



**▼B****RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011 DE LA COMMISSION****du 3 novembre 2011****déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)***Article premier***Objet**

Le présent règlement fixe des règles détaillées concernant:

- 1) les différentes qualifications pour les licences de pilote, les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des licences, les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, les conditions dans lesquelles les licences nationales de pilote et les licences de mécanicien navigant existantes peuvent être converties en licences de pilote, ainsi que les conditions d'acceptation des licences délivrées par les pays tiers;
- 2) la certification des personnes chargées de dispenser une formation au vol ou une formation en vol simulé ou d'évaluer les compétences des pilotes;
- 3) les différents certificats médicaux des pilotes, les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats, les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats médicaux ainsi que les conditions dans lesquelles les certificats médicaux nationaux peuvent être convertis en certificats médicaux communément reconnus;
- 4) la certification des examinateurs aéromédicaux ainsi que les circonstances dans lesquelles un médecin généraliste peut agir en tant qu'examineur aéromédical;
- 5) l'évaluation aéromédicale régulière des membres de l'équipage de cabine, ainsi que la qualification des personnes chargées de cette évaluation;

**▼M1**

- 6) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait du certificat de membre d'équipage de cabine, ainsi que les privilèges et les responsabilités des titulaires d'un certificat de membre d'équipage de cabine;
- 7) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats des organismes de formation des pilotes et des centres aéromédicaux qui participent à la qualification et à l'évaluation aéromédicale du personnel navigant de l'aviation civile;
- 8) les exigences relatives à la certification des simulateurs d'entraînement au volet aux organismes qui exploitent et utilisent ces dispositifs;
- 9) les exigences relatives au système d'administration et de gestion que doivent satisfaire les États membres, l'Agence et les organismes en ce qui concerne les règles visées aux points 1) à 8).

**▼B***Article 2***Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «licence “partie FCL” » une licence de membre d'équipage répondant aux exigences de l'annexe I;
- 2) «JAR», les exigences de navigabilité communes («*Joint Aviation Requirements*») adoptées par les JAA applicables au 30 juin 2009;
- 3) «licence de pilote d'aéronefs légers (“*Light Aircraft Pilot Licence*” — LAPL)», la licence de pilote de loisir visée à l'article 7 du règlement (CE) n° 216/2008;
- 4) «licence conforme aux JAR», la licence de pilote, ainsi que les qualifications, certificats et autorisations liés à ladite licence, qui a été délivrée ou reconnue conformément à la législation nationale d'application des JAR et aux procédures par un État membre ayant mis en œuvre les JAR en question et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des JAA au regard de ces JAR;
- 5) «licence non conforme aux JAR», la licence de pilote qui a été délivrée ou reconnue par un États membre conformément à la législation nationale et dont la reconnaissance mutuelle n'a pas été recommandée au regard des JAR en question;
- 6) «crédit», la reconnaissance d'une expérience ou de qualifications préalables;
- 7) «rapport de crédit», un rapport sur la base duquel une expérience ou des qualifications préalables peuvent être reconnues;
- 8) «rapport de conversion», un rapport sur la base duquel une licence peut être convertie en licence «partie FCL»;
- 9) «certificat médical de pilote et certificat d'examineur aéromédical conformes aux JAR», le certificat qui a été délivré ou reconnu conformément à la législation nationale d'application des JAR et aux procédures nationales par un État membre ayant mis en œuvre les JAR en question, et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des JAA au regard de ces JAR;
- 10) «certificat médical de pilote et certificat d'examineur aéromédical non conformes aux JAR», le certificat qui a été délivré ou reconnu par un État membre conformément à la législation nationale et dont la reconnaissance mutuelle n'a pas été recommandée au regard des JAR en question;

**▼M1**

- 11) «membre d'équipage de cabine», un membre d'équipage disposant de qualifications appropriées, autre qu'un membre d'équipage de conduite ou qu'un membre d'équipage technique, à qui un exploitant confie des tâches liées à la sécurité des passagers et du vol pendant l'exploitation;
- 12) «personnel navigant», l'équipage de cabine et l'équipage de conduite;

▼ M1

- 13) «certificat, agrément ou organisme conforme aux JAR», le certificat ou l'agrément qui a été délivré ou reconnu, ou l'organisme qui a été certifié, agréé, enregistré ou reconnu, conformément à la législation nationale d'application des JAR et aux procédures, par un État membre ayant mis en œuvre les JAR en question et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation («JAA») au regard de ces JAR;

▼ M7

- 14) «moyens acceptables de conformité (*acceptable means of compliance* — AMC)», des normes non contraignantes adoptées par l'Agence pour illustrer des méthodes permettant d'établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution;
- 15) «moyens alternatifs de conformité (*alternative means of compliance* — AltMOC)», les moyens de conformité qui constituent une alternative à un AMC existant ou proposent de nouvelles méthodes permettant d'établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, pour lesquelles aucun AMC associé n'a été adopté par l'Agence;
- 16) «organisme de formation agréé (*approved training organisation* — ATO)», un organisme qualifié pour dispenser une formation aux pilotes sur la base d'un agrément délivré conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 1, premier alinéa;
- 17) «système basique d'entraînement au vol aux instruments (*Basic Instrument Training Device* — BITD)», un système d'entraînement au sol des pilotes représentant le poste de pilotage d'une classe d'avions, qui peut être constitué d'une planche de bord reproduite sur écran et de commandes de vol actionnées par ressorts, et offrant une plateforme d'entraînement qui couvre au moins les aspects liés aux procédures de vol aux instruments;
- 18) «spécifications de certification (*certification specifications* — CS)», des normes techniques adoptées par l'Agence qui indiquent des moyens à utiliser par un organisme à des fins de certification;
- 19) «instructeur de vol (*flight instructor* — FI)», un instructeur disposant des privilèges pour dispenser une formation dans un aéronef, conformément à la sous-partie J de l'annexe I (partie FCL);
- 20) «simulateur d'entraînement au vol (*flight simulation training device* — FSTD)», un dispositif pour l'entraînement des pilotes qui:
- a) dans le cas d'avions, désigne un simulateur de vol (*full flight simulator* — FFS), un système d'entraînement au vol (*flight training device* — FTD), un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (*flight and navigation procedures trainer* — FNPT) ou un système basique d'entraînement au vol aux instruments (*basic instrument training device* — BITD);
  - b) dans le cas d'hélicoptères, désigne un simulateur de vol (FFS), un système d'entraînement au vol (FTD) ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT);
- 21) «qualification FSTD», le niveau d'aptitude technique d'un FSTD, tel que défini dans les spécifications de certification relatives au FSTD en question;

▼ M7

- 22) «établissement principal» d'un organisme, le siège social ou le siège principal de l'organisme, au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement;

▼ M9

- 22 *bis*) «ARO.RAMP», la sous-partie RAMP de l'annexe II du règlement sur les opérations aériennes;
- 22 *ter*) «automatiquement validée», l'acceptation sans formalités, par un État contractant de l'OACI inclus dans la liste figurant sur le supplément OACI, d'une licence de membre d'équipage de conduite délivrée par un État conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
- 22 *quater*) «supplément OACI», un supplément à une licence de membre d'équipage de conduite validée automatiquement et délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago, mentionné au point XIII de la licence de membre de l'équipage de conduite;

▼ M7

- 23) «guide d'essai de qualification (*qualification test guide* — QTG)», un document élaboré pour démontrer que les performances et les qualités de maniement d'un FSTD sont identiques à celles de l'aéronef, d'une classe d'avion ou d'un type d'hélicoptère, simulées dans les limites prévues et que toutes les exigences applicables ont été satisfaites. Le QTG inclut tant les données de l'aéronef, d'une classe d'avion ou d'un type d'hélicoptère, que les données du FSTD utilisées pour appuyer la validation;
- 24) «organisme de formation déclaré (*declared training organisation* — DTO)», un organisme autorisé à dispenser une formation aux pilotes sur la base d'une déclaration faite conformément l'article 10 *bis*, paragraphe 1, deuxième alinéa;
- 25) «programme de formation du DTO», un document établi par un DTO décrivant en détail la formation dispensée par ce DTO.

▼ M3*Article 3***Octroi des licences de pilote et certification médicale**

1. Sans préjudice de l'article 8 du présent règlement, les pilotes d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), et à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 216/2008 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans les annexes I et IV du présent règlement.

2. Nonobstant les privilèges des titulaires de licences définis à l'annexe I du présent règlement, les titulaires de licences de pilote délivrées conformément à la sous-partie B ou C de l'annexe I du présent règlement peuvent effectuer des vols visés à l'article 6, paragraphe 4, point a), du règlement (UE) n° 965/2012. Cette possibilité est sans préjudice du respect de toute exigence supplémentaire pour le transport de passagers ou le développement d'activités commerciales définies dans les sous-parties B ou C de l'annexe I du présent règlement.

**▼B***Article 4***Licences nationales de pilote existantes**

1. Les licences conformes aux JAR délivrées ou reconnues par un État membre avant ►**M1** la mise en application du présent règlement ◀ sont réputées avoir été délivrées conformément au présent règlement. Les États membres remplacent ces licences par des licences conformes au modèle établi dans la partie ARA au plus tard ►**M1** le 8 avril 2018 ◀.
2. Les licences non conformes aux JAR, ainsi que toute qualification, certificat ou autorisation associés, qui ont été délivrées ou reconnues par un État membre avant la mise en application du présent règlement, sont converties en licences «partie FCL» par l'État membre ayant délivré la licence.
3. Les licences non conformes aux JAR sont converties en licences «partie FCL» et qualifications ou certificats associés conformément:
  - a) aux dispositions de l'annexe II; ou
  - b) aux éléments prévus par un rapport de conversion.
4. Le rapport de conversion:
  - a) est établi par l'État membre qui a délivré la licence de pilote en consultation avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne («l'Agence»);
  - b) décrit les exigences nationales sur la base desquelles les licences de pilote ont été délivrées;
  - c) décrit l'étendue des privilèges qui étaient accordés aux pilotes;
  - d) indique pour quelles exigences de l'annexe I il convient d'accorder un crédit;
  - e) indique les restrictions éventuelles à mentionner dans les licences «partie FCL» et les exigences éventuelles auxquelles le pilote doit satisfaire pour lever ces restrictions.
5. Le rapport de conversion contient des copies de tous les documents nécessaires pour établir les éléments énoncés aux points a) à e) du paragraphe 4, y compris des copies des exigences et procédures nationales applicables. En élaborant le rapport de conversion, les États membres s'efforcent de permettre aux pilotes de conserver dans la mesure du possible leur spectre d'activités.
6. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 3, les titulaires d'un certificat d'instructeur de qualification de classe ou d'un certificat d'examineur qui possèdent des privilèges pour avions complexes hautes performances monopilotes obtiennent la conversion de ces privilèges en un certificat d'instructeur de qualification de type ou un certificat d'examineur pour avions monopilotes.
7. Un État membre peut autoriser un élève pilote à exercer des privilèges limités sans supervision avant même de remplir toutes les exigences requises pour la délivrance d'une licence de pilote d'aéronefs légers (LAPL) à condition:
  - a) que les privilèges soient limités à tout ou partie de son territoire national;

**▼ B**

- b) que les privilèges soient restreints à une zone géographique limitée et à des avions monomoteurs à pistons d'une masse maximale au décollage ne dépassant pas 2 000 kg, et qu'ils n'incluent pas l'emport de passagers;
- c) que ces autorisations soient émises sur la base d'une évaluation individuelle des risques en matière de sécurité réalisée par un instructeur à la suite d'une préévaluation des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre;
- d) que l'État membre soumette des rapports périodiques à la Commission et à l'Agence tous les trois ans.

**▼ M3**

8. Jusqu'au 8 avril 2019, un État membre peut délivrer à un pilote l'autorisation d'exercer des privilèges limités spécifiés en vue de piloter des avions selon les règles du vol aux instruments avant de s'être conformé à toutes les exigences requises pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments conformément au présent règlement, moyennant le respect des conditions suivantes:

- a) l'État membre ne délivre ces autorisations que si cela est justifié par un besoin local spécifique qui ne peut être couvert par les qualifications établies au titre du présent règlement;
- b) le cadre des privilèges accordés par l'autorisation se fonde sur une analyse des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre, en tenant compte de l'ampleur de la formation requise pour atteindre le niveau de compétence de pilotage visé;
- c) les privilèges de l'autorisation sont limités à l'espace aérien du territoire national de l'État membre ou à des parties dudit espace aérien;
- d) l'autorisation est délivrée au candidat ayant suivi une formation appropriée avec des instructeurs qualifiés et ayant démontré à un examinateur qualifié qu'il possède les compétences requises, selon les modalités déterminées par l'État membre;
- e) l'État membre informe la Commission, l'AESA et les autres États membres des spécificités de cette autorisation, et notamment de sa motivation et de l'analyse des risques en matière de sécurité;
- f) l'État membre contrôle les activités liées à l'autorisation afin de garantir un niveau acceptable de sécurité et prend des mesures appropriées en cas de détection d'un risque accru ou d'un problème de sécurité;
- g) l'État membre réexamine les aspects de la mise en œuvre de l'autorisation touchant à la sécurité et présente un rapport à la Commission au plus tard le 8 avril 2017.

**▼ M6**

9. Pour les licences délivrées avant le 19 août 2018, les États membres se conforment aux exigences prévues au deuxième alinéa du point a) du paragraphe ARA.FCL.200, tel que modifié par le règlement (UE) 2018/1065 de la Commission <sup>(1)</sup> au plus tard le 31 décembre 2022.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) 2018/1065 de la Commission du 27 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne la validation automatique des licences des membres d'équipage de conduite délivrées dans l'Union, ainsi que l'entraînement au décollage et à l'atterrissage (JO L 192 du 30.7.2018, p. 31).

**▼M5***Article 4 bis***Privilèges de qualification de vol aux instruments pour la navigation fondée sur les performances**

1. Les pilotes ne peuvent effectuer de vols selon les procédures de navigation fondées sur les performances (PBN) qu'après s'être vu octroyer des privilèges PBN faisant l'objet d'une mention sur leur qualification de vol aux instruments (IR).
2. Un pilote se voit octroyer des privilèges PBN lorsqu'il satisfait à toutes les exigences suivantes:
  - a) le pilote a suivi avec succès un cours théorique couvrant notamment la PBN, conformément au paragraphe FCL.615 de l'annexe I (partie FCL);
  - b) le pilote a suivi avec succès une formation en vol couvrant notamment la PBN, conformément au paragraphe FCL.615 de l'annexe I (partie FCL);
  - c) le pilote a réussi soit un examen pratique conformément à l'appendice 7 de l'annexe I (partie FCL), soit un examen pratique ou un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de l'annexe I (partie FCL).
3. Les exigences prévues au paragraphe 2, points a) et b), sont réputées satisfaites lorsque l'autorité compétente estime que les compétences acquises, soit après avoir suivi une formation soit après s'être familiarisé avec les exploitations PBN, sont équivalentes à celles acquises au terme des cours visés au paragraphe 2, points a) et b), et lorsque le pilote fait la preuve de ces compétences à la satisfaction de l'examineur lors du contrôle de compétences ou de l'examen pratique visés au paragraphe 2, point c).
4. À l'issue de l'examen pratique ou du contrôle de compétences visés au paragraphe 2, point c), une mention attestant la démonstration des compétences en matière de PBN sera consignée dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'examineur ayant fait passer l'examen ou le contrôle.
5. Les pilotes titulaires d'une IR sans privilèges PBN ne peuvent voler que sur les routes ne requérant pas de privilèges PBN et n'effectuer que des approches ne requérant pas de privilèges PBN, et aucune mention PNB n'est requise pour le renouvellement de leur IR jusqu'au 25 août 2020; après cette date, des privilèges PNB sont requis pour chaque IR.

**▼B***Article 5***Certificats médicaux de pilote nationaux et certificats d'examineur aéromédical nationaux existants**

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

**▼B**

3. Les certificats médicaux de pilote et les certificats d'examineur aéromédical non conformes aux JAR délivrés par un État membre avant la mise en application du présent règlement restent valables jusqu'à la date de leur prorogation, mais au plus tard jusqu'au 8 avril 2017.

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

*Article 6***Conversion des qualifications pour les essais en vol**

1. Les qualifications pour les essais en vol des pilotes qui ont effectué avant la mise en application du présent règlement des essais en vol de catégorie 1 et 2 au sens de l'annexe du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission <sup>(1)</sup> ou qui ont dispensé une instruction à des pilotes d'essai en vol sont converties en qualifications d'essais en vol conformément à l'annexe I du présent règlement et, le cas échéant, en certificats d'instructeur d'essais en vol par l'État membre ayant délivré les qualifications pour les essais en vol.

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

*Article 7***Licences de mécanicien navigant nationales existantes**

1. Pour convertir en licences «partie FCL» des licences de mécanicien navigant délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago, les titulaires adressent une demande à l'État membre ayant délivré les licences.

2. Les licences de mécanicien navigant sont converties en licences «partie FCL» conformément à un rapport de conversion répondant aux exigences de l'article 4, paragraphes 4 et 5.

