communications radiotéléphoniques

(Abrogé à compter du 5 mars 2008 par : Arrêté du 24 avril 2007, art. 3-III).

(modifié par : Arrêté du 24 avril 2007)

2.9.2. Compétences linguistiques des personnels aéronautiques pour les communications radiotéléphoniques

2.9.2.1. Généralités

À la date du 5 mars 2008, tout titulaire d'une licence professionnelle de pilote d'avions ou d'hélicoptères ou candidat à une telle licence doit prouver qu'il est capable de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au moins au niveau 4 de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques figurant en appendice 1 au 2.9.2.1 et conformément aux spécifications relatives aux compétences linguistiques y figurant.

2.9.2.2. Épreuves de compétence linguistique

Quand les privilèges de la licence sont exercés dans les espaces aériens où l'usage de la langue française est requis, le titulaire d'une licence doit avoir apporté la preuve d'un niveau 4 ou plus en cette langue. Lorsque cette preuve ne résulte pas du dossier du navigant, le candidat doit avoir satisfait à une épreuve complémentaire.

Quand les privilèges de la licence sont exercés dans les espaces aériens où l'usage de la langue anglaise est requis, le titulaire d'une licence doit avoir fait la preuve au moins d'un niveau 4 en cette langue.

Quand les privilèges des compétences linguistiques sont exercés selon les règles du vol à vue, cette preuve consiste en la réussite aux deux épreuves fixées par l'arrêté du 24 avril 2007 fixant le régime de l'examen d'aptitude linguistique en langue française ou anglaise selon les règles de vol à vue. Cette preuve peut aussi être apportée par la réussite aux deux épreuves orales de l'arrêté du 27 janvier 2000 modifié relatif au régime de l'examen d'aptitude à la langue anglaise pour les navigateurs de l'aéronautique civile, candidats à la qualification de vol aux instruments.

Quand les privilèges des compétences linguistiques sont exercés selon les règles du vol aux instruments, cette preuve consiste en la réussite aux deux épreuves orales de l'examen fixé par l'arrêté du 27 janvier 2000 modifié relatif au régime de l'examen d'aptitude à la langue anglaise pour les navigateurs de l'aéronautique civile, candidats à la qualification de vol aux instruments. Les candidats ayant réussi ces épreuves sont classés suivant les modalités fixées en appendice 2 au FCL 1.028 de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) et au FCL 2.028 de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2).

2.9.2.3. Contrôle du niveau de compétence linguistique

Les pilotes dont le niveau de compétence linguistique est de niveau 6 acquièrent de manière définitive cette compétence. La mention linguistique est apposée sur la licence.

Les pilotes dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau 6 doivent se soumettre à un nouveau contrôle selon les intervalles suivants :

- les pilotes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau 4 devront satisfaire à un nouveau contrôle au moins une fois tous les trois ans;

- les pilotes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau 5 devront satisfaire à un nouveau contrôle au moins une fois tous les six ans.

La mention linguistique correspondante est apposée sur la licence avec la date d'expiration en fonction du niveau.

Le contrôle du niveau de compétence linguistique peut être réalisé soit par la direction générale de l'aviation civile soit par un examinateur désigné agissant dans le cadre d'un organisme approuvé à cet effet. Les conditions de ces contrôles sont déterminées par arrêté. Le niveau 6 ne peut être attesté que par un contrôle réalisé par la direction générale de l'aviation civile.

2.9.2.4. Validité, renouvellement, prorogation

La durée de validité de la mention de compétence linguistique est :

- de trois ans pour les pilotes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau 4;
- de six ans pour les pilotes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau 5;
- est illimitée pour les pilotes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau 6.

Dans le cas d'une délivrance ou d'un renouvellement, la validité de la mention de compétence linguistique court à compter de la date de réussite à l'examen ou du contrôle jusqu'à la fin du 36e ou du 72e mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué l'examen ou le contrôle.

Dans le cas d'une prorogation, la validité de la mention de compétence linguistique court à compter de la date de la fin de validité précédente jusqu'au dernier jour du 36e ou du 72e mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré selon que le niveau de compétence linguistique démontré est de 4 ou 5.

Lorsque le contrôle en vue de la prorogation de la mention de la compétence linguistique est effectué avant les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la mention, la validité de la mention court à compter de la date de réussite du contrôle jusqu'au dernier jour du 36e ou du 72e mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué ce contrôle.

(fin de l'amendement du : 24 avril 2007)

2.9.3. Qualification de vol aux instruments (IFR)

(ajouté par : Arrêté du 2 février 2004)

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

(modifié par : Arrêté du 29 mars 1999)

2.9.4. Qualification d'instructeur

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

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

(modifié par : Arrêté du 2 février 2004)

2.9.5. Qualifications montagne

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

Une qualification montagne « skis » autorise le pilote d'avion à utiliser les altisurfaces et les aéroports enneigés.

(fin de l'amendement du : 2 février 2004)

2.9.6. Qualification de vol de nuit (avion)

Une qualification de vol de nuit est obligatoire pour habilitier le pilote professionnel avion, non titulaire de la qualification de vol aux instruments, à effectuer des vols de nuit entre deux aéroports en condition de vol à vue.

2.9.7. 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 aéroports ou hélisstations en conditions de vol à vue.

(Modifié par : Arrêté du 2 octobre 1992)

2.9.8. Formations de site

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

(fin de l'amendement du : 2 février 2004)

(modifié par : Arrêté du 3 mars 2008)

2.9.9. 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.

(fin de l'amendement du : 3 mars 2008)

2.10. Les candidats aux épreuves pratiques en vol pour l'obtention des brevets de navigateur, mécanicien navigant ainsi que pour l'obtention d'une qualification de vol aux instruments avion et hélicoptère, doivent justifier qu'ils ont suivi de manière satisfaisante et complète un enseignement homologué.

Les candidats aux épreuves pratiques en vol pour l'obtention du brevet de pilote de ligne avion doivent justifier qu'ils ont suivi de manière satisfaisante et complète une instruction dont le programme de base est défini par arrêté.

(Modifié par : Arrêté du 2 octobre 1992)

2.11. Il peut être reconnu à une licence délivrée par un État étranger la même valeur qu'à l'une des licences définies au présent arrêté, pour une période déterminée. La validation est accordée par le ministre chargé de l'aviation civile, après avis du conseil du personnel navigant professionnel de

l'aéronautique civile. Celui-ci peut désigner un groupe d'experts chargé d'émettre en son nom les avis correspondants.

(Modifié par : Arrêté du 18 mars 1993)

2.12. Il peut être reconnu à une licence délivrée par un État étranger la même valeur qu'à l'une des licences définies au présent arrêté. La validation est accordée par le ministre chargé de l'aviation civile.

Lorsqu'elle concerne une licence délivrée par un État non membre de la Communauté économique européenne, la validation est délivrée après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. Celui-ci peut désigner un groupe d'experts chargé d'émettre en son nom les avis correspondants.

Les licences délivrées conformément à l'annexe I à la convention relative à l'aviation civile internationale par un autre État membre de la Communauté économique européenne aux ressortissants de l'un des États membres, sans qu'aucun élément constitutif de ces licences n'ait été délivré par un État tiers, sont validées, sauf dans le domaine des essais et réceptions, sous les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, pris après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

(Arrêté du 18 mars 1993)

2.13. Lorsqu'un navigant exerce ses fonctions avec une validation accordée par un autre État de la Communauté économique européenne sur la base d'une licence délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile, l'examen médical exigé pour le renouvellement de la licence et le contrôle exigé pour le renouvellement de la qualification de vol aux instruments peuvent être effectués par des personnes ou organismes habilités à cet effet par cet État, conformément à sa réglementation, à l'exclusion de tous les cas où une procédure de dérogation serait utilisée.

CHAPITRE III **STAGIAIRE**

(modifié par : Arrêté du 29 mars 1999)

3.1. Nul ne peut entreprendre d'entraînement en vol en vue d'obtenir un brevet et une licence déterminée s'il n'est déjà titulaire d'une licence ou détenteur d'une carte de stagiaire.

Nul stagiaire ne peut entreprendre d'entraînement en vol seul à bord s'il ne remplit les conditions suivantes:

- a) être âgé de 16 ans révolus,
- b) détenir un certificat d'aptitude physique et mentale dans les conditions visées au paragraphe 2.4.

Le titulaire d'une licence ou le détenteur d'une carte de stagiaire peut être inscrit par l'exploitant ou par un instructeur habilité sur la liste d'équipage comme navigant à l'entraînement. Un navigant à l'entraînement ne peut effectuer un vol, seul de sa spécialité à bord, qu'avec l'autorisation et sous le contrôle d'un instructeur qualité.

La carte de stagiaire est valable quatre mois au terme desquels elle ne peut être renouvelée qu'une fois pour une période de même durée; cependant, le stagiaire devra faire renouveler le certificat d'aptitude afférent à la licence qu'il désire obtenir dans le délai fixé pour le renouvellement de ladite licence.

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

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

CHAPITRE IV
BREVETS ET LICENCES DE PILOTES

4.1. Brevet et licence de pilote
professionnel et avion

4.1.1. Conditions de délivrance

(Arrêté du 25 octobre 1993)

4.1.1.1. Conditions exigées pour la délivrance
du brevet et de la licence

Pour obtenir le brevet de pilote professionnel Avion,
le candidat doit remplir les conditions suivantes:

- a. Être âgé de 18 ans révolus;
- b. Justifier avoir suivi de manière satisfaisante et complète une formation homologuée comprenant au moins 25 heures de vol, dont 10 heures aux instruments, parmi lesquelles 5 heures peuvent être effectuées au sol sur dispositif d'un type homologué. Les pilotes titulaires d'une qualification de vol aux instruments en état de validité sont dispensés des heures de vol aux instruments.

Les candidats titulaires d'une licence de pilote professionnel Avion en cours de validité, délivrée conformément aux normes de la convention de l'aviation civile internationale par un État étranger, doivent avoir suivi une formation homologuée de contenu approprié d'au moins quinze heures de vol sur avion dans une école homologuée pour la formation au brevet de pilote professionnel Avion.

- c. Totaliser comme pilote d'avion de l'expérience suivante, décomptée conformément au chapitre 8.2:
 - soit 200 heures de vol comprenant au moins 100 heures en qualité de commandant de bord,
 - soit 150 heures de vol comprenant au moins 70 heures en qualité de commandant de bord, si les 150 heures sont accomplies en totalité dans le cadre d'un enseignement homologué par le ministre chargé de l'aviation civile,
 - soit 70 heures de vol, s'il possède la licence de pilote professionnel Hélicoptère.

Ces temps de vol comprennent au moins 20 heures de vol en voyage, en qualité de commandant de bord, dont un vol d'un

minimum de 540 km au cours duquel est effectué un atterrissage avec arrêt complet sur deux aérodromes différents.

(modifié par : Arrêté du 24 décembre 1996)

- d. Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

Pour obtenir la licence, le candidat doit en outre remplir les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4.

(fin de l'amendement du : 24 décembre 1996)

(modifié par : Arrêté du 29 mars 1999)

Les dispositions du présent paragraphe 4.1.1.1 sont applicables jusqu'au 30 juin 1999.

Toutefois les personnes qui, à la date du 1^{er} juillet 1999, sont détentrices du certificat d'aptitude à l'épreuve théorique de l'examen pour l'obtention du brevet de pilote professionnel Avion ou d'au moins un certificat de réussite partielle à cette épreuve et jusqu'à la date limite de validité de ces certificats, peuvent obtenir le brevet et la licence de pilote professionnel Avion dans les conditions fixées par les dispositions des a à d ci-dessus. Cette possibilité est offerte jusqu'au 30 juin 2002. Dans ces cas, la formation visée au b ci-dessus peut être remplacée par la formation au vol prévue par les dispositions du (a)(4) du paragraphe FCL 1.165 de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1). Dans ce cas, l'expérience visée au c requise est alors de 200 heures comprenant au moins 100 heures en qualité de commandant de bord.