3. Si la demande porte sur une licence de pilote de ligne, les dispositions de l'annexe I, FCL.510.A, point c)(2), relatives au crédit sont respectées.

*Article 8***Conditions d'acceptation des licences de pays tiers****▼M4**

1. Sans préjudice de l'article 12 du règlement (CE) n° 216/2008, et en l'absence d'accords conclus entre l'Union et un pays tiers sur l'octroi des licences de pilote, les États membres peuvent accepter les licences, qualifications ou certificats de pays tiers, ainsi que les certificats médicaux associés délivrés par des pays tiers ou en leur nom, conformément aux dispositions de l'annexe III du présent règlement.

<sup>(1)</sup> JO L 243 du 27.9.2003, p. 6.

**▼B**

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

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

1. En ce qui concerne la délivrance des licences «partie FCL» conformément à l'annexe I, les formations entamées avant la mise en application du présent règlement conformément aux exigences et aux procédures des autorités conjointes de l'aviation («JAA») sous la surveillance réglementaire d'un État membre dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation («JAA») au regard des JAR concernés sont intégralement portées en crédit, à condition que les formations et les contrôles aient pris fin au plus tard le 8 avril 2016.
2. Les formations entamées avant la mise en application du présent règlement conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago sont intégralement portées en crédit aux fins de la délivrance des licences «partie FCL» sur la base d'un rapport de crédit établi par l'État membre en consultation avec l'Agence.
3. Le rapport de crédit décrit le champ d'application des formations, indique les exigences des licences «partie FCL» concernées par le crédit, ainsi que, le cas échéant, les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire afin que leur soient délivrées des licences «partie FCL». Seront jointes au rapport des copies de tous les documents nécessaires pour établir le champ d'application des formations et des réglementations et procédures nationales en vertu desquelles les formations ont été entreprises.

**▼M2***Article 9 bis***Formation de qualification de type et données d'adéquation opérationnelle**

1. Lorsque les annexes du présent règlement renvoient aux données d'adéquation opérationnelle établies en application du règlement (UE) n° 748/2012 et en cas d'indisponibilité de ces données pour le type d'aéronef approprié, le candidat à une formation de qualification de type satisfait uniquement aux dispositions des annexes du règlement (UE) n° 1178/2011.

2. Les cours de formation de qualification de type agréés avant approbation du programme minimal de formation de qualification de type des pilotes, selon les données d'adéquation opérationnelle concernant le type d'aéronef approprié en application du règlement (UE) n° 748/2012, incluent les matières obligatoires au plus tard le 18 décembre 2017 ou dans un délai de deux ans après approbation des données d'adéquation opérationnelle, au dernier des termes échus.

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

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

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

3. Le rapport de crédit:

a) décrit les exigences nationales sur la base desquelles les licences, les qualifications, les certificats, les autorisations et/ou les approbations militaires ont été délivrés;

b) décrit l'étendue des privilèges qui étaient accordés aux pilotes;

c) indique pour quelles exigences de l'annexe I il convient d'accorder un crédit;

d) indique les restrictions éventuelles à mentionner dans les licences «partie FCL» et les exigences éventuelles auxquelles les pilotes doivent satisfaire pour lever ces restrictions;

e) inclut les copies de tous les documents nécessaires pour apporter la preuve des éléments précités et notamment les copies des exigences et procédures nationales pertinentes.

▼ M1*Article 10 bis***Organismes de formation des pilotes**▼ M7

1. Les organismes sont autorisés, conformément à l'article 7, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 216/2008, à dispenser une formation aux pilotes participant à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n° 216/2008, uniquement s'ils se sont vu délivrer par l'autorité compétente un agrément confirmant qu'ils satisfont aux exigences essentielles définies à l'annexe III du règlement (CE) n° 216/2008 et aux exigences de l'annexe VII du présent règlement.

Toutefois, par dérogation à l'article 7, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 216/2008 et au premier alinéa du présent paragraphe, les organismes sont autorisés à dispenser la formation visée au point DTO.GEN.110 de l'annexe VIII du présent règlement sans cet agrément, s'ils ont fait une déclaration à l'autorité compétente conformément aux exigences prévues au point DTO.GEN.115 de ladite annexe et si, dans les cas requis au point DTO.GEN.230 c) de ladite annexe, l'autorité compétente a approuvé le programme de formation.

▼ M1

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

Dans ce cas, les privilèges desdits organismes sont limités aux privilèges couverts par l'agrément délivré par l'État membre.

Sans préjudice des dispositions de l'article 2, les organismes de formation des pilotes adaptent leurs systèmes de gestion, leurs programmes de formation, leurs procédures et leurs manuels pour être conformes à l'annexe VII au plus tard le 8 avril 2014.

▼ M7

3. Les organismes de formation conformes au JAR sont autorisés à dispenser des formations en vue de la délivrance d'une licence «partie FCL» de pilote privé (PPL), des qualifications associées figurant dans l'enregistrement et d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL) jusqu'au 8 avril 2019 sans se conformer aux dispositions des annexes VII et VIII, à condition qu'ils aient été enregistrés avant le 8 avril 2015.

▼ M1

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

▼ M5

5. Les organismes de formation des pilotes veillent à ce que, le 25 août 2020 au plus tard, les cours de formation qu'ils dispensent pour l'obtention d'une IR comprennent une formation pour l'obtention de privilèges PBN conforme aux exigences de l'annexe I (partie FCL).

**▼M1***Article 10 ter***Simulateurs d'entraînement au vol**

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

*Article 10 quater***Centres aéromédicaux**

1. Les centres aéromédicaux respectent les exigences techniques et les procédures administratives figurant dans les annexes VI et VII et sont certifiés.
2. Les agréments des centres aéromédicaux conformes aux JAR qui sont délivrés ou reconnus par un État membre avant la mise en application du présent règlement sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement.

Les centres aéromédicaux adaptent leur système de gestion, leurs programmes de formation, leurs procédures et leurs manuels pour être conformes à l'annexe VII au plus tard le 8 avril 2014.

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

**▼B***Article 11***Aptitude médicale de l'équipage de cabine**

1. Les membres de l'équipage de cabine participant à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n° 216/2008 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans l'annexe IV.
2. Les examens médicaux ou évaluations médicales des membres de l'équipage de cabine qui ont été effectués conformément au règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil <sup>(1)</sup> et sont encore valables à la date de mise en application du présent règlement sont réputés valables conformément au présent règlement jusqu'à la première des situations suivantes:

<sup>(1)</sup> JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.

**▼B**

- a) l'issue de la période de validité déterminée par l'autorité compétente conformément au règlement (CEE) n° 3922/91; ou
- b) l'issue de la période de validité prévue au point MED.C.005 de l'annexe IV.

La durée de validité est établie à partir de la date du dernier examen médical ou de la dernière évaluation médicale.

À l'issue de la période de validité, tout nouvel examen aéromédical est effectué conformément à l'annexe IV.

**▼M1***Article 11 bis***Qualifications des équipages de cabine et certificats associés**

1. Les membres d'équipage de cabine qui participent à l'exploitation commerciale d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n° 216/2008 sont qualifiés et titulaires d'un certificat associé conformément aux exigences techniques et aux procédures administratives établies aux annexes V et VI.
2. Les membres d'équipage de cabine qui sont titulaires, au moment de la mise en application du présent règlement, d'un certificat de formation à la sécurité délivré conformément au règlement (CEE) n° 3922/91 (EU-OPS):
  - a) sont réputés en conformité avec le présent règlement s'ils satisfont aux exigences applicables de l'EU-OPS en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente; ou
  - b) s'ils ne satisfont pas aux exigences applicables de l'EU-OPS en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente, ils accomplissent toutes les formations et subissent tous les contrôles nécessaires pour être réputés en conformité avec le présent règlement; ou
  - c) s'ils n'ont pas exercé en exploitation commerciale sur avion depuis plus de cinq ans, ils suivent la formation initiale et réussissent l'examen associé, comme exigé à l'annexe V, avant d'être réputés en conformité avec le présent règlement.
3. Les certificats de formation à la sécurité délivrés conformément aux dispositions de l'EU-OPS sont remplacés par des certificats de membre d'équipage de cabine conformes au modèle figurant à l'annexe VI au plus tard le 8 avril 2017.
4. Les membres d'équipage de cabine qui participent à l'exploitation commerciale d'hélicoptères à la date d'application du présent règlement:
  - a) sont réputés en conformité avec les exigences de formation initiale figurant à l'annexe V s'ils satisfont aux clauses applicables des JAR en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente dans le domaine du transport aérien commercial par hélicoptère; ou

**▼ M1**

- b) s'ils ne satisfont pas aux exigences applicables des JAR en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente dans le domaine du transport aérien commercial par hélicoptère, ils accomplissent toutes les formations et subissent tous les contrôles nécessaires à une exploitation sur hélicoptère, à l'exception de la formation initiale, avant d'être réputés en conformité avec le présent règlement; ou
- c) s'ils n'ont pas exercé en exploitation commerciale sur hélicoptère depuis plus de cinq ans, ils suivent la formation initiale et réussissent l'examen associé, comme exigé par l'annexe V, avant d'être réputés en conformité avec le présent règlement.

5. Sans préjudice de l'article 2, des certificats de membre d'équipage de cabine conformes au modèle figurant à l'annexe VI sont délivrés à tous les membres d'équipage de cabine participant à l'exploitation commerciale d'hélicoptères au plus tard le 8 avril 2013.

*Article 11 ter***Capacités de surveillance**

1. Les États membres désignent en leur sein une ou plusieurs entités qui constituent l'autorité compétente, laquelle est investie des responsabilités de certification et de surveillance des personnes et des organismes visés par le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution.
2. Si un État membre désigne plus d'une entité comme autorité compétente:
  - a) l'étendue des compétences de chaque autorité compétente est clairement définie en termes de responsabilités et de limites géographiques;
  - b) une coordination est assurée entre lesdites entités pour assurer l'efficacité de la surveillance de tous les organismes et de toutes les personnes visés par le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, dans le cadre de leur mandat respectif.
3. Les États membres s'assurent que la ou les autorités compétentes disposent de la capacité nécessaire pour garantir la surveillance de toutes les personnes et de tous les organismes couverts par leur programme de surveillance, et disposent notamment des ressources suffisantes pour satisfaire aux exigences du présent règlement.
4. Les États membres veillent à ce que le personnel de l'autorité compétente n'effectue pas d'activité de surveillance s'il est avéré que cela pourrait entraîner directement ou indirectement un conflit d'intérêts, notamment lorsqu'il s'agit d'intérêts familiaux ou financiers.
5. Le personnel agréé par l'autorité compétente pour exécuter des tâches de certification et/ou de surveillance est habilité à s'acquitter au moins des tâches suivantes:
  - a) examiner les dossiers, les données, les procédures et tout autre document utile pour l'exécution de la tâche de certification et/ou de surveillance;
  - b) faire des copies de ces dossiers, données, procédures et autres documents, en tout ou en partie;

**▼ M1**

- c) demander une explication orale sur place;
  - d) pénétrer dans tout local, site d'exploitation ou moyen de transport concerné;
  - e) effectuer des audits, des enquêtes, des évaluations, des inspections, y compris des inspections au sol et des inspections non systématiques; et
  - f) prendre ou engager des mesures exécutoires si nécessaire.
6. Les tâches visées au paragraphe 5 sont exécutées conformément aux dispositions légales de l'État membre concerné.

*Article 11 quater***Mesures de transition**

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

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

**▼ B***Article 12***Entrée en vigueur et mise en application**

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 8 avril 2012.

**▼ M1**

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

**▼ M4**

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

- a) les dispositions relatives aux licences de pilote d'aéronefs à sustentation motorisée et de dirigeables;
- b) les dispositions du point FCL.820;
- c) dans le cas d'hélicoptères, les dispositions de la sous-partie J, point 8;
- d) les dispositions de la sous-partie J, point 11.

**▼ M7**

2 *bis*. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions suivantes jusqu'au 8 avril 2020:

- 1) les dispositions de l'annexe I relatives aux licences de pilote de planeurs et de ballons;
- 2) les dispositions des annexes VII et VIII à un organisme de formation dispensant une formation uniquement en vue d'une licence nationale convertible, conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1178/2011, en une licence «partie FCL» de pilote d'aéronef léger (LAPL) pour planeurs ou ballons, en une licence «partie FCL» de pilote de planeur (SPL) ou en une licence «partie FCL» de pilote de ballon (BPL);
- 3) les dispositions de la sous-partie B de l'annexe I.

**▼ B**

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

**▼ M8**

4. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions du présent règlement aux pilotes titulaires d'une licence et d'un certificat médical associé délivrés par un pays tiers participant à l'exploitation non commerciale d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b) i) ou ii), du règlement (UE) 2018/1139 jusqu'au 20 juin 2020. Les États membres rendent ces décisions publiques.

**▼ B**

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

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

7. Lorsqu'un État membre applique les dispositions des ►**M1** paragraphes 1 *ter* à 6 ◀, il en informe la Commission et l'Agence en indiquant les motifs de cette dérogation et en décrivant le programme de mise en œuvre contenant les actions prévues et le calendrier qui s'y rapporte.

**▼ M8**

8. Par dérogation au paragraphe 1, le paragraphe FCL.315.A, la deuxième phrase du point a) du paragraphe FCL.410.A et le point c) du paragraphe FCL.725.A de l'annexe I (partie FCL) s'appliquent à partir du 20 décembre 2019.

**▼ B**

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

**▼ B***ANNEXE I*

## [«PARTIE FCL»]

## SOUS-PARTIE A

**EXIGENCES GÉNÉRALES****FCL.001 Autorité compétente**

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

**FCL.005 Champ d'application**

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

**FCL.010 Définitions**

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

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

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

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

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

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

Un «dirigeable» désigne un aéronef motorisé plus léger que l'air, à l'exception des dirigeables à air chaud, qui, aux fins de la présente partie, sont inclus dans la définition du ballon.

**▼ M5**

Une «exploitation angulaire» désigne une opération d'approche aux instruments lors de laquelle l'erreur/la déviation maximale admissible par rapport à la trajectoire définie est exprimée en déviation des aiguilles sur la barre de déviation (CDI) ou sur un écran équivalent dans le poste de pilotage.

**▼ B**

Un «ballon» désigne un aéronef non motorisé plus léger que l'air et capable de voler grâce à l'utilisation soit de gaz, soit d'un brûleur embarqué. Aux fins de la présente partie, un dirigeable à air chaud, bien qu'il soit motorisé, est également considéré comme un ballon.

**▼ M7****▼ B**

Une «catégorie d'aéronef» désigne une classification des aéronefs selon des caractéristiques de base définies, par exemple avion, aéronef à sustentation motorisée, hélicoptère, dirigeable, planeur ou ballon libre.

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

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

Le «transport aérien commercial» désigne le transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération ou effectué en vertu d'un contrat de location.

**▼B**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le «temps de vol»:

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

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

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

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

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

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

**▼ B**

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

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

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

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

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

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

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

**▼ M5**

Une «exploitation linéaire» désigne une opération d'approche aux instruments lors de laquelle l'erreur/la déviation maximale admissible par rapport à la trajectoire définie est exprimée en unités de longueur, par exemple en milles marins, pour la déviation latérale transversale à la trajectoire.

La «LNAV» désigne la navigation transversale.

La «LPV» désigne la performance d'alignement de piste avec guidage vertical.

**▼ B**

«L'exploitation multipilote»:

dans le cas des avions, ce terme désigne une exploitation qui exige au moins 2 pilotes travaillant en équipage sur avions multipilotes ou monopilotes;

dans le cas des hélicoptères, ce terme désigne une exploitation qui exige au moins 2 pilotes travaillant en équipage sur hélicoptères multipilotes.

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

«Aéronef multipilote»:

dans le cas des avions, ce terme désigne les avions certifiés pour être exploités avec un équipage minimal de conduite de 2 pilotes;

dans le cas des hélicoptères, des dirigeables et des aéronefs à sustentation motorisée, ce terme désigne le type d'aéronef qui doit être exploité avec un copilote, tel que spécifié dans le manuel de vol ou dans le certificat de transporteur aérien ou tout autre document équivalent.

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

Les «autres dispositifs d'entraînement ("*Other Training Devices*" — OTD)» désignent des dispositifs d'entraînement autres que des simulateurs de vol, des systèmes d'entraînement au vol ou des systèmes d'entraînement aux procédures de vol et de navigation, qui fournissent des moyens d'entraînement quand un poste de pilotage complet n'est pas nécessaire.

**▼ M5**

Une «navigation fondée sur les performances» (PBN) désigne une navigation de surface fondée sur les exigences en matière de performances applicables aux aéronefs exploités sur une route ATS, conformément à une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

**▼ B**

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

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

Le «pilote commandant de bord sous supervision (*"Pilot-In-Command Under Supervision"* — PICUS)» fait référence au copilote remplissant les tâches et les fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord.

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

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

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

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

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

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

**▼ M5**

Une «RNP APCH» désigne une spécification reposant sur une PBN, utilisée pour les opérations d'approche aux instruments.

Une «opération RNP APCH jusqu'au minimum LNAV» désigne une opération d'approche aux instruments 2D pour laquelle le guidage latéral repose sur le positionnement GNSS.

Une «opération RNP APCH jusqu'au minimum LNAV/VNAV» désigne une opération d'approche aux instruments 3D pour laquelle le guidage latéral repose sur le positionnement GNSS et le guidage vertical repose soit sur la fonction de navigation barométrique verticale (BARO VNAV) soit sur le positionnement GNSS complété par le SBAS.

Une «opération RNP APCH jusqu'au minimum LPV» désigne une opération d'approche aux instruments 3D pour laquelle le guidage latéral et le guidage vertical reposent sur le positionnement GNSS complété par le SBAS.

Une «RNP AR APCH» désigne une spécification de navigation utilisée pour les opérations d'approche aux instruments soumises à agrément spécifique.

**▼ B**

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

**▼ B**

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

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

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

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

L'«élève pilote-commandant de bord (*“Student Pilot-in-Command”* — SPIC)» désigne un élève pilote remplissant les tâches et fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision d'un instructeur, qui se limitera à observer l'élève pilote et ne devra pas influencer ou commander le vol de l'aéronef.

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

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

**▼ M5**

Une «opération d'approche aux instruments tridimensionnelle (3D)» désigne une opération d'approche aux instruments utilisant à la fois le guidage latéral et le guidage vertical.

**▼ B**

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

**▼ M5**

Une «opération d'approche aux instruments bidimensionnelle (2D)» désigne une opération d'approche aux instruments n'utilisant que le guidage latéral.

**▼ B**

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

**▼ M5**

La «VNAV» désigne la navigation verticale.

**▼ M3**

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

**▼ B**

- a) Les demandes de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences de pilote et de leurs qualifications et autorisations associées seront soumises auprès de l'autorité compétente selon la forme et la manière établies par ladite autorité. Elles devront être accompagnées de la preuve de ce que le candidat satisfait aux exigences de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences ou d'autorisations, ainsi que des qualifications ou mentions associées, établies dans la présente partie et dans la partie médicale.
- b) Toute limitation ou extension des privilèges accordés par une licence, une qualification ou une autorisation sera mentionnée sur la licence ou l'autorisation par l'autorité compétente.
- c) Une personne ne pourra détenir à aucun moment plus d'une licence par catégorie d'aéronef, délivrée conformément à la présente partie.

**▼ B**

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

**▼ M3****FCL.020 Élève pilote**

- a) Un élève pilote ne volera pas en solo sauf s'il est autorisé à le faire et est supervisé par un instructeur de vol.
- b) Avant son premier vol solo, un élève pilote devra au moins:
- 1) dans le cas d'avions, d'hélicoptères et dirigeables: avoir 16 ans révolus;
  - 2) dans le cas de planeurs et de ballons: avoir 14 ans révolus.

**FCL.025 Examens théoriques pour la délivrance de licences et de qualifications****▼ B**

- a) *Obligations du candidat*

**▼ M3**

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

**▼ M7**

- 2) Les candidats ne présenteront l'examen théorique que sur recommandation de l'organisme de formation déclaré (DTO) ou de l'organisme de formation agréé (ATO) responsable de leur formation, une fois qu'ils auront suivi de manière satisfaisante les parties appropriées du cours théorique.
- 3) La recommandation formulée par un DTO ou un ATO aura une validité de 12 mois. Si le candidat a omis de présenter au moins un des sujets de l'examen théorique au cours de la période de validité, le DTO ou l'ATO déterminera la nécessité d'une formation complémentaire sur la base des besoins du candidat.

**▼ B**

- b) *Standards de réussite*

**▼ M3**

- 1) Un candidat sera reçu à un sujet d'examen théorique s'il atteint au moins 75 % des points alloués à ce sujet. Il n'existe pas de notation négative.

**▼ B**

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

**▼ M7**

- 3) Si un candidat a échoué à l'un des sujets d'examen théorique après quatre tentatives ou a échoué à tous les sujets après soit six sessions d'examen, soit la période mentionnée au point 2), il devra à nouveau présenter la totalité des sujets d'examen.

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

**▼ B**

- c) *Durée de validité*

- 1) La réussite aux examens théoriques sera valide:

**▼ B**

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

**▼ M3**

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

**▼ B**

- iii) les périodes indiquées aux points i) et ii) débiteront à partir du jour de réussite de l'examen théorique par le pilote, conformément au point b), 2).
- 2) Les examens théoriques réussis dans le cadre d'une ATPL resteront valides pour la délivrance d'une ATPL pendant 7 ans à compter de la dernière date de validité:
- i) d'une qualification IR inscrite sur la licence; ou
  - ii) dans le cas d'hélicoptères, d'une qualification de type d'hélicoptère inscrite sur ladite licence.

**FCL.030 Examen pratique**

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

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

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

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

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

**▼ M3**

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

**▼ B**

- i) Un candidat à une licence, une qualification ou une autorisation bénéficiera de crédit pour la totalité du temps de vol effectué en solo, en instruction en double commande ou en tant que commandant de bord pour atteindre le temps de vol total requis pour la licence, qualification ou autorisation.
- ii) Un candidat ayant accompli de manière complète et satisfaisante un cours de formation intégrée ATP peut bénéficier de crédit à concurrence de 50 heures du temps aux instruments en tant qu'élève pilote commandant de bord, pour atteindre le temps de vol en tant que PIC nécessaire à la délivrance d'une licence de pilote de ligne, d'une licence de pilote commercial, ainsi que d'une qualification de classe ou de type multimoteur.
- iii) Un candidat ayant accompli de manière complète et satisfaisante un cours de formation intégrée CPL/IR peut bénéficier de crédits à concurrence de 50 heures du temps aux instruments en tant qu'élève pilote commandant de bord, pour atteindre le temps de vol en tant que PIC nécessaire à la délivrance d'une licence de pilote commercial, ainsi que d'une qualification de classe ou de type multimoteur.

**▼ M3**

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

**▼ B**

b) *Obtention de crédits de connaissances théoriques*

**▼ M3**

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

**▼ B**

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

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

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

**▼ M3**

5) Nonobstant le point b) 3), le titulaire d'une IR(A) ayant validé un cours modulaire IR(A) reposant sur les compétences, ou le titulaire d'une EIR, bénéficiera intégralement des crédits correspondant aux exigences en termes d'instruction et d'examen théoriques, en vue d'obtenir une IR dans une autre catégorie d'aéronef, uniquement lorsqu'il aura validé l'instruction et l'examen théoriques pour la partie IFR du cours requis en application du paragraphe FCL.720.A.b) 2) i).

**▼ B**

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

**FCL.040 Exercice des privilèges de licences**

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

**FCL.045 Obligation de porter et de présenter des documents**

a) Le pilote devra toujours être muni de sa licence et de son attestation médicale valides lorsqu'il exerce les privilèges de cette licence.

b) Le pilote devra également être muni d'un document d'identité comportant sa photographie.

c) Un pilote ou un élève pilote devra toujours présenter sans délai et pour inspection son carnet de vol, sur demande d'un représentant habilité d'une autorité compétente.

d) Lors de tous ses vols en campagne en solo, un élève pilote devra être muni de la preuve qu'il est autorisé à voler, comme exigé au point FCL.020 a).

**▼ M6**

e) Tout pilote souhaitant effectuer un vol à l'extérieur du territoire de l'Union à bord d'un aéronef immatriculé dans un État membre autre que celui qui lui a délivré sa licence de membre d'équipage de conduite devra être muni de la version la plus récente, imprimée ou au format électronique, du supplément de l'OACI, qui fait référence au numéro d'enregistrement auprès de l'OACI de l'accord qui prévoit la validation automatique des licences, et qui contient la liste des États parties audit accord.

**▼B****FCL.050 Enregistrement du temps de vol**

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

**FCL.055 Compétences linguistiques**

- a) Généralités. Les pilotes d'avions, d'hélicoptères, d'aéronefs à sustentation motorisée et de dirigeables qui doivent utiliser un radiotéléphone ne pourront exercer les privilèges de leur licence et de leurs qualifications que si leurs compétences linguistiques sont validées sur leur licence, soit pour l'anglais, soit pour la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques effectuées pendant le vol. La mention indiquera la langue, le niveau de compétences et la date de validité.
- b) Le candidat à une mention de compétences linguistiques fera la preuve, conformément à l'appendice 2 de la présente partie, d'au moins un niveau opérationnel de compétences linguistiques, tant dans l'utilisation de phraséologies que dans le langage usuel. Pour ce faire, le candidat devra faire la preuve de son aptitude à:
- 1) communiquer efficacement dans des échanges en phonie et en face à face;
  - 2) s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants et professionnels;
  - 3) utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus dans un contexte général ou professionnel;
  - 4) traiter efficacement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus qui se produisent dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication à laquelle ils sont habitués en temps normal;
  - 5) utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.
- c) À l'exception des pilotes qui ont démontré une compétence linguistique d'un niveau expert, conformément à l'appendice 2 à la présente partie, la mention de compétences linguistiques sera réévaluée:
- 1) tous les 4 ans, si le niveau démontré est un niveau opérationnel; ou
  - 2) tous les 6 ans, si le niveau démontré est un niveau avancé.

**▼M3**

- d) Exigences particulières pour les titulaires d'une qualification de vol aux instruments (IR) ou d'une qualification de vol aux instruments en route (EIR). Sans préjudice des paragraphes précédents, les titulaires d'une IR ou d'une EIR devront avoir démontré leur aptitude à utiliser la langue anglaise à un niveau qui leur permet:

**▼B**

- 1) de comprendre toutes les informations utiles à l'accomplissement de toutes les phases d'un vol, y compris sa préparation;
- 2) d'utiliser la radiotéléphonie dans toutes les phases d'un vol, y compris les situations d'urgence;
- 3) de communiquer avec d'autres membres d'équipage pendant toutes les phases d'un vol, y compris sa préparation.

**▼M3**

- e) La preuve de la compétence linguistique des titulaires d'une IR ou d'une EIR et de leur utilisation de l'anglais sera effectuée selon une méthode d'évaluation établie par l'autorité compétente.

**▼B****FCL.060 Expérience récente**

- a) Ballons. Un pilote ne pourra exploiter un ballon dans le cadre de transport aérien commercial ou de transport de passagers que s'il a accompli au cours des 180 jours qui précèdent:
- 1) au moins 3 vols en tant que pilote aux commandes d'un ballon, dont au moins sur un ballon de la classe et du groupe pertinents; ou
  - 2) 1 vol sur un ballon de la classe et du groupe pertinents, sous la supervision d'un instructeur qualifié conformément à la sous-partie J.
- b) Avions, hélicoptères, aéronefs à sustentation motorisée, dirigeables et planeurs. Un pilote ne pourra exploiter un aéronef pour le transport aérien commercial ou le transport de passagers:
- 1) en tant que PIC ou copilote, que s'il a effectué, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 décollages, approches et atterrissages sur un aéronef de même type ou classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe. Les 3 décollages et atterrissages seront effectués en exploitations multipilotes ou monopilotes, en fonction des privilèges détenus par le pilote et
  - 2) en tant que PIC de nuit que s'il:
    - i) a accompli, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 1 décollage, 1 approche et 1 atterrissage de nuit en tant que pilote aux commandes d'un aéronef du même type ou de la même classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe.
    - ii) est titulaire d'une qualification IR;

**▼M3**

- 3) en tant que copilote de relève en croisière que s'il:
  - i) satisfait aux exigences du point b) 1); ou
  - ii) a accompli, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 secteurs en tant que pilote de relève en croisière sur un aéronef de même type ou de même classe; ou
  - iii) a effectué un entraînement dans un FFS pour maintenir et rafraîchir ses compétences de vol. L'intervalle entre les entraînements ne dépassera pas 90 jours. Cette remise à niveau peut être combinée avec un cours de remise à niveau d'opérateur prescrit dans les exigences applicables de la partie ORO.

**▼B**

- 4) Lorsqu'un pilote possède le privilège d'exploiter plus d'un type d'avion présentant des caractéristiques de maniement et d'exploitation similaires, les 3 décollages, approches et atterrissages exigés au point 1) peuvent être effectués comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la partie 21.
  - 5) Lorsqu'un pilote possède le privilège d'exploiter plus d'un type d'hélicoptère non complexe présentant des caractéristiques de maniement et d'exploitation similaires, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la partie 21, les 3 décollages, approches et atterrissages exigés au point 1) peuvent être effectués dans un seul des types, pour autant que le pilote ait effectué au moins 2 heures de vol dans chacun des types d'hélicoptère au cours des 6 mois qui précèdent.
- c) Exigences particulières pour le transport aérien commercial
- 1) Dans le cas du transport aérien commercial, la période de 90 jours prescrite aux points b) 1) et b) 2) ci-dessus, peut être prolongée jusqu'à un maximum de 120 jours, tant que le pilote effectue des vols de ligne sous la supervision d'un instructeur de qualification de type ou d'un examinateur.
  - 2) Lorsque le pilote ne satisfait pas aux exigences du point 1), il devra effectuer 1 vol de formation dans l'aéronef ou dans un FFS représentant le type aéronef à utiliser, qui devra au moins inclure les exigences décrites aux points b) 1) et b) 2) avant qu'il puisse exercer ses privilèges.

**▼ M4****FCL.065 Restrictions des privilèges des titulaires d'une licence âgés de 60 ans ou plus pour le transport aérien commercial**

- a) 60-64 ans. Avions et hélicoptères. Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 60 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial que s'il fait partie d'un équipage multipilote.
- b) 65 ans. Le titulaire d'une licence de pilote, sauf s'il s'agit du titulaire d'une licence de pilote de ballon ou de planeur, qui a atteint l'âge de 65 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial.
- c) 70 ans. Le titulaire d'une licence de pilote de ballon ou de planeur qui a atteint l'âge de 70 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un ballon ou d'un planeur exploité pour le transport aérien commercial.

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

- a) Les licences, qualifications et autorisations délivrées conformément à la présente partie peuvent être limitées, suspendues ou retirées par l'autorité compétente lorsque le pilote ne satisfait pas aux exigences de la présente partie, de la partie médicale ou aux exigences opérationnelles applicables, conformément aux conditions et procédures énoncées à la partie ARA.
- b) Lorsque le pilote voit sa licence suspendue ou retirée, il doit immédiatement restituer la licence ou l'autorisation à l'autorité compétente.

## SOUS-PARTIE B

**LICENCE DE PILOTE D'AÉRONEF LÉGER — LAPL**

## SECTION 1

**Exigences communes****FCL.100 LAPL — Âge minimum**

Les candidats à la LAPL devront avoir:

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

**FCL.105 LAPL — Privilèges et conditions**

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

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

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

**▼ M7****FCL.115 LAPL — Cours de formation**

- a) Les candidats à une LAPL devront suivre un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO.
- b) Le cours devra inclure une instruction théorique et une instruction au vol correspondant aux privilèges de la LAPL demandée.

**▼M7**

- c) L'instruction théorique et l'instruction au vol peuvent être achevées auprès d'un DTO ou d'un ATO différent de celui avec lequel les candidats ont commencé leur formation.

**▼B****FCL.120 LAPL — Examen théorique**

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

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

**FCL.125 LAPL — Examen pratique**

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

*SECTION 2****Exigences particulières pour la LAPL pour avions — LAPL(A)*****FCL.105.A LAPL(A) — Privilèges et conditions**

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

**▼ M3**

- b) Les titulaires d'une LAPL(A) ne peuvent transporter des passagers qu'une fois qu'ils ont effectué 10 heures de vol en tant que PIC sur avions ou TMG après la délivrance de la licence.

**▼ B****FCL.110.A LAPL(A) — Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits**

- a) Les candidats à une LAPL(A) devront avoir effectué au moins 30 heures d'instruction au vol sur des avions ou des TMG, comportant au moins:
- 1) 15 heures d'instruction au vol en double commande dans la classe dans laquelle l'examen pratique sera présenté;
  - 2) 6 heures de vol en solo supervisé, dont un minimum de 3 heures de vol en campagne en solo avec au moins 1 vol en campagne d'un minimum de 150 km (80 NM), au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet sera effectué sur un aérodrome autre que l'aérodrome de départ.

**▼ M7**

- b) Exigences particulières pour les candidats titulaires d'une LAPL(S) ou d'une SPL avec extension TMG. Les candidats à une LAPL(A) titulaires d'une LAPL(S) ou d'une SPL avec extension TMG devront avoir à leur actif au moins 21 heures de vol sur des TMG, après annotation de l'extension TMG, et avoir satisfait aux exigences figurant au point FCL.135.A a) sur avions.
- c) Obtention de crédits. Les candidats ayant une expérience antérieure en tant que PIC peuvent obtenir les crédits correspondant aux exigences du point a).

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

- 1) ne devra dépasser le temps de vol total en tant que PIC;
- 2) ne devra dépasser 50 % des heures requises au point a);
- 3) n'inclura les exigences figurant au point a) 2).