En outre, les personnes qui, à la date du 1^{er} juillet 1999, sont détentrices d'au moins un des certificats constitutifs des épreuves théoriques de l'examen du brevet de pilote de ligne Avion peuvent, sous réserve de l'obtention ultérieure du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de l'examen du brevet de la licence de pilote de ligne Avion, obtenir le brevet et la licence de pilote professionnel Avion dans les mêmes conditions. Les personnes titulaires du brevet de pilote de ligne hélicoptère ou du brevet de mécanicien navigant Avion ou du brevet d'ingénieur navigant de l'aviation civile bénéficient de la même possibilité jusqu'au 30 juin 2002.

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

4.1.1.2. (Abrogé par l'arrêté du 1er juin 2010).

4.1.2. Privilèges de la licence

La licence de pilote professionnel avion permet à son titulaire:

- a. d'exercer l'ensemble des privilèges de la licence pilote privé avion,
- b. de remplir la fonction de pilote commandant de bord sur tout avion non exploité en transport aérien public,
- c. de remplir la fonction de pilote commandant de bord sur tout avion exploité en transport aérien public dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote,
- d. de remplir la fonction de copilote sur avion.

(Arrêté du 1^{er} avril 1988)

4.1.3. Renouvellement de la licence

La validité de la licence de pilote professionnel avion vient à expiration le dernier jour du douzième mois qui suit le mois au cours duquel la validité de la licence a été établie ou renouvelée. Toutefois, elle vient à expiration le dernier jour du sixième mois lorsqu'elle est délivrée ou renouvelée à des pilotes âgés de plus de 40 ans.

Le renouvellement est effectué sous réserve que l'intéressé justifie, comme pilote aux commandes, de l'accomplissement dans les douze mois précédant la demande de renouvellement, de quinze heures de vol. La moitié des heures de vol effectuées sur planeur est prise en compte jusqu'à concurrence de 50 % dans le nombre d'heures de vol exigé. Si l'intéressé 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 professionnel avion.

(ajouté par : Arrêté du 29 mars 1999)

Les dispositions des deux alinéas qui précèdent sont applicables jusqu'au 30 juin 1999. À compter du 1^{er} juillet 1999, tout titulaire d'une licence de pilote professionnel Avion est soumis aux conditions de validité fixées par le paragraphe FCL 1.025 de l'arrêté 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 du 1^{er} juillet 1999, tout titulaire d'un brevet de pilote professionnel Avion obtient, sur sa demande, une licence de pilote professionnel Avion et est soumis aux mêmes conditions de validité.

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

4.2. Brevet et licence de pilote de ligne avion

4.2.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence

Pour obtenir le brevet de pilote de ligne avion, le candidat doit remplir les conditions suivantes:

- a. Être âgé de 21 ans révolus;

(modifié par : Arrêté du 16 septembre 1997)

- b. Totaliser comme pilote d'avion:

- soit 1 500 heures de vol, dont un maximum de 100 heures peuvent avoir été effectuées sur dispositif de simulation homologué et comprenant au moins:
 - 250 heures, soit en qualité de pilote commandant de bord, soit au moins 100 heures en qualité de pilote commandant de bord et 150 heures en qualité de copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance du pilote commandant de bord, réserve que la méthode de surveillance soit jugée acceptable par le ministre chargé de l'aviation civile;
 - 200 heures de vol en voyage, dont au moins 100 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance du pilote commandant de bord, réserve que la méthode de surveillance soit jugée acceptable par le ministre chargé de l'aviation civile;
 - 75 heures aux instruments dont un minimum de 30 heures peuvent être effectuées aux instruments;
 - et 100 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.
- soit 750 heures de vol, dont 100 heures maximum sur dispositif de simulation homologué, décomptées conformément à l'annexe du présent arrêté, s'il possède le brevet de pilote de ligne hélicoptère.

(fin de l'amendement du : 16 septembre 1997)

c. Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

Pour obtenir la licence, le candidat doit en outre remplir les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4.

(ajouté par : Arrêté du 29 mars 1999)

Les dispositions du présent paragraphe 4.2.1 sont applicables jusqu'au 30 juin 1999.

Toutefois les personnes qui, à la date du 1^{er} juillet 1999, sont détentrices d'au moins un des certificats constitutifs des épreuves théoriques de l'examen du brevet et de la licence de pilote de ligne Avion, peuvent obtenir le brevet et la licence de pilote de ligne Avion dans les conditions suivantes:

- remplir les conditions fixées par les dispositions des a. et b. ci-dessus;
- satisfaire à des épreuves théoriques fixées par arrêté;
- remplir les conditions prévues par les dispositions du paragraphe FCL 1.295 de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1). Cette possibilité est offerte jusqu'au 30 juin 2002.

Les personnes titulaires du brevet de pilote de ligne Hélicoptère ou du brevet de mécanicien navigant Avion ou du brevet d'ingénieur navigant de l'aviation civile bénéficient de la même possibilité jusqu'au 30 juin 2002.

Les dispositions du présent paragraphe 4.2.1 sont applicables jusqu'au 30 juin 1999.

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

4.2.2. Privilèges du titulaire de la licence

La licence de pilote de ligne permet à son titulaire:

- a. d'exercer l'ensemble des privilèges de la licence de pilote professionnel avion et de la qualification de vol aux instruments avion,
- b. de remplir les fonctions de pilote commandant de bord sur avion.

4.2.3. Renouvellement de la licence

La validité de la licence de pilote de ligne avion vient à expiration le dernier jour du 12^e mois qui suit le mois au cours duquel la validité de la licence a été établie ou renouvelée. Toutefois, elle vient à

expiration le dernier jour du 6^e mois lorsqu'elle est délivrée ou renouvelée à un pilote âgé de plus de 40 ans.

(Arrêté du 16 mai 1990)

Le renouvellement est effectué sous réserve que l'intéressé justifie, comme pilote aux commandes, de l'accomplissement dans les 12 mois précédant la demande de renouvellement, d'au moins 12 heures de vol aux instruments et 12 arrivées selon les règles de vol aux instruments.

Si l'intéressé 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 de ligne.

(Arrêté du 5 avril 1995)

Ce contrôle est effectué en vol ou sur simulateur homologué.

(ajouté par : Arrêté du 29 mars 1999)

Les dispositions des trois alinéas qui précèdent sont applicables jusqu'au 30 juin 1999.

À compter du 1^{er} juillet 1999, tout titulaire d'une licence de pilote de ligne Avion est soumis aux conditions de validité fixées par le paragraphe FCL 1.025 de l'arrêté 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 du 1^{er} juillet 1999, tout titulaire d'un brevet de pilote de ligne Avion obtient, sur sa demande, une licence de pilote de ligne et est soumis aux mêmes conditions de validité.

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

4.3. Brevet et licence de pilote professionnel hélicoptère

4.3.1. Conditions de délivrance

4.3.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet

(Arrêté du 25 octobre 1993)

Pour obtenir le brevet de pilote professionnel Hélicoptère, le candidat doit remplir les conditions suivantes:

- a. Être âgé de 18 ans révolus.

b. Justifier avoir suivi de manière satisfaisante et complète une formation homologuée comprenant au moins 20 heures de vol.

(Arrêté du 8 mars 1995)

Toutefois, les candidats titulaires d'une licence de pilote professionnel Hélicoptère en cours de validité, délivrée conformément aux normes de la convention de l'aviation civile internationale par un État étranger, doivent avoir suivi une formation homologuée de contenu approprié d'au moins dix heures de vol sur hélicoptère dans une école homologuée pour la formation au brevet de pilote professionnel Hélicoptère.

(modifié par : Arrêté du 8 juin 1999)

c. Totaliser comme pilote d'hélicoptère l'expérience suivante en heures de vol décomptées conformément au paragraphe 8.2 :

- soit 150 heures de vol ;
- soit 130 heures de vol si le candidat possède la licence de pilote privé Avion ;
- soit 100 heures de vol si ces heures sont accomplies en totalité dans le cadre d'un enseignement homologué par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- soit 110 heures de vol si ces heures sont accomplies en totalité dans le cadre d'un enseignement homologué par le ministre chargé de l'aviation civile, parmi lesquelles 15 heures peuvent être effectuées au sol sur un dispositif approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- soit 90 heures de vol si ces heures sont accomplies en totalité dans le cadre d'un enseignement homologué par le ministre chargé de l'aviation civile et si le candidat possède la licence de pilote privé Avion ;
- soit 100 heures de vol si ces heures sont accomplies en totalité dans le cadre d'un enseignement homologué par le ministre chargé de l'aviation civile, parmi lesquelles 15 heures peuvent être effectuées au sol sur un dispositif approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile, et si le candidat possède la licence de pilote privé Avion ;
- soit 70 heures de vol si le candidat possède la licence de pilote professionnel Avion.

Ces temps de vol sur hélicoptère doivent comprendre au moins 35 heures en qualité de commandant de bord, dont 10 heures en voyage.

(fin de l'amendement du : 8 juin 1999)

(modifié par : Arrêté du 24 décembre 1996)

d. Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

Pour obtenir la licence, le candidat doit en outre remplir les conditions d'aptitude physique prévues au 2.4.

(fin de l'amendement du : 24 décembre 1996)

4.3.1.2. (Abrogé par l'arrêté du 1er juin 2010).

(ajouté par : Arrêté du 12 juillet 2005)

4.3.1.3. Les dispositions du paragraphe 4.3.1.1 sont applicables jusqu'au 31 décembre 2005. Toutefois, les personnes qui, à la date du 1^{er} janvier 2006, sont détentrices du certificat d'aptitude à l'épreuve théorique de l'examen pour l'obtention du brevet de pilote professionnel hélicoptère ou d'au moins un certificat de réussite à une matière de cette épreuve peuvent obtenir le brevet et la licence de pilote professionnel hélicoptère dans les conditions fixées par les dispositions des a à d 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. Dans ces cas, la formation visée au b du paragraphe 4.3.1.1 peut être remplacée par la formation au vol prévue par les dispositions du 4 du paragraphe FCL 2.165 de l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2). Dans ce cas, l'expérience requise visée au c est celle définie aux b et c du paragraphe FCL 2.155.

En outre les personnes qui, à la date du 1^{er} janvier 2006, sont détentrices d'au moins un des certificats constitutifs des épreuves théoriques de l'examen du brevet de pilote de ligne hélicoptère ou qui sont dispensées d'au moins une partie des épreuves théoriques de l'examen du brevet de pilote professionnel hélicoptère peuvent, sous réserve de l'obtention ultérieure du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de l'examen du brevet de la licence de pilote de ligne hélicoptère dans un délai de 18 mois courant à compter du 1^{er} janvier 2006, obtenir le brevet et la licence de pilote professionnel hélicoptère dans les mêmes conditions de formation et de délais que celles visées à l'alinéa précédent.

Les personnes qui, à la date du 1^{er} janvier 2006, sont détentrices du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de l'examen du brevet de pilote de ligne hélicoptère sont réputés détenir le certificat

d'aptitude à l'épreuve théorique de l'examen du brevet et de la licence de pilote professionnel hélicoptère.