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

- a) Les privilèges d'une LAPL(A) seront limités à la classe et à la variante de l'avion ou du TMG utilisé pour présenter l'examen pratique. Cette restriction peut être levée lorsque le pilote a rempli dans une autre classe les exigences suivantes:
- 1) 3 heures d'instruction au vol, comportant:
    - i) 10 décollages et atterrissages en double commande; et
    - ii) 10 décollages et atterrissages en solo supervisés;
  - 2) un examen pratique pour démontrer un niveau adéquat de compétences dans la nouvelle classe. Au cours de l'examen pratique, le candidat devra également démontrer à l'examineur un niveau adéquat de connaissances théoriques pour l'autre classe dans les sujets suivants:
    - i) procédures opérationnelles;
    - ii) performance et préparation du vol;
    - iii) connaissance générale de l'aéronef.
- b) Avant que le titulaire d'une LAPL ne puisse exercer les privilèges de la licence sur une autre variante de l'avion que celle utilisée pour l'examen pratique, le pilote devra effectuer une formation traitant des différences ou une formation de familiarisation. La formation traitant des différences sera inscrite dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'instructeur.

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

- a) Les titulaires d'une LAPL(A) n'exerceront les privilèges de leur licence que lorsqu'ils auront accompli, au cours des 24 derniers mois, en tant que pilotes d'avions ou de TMG:
- 1) au moins 12 heures de vol en tant que PIC, incluant 12 décollages et atterrissages et
  - 2) 1 cours de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur.
- b) Les titulaires d'une LAPL(A) qui ne satisfont pas aux exigences figurant au point a) devront:
- 1) subir un contrôle de compétences avec un examinateur avant de pouvoir reprendre l'exercice des privilèges de leur licence; ou
  - 2) effectuer du temps de vol ou des décollages et atterrissages additionnels, en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, afin de répondre aux exigences figurant au point a).

*SECTION 3**Exigences particulières pour la LAPL pour hélicoptères — LAPL(H)***FCL.105.H LAPL(H) — Privilèges**

Les privilèges du titulaire d'une LAPL pour hélicoptères permettent d'agir en tant que PIC sur hélicoptères monomoteurs à pistons ayant une masse maximale certifiée au décollage ne dépassant pas 2 000 kg, voire moins, transportant 3 passagers au maximum, de manière à ce qu'il n'y ait jamais plus de 4 personnes à bord de l'appareil.

**FCL.110.H LAPL(H) — Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits**

- a) Les candidats à la LAPL(H) devront avoir effectué 40 heures d'instruction au vol sur hélicoptères. Au moins 35 heures dudit temps de vol devront avoir été accomplies sur le type d'hélicoptère avec lequel l'examen pratique sera présenté. L'instruction au vol comprendra au moins:
- 1) 20 heures d'instruction au vol en double commande et
  - 2) 10 heures de vol en solo supervisé, comportant au moins 5 heures de vol en campagne en solo, dont au moins 1 vol en campagne d'un minimum de 150 km (80 NM), au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet sera effectué sur un aérodrome autre que l'aérodrome de départ.

**▼M7**

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

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

- 1) ne devra dépasser le temps de vol total en tant que PIC;
- 2) ne devra dépasser 50 % des heures requises au point a);
- 3) n'inclura les exigences figurant au point a) 2).

**▼B****FCL.135.H LAPL(H) — Extension des privilèges à une autre classe ou variante d'hélicoptère**

- a) Les privilèges d'une LAPL(H) seront limités au type spécifique et à la variante d'hélicoptère utilisés pour présenter l'examen pratique. Cette restriction peut être levée lorsque le pilote a accompli:
- 1) 5 heures d'instruction au vol, notamment:
    - i) 15 décollages, approches et atterrissages en double commande;

**▼ B**

- ii) 15 décollages, approches et atterrissages en solo supervisés;
- 2) un examen pratique ayant pour but de démontrer un niveau approprié de compétences dans le nouveau type. Au cours de l'examen pratique, le candidat devra également démontrer à l'examineur un niveau adéquat de connaissances théoriques pour l'autre type dans les sujets suivants:
  - procédures opérationnelles,
  - performance et préparation du vol,
  - connaissance générale de l'aéronef.
- b) Avant que le titulaire d'une LAPL(H) ne puisse exercer les privilèges de la licence sur d'autres variantes d'un hélicoptère que celle utilisée pour l'examen pratique, le pilote devra suivre une formation traitant des différences ou une formation de familiarisation, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21. La formation traitant des différences sera inscrite dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'instructeur.

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

- a) Les titulaires d'une LAPL(H) n'exerceront les privilèges de leur licence sur un type spécifique qu'une fois qu'ils auront effectué sur des hélicoptères de ce type au cours des 12 derniers mois:
  - 1) au moins 6 heures de vol en tant que PIC, incluant 6 décollages, approches et atterrissages et
  - 2) 1 cours de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur.
- b) Les titulaires d'une LAPL(H) qui ne satisfont pas aux exigences figurant au point a) devront:
  - 1) réussir un contrôle de compétences avec un examinateur sur le type spécifique avant de pouvoir reprendre l'exercice des privilèges de leur licence; ou
  - 2) effectuer du temps de vol ou des décollages et atterrissages additionnels, en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, afin de répondre aux exigences figurant au point a).

*SECTION 4**Exigences particulières pour la LAPL pour planeurs — LAPL(S)***FCL.105.S LAPL(S) — Privilèges et conditions**

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

**▼ M3**

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

**▼ B****FCL.110.S LAPL(S) — Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits**

- a) Les candidats à une LAPL(S) devront avoir accompli au moins 15 heures d'instruction au vol sur des planeurs ou planeurs motorisés, comportant au moins:
  - 1) 10 heures d'instruction au vol en double commande;
  - 2) 2 heures de vol en solo supervisé;

**▼ B**

- 3) 45 lancements et atterrissages;
  - 4) 1 vol en campagne en solo d'au moins 50 km (27 NM), ou 1 vol en campagne en double commande d'au moins 100 km (55 NM).
- b) Sur les 15 heures requises au point a), un maximum de 7 heures peut être accompli sur un TMG.

**▼ M7**

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

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

- 1) ne devra dépasser le temps de vol total en tant que PIC;
- 2) ne devra dépasser 50 % des heures requises au point a);
- 3) n'inclura les exigences figurant aux points a) 2), 3) et 4).

**▼ B****FCL.130.S LAPL(S) — Méthodes de lancement**

- a) Les privilèges de la LAPL(S) seront limités à la méthode de lancement comprise dans l'examen pratique. Cette restriction peut être levée lorsque le pilote a effectué:
- 1) dans le cas d'un lancement à l'aide d'un treuil ou d'un véhicule, au moins 10 lancements en instruction au vol en double commande et 5 lancements en solo sous supervision;
  - 2) dans le cas d'un lancement aérotracté ou d'un décollage autonome, au moins 5 lancements en instruction au vol en double commande et 5 lancements en solo sous supervision. Dans le cas d'un décollage autonome, une instruction au vol en double commande peut être effectuée dans un TMG;
  - 3) dans le cas d'un lancement par élastique, au moins 3 lancements effectués en instruction au vol en double commande ou en solo sous supervision.
- b) L'exécution de lancements d'entraînement supplémentaires sera inscrite dans le carnet du pilote et signée par l'instructeur.
- c) Pour maintenir leurs privilèges pour chaque mode de lancement, les pilotes effectueront au moins 5 lancements au cours des derniers 24 mois, à l'exception du lancement par élastique, pour lequel ils ne devront avoir effectué que 2 lancements.
- d) Lorsque le pilote ne satisfait pas à l'exigence figurant au point c), il devra effectuer le nombre additionnel de lancements en double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur afin de renouveler les privilèges.

**FCL.135.S LAPL(S) — Extension des privilèges aux TMG****▼ M7**

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

**▼ B**

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

**▼ B**

- procédures opérationnelles,
- performance du vol,
- connaissance générale de l'aéronef,
- navigation.

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

- a) Planeurs et motoplaneurs. Les titulaires d'une LAPL(S) n'exerceront les privilèges de leur licence sur des planeurs et motoplaneurs qu'une fois qu'ils auront effectués sur planeurs ou motoplaneurs, à l'exclusion des TMG, au cours des 24 derniers mois, au moins:
- 1) 5 heures de vol en tant que PIC, incluant 15 lancements;
  - 2) 2 vols d'entraînement avec un instructeur;
- b) TMG. Les titulaires d'une LAPL(S) n'exerceront les privilèges de leur licence sur un TMG que lorsqu'ils auront:
- 1) effectué sur TMG au cours des 24 derniers mois:
    - i) au moins 12 heures de vol en tant que PIC, incluant 12 décollages et atterrissages et
    - ii) 1 cours de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur;
  - 2) lorsque le titulaire de la LAPL(S) dispose également des privilèges pour piloter des avions, les exigences du point 1) peuvent aussi être satisfaites sur avion.
- c) Les titulaires d'une LAPL(S) qui ne satisfont pas aux exigences du point a) ou du point b) devront, avant de reprendre l'exercice de leurs privilèges:
- 1) réussir un contrôle de compétences avec un examinateur sur un planeur ou un TMG, selon le cas; ou
  - 2) effectuer du temps de vol ou des décollages et atterrissages additionnels, en vol à double commande ou en solo, sous la supervision d'un instructeur, afin de répondre aux exigences figurant aux points a) ou b).

*SECTION 5**Exigences particulières pour la LAPL pour ballons — LAPL(B)***▼ M4****FCL.105.B LAPL(B) — Privilèges**

Les privilèges du titulaire d'une LAPL pour ballons permettent d'agir en tant que PIC sur des ballons à air chaud ou des dirigeables à air chaud ayant une enveloppe d'une capacité maximale de 3 400 m<sup>3</sup> ou sur des ballons à gaz ayant une enveloppe d'une capacité maximale de 1 260 m<sup>3</sup>, qui transportent un maximum de 3 passagers, de manière à ne jamais dépasser un total de 4 personnes à bord du ballon.

**▼ M3****FCL.110.B LAPL(B) — Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits****▼ B**

- a) Les candidats à une LAPL(B) devront avoir effectué sur des ballons de la même classe au moins 16 heures d'instruction au vol, comportant au moins:
- 1) 12 heures d'instruction au vol en double commande;
  - 2) 10 gonflages et 20 décollages et atterrissages et
  - 3) 1 vol en solo supervisé, d'un temps de vol minimal de 30 minutes.

**▼M7**

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

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

- 1) ne devra dépasser le temps de vol total en tant que PIC sur ballons;
- 2) ne devra dépasser 50 % des heures requises au point a);
- 3) n'inclura les exigences figurant aux points a) 2) et 3).

**▼B****FCL.130.B LAPL(B) — Extension des privilèges aux vols captifs**

- a) Les privilèges de la LAPL(B) seront limités aux vols non captifs. Cette restriction peut être levée une fois que le pilote a au moins 3 vols captifs d'instruction à son actif.
- b) L'exécution de l'entraînement additionnel sera inscrite dans le carnet du pilote et signée par l'instructeur.
- c) Pour maintenir ce privilège, les pilotes devront effectuer au moins 2 vols captifs au cours des 24 derniers mois.
- d) Lorsque le pilote ne satisfait pas à l'exigence figurant au point c), il devra effectuer le nombre additionnel de vols captifs en double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur afin de renouveler les privilèges.

**FCL.135.B LAPL(B) — Extension des privilèges à une autre classe de ballons****▼M7**

Les privilèges d'une LAPL(B) seront limités à la classe de ballons dans laquelle l'examen pratique a été présenté. Cette restriction peut être levée lorsque le pilote a effectué auprès d'un DTO ou d'un ATO, dans l'autre classe de ballons, au moins:

**▼B**

- a) 5 vols d'instruction en double commande; ou
- b) dans le cas d'une LAPL(B) pour ballons à air chaud pour laquelle le pilote souhaite étendre les privilèges aux dirigeables à air chaud, 5 heures d'instruction au vol en double commande et
- c) un examen pratique au cours duquel le candidat devra également démontrer à l'examinateur un niveau adéquat de connaissances théoriques pour l'autre classe dans les sujets suivants:
  - principes du vol,
  - procédures opérationnelles,
  - performance et préparation du vol, et
  - connaissance générale de l'aéronef.

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

- a) Les titulaires d'une LAPL(B) n'exerceront les privilèges de leur licence qu'après avoir accompli, dans une classe de ballons au cours des 24 derniers mois, au moins:
  - 1) 6 heures de vol en tant que PIC, dont 10 décollages et atterrissages; et
  - 2) 1 vol d'entraînement avec un instructeur;
  - 3) en outre, si le pilote est qualifié pour piloter plus d'une classe de ballons, il devra, pour exercer ses privilèges dans l'autre classe, avoir à son actif au moins 3 heures de vol dans cette classe au cours des 24 derniers mois, incluant 3 décollages et atterrissages.

**▼B**

- b) Les titulaires d'une LAPL(B) qui ne satisfont pas aux exigences du point a) devront, avant de reprendre l'exercice de leurs privilèges:
- 1) réussir un contrôle de compétences en présence d'un examinateur dans la classe appropriée; ou
  - 2) effectuer du temps de vol ou des décollages et atterrissages additionnels, en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, afin de répondre aux exigences figurant au point a).

## SOUS-PARTIE C

**LICENCE DE PILOTE PRIVÉ (PPL), LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR (SPL) ET LICENCE DE PILOTE DE BALLON (BPL)**

## SECTION 1

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

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

**FCL.205 Conditions**

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

**▼M7****FCL.210 Cours de formation**

- a) Les candidats à une BPL, SPL ou PPL devront suivre un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO.
- b) Le cours devra inclure une instruction théorique et une instruction au vol correspondant aux privilèges de la BPL, SPL ou PPL demandée.
- c) L'instruction théorique et l'instruction au vol peuvent être achevées auprès d'un DTO ou d'un ATO différent de celui avec lequel les candidats ont commencé leur formation.

**▼B****FCL.215 Examen théorique**

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

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

**FCL.235 Examen pratique**

- a) Les candidats à une BPL, SPL ou PPL devront démontrer, au travers d'un examen pratique, leur aptitude à exécuter en tant que PIC, sur une catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres pertinentes avec une compétence qui correspond aux privilèges octroyés.

**▼ B**

- b) Un candidat à l'examen pratique devra avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef, ou dans un groupe de ballons qui sera utilisé pour l'examen pratique.
- c) Critères de réussite
  - 1) L'examen pratique devra être divisé en différentes sections, représentant les différentes phases de vol correspondant à la catégorie d'aéronef utilisée.

**▼ M3**

- 2) L'échec à l'une des rubriques de la section entraînera l'échec du candidat à la totalité de la section. Si le candidat n'échoue qu'à une section, il ne devra représenter que ladite section. L'échec à plus d'une section entraînera l'échec du candidat à la totalité de l'examen pratique.

**▼ B**

- 3) Lorsque l'examen doit être représenté conformément au paragraphe 2, l'échec à l'une des sections, y compris celles qui ont été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera l'échec du candidat à la totalité l'examen.
- 4) À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, 1 formation additionnelle sera requise.

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

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

**▼ M3**

- 3) la formation, l'examen et le contrôle relatifs aux qualifications et autorisations liées à ces licences.

**▼ B****FCL.210.A PPL(A) — Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits****▼ M4**

- a) Les candidats à une PPL(A) devront avoir effectué au moins 45 heures d'instruction au vol sur avions ou TMG, dont 5 heures peuvent avoir été effectuées sur un FSTD, avec au moins:
  - 1) 25 heures d'instruction au vol en double commande; et
  - 2) 10 heures de vol en solo supervisé, comportant au minimum 5 heures de vol en campagne en solo avec au moins 1 vol en campagne d'un minimum de 270 km (150 NM), au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ.

**▼ M7**

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

**▼ M7**

- c) Exigences particulières pour les candidats titulaires d'une LAPL(S) ou d'une SPL avec extension TMG. Les candidats à une PPL(A) titulaires d'une LAPL(S) ou d'une SPL avec extension TMG devront avoir à leur actif:
1. au moins 24 heures de vol sur TMG après la mention de l'extension TMG; et
  2. au moins 15 heures d'instruction au vol sur avions dans le cadre d'un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO, comprenant au moins les exigences figurant au point a) 2).

**▼ B**

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

*SECTION 3**Exigences particulières pour la PPL hélicoptères — PPL(H)***FCL.205.H PPL(H) — Privilèges**

- a) Les privilèges du titulaire d'une PPL(H) permettent d'agir sans rémunération comme PIC ou copilote sur des hélicoptères utilisés en exploitation non commerciale.
- b) Nonobstant le paragraphe précédent, le titulaire d'une PPL(H) qui a des privilèges d'instructeur ou d'examineur peut être rémunéré pour:
- 1) dispenser une instruction au vol pour la LAPL(H) ou la PPL(H);
  - 2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétence pour ces licences;

**▼ M3**

- 3) la formation, l'examen et le contrôle relatifs aux qualifications et autorisations liées à ces licences.

**▼ B****FCL.210.H PPL(H) — Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits**

- a) Les candidats à une PPL(H) devront avoir à leur actif au moins 45 heures d'instruction au vol sur hélicoptères, dont 5 heures peuvent avoir été accomplies dans un FNPT ou un FFS, avec au moins:
- 1) 25 heures d'instruction au vol en double commande et
  - 2) 10 heures de vol en solo supervisé, comportant au minimum 5 heures de vol en campagne en solo avec au moins 1 vol en campagne d'un minimum de 185 km (100 NM), au cours duquel 2 atterrissages avec arrêt complet doivent être effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ.
  - 3) 35 des 45 heures d'instruction au vol doivent être accomplies sur le même type d'hélicoptère que celui utilisé pour l'examen pratique.

**▼ M7**

- b) Exigences particulières pour les candidats titulaires d'une LAPL(H). Les candidats à une PPL(H) qui sont titulaires d'une LAPL(H) devront suivre un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO. La formation devra inclure au minimum cinq heures de temps d'instruction au vol en double commande et au moins un vol en campagne en solo supervisé d'un minimum de 185 km (100 NM) au cours duquel un atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur deux aérodromes autres que l'aérodrome de départ.

**▼ B**

- c) Les titulaires d'une licence de pilote pour une autre catégorie d'aéronef, à l'exception des ballons, recevront les crédits correspondant à 10 % du temps de vol total en tant que PIC sur de tels aéronefs, à concurrence de 6 heures. L'étendue des crédits octroyés n'inclura en aucun cas les exigences figurant au point a), 2).

**▼ B***SECTION 4**Exigences particulières pour la PPL dirigeables — PPL(As)***FCL.205.As PPL(As) — Privilèges**

- a) Les privilèges du titulaire d'une PPL(As) permettent d'agir sans rémunération comme PIC ou copilote sur des dirigeables utilisés en exploitations non commerciales.
- b) Nonobstant le paragraphe précédent, le titulaire d'une PPL(As) qui a des privilèges d'instructeur ou d'examineur peut être rémunéré pour:
  - 1) dispenser une instruction au vol pour la PPL(As);
  - 2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ladite licence;

**▼ M3**

- 3) la formation, l'examen et le contrôle relatifs aux qualifications et autorisations liées à ladite licence.

**▼ B****FCL.210.As PPL(As) — Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits**

- a) Les candidats à une PPL(As) devront avoir à leur actif au moins 35 heures d'instruction au vol sur dirigeables, dont 5 heures peuvent avoir été accomplies dans un FSTD, avec au moins:
  - 1) 25 heures d'instruction au vol en double commande, comportant:
    - i) 3 heures d'entraînement au vol en campagne, dont 1 vol en campagne d'au moins 65 km (35 NM);
    - ii) 3 heures d'instruction au vol aux instruments;
  - 2) 8 décollages et atterrissages sur un aérodrome, procédures d'amarrage et de séparation du mât incluses;
  - 3) 8 heures de vol en solo supervisé.
- b) Les candidats titulaires d'une BPL et qualifiés pour le vol sur dirigeables à air chaud recevront un crédit correspondant à 10 % de leur temps de vol total en tant que PIC sur de tels dirigeables, à concurrence de 5 heures.

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

- a) Les privilèges du titulaire d'une SPL permettent d'agir en tant que PIC sur planeurs et motoplaneurs. Afin d'exercer les privilèges sur un TMG, le titulaire devra satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.135.S.
- b) Les titulaires d'une SPL:
  - 1) ne transporteront des passagers qu'après avoir accompli, après la délivrance de la licence, au moins 10 heures de vol ou 30 lancements en tant que PIC sur planeurs ou motoplaneurs;
  - 2) se verront limités à agir sans rémunération en exploitation non commerciale jusqu'à ce qu'ils:
    - i) aient atteint l'âge de 18 ans;
    - ii) aient effectué, après la délivrance de la licence, 75 heures de vol ou 200 lancements en tant que PIC sur planeurs ou motoplaneurs;
    - iii) aient réussi un contrôle de compétences avec un examinateur.

**▼ M3**

- c) Nonobstant les dispositions du point b) 2), le titulaire d'une SPL ayant des privilèges d'instructeur ou d'examineur peut être rémunéré pour:
  - 1) dispenser une instruction de vol en vue de l'octroi de la LAPL(S) ou de la SPL;

**▼ M3**

- 2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences;
- 3) la formation, l'examen et le contrôle relatifs aux qualifications et autorisations liées à ces licences.

**▼ B****FCL.210.S SPL — Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits**

- a) Les candidats à une SPL devront avoir effectué au moins 15 heures d'instruction au vol sur planeurs ou motoplaneurs, comprenant au moins les exigences établies au paragraphe FCL.110.S.
- b) Les candidats à une SPL qui sont titulaires d'une LAPL(S) recevront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences de délivrance d'une SPL.

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

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

**FCL.220.S SPL — Modes de lancement**

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

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

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

*SECTION 6**Exigences particulières pour la licence de pilote de ballon (BPL)***FCL.205.B BPL — Privilèges et conditions****▼ M3**

- a) Les privilèges du titulaire d'une BPL permettent d'agir en tant que PIC sur des ballons.

**▼ B**

- b) Les titulaires d'une BPL se verront limités à agir sans rémunération en exploitations non commerciales jusqu'à ce qu'ils:
  - 1) aient atteint l'âge de 18 ans;
  - 2) aient à leur actif 50 heures de vol et 50 décollages et atterrissages en tant que PIC sur ballons;
  - 3) aient réussi un contrôle de compétences avec un examinateur sur un ballon de la classe spécifique.
- c) Nonobstant les dispositions du point b), le titulaire d'une BPL ayant des privilèges d'instructeur ou d'examineur peut être rémunéré pour:
  - 1) dispenser une instruction au vol pour la LAPL(B) ou la BPL;
  - 2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences;

**▼ M3**

- 3) la formation, l'examen et le contrôle relatifs aux qualifications et autorisations liées à ces licences.

**▼ B****FCL.210.B BPL — Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits**

- a) Les candidats à une BPL devront avoir accompli au moins 16 heures d'instruction au vol sur des ballons de la même classe et groupe, avec au moins:
  - 1) 12 heures d'instruction au vol en double commande;

**▼B**

- 2) 10 gonflages et 20 décollages et atterrissages et
  - 3) 1 vol en solo supervisé, d'un temps de vol minimal de 30 minutes.
- b) Les candidats à une BPL qui sont titulaires d'une LAPL(B) recevront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences de délivrance d'une BPL.

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

**FCL.220.B BPL — Extension des privilèges aux vols captifs**

Les privilèges de la BPL seront limités aux vols non captifs. Cette limitation peut être supprimée lorsque le pilote satisfait aux exigences du paragraphe FCL.130.B.

**FCL.225.B BPL — Extension des privilèges à une autre classe ou un autre groupe de ballons**

Les privilèges d'une BPL seront limités à la classe et au groupe de ballons avec lesquels l'examen pratique a été présenté. Cette restriction peut être levée lorsque le pilote a:

- a) dans le cas d'une extension à une autre classe au sein du même groupe, satisfait aux exigences du paragraphe FCL.135.B;
- b) dans le cas d'une extension à un autre groupe dans la même classe de ballons, accompli au moins:
  - 1) 2 vols d'instruction dans un ballon du groupe pertinent et
  - 2) le nombre d'heures de vol suivantes en tant que PIC sur ballons:
    - i) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de 3 401 m<sup>3</sup> à 6 000 m<sup>3</sup>, au moins 100 heures;
    - ii) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de 6 001 m<sup>3</sup> à 10 500 m<sup>3</sup>, au moins 200 heures;
    - iii) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de plus de 10 500 m<sup>3</sup>, au moins 300 heures;
    - iv) dans le cas de ballons à gaz ayant une capacité d'enveloppe de plus de 1 260 m<sup>3</sup>, au moins 50 heures;

**▼M4****FCL.230.B BPL — Exigences en termes d'expérience récente**

- a) Les titulaires d'une BPL n'exerceront les privilèges de leur licence qu'après avoir effectué, dans une classe de ballons au cours des 24 derniers mois, au moins:
  - 1) 6 heures de vol en tant que PIC, avec 10 décollages et atterrissages; et
  - 2) 1 vol d'entraînement avec un instructeur dans un ballon de la classe appropriée;
  - 3) en outre, des pilotes qualifiés pour piloter plus d'une classe de ballons devront, pour exercer leurs privilèges dans une autre classe, avoir à leur actif au moins 3 heures de vol dans ladite classe au cours des 24 derniers mois, avec 3 décollages et atterrissages.
- b) Les titulaires d'une BPL ne piloteront qu'un ballon du même groupe que le ballon dans lequel le vol d'entraînement a été effectué, ou d'un groupe de ballons ayant une taille d'enveloppe inférieure.
- c) Les titulaires d'une BPL qui ne satisfont pas aux exigences du point a) devront, avant de reprendre l'exercice de leurs privilèges:
  - 1) réussir un contrôle de compétences avec un examinateur dans un ballon de la classe appropriée; ou

**▼M4**

- 2) effectuer le temps de vol ou les décollages et atterrissages additionnels, en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, afin de satisfaire aux exigences du point a).
- d) Dans le cas prévu au point c) 1), le titulaire de la BPL ne pilotera qu'un ballon du même groupe que le ballon pour lequel le contrôle de compétences a été effectué, ou d'un groupe de ballons ayant une taille d'enveloppe inférieure.

**▼B**

## SOUS-PARTIE D

**LICENCE DE PILOTE COMMERCIAL — CPL***SECTION 1**Exigences communes***FCL.300 CPL — Âge minimum**

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

**FCL.305 CPL — Privilèges et conditions**

- a) Privilèges. Les privilèges du titulaire d'une CPL, dans la catégorie appropriée d'aéronef, permettent d'agir:
- 1) exercer tous les privilèges du titulaire d'une LAPL et d'une PPL;
  - 2) agir en tant que PIC ou copilote sur tout aéronef exploité pour des opérations autres que le transport aérien commercial;
  - 3) agir en tant que PIC pour le transport aérien commercial avec tout aéronef monopilote soumis aux restrictions spécifiées au paragraphe FCL.060 et dans la présente sous-partie;
  - 4) agir en tant que copilote lors de transport aérien commercial soumis aux restrictions spécifiées au paragraphe FCL.060.
- b) Conditions. Un candidat à la délivrance d'une CPL devra avoir satisfait aux exigences relatives à la qualification de classe ou de type de l'aéronef utilisé lors de l'examen pratique.

**FCL.310 CPL — Examens théoriques**

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

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

**FCL.315 CPL — Cours de formation**

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

**▼B****FCL.320 CPL — Examen pratique**

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

*SECTION 2**Exigences particulières pour la catégorie d'avions — CPL(A)***▼M4****FCL.315.À CPL — Cours de formation**

L'instruction théorique et l'instruction au vol pour la délivrance d'une CPL(A) devront comprendre une formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle.

**▼B****FCL.325.A CPL(A) — Conditions particulières pour les titulaires d'une MPL**

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

- a) 70 heures de vol:
  - 1) en tant que PIC; ou
  - 2) constituées d'au moins 10 heures en tant que PIC et du temps de vol additionnel en tant que PIC sous supervision (PICUS).

De ces 70 heures, 20 seront du temps de vol en VFR en campagne en tant que PIC ou du temps de vol en campagne comportant au moins 10 heures en tant que PIC et 10 heures en tant que PICUS. Elles incluront 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM), accompli en tant que PIC, au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes différents;
- b) les éléments du cours modulaire de la CPL(A), établis aux paragraphes 10, point a) et 11 de l'appendice 3, E à la présente partie et
- c) l'examen pratique de la CPL(A), conformément au paragraphe FCL.320.

*SOUS-PARTIE E**LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE — MPL***FCL.400.A MPL — Âge minimum**

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

**FCL.405.A MPL — Privilèges**

- a) Les privilèges du titulaire d'une MPL permettent d'agir en tant que copilote sur un avion qui doit être exploité avec un copilote.
- b) Le titulaire d'une MPL peut obtenir les privilèges additionnels:
  - 1) de titulaire d'une PPL(A), pour autant que les exigences relatives à la PPL(A) spécifiées dans la sous-partie C soient satisfaites;
  - 2) d'une CPL(A) pour autant que les exigences spécifiées au paragraphe FCL.325.A soient satisfaites.
- c) Le titulaire d'une MPL verra les privilèges de son IR(A) limités aux avions qui doivent être exploités avec un copilote. Les privilèges de l'IR(A) peuvent être étendus aux exploitations monopilotes sur avion, pour autant que le titulaire de la licence ait effectué la formation additionnelle pour agir en tant que PIC lors d'opérations monopilotes exécutées par seule référence aux instruments et qu'il ait réussi l'examen pratique de l'IR(A) en tant que pilote unique.

**FCL.410.A MPL — Cours de formation et examens théoriques****▼M4**

- a) Cours. Les candidats à une MPL devront avoir suivi une instruction théorique et une instruction au vol auprès d'un ATO, conformément à l'appendice 5 de la présente partie. L'instruction théorique et l'instruction au vol pour la délivrance d'une MPL devront comprendre une formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle.

**▼B**

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

**FCL.415.A MPL — Aptitudes pratiques**

- a) Les candidats à une MPL devront avoir démontré, dans le cadre d'une évaluation continue, les aptitudes nécessaires pour satisfaire à toutes les unités de compétence spécifiées dans l'appendice 5 à la présente partie, en tant que pilote aux commandes et pilote n'étant pas aux commandes, dans un avion à turbine multimoteur et multipilote, en VFR et IFR.
- b) Au terme du cours de formation, le candidat devra être reçu à un examen pratique conforme à l'appendice 9 à la présente partie, afin de démontrer son aptitude à effectuer, en tant que PIC de la catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres pertinentes, avec la compétence correspondant aux privilèges octroyés. L'examen pratique sera effectué sur le type d'avion utilisé dans la phase avancée du cours de formation intégré de la MPL ou dans un FFS représentant le même type.

## SOUS-PARTIE F

**LICENCE DE PILOTE DE LIGNE — ATPL**

## SECTION 1

*Exigences communes***FCL.500 ATPL — Âge minimum**

Les candidats à une ATPL devront avoir au moins 21 ans révolus.

**FCL.505 ATPL — Privilèges**

- a) Les privilèges du titulaire d'une ATPL, dans la catégorie appropriée d'aéronef, permettent d'agir.
- 1) exercer tous les privilèges du titulaire d'une LAPL, d'une PPL et d'une CPL;
  - 2) agir en tant que PIC sur des aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial.
- b) Les candidats à la délivrance d'une ATPL devront avoir satisfait aux exigences relatives à la qualification de type de l'aéronef utilisé lors de l'examen pratique.

**FCL.515 ATPL — Cours de formation et examens théoriques**

- a) Cours. Les candidats à une ATPL devront avoir suivi un cours de formation auprès d'un ATO. Le cours sera soit un cours de formation intégré, soit un cours modulaire, conformément à l'appendice 3 à la présente partie.
- b) Examen. Les candidats à une ATPL devront démontrer, dans les sujets suivants, un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés:
- réglementation,
  - connaissance générale de l'aéronef – cellule/systèmes/motorisation,
  - connaissance générale de l'aéronef – instruments,
  - masse et centrage,
  - performance,
  - préparation et surveillance du vol,
  - performance humaine,
  - météorologie,
  - navigation générale,

**▼B**

- radionavigation,
- procédures opérationnelles,
- principes du vol,
- communications en VFR,
- communications en IFR.

*SECTION 2**Exigences particulières pour la catégorie des avions — ATPL(A)***FCL.505.A ATPL(A) — Restriction des privilèges pour les pilotes précédemment titulaires d'une MPL**

Lorsque le titulaire d'une ATPL(A) n'était précédemment détenteur que d'une MPL, les privilèges seront restreints aux exploitations multipilotes, sauf si le titulaire satisfait au paragraphe FCL.405.A, point b), 2) c), relatif aux exploitations monopilotes.

**FCL.510.A ATPL(A) — Prérequis, expérience et obtention de crédits**

- a) Prérequis. Les candidats à une ATPL(A) devront être titulaires:
- 1) d'une MPL; ou
  - 2) d'une CPL(A) et d'une qualification IR multimoteur pour avions. Dans ce cas, le candidat devra également avoir reçu une formation au MCC.
- b) Expérience. Les candidats à une ATPL(A) devront avoir à leur actif un minimum de 1 500 heures de vol sur avions, avec au moins:
- 1) 500 heures en exploitation multipilote sur avions;
  - 2) i) 500 heures en tant que PIC sous supervision; ou
    - ii) 250 heures en tant que PIC; ou encore
    - iii) 250 heures, dont au moins 70 heures en tant que PIC, et le reste en tant que PIC sous supervision;
  - 3) 200 heures de vol en campagne, dont au moins 100 heures en tant que PIC ou PIC sous supervision;
  - 4) 75 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 30 heures peut être du temps aux instruments au sol et
  - 5) 100 heures de vol de nuit en tant que PIC ou copilote.
- Dans les 1 500 heures de vol, jusqu'à 100 heures de vol peuvent avoir été accomplies dans un FFS et un FNPT. Sur ces 100 heures, seul un maximum de 25 heures peut être effectué dans un FNPT.
- c) Obtention de crédits.
- 1) Les titulaires d'une licence de pilote pour d'autres catégories d'aéronefs recevront des crédits de temps de vol à concurrence de:
    - i) pour les TMG ou les planeurs, 30 heures de vol en tant que PIC;
    - ii) pour les hélicoptères, 50 % de toutes les exigences relatives au temps de vol figurant au point b).