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

4.3.2. Privilèges du titulaire de la licence

Sous réserve des conditions spécifiées au 2.7, 2.8 et 2.9, la licence de pilote professionnel hélicoptère permet à son titulaire d'exercer :

- a. tous les privilèges du pilote privé hélicoptère,
- b. les fonctions de copilote d'hélicoptère dans le transport aérien commercial et les fonctions de commandant de bord sur tout hélicoptère effectuant une opération de travail aérien rémunérée,

(Arrêté du 13 septembre 1994)

- c. la fonction de pilote commandant de bord de tout hélicoptère exploité en transport commercial dont l'équipage minimal de conduite certifié est d'un seul pilote.

4.3.3. Renouvellement de la licence

La validité de la licence de pilote professionnel hélicoptère vient à expiration le dernier jour du 12e mois qui suit le mois au cours duquel la validité de la licence a été établie ou renouvelée. Toutefois, elle vient à expiration le dernier jour du 6e mois lorsqu'elle est délivrée ou renouvelée à des pilotes âgés de plus de 40 ans.

Le renouvellement est effectué sous réserve que l'intéressé justifie, comme pilote aux commandes, de l'accomplissement de 15 heures de vol, en qualité de pilote hélicoptère, dans les 12 mois précédant la demande de renouvellement.

S'il ne totalise pas le nombre d'heures prescrites, il doit satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote professionnel hélicoptère.

(ajouté par : Arrêté du 12 juillet 2005)

Les dispositions des trois alinéas qui précèdent sont applicables jusqu'au 30 juin 2006.

À compter du 1^{er} juillet 2006, tout titulaire d'une licence de pilote professionnel hélicoptère est soumis aux conditions de validité fixées par le paragraphe FCL 2.025 de 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.

Le dernier contrôle de compétence hors ligne effectué conformément à la réglementation opérationnelle en vigueur peut être pris en compte pour valoir contrôle de compétence en vue de la prorogation de la ou des qualifications de type détenues et correspondant à l'hélicoptère utilisé, selon les conditions de prorogation fixées dans la sous-partie F de l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2).

À compter du 1^{er} janvier 2006, tout titulaire d'un brevet de pilote professionnel hélicoptère obtient, sur sa demande, une licence de pilote professionnel hélicoptère et est soumis aux mêmes conditions de validité.

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

4.4. Brevet et licence de pilote de ligne hélicoptère

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

Pour obtenir le brevet pilote de ligne hélicoptère, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a. Être âgé de 21 ans révolus;
- b. Totaliser comme pilote d'hélicoptère :
 - soit 1200 heures de vol décomptées conformément au paragraphe 8.2 et comprenant au moins;
 - 250 heures en qualité de commandant de bord sur hélicoptère ou un total de 150 heures en qualité de pilote commandant de bord et le nombre d'heures complémentaires nécessaires en qualité de copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sur hélicoptère sous la surveillance de l'instructeur qui devra certifier que le candidat a, pendant cette période, rempli de manière satisfaisante, les fonctions de pilote commandant de bord.

Ce total de 250 heures devra comprendre au moins 25 heures de vol de nuit comportant 25 décollages et 25 atterrissages de nuit,

- 50 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou en qualité de copilote sur hélicoptère,

- 50 heures de vol aux instruments pouvant comprendre au plus 20 heures de vol sous capote sur hélicoptère.

Soit 600 heures de vol décomptées conformément au paragraphe 8.2, s'il possède le brevet de pilote de ligne avion;

(modifié par : Arrêté du 12 juillet 2005)

- c. Être titulaire du brevet et de la licence de pilote professionnel hélicoptère, de la qualification de vol aux instruments hélicoptère et avoir démontré son aptitude à utiliser la langue anglaise conformément au paragraphe 6.8;

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

- d. Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

Pour obtenir la licence, le candidat doit en outre remplir les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4.

4.4.2. Privilèges du titulaire de la licence

Sous réserve des conditions spécifiées 2.7, 2.8 et 2.9 de cette annexe et des conditions définies par la réglementation relative à la composition des équipages, la licence de pilote de ligne permet à son titulaire:

- a. d'exercer l'ensemble des privilèges d'un pilote professionnel hélicoptère titulaire de la qualification de vol aux instruments hélicoptère,
- b. de remplir les fonctions de pilote commandant de bord sur tout hélicoptère quelle que soit la nature du vol.

4.4.3. Renouvellement de la licence

La validité de la licence de pilote de ligne hélicoptère vient à expiration le dernier jour du 12e mois qui suit le mois au cours duquel la validité de la licence a été établie ou renouvelée. Toutefois, elle vient à expiration le dernier jour du 6e mois lorsqu'elle est délivrée ou renouvelée à des pilotes âgés de plus de 40 ans.

Le renouvellement est effectué sous réserve que l'intéressé justifie, comme pilote aux commandes, de l'accomplissement dans les 12 mois précédents la demande de renouvellement, d'au moins 12 heures de vol aux instruments et 12 arrivées selon les règles de vol aux instruments.

Si l'intéressé 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 de ligne hélicoptère.

(ajouté par : Arrêté du 12 juillet 2005)

Les dispositions des trois alinéas qui précèdent sont applicables jusqu'au 30 juin 2006.

À compter du 1^{er} juillet 2006, tout titulaire d'une licence de pilote de ligne hélicoptère est soumis aux conditions de validité fixées par le paragraphe FCL 2.025 de l'annexe à l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2), à la date d'expiration de cette licence. Le dernier contrôle de compétence hors ligne effectué conformément à la réglementation opérationnelle en vigueur peut être pris en compte pour valoir contrôle de compétence en vue de la prorogation de la (des) qualification(s) de type détenue(s) et correspondant à l'hélicoptère utilisé, selon les conditions de prorogation fixées dans la sous-partie F de l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2).

À compter du 1^{er} janvier 2006, tout titulaire d'un brevet de pilote de ligne hélicoptère, obtient, sur sa demande une licence de pilote de ligne hélicoptère et est soumis aux mêmes conditions de validité.

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

(modifié par : Arrêté du 9 juillet 2007)

4.4.4. Les dispositions du paragraphe 4.4.1 sont applicables jusqu'au 31 décembre 2005. Toutefois, les personnes qui, à la date du 1^{er} janvier 2006, sont détentrices d'au moins un des certificats constitutifs des épreuves théoriques de l'examen du brevet et de la licence de pilote de ligne hélicoptère, peuvent, sous réserve de l'obtention du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques de l'examen du brevet de la licence de pilote de ligne hélicoptère, obtenir le brevet et la licence de pilote de ligne hélicoptère en remplissant les conditions fixées par les dispositions des a à d ci-dessus et au plus tard le 31 décembre 2009.

En outre les personnes qui sont dispensées des épreuves théoriques à l'examen du brevet et de la licence de pilote de ligne hélicoptère bénéficient de la même possibilité.

(fin de l'amendement du : 9 juillet 2007)

CHAPITRE V

BREVETS, LICENCES ET QUALIFICATIONS DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE PILOTES

5.1. Brevet et licence de navigateur

5.1.1. Conditions exigées pour la délivrance de brevet et de la licence

(Abrogé par : Arrêté du 2 mars 1988)

5.1.2. Privilèges du titulaire de la licence

Sous réserve des conditions spécifiées au paragraphe 2.7, le titulaire de la licence de navigateur peut exercer les fonctions de navigateur à bord de tout aéronef effectuant un parcours quelconque.

5.1.3. Renouvellement de la licence

La validité de la licence de navigateur vient à expiration le dernier jour du 12^e mois qui suit le mois au cours duquel la licence a été établie ou au cours duquel la validité a été renouvelée. Le renouvellement est effectué si l'intéressé a accompli au moins 12 heures de vol en qualité de navigateur dans les 12 mois précédant la demande de renouvellement ou s'il a satisfait à un contrôle d'instructeur habilité.

5.2. Brevet et licence de mécanicien navigant

Le brevet et la licence de mécanicien navigant sont accompagnés de l'une ou des deux options suivantes :

- Transport public,
 - Travail aérien,
- et de l'une des deux mentions suivantes :
- avions à moteur à turbine,
 - avions à moteurs à pistons.

5.2.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet

Pour obtenir le brevet de mécanicien navigant, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a. Être âgé de 21 ans révolus ;
- b. Justifier avoir suivi de manière satisfaisante et complète un enseignement homologué préparant aux épreuves pratiques, comprenant une instruction au sol et en vol.

c. Totaliser, en qualité de mécanicien navigant ou de stagiaire, 100 heures de vol pouvant comprendre au plus 40 heures effectuées sur un dispositif de simulation agréé. Toutefois, sur ces 40 heures, 20 heures au minimum doivent être effectuées en équipage constitué et sur un dispositif de simulation permettant l'exécution de la totalité des procédures de vol normales, anormales et de secours.

d. Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques fixées par arrêté.

Les candidats à l'option transport public doivent en outre :

e. Avoir suivi de manière satisfaisante une instruction comportant une initiation aux vols aux instruments et à la navigation sur un dispositif d'un type homologué et une initiation à la pratique de la radiotéléphonie.

Pour obtenir la licence, le candidat doit en outre remplir les conditions d'aptitude physique prévues au paragraphe 2.4.

(ajouté par : Arrêté du 5 novembre 2002)

Les dispositions des a à e ci-dessus sont abrogées à compter de la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4) en ce qu'elles concernent les mécaniciens navigants option transport public.

Toutefois, à compter de cette même date, les personnes qui, avant cette date, sont détentrices du brevet d'aptitude à l'épreuve théorique de l'examen pour l'obtention du brevet de mécanicien navigant, option transport public, ou d'au moins un certificat de réussite partielle à cette épreuve et jusqu'à la date limite de validité de ces certificats, peuvent obtenir le brevet et la licence de mécanicien navigant, option transport public, sous réserve de remplir les conditions spécifiées aux a à e ci-dessus.

Cette possibilité est offerte pendant une durée de trois ans à compter de la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4).

Dans ce cas la formation visée au b ci-dessus peut être remplacée par la formation au vol prévue par les dispositions du paragraphe FCL 4.165 de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de

mécanicien navigant avion (FCL 4). Dans ce cas, l'expérience requise visée au c est celle définie au b du paragraphe FCL 4.150 de cet arrêté.

En outre, les personnes qui, à la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), sont dispensées d'au moins une partie des épreuves théoriques de l'examen du brevet de mécanicien navigant, option transport public, peuvent obtenir le brevet et la licence de mécanicien navigant option transport public dans les mêmes conditions.

(fin de l'amendement du : 5 novembre 2002)

5.2.2. Privilèges du titulaire de la licence

Le titulaire de la licence de mécanicien navigant option transport public avion peut exercer la fonction mécanique à bord des aéronefs correspondant à la ou aux mentions portées sur sa licence et dont il détient la qualification de type, sur tous parcours. Il peut être en outre associé à l'exercice de la fonction télécommunications et de la fonction navigation dans le cadre de la répartition des tâches à bord du personnel navigant technique.

Le titulaire de la licence de mécanicien navigant option travail aérien avion peut exercer la fonction mécanique à bord des aéronefs correspondant à la ou aux mentions portées sur sa licence et dont il détient la qualification de type, sur tous parcours, sous réserve que ces aéronefs ne soient pas exploités en transport aérien public.

5.2.3. Renouvellement de la licence

Sous réserve des conditions prévues au paragraphe 2.6. la validité de la licence de mécanicien navigant vient à expiration le dernier jour du 12e mois qui suit le mois au cours duquel la licence a été établie ou au cours duquel la validité de la licence a été renouvelée. Le renouvellement est effectué sous réserve que l'intéressé justifie, en qualité de mécanicien navigant, d'au moins 12 heures de vol, dans les 12 mois précédant la demande de renouvellement. Si l'intéressé ne remplit pas cette condition, il devra satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques en vol exigées pour la délivrance du brevet de mécanicien navigant.