**▼ M3**

- 2) Les titulaires d'une licence de mécanicien navigant octroyée conformément aux règles nationales applicables recevront les crédits correspondant à 50 % des heures effectuées comme mécanicien navigant, à concurrence de 250 heures. Ces 250 heures peuvent être portées en crédit pour satisfaire à l'exigence de 1 500 heures du point b) et à celle de 500 heures du point b) 1), pour autant que le crédit total octroyé pour satisfaire à l'un de ces points ne dépasse pas 250 heures.

**▼ B**

- d) L'expérience requise au point b) sera acquise avant de présenter l'examen pratique pour l'ATPL(A).

**FCL.520.A ATPL(A) — Examen pratique**

Les candidats à une ATPL(A) devront être reçus à un examen pratique conforme à l'appendice 9 de la présente partie, afin de démontrer leur aptitude à effectuer, en tant que PIC d'un avion multipilote en IFR, les procédures et manœuvres pertinentes, avec la compétence correspondant aux privilèges octroyés.

L'examen pratique sera présenté dans un avion ou un FFS correctement qualifié et représentant le même type.

*SECTION 3**Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères — ATPL(H)***FCL.510.H ATPL(H) — Prérequis, expérience et obtention de crédits**

Les candidats à une ATPL(H) devront:

- a) être titulaires d'une CPL(H), ainsi que d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote et avoir reçu une formation au MCC;
- b) avoir à leur actif un minimum de 1 000 heures de vol en tant que pilotes d'hélicoptères, avec au moins:
- 1) 350 heures dans des hélicoptères multipilotes;
  - 2) i) 250 heures en tant que PIC; ou
    - ii) 100 heures en tant que PIC et 150 heures en tant que PIC sous supervision; ou encore
    - iii) 250 heures en tant que PIC sous supervision dans des hélicoptères multipilotes. Dans ce cas, les privilèges de l'ATPL(H) seront limités aux exploitations multipilotes, jusqu'à ce que 100 heures aient été accomplies en tant que PIC;
  - 3) 200 heures de vol en campagne, dont au moins 100 heures en tant que PIC ou PIC sous supervision;
  - 4) 30 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 10 heures peut être du temps aux instruments au sol; et
  - 5) 100 heures de vol de nuit en tant que PIC ou copilote.

Au cours de ces 1 000 heures, un FSTD peut être utilisé pour accomplir un maximum de 100 heures, dont 25 heures tout au plus peuvent être effectuées dans un FNPT.

- c) Le temps de vol sur avions peut être porté en crédit à concurrence de 50 % du temps de vol exigé au point b).
- d) L'expérience requise au point b) devra être acquise avant de présenter l'examen pratique pour l'ATPL(H).

**FCL.520.H ATPL(H) — Examen pratique**

Un candidat à une ATPL(H) devra être reçu un examen pratique conforme à l'appendice 9 à la présente partie, afin de démontrer son aptitude à effectuer, en tant que PIC d'un hélicoptère multipilote, les procédures et manœuvres pertinentes, avec la compétence correspondant aux privilèges octroyés.

**▼ B**

L'examen pratique sera présenté dans un hélicoptère ou un FFS qualifié à cet effet et représentant le même type.

## SOUS-PARTIE G

**QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS — IR**

## SECTION 1

**Exigences communes****▼ M3****FCL.600 IR — Généralités****▼ M5**

Sauf exception prévue dans la rubrique FCL.825, les opérations en IFR dans un avion, hélicoptère, dirigeable ou aéronef à sustentation motorisée ne pourront être effectuées que par les titulaires:

- a) d'une PPL, CPL, MPL et ATPL; et
- b) d'une IR avec des privilèges correspondant aux exigences applicables de l'espace aérien et à la catégorie d'aéronef, sauf lorsqu'ils présentent des examens pratiques ou des contrôles de compétences ou lorsqu'ils reçoivent une instruction en double commande.

**▼ B****FCL.605 IR — Privilèges****▼ M5**

- a) Les privilèges du titulaire d'une IR permettent de piloter un aéronef en régime IFR, y compris en exploitation PBN, avec une hauteur minimale de décision de 200 pieds au moins (60 m).

**▼ B**

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

**FCL.610 IR — Prérequis et obtention de crédits**

Les candidats à une IR:

- a) devront être titulaires:
  - 1) d'au moins une PPL de la catégorie appropriée d'aéronef et:

**▼ M3**

- i) des privilèges de voler de nuit conformément au paragraphe FCL.810, s'il est prévu d'exercer les privilèges IR de nuit; ou

**▼ B**

- ii) d'une ATPL dans une autre catégorie d'aéronef; ou encore

- 2) d'une CPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;

**▼ M3**

- b) devront avoir effectué au moins 50 heures de vol en campagne en tant que PIC sur avions, TMG, hélicoptères ou dirigeables, dont au moins 10 heures ou, dans le cas des dirigeables, 20 heures auront été accomplies dans la catégorie d'aéronef pertinente.

**▼ B**

- c) Hélicoptères exclusivement. Les candidats qui auront suivi un cours de formation intégré ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) seront exemptés de l'exigence du point b).

**▼B****FCL.615 IR — Instruction théorique et instruction au vol**

- a) Cours. Les candidats à une IR devront avoir suivi un cours théorique et une instruction au vol auprès d'un ATO. Le cours devra être:
- 1) 1 cours de formation intégré qui inclut un entraînement pour l'IR, conformément à l'appendice 3 de la présente partie; ou
  - 2) 1 cours modulaire, conformément à l'appendice 6 à la présente partie.

**▼M3**

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

- droit aérien,
- connaissance générale de l'aéronef – instruments,
- préparation et surveillance du vol,
- performance humaine,
- météorologie,
- radionavigation,
- communications en IFR.

**▼B****FCL.620 IR — Examen pratique**

- a) Les candidats à une IR devront être reçus à un examen pratique conforme à l'appendice 7 à la présente partie, afin de démontrer leur aptitude à exécuter les procédures et manœuvres pertinentes, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges octroyés.
- b) Pour une IR multimoteur, l'examen pratique sera présenté sur un aéronef multimoteur. Pour une IR monomoteur, l'examen pratique sera présenté sur un aéronef monomoteur. Un avion multimoteur à traction centrale sera réputé être un avion monomoteur aux fins du présent paragraphe.

**FCL.625 IR — Validité, prorogation et renouvellement**

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

**▼ B***SECTION 2**Exigences particulières pour la catégorie des avions***FCL.625.A IR(A) — Prorogation**

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

*SECTION 3**Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères***FCL.625.H IR(H) — Prorogation**

- a) Les candidats à la prorogation d'une IR(H):
- 1) lorsque la prorogation est combinée à la prorogation d'une qualification de type, devront réussir un contrôle de compétences conforme à l'appendice 9 à la présente partie, pour le type d'hélicoptère pertinent;

**▼ M3**

- 2) lorsque la prorogation n'est pas combinée à la prorogation d'une qualification de type, ils ne devront effectuer que la section 5 et les parties applicables de la section 1 du contrôle de compétences établi dans l'appendice 9 à la présente partie pour le type d'hélicoptère concerné. Dans ce cas, un FTD 2/3 ou un FFS représentant le type d'hélicoptère pertinent peut être utilisé mais, au moins une fois sur deux, le contrôle de compétences visant la prorogation d'une IR(H) devra alors être accompli dans un hélicoptère.

**▼ B**

- b) Des crédits croisés seront octroyés conformément à l'appendice 8 à la présente partie.

**FCL.630.H IR(H) — Extension aux hélicoptères multimoteurs des privilèges applicables aux hélicoptères monomoteurs**

Les titulaires d'une IR(H) valide pour les hélicoptères monomoteurs qui souhaitent étendre pour la première fois leur qualification aux hélicoptères multimoteurs devront:

- a) suivre 1 cours de formation auprès d'un ATO, comportant au moins 5 heures d'instruction au vol aux instruments, dont 3 heures peuvent être effectuées dans un FFS ou un FTD II/III, voire dans un FNPT II/III et
- b) la section 5 de l'examen pratique conformément à l'appendice 9 à la présente partie, sur des hélicoptères multimoteurs.

**▼ B***SECTION 4**Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables***FCL.625.As IR(As) — Prorogation**

Les candidats à la prorogation d'une IR(As):

- a) lorsque la prorogation est combinée à la prorogation d'une qualification de type, devront réussir un contrôle de compétences conforme à l'appendice 9 à la présente partie, pour le type de dirigeable pertinent;
- b) lorsqu'elle n'est pas combinée à la prorogation d'une qualification de type, devront effectuer la section 5 et les parties de la section 1 applicables au vol prévu, du contrôle de compétences pour les dirigeables, conformément à l'appendice 9 à la présente partie. Dans ce cas, un FTD II/III ou un FFS représentant le type pertinent peut être utilisé, mais le contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(As) devra alors être accompli dans un dirigeable.

## SOUS-PARTIE H

**QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE***SECTION 1**Exigences communes***FCL.700 Circonstances dans lesquelles des qualifications de classe ou de type sont exigées****▼ M5**

- a) Les titulaires d'une licence de pilote ne pourront agir en aucun cas en tant que pilote d'un aéronef s'ils ne possèdent pas de qualification de classe ou de type en cours de validité et appropriée, à l'exception:
  - i) du cas des LAPL, SPL et BPL;
  - ii) lorsqu'ils présentent des examens pratiques ou des contrôles de compétences visant à renouveler des qualifications de classe ou de type;
  - iii) lorsqu'ils suivent une instruction au vol;
  - iv) lorsqu'ils sont titulaires d'une qualification pour les essais en vol délivrée conformément à la rubrique FCL.820.

**▼ B**

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

**▼ M5****▼ B****FCL.705 Privilèges du titulaire d'une qualification de classe ou de type**

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

**FCL.710 Qualifications de classe et de type — variantes**

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

**▼ M3**

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

**▼ B**

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

**FCL.725 Exigences pour la délivrance de qualifications de classe et de type****▼ M7**

- a) Cours de formation. Un candidat à une qualification de classe ou de type devra suivre un cours de formation auprès d'un ATO. Un candidat à une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances, à une qualification de classe de TMG ou à une qualification de type d'hélicoptère monomoteur visé au point DTO.GEN.110 a) 2) c) de l'annexe VIII (partie DTO) pourra suivre le cours de formation auprès d'un DTO. Le cours de formation de qualification de type devra inclure les éléments de formation obligatoires pour le type concerné, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission.

**▼ B**

- b) Examen théorique. Le candidat à une qualification de classe ou de type devra être reçu à un examen théorique organisé par un ATO afin de démontrer le niveau de connaissances théoriques requises pour utiliser le type ou la classe d'aéronef applicable en toute sécurité.
- 1) Dans le cas des aéronefs multipilotes, l'examen théorique sera une épreuve écrite et contiendra au moins 100 questions à choix multiple, réparties de manière appropriée entre les sujets principaux du programme.
  - 2) Dans le cas des aéronefs monopilotes multimoteurs, l'examen théorique sera une épreuve écrite et le nombre de questions à choix multiple dépendra de la complexité de l'aéronef.
  - 3) Dans le cas des aéronefs monomoteurs, l'examen théorique sera conduit oralement par l'examineur pendant l'examen pratique afin de déterminer si un niveau de connaissance suffisant a été atteint ou pas.

**▼ M3**

- 4) Dans le cas des avions monopilotes qui sont classés comme avions hautes performances, l'examen théorique sera une épreuve écrite et contiendra au moins 100 questions à choix multiple, réparties de manière appropriée entre les sujets du programme.

**▼ B**

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

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

- d) Un candidat qui est déjà titulaire d'une qualification de type pour un type d'aéronef, ayant des privilèges pour l'exploitation monopilote ou multipilote, sera réputé avoir déjà satisfait aux exigences théoriques lorsqu'il introduira la demande d'ajout de privilèges pour une autre forme d'exploitation sur le même type d'aéronef.
- e) Nonobstant les paragraphes précédents, les pilotes détenteurs d'une qualification d'essais en vol délivrée conformément au paragraphe FCL.820, qui étaient impliqués dans les essais en vol de développement, de certification ou de production pour un type d'aéronef, et qui ont à leur actif soit 50 heures de vol total, soit 10 heures de vol en tant que PIC pour des vols d'essai sur ledit type d'aéronef, peuvent demander la délivrance de qualification du type pertinent, pour autant qu'ils satisfassent aux exigences relatives à l'expérience, ainsi qu'aux prérequis pour la délivrance de ladite qualification de type, comme établi dans la présente sous-partie pour la catégorie d'aéronef pertinente.

**▼ B****FCL.740 Validité et renouvellement de qualifications de classe et de type**

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

**▼ M7**

b) Renouvellement. Si une qualification de classe ou de type est arrivée à échéance, le candidat devra procéder selon les étapes suivantes:

1. réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de la présente annexe;
2. avant de passer le contrôle de compétences mentionné au point 1), suivre une formation de remise à niveau auprès d'un ATO, si requis pour atteindre le niveau de compétences nécessaire à l'exploitation en toute sécurité du type ou de la classe d'aéronef pertinent. Toutefois, le candidat pourra suivre la formation:
  - i) auprès d'un DTO ou d'un ATO, si la qualification arrivée à échéance était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances, une qualification de classe de TMG ou une qualification de type d'hélicoptère monomoteur visé au point DTO.GEN.110 a) 2) c) de l'annexe VIII (partie DTO);
  - ii) auprès d'un DTO, auprès d'un ATO ou avec un instructeur, si la qualification est arrivée à échéance depuis moins de trois ans et était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances ou une qualification de classe de TMG.

**▼ B***SECTION 2**Exigences particulières pour la catégorie des avions***FCL.720.A Exigence en termes d'expérience et prérequis pour la délivrance de qualifications de classe ou de type — avions**

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

- a) avions monopilotes multimoteurs. Les candidats à une première qualification de classe ou de type sur un avion monopilote multimoteur devront avoir à effectué au moins 70 heures en tant que PIC sur avions;
- b) avions non complexes hautes performances monopilotes. Avant de commencer la formation en vol, les candidats à une première qualification de classe ou de type pour un avion monopilote classé comme avion hautes performances devront:
  - 1) avoir effectué au moins 200 heures d'expérience totale en vol, dont 70 heures en tant que PIC sur avions; et
  - 2) i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours théorique additionnel auprès d'un ATO; ou
    - ii) avoir réussi les examens théoriques de l'ATPL(A) conformément à la présente partie; ou
    - iii) en plus d'une licence délivrée conformément à la présente partie, être titulaires d'une ATPL(A) ou d'une CPL(A)/IR avec un crédit de connaissances théoriques pour l'ATPL(A), délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.
  - 3) En outre, les pilotes souhaitant bénéficier du privilège d'utiliser l'avion en exploitations multipilotes devront satisfaire aux exigences du point d) 4);
- c) avions complexes hautes performances monopilotes. Les candidats à la délivrance d'une première qualification de type pour un avion complexe monopilote classé comme avion hautes performances devront, en plus de satisfaire aux exigences du point b), avoir satisfait aux exigences pour une IR(A) multimoteur, comme défini dans la sous-partie G;

**▼ B**

- d) avions multipilotes. Les candidats à un cours de première qualification de type pour un avion multipilote seront des élèves pilotes en train de suivre une formation dans un cours MPL ou satisferont aux exigences suivantes:
- 1) avoir effectué au moins 70 heures d'expérience de vol en tant que PIC sur avions;
  - 2) être titulaires d'une IR(A) multimoteur;
  - 3) avoir réussi les examens théoriques de l'ATPL(A), conformément à la présente partie; et
  - 4) sauf lorsque le cours de qualification de type est combiné avec un cours sur le MCC:
    - i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours sur le MCC sur avions; ou
    - ii) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante une formation sur le MCC sur hélicoptère et avoir à leur actif une expérience de plus de 100 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes; ou
    - iii) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes; ou
    - iv) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes en exploitations multipilotes sur des avions monopilotes multimoteurs, en transport aérien commercial, conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables;

**▼ M3**

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

**▼ B**

- f) qualifications additionnelles de type d'avions complexes hautes performances monopilotes et multipilotes. Les candidats à la délivrance de qualifications additionnelles de type multipilote et de qualifications de type d'avions complexes hautes performances monopilotes devront être titulaires d'une IR(A) multimoteur;
- g) lorsque défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la partie 21, l'exercice des privilèges d'une qualification de type peut être initialement restreint au vol sous la supervision d'un instructeur. Les heures de vol sous supervision seront consignées dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et seront validées par la signature de l'instructeur. Cette limitation sera supprimée lorsque le pilote pourra démontrer que les heures de vol sous supervision exigées par les données d'adéquation opérationnelle ont été accomplies.