(ajouté par : Arrêté du 2 janvier 2001)

Toutefois, le contrôle exigé ci-dessus peut être remplacé par un contrôle d'un examinateur habilité, effectué sur un simulateur de vol, comprenant une phase de préparation du vol avec pannes et une phase de vol en situations dégradées.

(fin de l'amendement du : 2 janvier 2001)

(ajouté par : Arrêté du 5 novembre 2002)

Les dispositions des deux alinéas qui précèdent sont abrogées à compter de la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4) en ce qu'elles concernent les mécaniciens navigants option transport public.

À compter de cette date, tout titulaire d'une licence de mécanicien navigant option transport public est soumis aux conditions de validité fixées par le paragraphe FCL 4.025 de ce même arrêté à la date d'expiration de cette licence.

À compter de la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), tout titulaire d'un brevet de mécanicien navigant, option transport public, obtient, sur sa demande, une licence de mécanicien navigant, option transport public, et est soumis aux mêmes conditions de validité sous réserve de remplir les conditions médicales du paragraphe 2.4 du présent arrêté.

(fin de l'amendement du : 5 novembre 2002)

5.2.4. Qualification de type

(modifié par : Arrêté du 5 novembre 2002)

Les qualifications de type sont délivrées conformément aux dispositions en vigueur au 30 juin 1999 des paragraphes 6.1.2 et 6.1.3 du présent arrêté.

Les dispositions de l'alinéa qui précède sont abrogées à compter de la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4) en ce qu'elles concernent les mécaniciens navigants, option transport public. À compter de cette date, les qualifications de type des mécaniciens navigants, option transport public, sont régies selon les dispositions suivantes:

À compter de la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), les qualifications de type viennent à expiration à la date d'expiration de la licence sur laquelle elles sont apposées ou à la date d'application de cet arrêté lorsqu'elles sont apposées sur une licence expirée à cette date.

À compter de la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), le titulaire d'une qualification de type est soumis aux conditions de validité, de prorogation ou de renouvellement fixées par le paragraphe FCL 4.245 de cet arrêté et se voit délivrer la (ou les) qualification(s) de type selon la classification définie au paragraphe FCL 4.220 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 4.245.

Toutefois, le dernier contrôle de compétence hors ligne effectué avant la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), conformément à la réglementation opérationnelle en vigueur et comprenant les exercices de prorogation de qualification de type, peut être pris en compte pour la première prorogation ou renouvellement attaché cette licence.

Dans ce cas, la fin de validité de la qualification concernée est la fin de validité du contrôle de compétence telle qu'elle apparaît sur l'attestation de l'employeur.

Le report d'une qualification de type obtenue à titre militaire 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.

(fin de l'amendement du : 5 novembre 2002)

(ajouté par : Arrêté du 5 novembre 2002)

5.2.5. À compter de la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), les titulaires d'un brevet et d'une licence de mécanicien navigant, option transport public, répondant aux conditions de conversion fixées par l'appendice 1 au

FCL 4.005 de cet arrêté sont réputés détenir les épreuves théoriques requises pour l'obtention de l'ATPL (A) conforme à l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) sous réserve soit de réussir les épreuves « Droit aérien et procédures du contrôle de la circulation aérienne » (matière 010) et « Procédures opérationnelles » (matière 070) de ces examens théoriques, soit d'être titulaire du certificat droit aérien et du certificat vol transocéanique et polaire.

(fin de l'amendement du : 5 novembre 2002)

5.3. Brevet et licence de radionavigant

(Abrogé par : Arrêté du 2 mars 1988)

5.3.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence

5.3.2. Privilèges du titulaire de la licence

Sous réserve des conditions spécifiées au paragraphe 2.7, le titulaire de la licence de radionavigant et du certificat d'aptitude professionnelle à l'emploi de radiotélégraphiste de première classe susvisé peut exercer les fonctions de radionavigant sur tout aéronef et sur tout parcours.

Sous réserve des conditions spécifiées au paragraphe 2.7, le titulaire de la licence de radionavigant et du certificat d'aptitude professionnelle à l'emploi de radiotélégraphiste de deuxième classe susvisé peut exercer les fonctions de radionavigant sur tout aéronef et sur tout parcours inférieur à 1200 milles marins: cette dernière restriction sera levée lorsque l'intéressé aura obtenu le certificat d'aptitude professionnelle à l'emploi de radiotélégraphiste de première classe ou lorsqu'il justifiera de 1500 heures de vol en qualité de radionavigant dans le transport aérien commercial.

(Arrêté du 2 mars 1988)

5.3.3. Renouvellement de la licence

La validité de la licence de radionavigant vient à expiration le dernier jour du 12^e mois qui suit le mois au cours duquel la licence a été établie ou au cours duquel la validité a été renouvelée. Le renouvellement est effectué si l'intéressé à accompli au moins 12 heures de vol en qualité de radionavigant dans les 12 mois précédant la demande de renouvellement, ou s'il a satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité.

CHAPITRE VI
QUALIFICATIONS DE PILOTES AUTRES QUE CELLES
D'INSTRUCTEUR

6.1. Qualification de classe et de type d'aéronef

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 - Hydravions 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

(Réservé)

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 du respect des dispositions du 6.1.3.3 ci-dessous.

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 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.

(modifié par : Arrêté du 1er juin 2010)

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 commandant de bord au moins 20 heures de vol sur avion appartenant à la classe considérée.

(fin de l'amendement du : 1er juin 2010)

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.

(Arrêté du 25 octobre 1993)

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 dix ou plus,
- équipage minimal de conduite certifié d'au moins deux personnes.

(modifié par : Arrêté du 1er juin 2010)

6.1.3.5. Les qualifications de classe et de type sont délivrées par les autorités habilitées à cet effet sur présentation d'une attestation de 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 ne répondant à aucune des définitions du 6.1.3.4 ci dessus ou d'une qualification de classe A, B ou H est effectué après un contrôle satisfaisant d'un instructeur habilité.

Une qualification de classe ou de type apposée sur une licence peut être reportée sur une licence de niveau supérieur lorsque son détenteur justifie de 10 heures de vol en qualité de pilote sur un aéronef de la classe ou du type considéré, ou s'il a satisfait à un contrôle en vol devant un instructeur habilité. Pour le report de ces qualifications d'une licence non professionnelle sur une licence professionnelle, le contrôle en vol est obligatoire.

Une qualification de type sur avion monomoteur ou multimoteurs 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.

(fin de l'amendement du : 1er juin 2010)

6.1.3.6. Pour dispenser la formation en vol en vue de l'obtention des 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.

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

6.1.3.8. 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.

(Arrêté du 17 mai 1982)

(ajouté par : Arrêté du 29 mars 1999)

6.1.4. Dispositions particulières s'appliquant aux qualifications de classe et de type des pilotes d'avions

6.1.4.1. 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 délivrés conformément au paragraphe 6.1.3 jusqu'à leur expiration conformément au paragraphe 6.1.4.3.

6.1.4.2. Les dispositions du paragraphe 6.1.3 sont applicables jusqu'au 30 juin 1999 aux pilotes détenteurs d'une licence de pilote professionnel Avion ou d'une licence de pilote de ligne Avion.

Toutefois les personnes ci-dessus désignées qui, à la date du 1^{er} 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 telle que prévue au paragraphe 6.1.3.4, peuvent se voir délivrer cette qualification dans les conditions de ce paragraphe 6.1.3 jusqu'au 31 décembre 1999.

6.1.4.3. À compter du 1^{er} juillet 1999, 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 1^{er} juillet 1999 lorsqu'elles sont apposées sur une licence expirée à cette date.

À compter du 1^{er} juillet 1999, 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 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (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 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 de ce même arrêté.

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

(ajouté par : Arrêté du 12 juillet 2005)

6.1.5. Dispositions particulières s'appliquant aux qualifications de type des pilotes d'hélicoptères

6.1.5.1. Les dispositions du paragraphe 6.1.3 sont applicables jusqu'au 31 décembre 2005 aux pilotes détenteurs d'une licence de pilote professionnel hélicoptère ou d'une licence de pilote de ligne hélicoptère.

Toutefois les personnes visées ci-dessus qui, à cette même date, ont débuté une formation, attestée soit par l'instructeur, soit par l'organisme de formation visés au paragraphe 6.1.3.5, en vue de l'obtention d'une qualification de type peuvent se voir délivrer cette qualification dans les conditions du paragraphe 6.1.3 jusqu'au 30 juin 2006.

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

À compter du 1^{er} 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'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 qualifications de type correspondantes selon les conditions fixées par cette même sous-partie F.

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

(abrogé par : Arrêté du 1er juin 2010)

Suppression du dernier alinéa par l'arrêté du 1^{er} juin 2010.

(fin de l'amendement du : 1er juin 2010)

6.2. Qualification de vol aux instruments avion

(ajouté par : Arrêté du 8 septembre 1998)

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

- Avions monomoteurs ;
- Avions multimoteurs.

(fin de l'amendement du : 8 septembre 1998)

(Arrêté du 28 octobre 1988)

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 paragraphe 2.4, remplir les conditions suivantes :

- a. Être âgé de 19 ans révolus,
(modifié par : Arrêté du 27 janvier 2000)
- b. Être titulaire de la licence de pilote professionnel avion et avoir démontré son aptitude à utiliser la langue anglaise dans les conditions déterminées au paragraphe 6.8 du présent arrêté,
(fin de l'amendement du : 27 janvier 2000)
(modifié par : Arrêté du 19 avril 2002)
- 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.

(Arrêté du 5 octobre 1994)

(fin de l'amendement du : 19 avril 2002)

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 25 heures de vol aux instruments sur avion dans une école homologuée pour la formation à la qualification de vol aux instruments Avion.

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

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

(modifié par : Arrêté du 27 janvier 2000)

Les dispositions du présent paragraphe 6.2.1 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 1^{er} 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 ces certificats;

- ou 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 de limite de validité de ce certificat;

- ou ayant réussi l'examen du certificat de transport aérien avant le 1^{er} juin 1991,

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. 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 du 29 mars 1999 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.

Les personnes qui, à la date du 1^{er} juillet 1999, sont détentrices d'au moins un des certificats constitutifs des épreuves théoriques de l'examen du brevet de pilote de ligne avion, 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.

Les personnes titulaires du brevet de pilote de ligne hélicoptère ou du brevet de mécanicien navigant avion ou du brevet d'ingénieur navigant de l'aviation civile bénéficient de la même possibilité jusqu'au 30 juin 2002.

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, conformément au paragraphe 6.8 du présent arrêté.

(fin de l'amendement du : 27 janvier 2000)

6.2.2. Privilèges du titulaire de la qualification

Dans la limite des privilèges de la licence et des qualifications de type qu'il détient, le titulaire de la qualification de vol aux instruments est habilité à effectuer des vols de jour et de nuit en utilisant les règles de vol à vue ou aux instruments.

(ajouté par : Arrêté du 8 septembre 1998)

Lorsque l'épreuve pratique a été réussie avec l'aide d'un deuxième pilote dans le cadre d'une configuration d'un équipage composé de deux pilotes, le pilotage aux instruments en tant que seul pilote à bord est exclu des privilèges du détenteur d'une qualification de vol aux instruments.

(fin de l'amendement du : 8 septembre 1998)

6.2.3. Renouvellement de la qualification

(Modifié par : Arrêté du 2 octobre 1992)

(abrogé et remplacé par : Arrêté du 8 septembre 1998)

La qualification de vol aux instruments est valable douze mois. Elle est renouvelée pour une 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, dans les trois mois précédant la demande de renouvellement, sur un avion utilisé avec un équipage composé d'un ou de deux pilotes(s). Si le pilote détient une qualification de vol aux instruments excluant le pilotage seul à bord, le renouvellement de cette qualification doit être effectué sur un avion utilisé avec l'aide d'un deuxième pilote.

(fin de l'amendement du : 8 septembre 1998)

Si le pilote exerce la profession de pilote dans une entreprise de transport aérien public, le contrôle peut être effectué à l'occasion de l'un des contrôles périodiques imposés par la réglementation du transport aérien dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement.

Lorsque le contrôle est satisfaisant, l'instructeur délivre une attestation d'aptitude au renouvellement de la qualification de vol aux instruments.

Toutefois, la qualification de vol aux instruments apposée sur la licence de pilote professionnel est renouvelée aux titulaires d'une licence de pilote d'essais ou de réceptions Avion non limitée au vol à vue, en état de validité, s'ils justifient comme pilotes aux commandes sur avion de l'accomplissement

dans les 6 mois précédant d'au moins 6 heures de vol et 6 approches selon les règles de vol aux instruments.

(ajouté par : Arrêté du 29 mars 1999)

Les dispositions des quatre alinéas qui précèdent sont applicables jusqu'au 30 juin 1999. À compter du 1^{er} juillet 1999, toute qualification à sa date d'expiration est soumise aux conditions de prorogation ou de renouvellement fixées par le paragraphe FCL 1.185 de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1).

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

6.3. Qualification de vol aux instruments hélicoptère

(ajouté par : Arrêté du 8 septembre 1998)

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

- Hélicoptères monomoteurs;
- Hélicoptères multimoteurs.

(fin de l'amendement du : 8 septembre 1998)

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 professionnel hélicoptère

(modifié par : Arrêté du 4 juillet 2006)

- c. avoir accompli au minimum 50 heures de vol en campagne en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptère ou d'avion, dont au moins 10 heures auront été effectuées sur hélicoptère;

(fin de l'amendement du : 4 juillet 2006)

- (modifié par : Arrêté du 17 septembre 2004)
- 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 effectuées 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 effectuées 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 dix décollages et dix

atterrissages, pendant lesquels il aura effectivement manœuvré les commandes.

(fin de l'amendement du : 17 septembre 2004)

- 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 25 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.

(ajouté par : Arrêté du 12 juillet 2005)

Une qualification de vol aux instruments apposée sur une licence privée peut être reportée sur une licence de pilote professionnel.

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

6.3.2. Privilèges du titulaire de la qualification

Dans la limite des privilèges de la licence et des qualifications de type qu'il détient, le titulaire de la qualification de vol aux instruments est habilité à effectuer des vols de jour et de nuit en utilisant les règles de vol à vue ou aux instruments.

(ajouté par : Arrêté du 8 septembre 1998)

Lorsque l'épreuve pratique a été réussie avec l'aide d'un deuxième pilote dans le cadre d'une configuration d'un équipage composé de deux pilotes, le pilotage aux instruments en tant que seul pilote à bord est exclu des privilèges du détenteur d'une qualification de vol aux instruments.

(fin de l'amendement du : 8 septembre 1998)

6.3.3. Renouvellement de la qualification

(ajouté par : Arrêté du 12 juillet 2005)

(modifié par : Arrêté du 8 septembre 1998)

La qualification de vol aux instruments est valable douze mois. Elle est renouvelée pour une 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, dans les trois mois précédant la demande de renouvellement, sur un avion utilisé avec un équipage composé d'un ou de deux pilote(s). Si le pilote détient une qualification de vol aux instruments excluant le pilotage seul à bord, le renouvellement de cette qualification doit être effectué sur un avion utilisé avec l'aide d'un deuxième pilote.

(fin de l'amendement du : 8 septembre 1998)

Si le pilote exerce la profession de pilote dans une entreprise de transport aérien public, le contrôle peut être effectué à l'occasion de l'un des contrôles périodiques imposés par la réglementation du transport aérien, dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement.

Lorsque le contrôle est satisfaisant, l'instructeur délivre une attestation d'aptitude au renouvellement de la qualification de vol aux instruments.

Toutefois, la qualification de vol aux instruments apposée sur la licence de pilote professionnel est renouvelée aux titulaires d'une licence de pilote d'essais ou de réceptions Hélicoptère non limitée au vol à vue, en état de validité, s'ils justifient comme pilotes aux commandes sur hélicoptère de l'accomplissement dans les 6 mois précédant d'au moins 6 heures de vol et 6 approches selon les règles de vol aux instruments.

(ajouté par : Arrêté du 12 juillet 2005)

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

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

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

Toutefois, les personnes qui, à la date du 1^{er} 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;
- 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 précitée et au plus tard le 31 décembre 2009.

Les personnes qui, à la date d'application du présent arrêté, 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 dans un délai de 18 mois courant à compter du 1^{er} janvier 2006, peuvent obtenir la qualification de vol aux instruments hélicoptère dans les mêmes conditions. Les personnes titulaires du brevet de mécanicien navigant avion ou du brevet d'ingénieur navigant de l'aviation civile bénéficient de la même possibilité dans les mêmes conditions.

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

6.4. Qualification de 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 d'une licence de pilote d'avion,
- b. avoir effectué au moins 5 heures de vol de nuit sur avion,

- c. avoir suivi de manière satisfaisante et complète une instruction théorique et pratique dont le programme de base est défini par arrêté,
- d. avoir effectué 10 décollages et 10 atterrissages complets de nuit sur avion comme pilote seul à bord,
- e. avoir effectué 5 heures de vol sans visibilité sur avion,
- 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,
- g. satisfaire à des épreuves théorique et pratique fixées par arrêté.

Toutefois, le pilote professionnel avion titulaire en outre de la qualification de vol aux instruments hélicoptère en état de validité, ou de la qualification de vol de nuit hélicoptère, ou ayant une expérience au moins égale à 25 heures de vol de nuit, n'a 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 avion.

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

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 l'une des qualifications françaises en état de validité désignées ci-dessous :

- qualification de vol aux instruments avion définie par l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié susvisé ;

(modifié par : Arrêté du 1er juin 2010)

- qualification de vol aux instruments essais-réceptions avion définie par l'arrêté du 28 décembre 1978 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile (personnels d'essais et de réception).

(fin de l'amendement du : 1er juin 2010)

6.4.2. Privilèges du titulaire de la qualification

Dans la limite des privilèges de sa licence et des qualifications de type qu'il détient, le titulaire de la qualification de vol de nuit est habilité à effectuer des vols de nuit en condition de vol à vue.

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 de vol de nuit hélicoptère

6.5.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification

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 hélisation,
- 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'a 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.

(Arrêté du 2 octobre 1992)

(ajouté par : Arrêté du 27 janvier 2000)

Une qualification de vol de nuit Hélicoptère obtenue à titre de pilote privé peut être reportée sur une licence de pilote professionnel et vice versa.

Les dispositions du 6.6.1 qui précèdent sont applicables jusqu'au 31 janvier 2000.

(fin de l'amendement du : 27 janvier 2000)

(modifié par : Arrêté du 1er juin 2010)

6.6.2. Privilèges du titulaire de la qualification

(Abrogé par : Arrêté du 27 janvier 2000)

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 :

6.6.3. Conditions de renouvellement de la qualification

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

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

– une qualification de vol aux instruments essais réceptions hélicoptère définie par l'arrêté du 1^{er} 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.

(modifié par : Arrêté du 2 février 2004)

6.7. Qualifications montagne avion

(fin de l'amendement du : 1er juin 2010)

6.5.2. Privilèges du titulaire de la qualification

6.7.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification

Dans la limite des privilèges de sa licence et des qualifications de type qu'il détient, le titulaire de la qualification de vol de nuit est habilité à effectuer des vols de nuit en conditions de vol à vue.

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

6.5.3. Renouvellement de la qualification

6.7.2. Privilèges du titulaire 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.

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

6.6. Qualification de radiotéléphonie internationale

(Arrêté du 16 novembre 1987)

6.6.1. Conditions exigées pour la délivrance de la qualification

Pour obtenir la qualification de radiotéléphonie internationale, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

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.

(abrogé et remplacé par : Arrêté du 24 décembre 1996)

a. être titulaire d'une licence de membre d'équipage de conduite d'un aéronef;

(fin de l'amendement du : 24 décembre 1996)

b. satisfaire à des épreuves fixées par arrêté.

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.

(fin de l'amendement du : 2 février 2004)

(ajouté par : Arrêté du 27 janvier 2000)

6.8. Aptitude à la langue anglaise

(modifié par : Arrêté du 12 juillet 2005)

6.8.1. Pour démontrer son aptitude à utiliser la langue anglaise, le candidat doit :

- satisfaire à des épreuves fixées par arrêté, ou
- justifier avoir démontré cette aptitude dans les conditions fixées à l'appendice 1 au FCL 1.200 de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ou à l'appendice 1 au FCL 2.200 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).

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

6.8.2. Le titulaire d'une qualification de radiotéléphonie internationale est réputé avoir démontré son aptitude à utiliser la langue anglaise.

(fin de l'amendement du : 27 janvier 2000)

CHAPITRE VII

QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR

(Arrêté du 10 juillet 1991)

7.1. Qualifications d'instructeur

Tout détenteur d'une licence de personnel navigant, appelée ci-après "licence de base", est habilité à donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance de ladite licence et des qualifications qu'elle comporte, à l'exception de la qualification de vol aux instruments avion, lorsqu'il a obtenu la qualification d'instructeur pour la licence de base considérée.

Tout détenteur d'une licence de personnel navigant appelée ci-après "licence de base" est habilité à donner l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance de ladite licence et des qualifications qu'elle comporte, à l'exception de la qualification de vol aux instruments avion, sous la responsabilité et la direction d'un navigant titulaire de la

qualification d'instructeur visée ci-dessus, lorsqu'il a obtenu la qualification d'instructeur-stagiaire pour la licence de base considérée.

Par ailleurs, les détenteurs de la qualification d'instructeur, à l'exclusion des détenteurs de la qualification d'instructeur stagiaire, sont seuls habilités dans la limite de leurs propres licences et qualifications à certifier l'aptitude :

- à une qualification de classe ou de type d'aéronef, sous réserve, le cas échéant, des dispositions du paragraphe 6.1.3.6.
- lorsque nécessaire, au renouvellement d'une licence et, le cas échéant, des qualifications qu'elle comporte.

(modifié par : Arrêté du 1er juin 2010)

Les candidats aux fonctions d'instructeur stagiaire de pilote professionnel avion doivent d'une part justifier d'une expérience minimale de 600 heures de vol comme pilote d'avion et, d'autre part, être titulaire de la qualification d'instructeur de pilote privé avion ou justifier d'une expérience d'instructeur civil.

(fin de l'amendement du : 1er juin 2010)

Les candidats aux fonctions d'instructeur de pilote professionnel avion doivent d'une part, justifier d'une expérience minimale de 1000 heures de vol comme pilote d'avion et posséder la qualification de vol aux instruments et, d'autre part, être titulaires de la qualification d'instructeur de pilote privé avion ou justifier d'une expérience d'instructeur civile.

Tout détenteur d'une licence de pilote professionnel avion, de la qualification de vol aux instruments associée et de la qualification d'instructeur pilote professionnel avion est habilité à donner l'instruction en vol en vue de la délivrance et du renouvellement de la qualification de vol aux instruments avion lorsqu'il a obtenu la qualification d'instructeur de vol aux instruments avion. Les instructeurs pilote professionnel de première classe et les instructeurs pilote de ligne avion sont également habilités à donner cette instruction. La qualification d'instructeur de vol aux instruments avion est délivrée aux instructeurs pilote professionnel avion détenteurs d'une autorisation délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile les habilitant, au titre des dispositions antérieures, à dispenser l'instruction en vol pour l'obtention ou le renouvellement de la qualification de vol aux instruments avion.