**FCL.725.A Instruction théorique et instruction au vol pour la délivrance de qualifications de classe et de type — avions**

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

- a) Avions monopilotes multimoteurs.
- 1) Le cours théorique pour une qualification de classe monopilote multimoteur devra inclure au moins 7 heures d'instruction à l'exploitation d'avions multimoteurs.
  - 2) Le cours de formation en vol pour une qualification de type ou de classe monopilote multimoteur devra inclure au moins 2 heures et 30 minutes d'instruction au vol en double commande en conditions normales d'exploitation d'avion multimoteur et pas moins de 3 heures 30 minutes d'instruction au vol en double commande en procédures de panne moteur et en techniques de vol asymétrique.
- b) Avions monopilotes — hydravions. Le cours de formation pour des qualifications sur avions monopilotes — mer devra inclure une instruction théorique et une instruction au vol. La formation en vol pour une qualification de classe

**▼ B**

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

**▼ M4**

- c) Avions multipilotes. Le cours de formation pour la délivrance d'une qualification de type d'avion multipilote devra comprendre l'instruction théorique et l'instruction au vol concernant la prévention et la récupération à la suite d'une perte de contrôle.

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

- a) Un pilote qui suit une instruction dans un cours ZFTT devra avoir accompli, sur un avion multipilote à turboréacteurs, certifié selon les normes du CS-25 ou un code de navigabilité équivalent, ou sur un avion multipilote à turbo-propulseurs dont la masse maximale certifiée au décollage est d'au moins 10 tonnes ou dispose d'une configuration approuvée en sièges passagers supérieure à 19 sièges, au moins:
- 1) 1 500 heures de vol ou 250 étapes si un FFS qualifié pour le niveau CG, C ou C intermédiaire est utilisé pendant le cours; ou
  - 2) 500 heures de vol ou 100 étapes si un FFS qualifié pour le niveau DG ou D est utilisé pendant le cours.
- b) Lorsqu'un pilote passe d'un avion à turbopropulseurs à un avion à turboréacteurs ou inversement, une formation complémentaire sur simulateur sera exigée.

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

- a) Le cours de formation au MCC contiendra au moins:
- 1) 25 heures d'instruction et d'exercices théoriques et
  - 2) 20 heures de formation pratique au MCC ou 15 heures dans le cas des élèves pilotes qui suivent un cours intégré ATP.

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

- b) Le cours de formation au MCC sera accompli dans les 6 mois auprès d'un ATO.
- c) À moins que le cours sur le MCC n'ait été combiné avec un cours de qualification de type, le candidat se verra attribuer, à l'issue du cours de formation au MCC, un certificat attestant qu'il l'a suivi.
- d) Un candidat qui a suivi la formation au MCC pour toute autre catégorie d'aéronef sera exempté de l'exigence du point a) 1).

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

- a) Prorogation des qualifications de classe multimoteur et qualifications de type. Pour la prorogation des qualifications de classe multimoteur et des qualifications de type, le candidat devra:
- 1) réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 à la présente partie dans la classe ou le type d'avion concerné ou dans un FSTD représentant cette classe ou ce type, dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification et

**▼ B**

- 2) accomplir au cours de la période de validité de la qualification, au moins:
  - i) 10 étapes en tant que pilote de la catégorie ou du type d'avion pertinent; ou
  - ii) 1 étape en tant que pilote sur un avion ou un FFS de la classe ou du type concerné, avec un examinateur. Cette étape peut être effectuée au cours du contrôle de compétences.
- 3) Un pilote qui travaille pour un opérateur de transport aérien commercial agréé conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables, qui a réussi le contrôle de compétences de l'opérateur, ainsi que le contrôle de compétences visant à la prorogation de la qualification de classe ou de type, sera exempté de devoir satisfaire aux exigences du point 2).

**▼ M3**

- 4) La prorogation d'une qualification de vol aux instruments en route (EIR) ou d'une IR(A), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de classe ou de type.

**▼ M4**

- b) Prorogation des qualifications de classe monopilote monomoteur.
  - 1) Qualifications de classe d'avion monomoteur à pistons et qualifications de TMG. En cas de prorogation des qualifications de classe d'avions monopilotes monomoteurs à pistons ou des qualifications de classe de TMG, le candidat devra:
    - i) au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir, avec un examinateur, un contrôle de compétences dans la classe concernée, conformément à l'appendice 9 de la présente partie; ou
    - ii) au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification, accomplir 12 heures de vol dans la classe concernée, avec:
      - 6 heures de vol en tant que PIC,
      - 12 décollages et 12 atterrissages, et
      - une formation de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI). Les candidats seront exemptés de cette formation s'ils ont réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type, un examen pratique ou une évaluation des compétences pour toute autre classe ou tout autre type d'avion.
  - 2) Lorsque les candidats sont titulaires d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) et d'une qualification de TMG, ils peuvent satisfaire aux exigences du point 1) dans l'une des classes ou une association des deux et obtenir la prorogation des deux qualifications.
  - 3) Avions monopilotes monomoteurs à turbopropulseurs. En cas de prorogation de qualifications de classe monomoteur à turbopropulseurs, les candidats devront, au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir, avec un examinateur, un contrôle de compétences dans la classe concernée conformément à l'appendice 9 de la présente partie.
  - 4) Lorsque les candidats sont titulaires d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) et d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (mer), ils peuvent satisfaire aux exigences du point 1) ii) dans l'une des classes ou une association des deux et obtenir la prorogation des deux qualifications. Au moins 1 heure du temps de vol en tant que PIC requis et 6 des 12 décollages et atterrissages requis devront être effectués dans chaque classe.

**▼B**

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

*SECTION 3**Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères***FCL.720.H Exigences en termes d'expérience et prérequis pour la délivrance de qualifications de classe ou de type — hélicoptères**

Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21, un candidat à la délivrance d'une première qualification de type d'hélicoptère devra satisfaire aux exigences relatives à l'expérience et aux prérequis suivants pour la délivrance de la qualification concernée:

- a) hélicoptères multipilotes. Les candidats à un cours de première qualification de type pour un type d'hélicoptère multipilote devront:
- 1) avoir effectué au moins 70 heures de vol en tant que PIC sur hélicoptère;
  - 2) sauf lorsque le cours de qualification de type est combiné avec un cours sur le MCC:
    - i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours relatif au MCC sur hélicoptères; ou
    - ii) avoir effectué au moins 500 heures en tant que pilotes sur des avions multipilotes; ou
    - iii) avoir effectué au moins 500 heures en tant que pilotes en exploitations multipilotes d'hélicoptères multimoteurs;
  - 3) avoir été reçus aux examens théoriques de l'ATPL(H);
- b) les candidats à un cours de première qualification de type pour un type d'hélicoptère multipilote qui ont suivi avec succès un cours intégré ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) et qui ne satisfont pas aux exigences du point a) 1), se verront délivrer une qualification de type dont les privilèges sont réduits à l'exercice des fonctions de copilote uniquement. Cette restriction sera levée lorsque le pilote aura:
- 1) accompli 70 heures de vol en tant que PIC ou commandant de bord sous supervision sur hélicoptères;
  - 2) réussi l'examen pratique multipilote en tant que PIC sur le type d'hélicoptère correspondant;
- c) hélicoptères monopilotes multimoteurs. Les candidats à la délivrance d'une première qualification de type pour un hélicoptère monopilote multimoteur devront:
- 1) avant de commencer la formation en vol:
    - i) avoir été reçus aux examens théoriques de l'ATPL(H); ou
    - ii) être titulaires d'un certificat attestant du suivi d'un cours préliminaire auprès d'un ATO. Ce cours devra couvrir les sujets suivants du cours théorique de l'ATPL(H):
      - connaissance générale de l'aéronef: cellule/système/motorisation, et instruments/électronique,
      - performance et préparation du vol: masse et centrage, performances;
  - 2) dans le cas de candidats qui n'ont pas suivi de cours de formation intégré ATP(H)/IR, ATP(H), ou CPL(H)/IR, avoir effectué au moins 70 heures en tant que PIC sur hélicoptères.

**▼B****FCL.735.H Cours de formation au travail en équipage — hélicoptères**

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

1) pour la MCC/IR:

i) 25 heures d'instruction et d'exercices théoriques et

ii) 20 heures de formation pratique au MCC ou 15 heures dans le cas des élèves pilotes qui suivent un cours intégré ATP(H)/IR. Lorsqu'une formation au MCC est combinée avec une formation de qualification de type initiale pour un hélicoptère multipilote, la formation pratique au MCC peut être réduite à un minimum de 10 heures si le même FSTD est utilisé tant pour la formation au MCC que pour la formation de qualification de type;

2) pour le MCC/VFR:

i) 25 heures d'instruction et d'exercices théoriques et

ii) 15 heures de formation pratique au MCC ou 10 heures dans le cas des élèves pilotes qui suivent un cours intégré ATP(H)/IR. Lorsqu'une formation au MCC est combinée avec une formation de qualification de type initiale pour un hélicoptère multipilote, la formation pratique au MCC peut être réduite à un minimum de 7 heures si le même FSTD est utilisé tant pour la formation au MCC que pour la formation de qualification de type;

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

Un FNPT II ou III agréé pour le MCC, un FTD II/III ou un FFS sera utilisé;

c) à moins que le cours sur le MCC ait été combiné avec un cours de qualification de type multipilote, le candidat se verra attribuer, à l'issue du cours de formation au MCC, un certificat attestant qu'ils l'ont suivi;

d) le candidat qui a suivi la formation au MCC pour toute autre catégorie d'aéronefs seront exempts de l'exigence du point a) 1) i), ou du point a) 2) i), selon le cas;

e) le candidat à une formation MCC/IR qui a suivi une formation MCC/VFR seront exempté de remplir l'exigence du point a) 1) i) et devront effectuer 5 heures de formation pratique MCC/IR.

**FCL.740.H Prorogation des qualifications de type — hélicoptères**

a) Prorogation. Pour la prorogation des qualifications de type d'hélicoptères, le candidat devra:

1) réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 à la présente partie sur le type d'hélicoptère pertinent ou dans un FSTD représentant ledit type, dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification et

2) voler au moins 2 heures en tant que pilote sur le type d'hélicoptère concerné au cours de la période de validité de la qualification. La durée du contrôle de compétences peut être comptabilisée dans ces 2 heures;

**▼B**

- 3) lorsque des candidats sont titulaires de plus d'une qualification de type pour des hélicoptères monomoteurs à pistons, ils peuvent obtenir la prorogation de toutes les qualifications des types concernés, en effectuant le contrôle de compétences sur l'un des types concernés pour lesquels ils détiennent une qualification, pour autant qu'ils accomplissent au moins 2 heures de vol en tant que PIC sur les autres types au cours de la période de validité.

Le contrôle de compétences sera à chaque fois exécuté sur un type différent;

- 4) lorsque des candidats sont titulaires de plus d'une qualification de type pour des hélicoptères à turbine monomoteurs, ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 3 175 kg, ils peuvent obtenir la prorogation de toutes les qualifications des types concernés, en effectuant le contrôle de compétences sur seulement l'un des types concernés pour lesquels ils ont la qualification, pour autant qu'ils aient effectué:

- i) 300 heures en tant que PIC sur hélicoptères;
- ii) 15 heures sur chacun des types pour lesquels ils sont titulaires d'une qualification et
- iii) au moins 2 heures de vol en tant que PIC sur chacun des autres types au cours de la période de validité.

Le contrôle de compétences sera à chaque fois exécuté sur un type différent;

- 5) un pilote qui est reçu à un examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type additionnelle obtiendra une prorogation pour les qualifications des types concernés dans l'un des groupes identifiés aux points 3 ou 4.
- 6) La prorogation d'une IR(H), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de type.
- b) Un candidat qui n'est pas reçu à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de type ne pourra pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'il n'aura pas réussi le contrôle de compétences. Dans le cas des points a) 3) et a) 4), le candidat n'exercera ses privilèges dans aucun des types.

*SECTION 4****Exigences particulières pour la catégorie des aéronefs à sustentation motorisée*****FCL.720.PL Exigence en termes d'expérience et prérequis pour la délivrance de qualifications de type — aéronefs à sustentation motorisée**

Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21, un candidat à la première qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devra satisfaire aux exigences relatives à l'expérience et aux prérequis suivants:

- a) pour les pilotes d'avions:
  - 1) être titulaire d'une CPL/IR(A) avec une connaissance théorique de niveau ATPL ou une d'ATPL(A);
  - 2) être titulaire d'un certificat attestant qu'il a suivi un cours sur le MCC;
  - 3) avoir à son actif plus de 100 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes;
  - 4) avoir suivi 40 heures d'instruction au vol sur des hélicoptères;
- b) pour les pilotes d'hélicoptères:
  - 1) être titulaire d'une CPL/IR(H) avec une connaissance théorique de niveau ATPL ou d'une ATPL/IR(H);
  - 2) être titulaire d'un certificat attestant qu'il a suivi un cours sur le MCC;

**▼B**

- 3) avoir à son actif plus de 100 heures de vol en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes;
  - 4) avoir accompli 40 heures d'instruction au vol sur des avions;
- c) dans le cas de pilotes qualifiés pour piloter tant des avions que des hélicoptères:
- 1) être titulaire d'au moins une CPL(H);
  - 2) être titulaire d'une IR et avoir des connaissances théoriques de niveau ATPL ou d'une ATPL pour avions ou hélicoptères;
  - 3) être titulaire d'un certificat attestant le suivi d'un cours sur le MCC sur hélicoptères ou sur avions;
  - 4) avoir à son actif au moins 100 heures de vol en tant que pilote sur des hélicoptères ou avions multipilotes;
  - 5) avoir accompli une instruction au vol de 40 heures sur des avions ou des hélicoptères, selon le cas, si le pilote n'a pas l'expérience de niveau ATPL ou pas d'expérience sur des aéronefs multipilotes.

**FCL.725.PL Instruction au vol pour la délivrance de qualifications de type — aéronefs à sustentation motorisée**

La partie instruction au vol du cours de formation pour une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée sera effectuée tant sur avion que dans un FSTD représentant l'aéronef et correctement qualifié à cet effet.

**FCL.740.PL Prorogation des qualifications de type — aéronefs à sustentation motorisée**

- a) Prorogation. Pour la prorogation des qualifications de type d'aéronefs à sustentation motorisée, le candidat devra:
- 1) réussir un contrôle de compétences, conformément à l'appendice 9 à la présente partie sur le type d'aéronef à sustentation motorisée concerné dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification;
  - 2) effectuer au cours de la période de validité de la qualification, au moins:
    - i) 10 étapes en tant que pilote du type d'aéronef à sustentation motorisée pertinent; ou
    - ii) 1 étape en tant que pilote sur un aéronef à sustentation motorisée ou un FFS du type concerné, avec un examinateur. Cette étape peut être effectuée au cours du contrôle de compétences;
  - 3) un pilote qui travaille pour un opérateur de transport aérien commercial agréé conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables, qui a réussi le contrôle de compétences de l'opérateur, ainsi que le contrôle de compétences visant à la prorogation de la qualification de type, sera exempté de devoir satisfaire aux exigences du point 2).
- b) Un candidat qui n'est pas reçu à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de type ne pourra pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'il n'aura pas réussi le contrôle de compétences.

**▼B**

## SECTION 5

*Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables***FCL.720.As Prérequis pour la délivrance de qualifications de type — dirigeables**

Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21, un candidat à une première qualification de type de dirigeable devra satisfaire aux exigences et aux prérequis suivants en termes d'expérience:

- a) dans le cas des dirigeables multipilotes:
  - 1) avoir à son actif 70 heures de vol en tant que PIC sur dirigeables;
  - 2) détenir un certificat attestant qu'il a suivi de manière satisfaisante un cours sur le MCC sur dirigeables;
  - 3) Un candidat qui ne satisfait pas aux exigences du point 2) se verra délivrer la qualification de type avec des privilèges limités à l'exercice exclusif de fonctions de copilote. Cette restriction sera levée une fois que le pilote aura effectué 100 heures de vol sur dirigeables en tant que PIC ou commandant de bord sous supervision.

**FCL.735.As Cours de formation au travail en équipage (MCC) — dirigeables****▼M3**

- a) Le cours de formation au MCC comprendra au moins:
  - 1) 12 heures d'instruction et d'exercices théoriques et
  - 2) 5 heures de formation pratique au MCC;
 un FNPT II ou III agréé pour le MCC, un FTD 2/3 ou un FFS sera utilisé.

**▼B**

- b) Le cours de formation au MCC sera accompli dans les 6 mois auprès d'un ATO.
- c) À moins que le cours sur le MCC n'ait été combiné avec un cours de qualification de type multipilote, le candidat se verra attribuer, à l'issue du cours de formation au MCC, un certificat attestant qu'il l'a suivi.
- d) Un candidat qui a suivi la formation au MCC pour toute autre catégorie d'aéronef sera exempté des exigences du point a) 1).