(Modifié par : Arrêté du 2 octobre 1992)

Les candidats aux fonctions d'instructeur de vol aux instruments Avion doivent justifier, sur avion, d'une expérience minimale:

- soit de 150 heures de vol aux instruments en qualité de commandant de bord,
- soit de 300 heures de vol aux instruments, dont 30 heures en qualité de commandant de bord,
- soit de 100 heures de vol aux instruments en qualité de commandant de bord, 400 heures de vol en qualité d'instructeur et avoir suivi de manière satisfaisante un stage homologué complémentaire portant sur l'instruction au vol aux instruments et comprenant un entraînement en vol.

Ils doivent en outre justifier, sur avion, d'une expérience minimale:

- de 25 heures de vol de nuit,
- de 30 heures de vol aux instruments dans les six mois précédant la demande de délivrance de la qualification Instructeur de vol aux instruments Avion; les heures de vol exigées peuvent avoir été effectuées à titre civil ou militaire.

Les candidats aux fonctions d'instructeur stagiaire de pilote de ligne doivent justifier d'une expérience minimale de 900 heures de vol dans l'exercice des privilèges de cette licence. Ces heures de vol doivent être effectuées dans le transport aérien public ou dans des conditions d'exploitation conformes aux dispositions réglementaires relatives aux conditions d'utilisation des aéronefs exploités par une entreprise de transport aérien.

Pour dispenser une instruction en vol, les instructeurs stagiaire de pilote de ligne doivent justifier d'une expérience minimale comme commandant de bord d'un avion requérant cette licence en transport public.

Les candidats aux fonctions d'instructeur stagiaire de pilote doivent justifier d'une expérience minimale de 450 heures de vol en tant que commandant de bord sur avion requérant la licence pilote de ligne. Ces heures de vol doivent être effectuées dans le transport aérien public ou dans des conditions d'exploitation conformes aux dispositions réglementaires relatives aux conditions d'utilisation des aéronefs exploités par une entreprise de transport aérien.

Les candidats aux fonctions d'instructeur ou d'instructeur stagiaire de mécanicien navigant doivent justifier d'une expérience minimale de 500 heures de vol dans l'exercice des privilèges de cette licence.

Les candidats aux fonctions d'instructeur stagiaire de pilote professionnel hélicoptère doivent d'une part, justifier d'une expérience minimale de 300 heures de vol comme pilote d'hélicoptère et d'autre part être titulaire de la qualification d'instructeur ou d'instructeur stagiaire pilote privé hélicoptère ou justifier d'une expérience d'instructeur civil ou militaire.

Les candidats aux fonctions d'instructeur de pilote professionnel hélicoptère doivent d'une part, justifier d'une expérience minimale de 450 heures de vol comme pilote d'hélicoptère et d'autre part être titulaire de la qualification d'instructeur ou d'instructeur stagiaire pilote privé hélicoptère ou justifier d'une expérience d'instructeur civil ou militaire.

Les candidats aux fonctions d'instructeur et d'instructeur stagiaire pour les licences de pilote professionnel avion, de pilote de ligne avion et de mécanicien navigant avion et les candidats aux fonctions d'instructeur pour la qualification de vol aux instruments avion doivent avoir suivi de manière complète et satisfaisante un stage d'instruction homologué.

Les qualifications d'instructeur et d'instructeur stagiaire sont délivrées après avis d'une commission désignée, pour chaque licence de base et pour la qualification de vol aux instruments avion, par le ministre chargé de l'aviation civile et composée comme suit:

- trois représentants du ministre chargé de l'aviation civile dont le président de la commission,
- trois représentants des organismes les plus représentatifs des personnels navigants dont il s'agit,
- trois représentants des employeurs ou des organismes ayant pour objet la formation des personnels navigants.

Dans les mêmes conditions, il peut être délivré à un candidat qui n'aurait pas obtenu la qualification d'instructeur ou d'instructeur stagiaire correspondant à sa licence de base, une

qualification d'instructeur ou d'instructeur stagiaire l'habilitant, selon le cas, à diriger ou à donner l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance d'une licence de degré inférieur.

Les qualifications d'instructeur et d'instructeur stagiaire sont valables deux ans sous réserve de la validité des licences auxquelles elles sont attachées.

(Arrêté du 8 mars 1995)

À compter du 1^{er} janvier 1996, ces stages d'instruction homologuée devront obligatoirement contenir un module relatif à la formation à la gestion des ressources humaines et techniques et à l'évaluation des candidats dans ce domaine. Ce module doit pouvoir être suivi indépendamment du stage lui-même.

(modifié par : Arrêté du 25 septembre 1997)

Ces stages d'instruction homologuée doivent obligatoirement contenir un module relatif à la formation, à la gestion des ressources humaines et techniques et à l'évaluation des candidats dans ce domaine. Ce module doit pouvoir être suivi indépendamment du stage lui-même. Les qualifications d'instructeur hélicoptère ne peuvent être délivrées qu'aux candidats justifiant avoir suivi un module homologué relatif à la formation des ressources humaines et techniques et à l'évaluation des candidats dans ce domaine. À compter du 1^{er} janvier 1998, les qualifications d'instructeur ne pourront être renouvelées que pour les candidats justifiant avoir suivi un module homologué relatif à la formation, à la gestion des ressources humaines et techniques et à l'évaluation des candidats dans ce domaine

(fin de l'amendement du : 25 septembre 1997)

(ajouté par : Arrêté du 29 mars 1999)

7.2. Dispositions relatives aux instructeurs chargés de la formation en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des licences et qualifications de pilote professionnel avion et de pilote de ligne avion

7.2.1. Les dispositions du paragraphe 7.1 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 de pilote professionnel Avion et de pilote de ligne Avion.

Toutefois, les personnes qui font l'objet de la déclaration d'entrée en stage d'instruction homologuée prévue audit paragraphe, au plus tard au 30 juin 1999, peuvent obtenir la délivrance de la qualification d'instructeur dans les conditions fixées par ce paragraphe 7.1 jusqu'au 31 décembre 1999.

7.2.2. À la date du 1^{er} juillet 1999, les pilotes titulaires d'une qualification d'instructeur stagiaire de pilote professionnel Avion ou d'instructeur de pilote professionnel Avion se voient attribuer des privilèges équivalents à ceux attachés à la qualification d'instructeur de vol Avion définie au paragraphe FCL 1.305 de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) et la ou les qualification(s) d'instructeur de qualification de classe Avion définie dans ce même paragraphe pour les qualifications de classe détenues et la ou les qualification(s) d'instructeur de qualification de type définie dans ce même paragraphe pour les qualifications de type sur avion multipilotes détenues et sous réserve de détenir un agrément de dispenser la formation en vue de la délivrance de la qualification de classe E.

Des privilèges équivalents à ceux attachés à la qualification d'instructeur de qualification de classe multimoteur visée au paragraphe FCL 1.375 du même arrêté ne sont attribués qu'aux instructeurs détenant un agrément de dispenser la formation en vue de la délivrance de la qualification de classe E.

À la date d'expiration de leur qualification d'instructeur, ces privilèges sont maintenus aux pilotes qui se soumettent aux conditions correspondantes de prorogation ou de renouvellement fixées respectivement:

- au paragraphe FCL 1.355 de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1); ils se voient délivrer une qualification d'instructeur de vol dénommée FI(A)-F;
- au paragraphe FCL 1.370 de ce même arrêté; ils se voient délivrer une qualification d'instructeur de qualification de type dénommée TRI(A)-F;
- au paragraphe FCL 1.385 de ce même arrêté; ils se voient délivrer une qualification d'instructeur de qualification de classe dénommée CRI(A)-F.

7.2.3. À compter du 1^{er} juillet 1999, les pilotes titulaires d'une qualification d'instructeur stagiaire de pilote de ligne Avion ou d'instructeur de pilote de ligne Avion se voient attribuer des privilèges

équivalents à ceux attachés à la qualification d'instructeur de qualification de classe Avion définie au paragraphe FCL 1.305 de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1), pour les qualifications de classe détenues et la ou les qualification(s) d'instructeur de qualification de type pour les qualifications de type détenues. Ils se voient attribuer en outre des privilèges équivalents à ceux attachés à la qualification d'instructeur de qualification de vol aux instruments Avion, telle que définie au même paragraphe.

À la date d'expiration de leur qualification d'instructeur, ces privilèges sont maintenus aux pilotes qui se soumettent aux conditions correspondantes de prorogation ou de renouvellement fixées respectivement :

- au paragraphe FCL 1.370 de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1); ils se voient délivrer la qualification TRI(A)-F;
- au paragraphe FCL 1.385 de ce même arrêté; ils se voient délivrer la qualification CRI(A)-F;
- au paragraphe FCL 1.400 de ce même arrêté; ils se voient délivrer une qualification dénommée qualification IRI(A)-F.

7.2.4. À compter du 1^{er} juillet 1999, les pilotes titulaires de la qualification d'instructeur de vol aux instruments Avion se voient attribuer des privilèges équivalents à ceux attachés à la qualification d'instructeur de vol définie au paragraphe FCL 1.305 de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1), y compris ceux de dispenser la formation en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments au titre de cette qualification conformément au paragraphe FCL 1.330 de ce même arrêté.

À la date d'expiration de cette qualification d'instructeur, ces privilèges sont maintenus aux pilotes qui se soumettent aux conditions de prorogation ou de renouvellement fixées au paragraphe FCL 1.355(a) de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1). Ils se voient délivrer la qualification FI(A)-F et la qualification IRI(A)-F.

7.2.5. Les instructeurs visés aux paragraphes 7.2.2, 7.2.3 et 7.2.4 détiennent les privilèges cités auxdits paragraphes en vue de conduire les formations pour

la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des brevets, licences et qualifications délivrés conformément au présent arrêté.

7.2.6. Les qualifications FI(A)F, TRI(A)F, CRI(A)F, IRI(A)F visées aux paragraphes 7.2.2, 7.2.3 et 7.2.4 ne pourront être délivrées en outre qu'aux candidats justifiant avoir suivi un module homologué relatif à la formation à la gestion des ressources humaines et techniques et à l'évaluation des candidats dans ce domaine.

7.3. Autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol (SFIA)

Les personnes exerçant ou ayant exercé pendant au moins trois ans, avant la date du 30 juin 1999, des fonctions d'instruction sur entraîneur synthétique de vol peuvent obtenir une autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique (SFI) telle que définie au paragraphe FCL 1.405 de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) s'ils remplissent les conditions fixées au 3 de l'appendice 1 au FCL 1.005.

L'autorisation peut être suspendue ou retirée si son titulaire ne se conforme pas aux dispositions réglementaires et aux directives du ministre chargé de l'aviation civile qui s'attachent aux fonctions pour lesquelles il est nommé.

(fin de l'amendement du : 29 mars 1999)

(ajouté par : Arrêté du 2 janvier 2001)

7.4. A titre transitoire et jusqu'au 30 juin 2002, les instructeurs habilités à dispenser l'instruction en vol, conformément aux paragraphes FCL 1.300 et suivants de l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1), sont autorisés à exercer les privilèges de conduire les formations en vue de la délivrance des brevets et des licences relatives aux navigants professionnels prévues au présent arrêté. Cette possibilité est offerte dans la limite des privilèges que détient l'instructeur au titre de l'arrêté du 29 mars 1999 précité.

(fin de l'amendement du : 2 janvier 2001)

(ajouté par : Arrêté du 12 juillet 2005)

7.5. Dispositions relatives aux instructeurs chargés de la formation en vue de la délivrance, la prorogation

ou le renouvellement des licences et qualifications de pilote professionnel hélicoptère

7.5.1. Les dispositions du paragraphe 7.1 sont applicables jusqu'à la date du 31 décembre 2005 aux instructeurs chargés de la formation en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des licences et qualifications de pilote professionnel hélicoptère.

Toutefois, les personnes qui, à la date du 1^{er} janvier 2006, répondent aux conditions fixées pour être candidats aux fonctions d'instructeur stagiaire ou d'instructeur de pilote professionnel hélicoptère peuvent demander la délivrance de la qualification d'instructeur correspondante dans les conditions fixées au paragraphe 7.1. Cette possibilité est offerte jusqu'au 30 juin 2006.

7.5.2. A la date du 1^{er} janvier 2006, les pilotes titulaires d'une qualification d'instructeur stagiaire de pilote professionnel hélicoptère ou d'instructeur de pilote professionnel hélicoptère se voient attribuer des privilèges équivalents à ceux attachés à la qualification d'instructeur de vol hélicoptère définie par l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptère (FCL 2) et la ou les qualification(s) d'instructeur de qualification de type définie(s) dans ce même paragraphe pour les qualifications de type détenues.

À la date d'expiration de leur qualification d'instructeur, ces privilèges sont maintenus aux pilotes qui se soumettent aux conditions correspondantes de prorogation ou de renouvellement fixées à la sous-partie H de l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptère (FCL 2).

7.5.3. Les instructeurs visés au paragraphe 7.5.2 détiennent les privilèges cités audit paragraphe en vue de conduire les formations pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des brevets, licences et qualifications délivrés conformément au présent arrêté.

7.5.4. Les qualifications visées au paragraphe 7.5.2 ne peuvent être délivrées en outre qu'aux candidats justifiant avoir suivi un module homologué relatif à

la formation à la gestion des ressources humaines et techniques et à l'évaluation des candidats dans ce domaine.

7.5.5. À titre transitoire, les instructeurs habilités à dispenser l'instruction en vol, conformément à l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2), sont autorisés à exercer les privilèges de conduire les formations en vue de la délivrance des brevets et des licences relatives aux personnels navigants professionnels prévues au présent arrêté. Cette possibilité est offerte dans la limite des privilèges que détient l'instructeur au titre de l'arrêté du 12 juillet 2005 précité.

7.6. Autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol (SFI[H])

Les personnes exerçant ou ayant exercé pendant au moins trois ans, avant la date du 1^{er} janvier 2006, des fonctions d'instruction sur entraîneur synthétique de vol peuvent obtenir une autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol (SFI) telle que définie au paragraphe FCL 2.405 de l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) s'ils remplissent les conditions fixées au 3 de l'appendice 1 au FCL 2.005 de l'annexe du même arrêté.

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

(ajouté par : Arrêté du 5 novembre 2002)

7.7. Dispositions applicables aux instructeurs chargés de la formation en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence et qualifications de mécanicien navigant, option transport public.

7.7.1. Les dispositions du paragraphe 7.1 sont applicables jusqu'à la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4) aux instructeurs chargés de la formation en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence et des qualifications des mécaniciens navigants, option transport public.

Toutefois, les personnes qui font l'objet de la déclaration d'entrée en stage d'instruction homologué prévue au paragraphe 7.1, au plus tard à la date d'application de cet arrêté, peuvent obtenir la délivrance de la qualification d'instructeur dans

les conditions de ce même paragraphe pendant une durée de six mois à compter de la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4).

7.7.2. À la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), les mécaniciens navigants, option transport public, titulaires d'une qualification d'instructeur stagiaire de mécanicien navigant ou d'instructeur de mécanicien navigant se voient maintenir les privilèges correspondant à cette qualification.

À la date d'expiration de cette qualification d'instructeur, ces privilèges sont maintenus aux mécaniciens navigants qui se soumettent aux conditions de prorogation ou de renouvellement fixées au paragraphe FCL 4.370 de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4).

7.7.3. Les instructeurs visés au paragraphe 7.7.2 détiennent les privilèges cités audit paragraphe en vue de conduire les formations pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement du brevet, de la licence et des qualifications délivrés conformément au présent arrêté.

7.7.4. La qualification d'instructeur visée au paragraphe 7.7.2 ne pourra être délivrée en outre qu'aux candidats justifiant avoir suivi un module homologué relatif à la gestion des ressources humaines et techniques et à l'évaluation des candidats dans ce domaine.

(fin de l'amendement du : 5 novembre 2002)

(ajouté par : Arrêté du 5 novembre 2002)

7.8. Autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol (SFI[E]).

Les personnes exerçant ou ayant exercé pendant au moins trois ans, avant la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), des fonctions d'instruction sur entraîneur synthétique de vol peuvent obtenir une autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique (SFI[E]) telle que définie au paragraphe FCL 4.405 de cet arrêté s'ils remplissent les conditions fixées à l'appendice 1 au FCL 4.005.

L'autorisation peut être suspendue ou retirée par l'Autorité lorsque l'une des conditions de l'autorisation d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'instructeur présente par ses méthodes de travail ou son comportement un risque pour la sécurité et après qu'il a été mis en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'autorisation peut être suspendue.

(fin de l'amendement du : 5 novembre 2002)

CHAPITRE VIII

CARNET DE VOL ET DÉCOMPTÉ DU TEMPS DE VOL

8.1. Carnet de vol

Le titulaire d'une carte de stagiaire ou de l'une des licences définies par le présent arrêté doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est fixé par la décision visée au paragraphe 2.3 sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols qu'il effectue.

Le carnet de vol à jour doit être communiqué 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 sont exacts.

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

8.2.1. 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.

8.2.2. Le temps de vol en double commande est compté intégralement.

(Arrêté du 28 octobre 1988)

8.2.3. Le titulaire d'une licence de pilote professionnel qui, placé sous les ordres d'un pilote commandant de bord, à titre de copilote, remplit les fonctions de premier pilote manœuvrant effectivement les commandes, a le droit de faire porter à son crédit la totalité du temps de vol, accompli en cette qualité, jusqu'à concurrence de 300 heures aux fins de l'obtention de la licence de pilote de ligne.

8.2.4. 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. Limitation des privilèges des titulaires de licence de pilote de ligne hélicoptère obtenus en application de l'article 9 de l'annexe à l'arrêté du 2 janvier 1969 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne hélicoptère.

Les licences de pilote de ligne hélicoptère obtenues par application de l'article 9 de l'annexe à l'arrêté du 2 janvier 1969 ne sont valables pour le vol aux instruments IFR que si l'intéressé est titulaire d'une qualification de vol aux instruments pour hélicoptère.

9.2. Privilèges des titulaires d'une licence de mécanicien navigant obtenue avant le 1^{er} janvier 1971 ou obtenue avant le 1^{er} janvier 1973 en application de l'article 2 de l'arrêté du 11 mars 1971 relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Les titulaires des licences mentionnées ci-dessus ne sont admis à exercer les privilèges de la licence de mécanicien navigant figurant dans la deuxième phrase du paragraphe 5.2.2 que s'ils remplissent les conditions fixées au paragraphe 5.2.1.4 et 5.2.1.5.

9.3. Extension radio internationale et qualification de radiotéléphonie internationale

Les navigants titulaires d'une licence professionnelle de membre d'équipage de conduite comportant la mention "extension radio internationale" bénéficient des mêmes privilèges que les titulaires de la qualification de radiotéléphonie internationale et obtiennent de plein droit cette qualification.

9.4. Les navigants 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 au personnel navigant en application des dispositions réglementaires antérieures ouvrent droit, sous les conditions fixées au paragraphe 6.1.3.5, à l'apposition des qualifications de type et/ou de classe correspondantes.

*(Arrêté du 28 octobre 1988,
Arrêté du 23 juillet 1990)*

9.5. Qualification de vol aux instruments avion

Les titulaires du brevet de pilote professionnel avion qui, à la date d'application du présent arrêté sont détenteurs d'une attestation de stage homologué préparant à la qualification de vol aux instruments ou participent à un tel stage, sont autorisés à se présenter aux épreuves pratiques en vol de cette qualification jusqu'au 31 décembre 1989.

Passée cette date, ils devront suivre une formation complémentaire et produire l'attestation de stage correspondante.

Sont dispensés de la qualification de radiotéléphonie internationale pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments Avion prévu au paragraphe 6.2 les candidats ayant réussi l'épreuve théorique de la qualification de vol aux instruments avant le 30 juin 1989 et titulaires du certificat d'aptitude correspondant en état de validité.

9.6. Brevet et licence de pilote professionnel de 1re classe avion

9.6.1. Épreuves pratiques

Les candidats qui, à la date d'application du présent arrêté sont détenteurs d'une attestation de stage homologué préparant au brevet de pilote professionnel de 1re classe avion ou participent à un tel stage, sont autorisés à se présenter aux épreuves pratiques en vol de ce brevet jusqu'au 31 décembre 1990.

En outre, les candidats dont la licence de pilote professionnel avion comporte la qualification de vol aux instruments en cours de validité, qui justifient à

la date de publication du présent arrêté de 2 ans de service en qualité de commandant de bord dans le transport aérien civil et totalisant au moins 1000 heures de vol en cette qualité sur avions multimoteurs ou qui justifient de 4 ans de service en qualité de copilote dans le transport aérien civil sur avions multimoteurs de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700 kg et totalisent au moins 2000 heures de vol en cette qualité, peuvent être admis, par décision du ministre chargé de l'aviation civile prise sur proposition du jury d'examen, à se présenter jusqu'au 31 décembre 1990 aux épreuves pratiques en vol après avoir suivi une formation appropriée.

En cas de succès, le titre correspondant est délivré au candidat.

9.6.2. Privilèges de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe avion

Jusqu'au 31 décembre 1994, la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe avion permet à son titulaire:

- a. d'exercer l'ensemble des privilèges du pilote professionnel avion titulaire de la qualification de vol aux instruments,
- b. d'exercer les fonctions de copilote dans le transport aérien public,
- c. d'exercer dans le transport aérien public les fonctions de commandant de bord sur tout avion dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 20 tonnes.

9.6.3. Renouvellement de la licence

Sous réserve des conditions prévues au paragraphe 2.6, la validité de la licence de pilote professionnel de 1^{ère} classe avion vient à expiration le dernier jour du 12^e mois qui suit le mois au cours duquel la licence a été établie ou au cours duquel la validité de la licence a été renouvelée.

Toutefois, elle vient à expiration le dernier jour du 6^e mois lorsqu'elle est délivrée ou renouvelée à un pilote âgé de plus de 40 ans. Le renouvellement est effectué sous réserve que l'intéressé justifie comme pilote aux commandes de l'accomplissement, dans les 12 mois précédant la demande de renouvellement, d'au moins 12 heures de vol aux instruments et de 12 arrivées selon les règles de vol aux instruments. Si l'intéressé ne remplit pas cette condition, il devra satisfaire à un contrôle d'un

instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques en vol exigées pour la délivrance du brevet de pilote professionnel de 1^{re} classe.

(Arrêté du 21 novembre 1991)

9.7. Le brevet et la licence de pilote de ligne Avion sont délivrés, sur leur demande, aux titulaires du brevet et de la licence de pilote professionnel de 1^{re} classe Avion qui justifient d'au moins 1500 heures de vol sur avion.

(Arrêté du 25 octobre 1993)

9.8. Brevet de pilote professionnel Avion

Les épreuves pratiques du brevet de pilote professionnel Avion et du brevet de pilote professionnel Hélicoptère peuvent jusqu'au 30 avril 1994 être passées dans les conditions prévues par la réglementation antérieure.

(abrogé et remplacé par : Arrêté du 29 février 1996)

9.9. Le brevet et la licence de pilote de ligne Hélicoptère, dont les privilèges commandant de bord en transport commercial sont limités aux hélicoptères de masse maximale au décollage certifiée inférieure ou égale à 5700 kilogrammes, sont délivrés sur leur demande aux titulaires du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère qui justifient avoir:

- la qualification de vol aux instruments hélicoptère associée à la licence de pilote professionnel depuis plus de trois ans à la date de publication du présent arrêté;
- la qualification Radiotéléphonie internationale;
- plus de 1200 heures de vol hélicoptère;
- plus de 400 heures de vol dans l'exercice de la fonction commandant de bord en transport public sur hélicoptère multimoteurs dont l'emport maximal certifié de passagers est de plus de neuf;
- satisfait à la date de publication du présent arrêté aux contrôles de compétence prévus par les règles d'utilisation des hélicoptères en transport public, dans la fonction commandant de bord, sur appareils certifiés à deux pilotes.

Cette licence pilote de ligne hélicoptère, dont les privilèges commandant de bord sont limités aux hélicoptères de masse maximale au décollage certifiée inférieure ou égale à 5700 kilogrammes, ne

doit comporter aucune qualification de type d'hélicoptère de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5700 kg.

La suppression de cette limitation de privilèges et l'apposition d'une première qualification de type d'hélicoptère de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5700 kg ne peuvent être obtenues que lorsque le pilote a satisfait, à l'occasion de cette qualification de type :

- aux exigences du paragraphe 6.1.3 du présent arrêté;
- à un contrôle du jury des examens portant sur le programme des épreuves pratiques du brevet pilote de ligne Hélicoptère, et a obtenu l'ensemble des certificats :
- réglementation hélicoptère,
- météorologie 1,
- technique du vol hélicoptère,
- aérotechnique,
- hélicoptère et navigation 1,

constitutifs jusqu'au 31 décembre 1996 du certificat d'aptitude aux épreuves théorique du brevet de pilote de ligne Hélicoptère.

Le certificat Facteurs humains sera requis à compter du 1^{er} janvier 1997 pour les demandeurs n'ayant pas à cette date obtenu les cinq certificats cités précédemment.

(fin de l'amendement du : 29 février 1996)

(ajouté par : Arrêté du 24 avril 2007)

9.10. À la date du 5 mars 2008, les pilotes qui détenaient avant cette date les privilèges de la radiotéléphonie à la langue française sont réputés avoir démontré leur aptitude à parler et comprendre cette langue au niveau 6 de l'échelle d'évaluation figurant en appendice 1 au paragraphe 2.9.2.1. La mention correspondante est apposée sur la licence.

À la date du 5 mars 2008, les pilotes qui, avant cette date, détenaient la qualification à la radiotéléphonie internationale (QRI) ou qui avaient réussi l'examen d'aptitude à la langue anglaise FCL 1.200 ou FCL 2.200, et détiennent une qualification de vol aux instruments en état de validité, sont réputés avoir démontré leur aptitude à parler et comprendre la langue anglaise au niveau 4 de l'échelle d'évaluation figurant en annexe 1 au paragraphe 2.9.2.1.

La durée de validité de la mention de compétence linguistique est apposée sur la licence et court jusqu'à la date où le titulaire obtient la délivrance ou le renouvellement d'une qualification de classe ou de type, d'une qualification d'instructeur, ou d'une autorisation d'examineur, et au plus tard jusqu'au 5 mars 2011.

(fin de l'amendement du : 24 avril 2007)

(ajouté par : Arrêté du 3 novembre 2008)

À la date du 5 mars 2008, les pilotes qui détenaient la qualification à la radiotéléphonie internationale (QRI) ou avaient réussi l'examen d'aptitude à la langue anglaise FCL 2.200, mais ne détiennent pas une qualification de vol aux instruments en état de validité, sont réputés avoir démontré leur aptitude à parler et comprendre la langue anglaise en VFR au niveau 4 de l'échelle d'évaluation figurant en annexe 1 au FCL 2.028. La mention correspondante est apposée sur la licence.

(fin de l'amendement du : 3 novembre 2008)

(ajouté par : Arrêté du 24 avril 2007)

Lors du premier contrôle de compétence linguistique réalisé, la validité de la mention de compétence linguistique court à compter de la date de réussite du contrôle jusqu'au dernier jour du 36e ou du 72e mois qui suit le mois au cours duquel il a été effectué, selon le niveau de compétence linguistique démontré en application du paragraphe 2.9.2.

(fin de l'amendement du : 24 avril 2007)

(ajouté par : Arrêté du 3 novembre 2008)

Le renouvellement d'une qualification de type, de classe ou d'instructeur ou une autorisation d'examineur qui intervient moins de 3 mois après la fin de la validité de la qualification ou de l'autorisation ne donne pas lieu à la modification de l'échéance de la compétence linguistique en langue anglaise prévue au quatrième alinéa du présent paragraphe.

(fin de l'amendement du : 3 novembre 2008)

CHAPITRE X **EXAMINATEURS**

10.1. À compter du 1^{er} juillet 1999, les épreuves pratiques ou les contrôles de compétence exigés pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des licences de pilote professionnel Avion, de pilote de ligne Avion, des qualifications de classe ou de type et des qualifications de vol aux

instruments Avion sont conduites dans les conditions fixées par le paragraphe FCL 1.030 par les examinateurs visés à la sous-partie I de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1).

L'autorisation d'examineur visée au paragraphe FCL 1.425 peut être suspendue ou retirée si son titulaire ne se conforme pas aux dispositions réglementaires et aux directives de standardisation du ministre chargé de l'aviation civile qui s'attachent aux fonctions pour lesquelles il est nommé.

10.2. À compter du 1^{er} juillet 1999, les examinateurs nommés par le ministre chargé de l'aviation civile en fonction le 30 juin 1999 peuvent se voir délivrer une autorisation d'examineur pour une durée 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 de trois ans, ils sont soumis aux conditions relatives à l'autorisation d'examineur fixées par la sous-partie I de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1).

10.3. Les examinateurs visés au paragraphe 10.2, nommés pour conduire les épreuves pratiques en vol prévues au d du paragraphe 4.1.1.1 du présent arrêté obtiennent l'autorisation d'examineur de vol (avion) et l'autorisation d'examineur de qualification de classe (avion) telles que définies au paragraphe FCL 1.420 de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1).

Ceux nommés pour conduire les épreuves pratiques en vol prévues au c du paragraphe 4.2.1 du présent arrêté obtiennent l'autorisation d'examineur de qualification de type (avion) et l'autorisation d'examineur de qualification de classe (avion) telles que définies à ce même paragraphe FCL 1.420.

Ceux nommés pour conduire les épreuves pratiques en vol prévues au e. du paragraphe 6.2.1 du présent arrêté obtiennent l'autorisation d'examineur de qualification de vol aux instruments (avion) telle que définie à ce même paragraphe FCL 1.420.

10.4. À compter du 1^{er} juillet 1999, les examinateurs visés ci-dessus peuvent exercer les fonctions qu'ils exerçaient pour la conduite des épreuves pratiques prévues aux paragraphes 4.1.1.1, 4.2.1 et 6.2.1 du présent arrêté et peuvent exercer les privilèges correspondant à l'autorisation détenue définis à la sous-partie I de l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1).

(ajouté par : Arrêté du 12 juillet 2005)

10.5. À compter du 1^{er} janvier 2006, les épreuves pratiques ou les contrôles de compétence exigés pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des licences de pilote professionnel hélicoptère, de pilote de ligne hélicoptère, des qualifications de type et de la qualification de vol aux instruments hélicoptère sont conduites dans les conditions fixées par le paragraphe FCL 2.030 aux examinateurs visés à la sous-partie I 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).

10.6. A la date du 1^{er} janvier 2006, les examinateurs nommés par le ministre chargé de l'aviation civile peuvent se voir délivrer une autorisation d'examineur pour une durée de trois ans sous réserve de démontrer une connaissance du JAR FCL 2, JAR-FCL 3 et du JAR-OPS 3 dans des conditions définies par arrêté.

À l'issue de cette période de trois ans, ils sont soumis aux conditions relatives à l'autorisation d'examineur fixées par la sous-partie I de l'annexe à l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2).

Ceux nommés pour conduire les épreuves pratiques en vol prévues au d du paragraphe 4.3.1.1 du présent arrêté obtiennent l'autorisation d'examineur de vol (hélicoptère) telle que définie au paragraphe FCL 2.420 de l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2).

Ceux nommés pour conduire les épreuves pratiques en vol prévues au d du paragraphe 4.4.1 du présent arrêté obtiennent l'autorisation d'examineur de qualification de type (hélicoptère) telle que définie à ce même paragraphe FCL 2.420.

Ceux nommés pour conduire les épreuves pratiques en vol prévues au e du paragraphe 6.3.1 du présent arrêté obtiennent l'autorisation d'examineur de qualification de vol aux instruments (hélicoptère) telle que définie à ce même paragraphe FCL 2.420.

10.7. À compter du 1^{er} janvier 2006, les examinateurs visés ci-dessus peuvent exercer les fonctions qu'ils exerçaient pour la conduite des épreuves pratiques prévues aux paragraphes 4.3.1.1, 4.4.1 et 6.3.1 du présent arrêté et peuvent exercer les privilèges correspondant à l'autorisation détenue définie à la sous-partie I de l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2).

(fin de l'amendement du : 12 juillet 2005)

10.8. (Réservé)

(ajouté par : Arrêté du 5 novembre 2002)

10.9. À compter de la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), les épreuves pratiques ou les contrôles de compétence exigées pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence de mécanicien navigant, option transport public, et des qualifications de type associées sont conduites dans les conditions fixées au paragraphe FCL 4.030 dudit arrêté par les examinateurs visés à la sous-partie I de ce même arrêté.

10.10. À compter de la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), les examinateurs, nommés par le ministre chargé de l'aviation civile en fonction à cette même date, peuvent se voir délivrer une autorisation d'examineur pour une durée de trois ans sous réserve de démontrer une connaissance du JAR-OPS 1, du JAR-FCL 4 et du JAR-FCL 3 dans les conditions définies par arrêté.

À l'issue de cette période de trois ans, ils sont soumis aux conditions relatives à l'autorisation d'examineur fixées par la sous-partie I de l'annexe de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4).

10.11. Les examinateurs visés au 10.10, nommés pour conduire les épreuves pratiques en vol prévues au d du paragraphe 5.2.1 du présent arrêté, obtiennent l'autorisation d'examineur telle que

définie au paragraphe FCL 4.425 de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4).

10.12. À compter de la date d'application de l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), les examinateurs visés ci-dessus peuvent exercer les fonctions qu'ils exerçaient pour la conduite des épreuves pratiques prévues au paragraphe 5.2.1 du présent arrêté et peuvent exercer les privilèges correspondant à l'autorisation détenue définis à la sous-partie I de l'annexe à l'arrêté relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4).

(fin de l'amendement du : 5 novembre 2002)

APPENDICE

Liste des types d'aéronefs pour lesquels un programme minimal d'instruction comprenant les moyens associés est défini et 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).

(ajouté par : Arrêté du 11 février 1999)

– « Robinson » R 44 (RH 44).

(fin de l'amendement du : 11 février 1999)