**FCL.740.As Prorogation des qualifications de type — dirigeables**

- a) Prorogation. Dans le cas d'une prorogation des qualifications de type pour les dirigeables, le candidat devra:
  - 1) réussir un contrôle de compétences, conformément à l'appendice 9 à la présente partie sur le type de dirigeable concerné dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification et
  - 2) voler au moins 2 heures en tant que pilote sur le type de dirigeable concerné au cours de la période de validité de la qualification. La durée du contrôle de compétences peut être comptabilisée dans ces 2 heures.
  - 3) La prorogation d'une IR(As), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de type.

**▼ B**

- b) Un candidat qui n'est pas reçu à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de type ne pourra pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'il n'aura pas réussi le contrôle de compétences.

## SOUS-PARTIE I

***QUALIFICATIONS ADDITIONNELLES*****FCL.800 Qualification de vol acrobatique**

- a) Les titulaires d'une licence de pilote ayant les privilèges pour piloter des avions, TMG ou planeurs n'entreprendront les vols acrobatiques que lorsqu'ils seront titulaires de la qualification appropriée.
- b) Les candidats à une qualification de vol acrobatique devront avoir effectué:
- 1) au moins 40 heures de vol ou, dans le cas de planeurs, 120 lancements en tant que PIC dans la catégorie appropriée d'aéronef, accomplis après la délivrance de la licence;

**▼ M7**

- 2) un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO, incluant:

**▼ B**

- i) 1 instruction théorique correspondant à la qualification;
  - ii) au moins 5 heures ou 20 vols d'instruction à l'acrobatie dans la catégorie appropriée d'aéronef.
- c) Les privilèges de la qualification de vol acrobatique seront restreints à la catégorie d'aéronef utilisée pour l'instruction au vol. Les privilèges seront étendus à une autre catégorie d'aéronef si le pilote est titulaire d'une licence pour ladite catégorie d'aéronef et a accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande couvrant la totalité du programme de formation à l'acrobatie pour cette catégorie d'aéronef.

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

- a) Les titulaires d'une licence de pilote ayant des privilèges pour piloter des avions ou des TMG ne pourront remorquer des planeurs ou des banderoles que lorsqu'ils seront titulaires de la qualification appropriée pour remorquer des planeurs ou des banderoles.
- b) Les candidats à une qualification pour le remorquage de planeurs devront avoir accompli:
- 1) après la délivrance de la licence, au moins 30 heures de vol en tant que PIC et 60 décollages et atterrissages sur des avions si l'activité doit être effectuée sur des avions, ou sur des TMG si l'activité doit être effectuée sur des TMG

**▼ M7**

- 2) un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO, incluant:

**▼ B**

- i) 1 instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage;
  - ii) au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'un planeur, incluant au moins 5 vols d'instruction en double commande; et
  - iii) à l'exception des titulaires d'une LAPL(S) ou d'une SPL, 5 vols de familiarisation dans un planeur lancé par un aéronef.
- c) Les candidats à une qualification pour le remorquage de banderoles devront avoir effectué:
- 1) au moins 100 heures de vol et 200 décollages et atterrissages en tant que PIC sur des avions ou des TMG après l'obtention de la licence. Au moins 30 de ces heures seront accomplies sur avion si l'activité doit être effectuée sur des avions, ou sur des TMG si l'activité doit être effectuée sur des TMG;

**▼ M7**

2) un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO, incluant:

**▼ B**

- i) 1 instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage;
  - ii) au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'une banderole, avec au moins 5 vols d'instruction en double commande.
- d) Les privilèges liés aux qualifications de remorquage de planeurs et de banderoles seront limités aux avions ou aux TMG, en fonction de l'aéronef sur lequel l'instruction au vol a été accomplie. Les privilèges seront étendus si le pilote détient une licence ayant les privilèges pour piloter des avions ou des TMG et a accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande couvrant la totalité du programme de formation au remorquage sur l'aéronef pertinent.
- e) Pour pouvoir continuer à exercer les privilèges des qualifications de remorquage de planeurs ou de banderoles, le titulaire de la qualification devra avoir accompli au moins 5 remorquages au cours des derniers 24 mois.
- f) Lorsque le pilote ne satisfait pas aux exigences du point e), avant de reprendre l'exercice de ses privilèges, le pilote devra effectuer les remorquages manquants en présence d'un instructeur ou sous sa supervision.

**FCL.810 Qualification de vol de nuit**

a) Avions, TMG, dirigeables

**▼ M7**

- 1) Si les privilèges d'une LAPL, d'une SPL ou d'une PPL pour avions, TMG ou dirigeables doivent être exercés en conditions VFR de nuit, les candidats devront avoir suivi un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO. Le cours devra inclure:

**▼ B**

i) 1 instruction théorique;

**▼ M3**

- ii) au moins 5 heures de vol de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef, dont au moins 3 heures d'instruction en double commande, incluant au moins 1 heure de navigation en campagne avec au minimum 1 vol en campagne en double commande d'au moins 50 km (27 NM), ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo.

**▼ B**

- 2) Avant d'effectuer la formation de nuit, les titulaires d'une LAPL devront avoir effectué la formation de base au vol aux instruments nécessaire pour la délivrance d'une PPL.
- 3) Lorsque des candidats sont titulaires tant d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) que d'une qualification de TMG, ils peuvent remplir les exigences du point 1) dans l'une des classes ou les deux.
- b) Hélicoptères. Si les privilèges d'une PPL pour hélicoptères doivent être exercés en condition VFR de nuit, le candidat devra avoir:
- 1) accompli au moins 100 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères après la délivrance de la licence, dont au moins 60 heures en tant que PIC sur hélicoptères et 20 heures de vol en campagne;

**▼ M7**

2) suivi un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO. Le cours devra être accompli en six mois et comporter:

**▼ B**

- i) 5 heures d'instruction théorique;
- ii) 10 heures d'instruction au vol aux instruments en double commande sur hélicoptère; et

**▼B**

- iii) 5 heures de vol de nuit, dont au moins 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant un minimum d'une heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.
- 3) Un candidat qui est ou était titulaire d'une IR pour avions ou TMG recevra les crédits correspondant à 5 heures pour remplir les exigences du point 2) ii) précité.
- c) Ballons. Si les privilèges d'une LAPL pour les ballons ou d'une BPL doivent être exercés en condition VFR de nuit, les candidats devront effectuer au minimum 2 vols d'instruction de nuit d'au moins 1 heure chacun.

**FCL.815 Qualification de vol en montagne**

- a) Privilèges. Les privilèges du titulaire d'une qualification de vol en montagne permettent de piloter des avions ou des TMG vers et au départ de surfaces pour lesquelles les autorités appropriées désignées par les États membres jugent qu'une telle qualification est nécessaire.

La qualification initiale de vol en montagne peut être obtenue soit sur:

- 1) roues, pour exercer le privilège de voler vers et au départ desdites surfaces lorsqu'elles ne sont pas couvertes de neige; ou
- 2) skis, pour exercer le privilège de voler vers et au départ desdites surfaces lorsqu'elles sont couvertes de neige;
- 3) Les privilèges de la qualification initiale peuvent être étendus soit aux privilèges pour les roues soit à ceux pour les skis lorsque le pilote a suivi un cours de familiarisation additionnel approprié, comportant une instruction théorique et une formation au vol avec un instructeur de vol en montagne.

**▼M7**

- b) Cours de formation. Les candidats à une qualification de vol en montagne devront avoir suivi, au cours d'une période de 24 mois, un cours théorique et une formation en vol auprès d'un DTO ou d'un ATO. Le contenu du cours correspondra aux privilèges de la qualification de vol en montagne demandée.

**▼B**

- c) Examen pratique. À l'issue de la formation, le candidat devra réussir un examen pratique avec un FE qualifié à cet effet. L'examen pratique devra inclure:
  - 1) un examen oral portant sur les connaissances théoriques;
  - 2) 6 atterrissages sur au moins 2 surfaces différentes pour lesquelles une qualification de vol en montagne est jugée nécessaire et qui sont autres que la surface de départ.
- d) Validité. Une qualification pour la montagne sera valide pendant 24 mois.
- e) Prorogation. Pour proroger la qualification de vol en montagne, le candidat devra:
  - 1) avoir accompli au moins 6 atterrissages en montagne au cours des 24 derniers mois;
  - 2) avoir réussi un contrôle de compétences. Le contrôle de compétences devra satisfaire aux exigences du point c).
- f) Renouvellement. Si la qualification est arrivée à échéance, le candidat devra satisfaire à l'exigence du point e) 2).

**FCL.820 Qualification pour les essais en vol**

- a) Les titulaires d'une licence de pilote pour avions ou hélicoptères ne peuvent agir en tant que PIC pour des essais en vol de catégorie 1 ou 2, comme défini dans la partie 21, que lorsqu'ils sont titulaires d'une qualification pour les essais en vol.
- b) L'obligation de détenir une qualification pour les essais en vol établie au point a) ne s'appliquera qu'aux essais en vol menés sur:
  - 1) des hélicoptères certifiés ou à certifier conformément aux normes du code de navigabilité CS-27 ou CS-29 ou à des codes de navigabilité équivalents; ou

**▼ B**

- 2) des avions certifiés ou à certifier conformément:
  - i) aux normes du code de navigabilité CS-25 ou à des codes de navigabilité équivalents; ou
  - ii) aux normes du code de navigabilité CS-23 ou à des codes de navigabilité équivalents, à l'exception des avions ayant une masse maximale au décollage inférieure à 2 000 kg.
- c) Les privilèges du titulaire d'une qualification pour les essais en vol permettent, dans la catégorie d'aéronef concernée, de:
  - 1) dans le cas d'une qualification pour les essais en vol de catégorie 1, conduire toutes les catégories d'essais en vol telles que définies dans la partie 21, comme PIC ou copilote;
  - 2) dans le cas d'une qualification pour les essais en vol de catégorie 2:
    - i) mener des essais en vol de catégorie 1, comme défini dans la partie 21:
      - en tant que copilote, ou
      - en tant que PIC, dans le cas d'avions auxquels le point b), 2), ii), fait référence, à l'exception de ceux qui entrent dans la catégorie des avions de transport régional ou dans la catégorie des avions dont la vitesse de conception en piqué est supérieure à mach 0,6 ou dont le plafond maximum est supérieur à 25 000 pieds;
    - ii) mener toutes les autres catégories d'essais en vol, comme établi dans la partie 21, soit comme PIC soit comme copilote.

**▼ M5**

- 3) conduire des vols sans détenir de qualification de type ou de classe définie à la sous-partie H; toutefois, la qualification pour les essais en vol ne peut être utilisée pour les activités de transport aérien commercial.

**▼ B**

- d) Les candidats à une première délivrance de qualification pour les essais en vol devront:
  - 1) être titulaires d'au moins une CPL et d'une IR dans la catégorie appropriée d'aéronef;
  - 2) avoir à leur actif au moins 1 000 heures de vol dans la catégorie appropriée d'aéronef, dont au moins 400 heures en tant que PIC;
  - 3) avoir suivi un cours de formation auprès d'un ATO, approprié aux aéronefs et à la catégorie de vols visés. La formation couvrira au moins les sujets suivants:
    - performance,
    - stabilité et commande/qualités de vol,
    - systèmes,
    - gestion des essais,
    - gestion des risques/de la sécurité.
- e) Les privilèges des titulaires d'une qualification pour les essais en vol peuvent être étendus à une autre catégorie d'essais en vol et à une autre catégorie d'aéronef lorsque les titulaires ont suivi un cours de formation additionnel auprès d'un ATO.

**▼ M3****FCL.825 Qualification de vol aux instruments en route (EIR)**

- a) Privilèges et conditions
  - 1) Les privilèges du titulaire d'une qualification de vol aux instruments en route (EIR) consistent à exécuter des vols de jour en IFR pendant la phase en route du vol, à bord d'un avion dont il détient la qualification de classe ou de type. Ce privilège peut être élargi à l'exécution de vols de nuit en IFR pendant la phase en route du vol si le pilote est titulaire d'une qualification au vol de nuit conformément au paragraphe FCL.810.

**▼ M3**

- 2) Le titulaire d'une EIR n'amorcera ou ne poursuivra un vol pour lequel il prévoit d'exercer les privilèges associés à sa qualification que si les dernières informations météorologiques disponibles indiquent que:
  - i) les conditions météorologiques permettent de réaliser le segment de vol compris entre le décollage et une transition VFR-à-IFR programmée, dans le respect des conditions de VFR; et
  - ii) à l'heure d'arrivée estimée sur l'aérodrome de destination prévu, les conditions météorologiques permettront de réaliser le segment de vol compris entre une transition IFR-à-VFR et l'atterrissage dans le respect des conditions de VFR.
- b) Prérequis. Les candidats à l'EIR devront être titulaires au minimum d'une PPL(A) et avoir à leur actif au moins 20 heures de vol en campagne en tant que PIC à bord d'avions.
- c) Cours de formation. Les candidats à une EIR devront avoir suivi, sur une période de 36 mois et auprès d'un ATO:
  - 1) au moins 80 heures d'instruction théorique conformément aux termes du paragraphe FCL.615; et
  - 2) une instruction de vol aux instruments, au cours de laquelle:
    - i) la formation en vol pour une EIR monomoteur comprendra au moins 15 heures de temps de vol aux instruments en instruction; et
    - ii) la formation en vol pour une EIR multimoteur comprendra au moins 16 heures de temps de vol aux instruments en instruction, dont au moins 4 seront effectuées à bord d'avions multimoteurs.
- d) Connaissances théoriques. Avant de présenter l'examen pratique, le candidat devra démontrer, dans les sujets visés au paragraphe FCL.615, point b), un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés.
- e) Examen pratique. À l'issue de la formation, le candidat devra réussir un examen pratique à bord d'un avion en présence d'un IRE. Pour une EIR multimoteur, l'examen pratique sera présenté à bord d'un avion multimoteur. Pour une EIR monomoteur, l'examen pratique sera présenté à bord d'un avion monomoteur.
- f) Par dérogation aux points c) et d), le titulaire d'une EIR monomoteur, également titulaire d'une qualification de classe ou de type multimoteur, qui souhaite obtenir une EIR multimoteur pour la première fois devra suivre un cours auprès d'un ATO comportant au moins 2 heures de vol aux instruments en instruction pendant la phase en route du vol à bord d'avions multimoteurs, et devra réussir l'examen pratique mentionné au point e).
- g) Validité, prorogation et renouvellement.
  - 1) Une EIR aura une durée de validité d'un an.
  - 2) Les candidats à la prorogation d'une EIR devront:
    - i) réussir un contrôle de compétence à bord d'un avion dans les trois mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification; ou
    - ii) dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, effectuer 6 heures de vol en tant que PIC en IFR et un vol d'entraînement d'au moins 1 heure en présence d'un instructeur détenteur des privilèges requis pour dispenser une formation au vol IR(A) ou EIR.

**▼ M3**

- 3) Pour les prorogations ultérieures, une fois sur deux, le titulaire de l'EIR devra réussir un contrôle de compétence conformément aux termes du point g) 2) i).
- 4) Si une EIR a expiré, les candidats devront, pour renouveler leurs privilèges:
  - i) valider une formation de remise à niveau dispensée par un instructeur détenteur des privilèges requis pour dispenser une formation au vol IR(A) ou EIR afin d'obtenir le niveau de compétence nécessaire; et
  - ii) se soumettre à un contrôle de compétence.
- 5) Si l'EIR n'a pas été prorogée ou renouvelée dans les 7 ans qui suivent la dernière date de validité, le titulaire sera tenu d'être à nouveau reçu aux examens théoriques de l'EIR, conformément au paragraphe FCL.615, point b).

**▼ M4**

- 6) Pour une EIR multimoteur, le contrôle de compétences avant prorogation ou renouvellement et le vol d'entraînement requis en vertu du point g) 2) ii) doivent avoir été effectués à bord d'un avion multimoteur. Si le pilote est également titulaire d'une EIR monomoteur, ce contrôle de compétences permettra également d'obtenir la prorogation ou le renouvellement de l'EIR monomoteur. Le vol d'entraînement effectué à bord d'un avion multimoteur devra aussi satisfaire aux exigences du vol d'entraînement prévu pour une EIR monomoteur.

**▼ M3**

- h) Lorsque le candidat à l'EIR a effectué le temps de vol aux instruments dans le cadre d'une instruction en présence d'un IRI(A) ou d'un FI(A) détenteur des privilèges requis pour dispenser une formation au vol IR ou EIR, ces heures de vol peuvent être créditées en vue d'obtenir les heures requises au point c) 2) i) et ii) dans les limites respectives de 5 et 6 heures maximum. Les 4 heures d'instruction de vol aux instruments à bord d'avions multimoteurs requises au point c) 2) ii) ne pourront pas être intégrées à ce crédit.
  - 1) Pour déterminer le nombre d'heures à créditer et définir les besoins en formation, le candidat devra se soumettre à une évaluation d'appréciation auprès de l'ATO.
  - 2) La validation de l'instruction de vol aux instruments dispensée par un IRI(A) ou un FI(A) devra être consignée dans un dossier de formation spécifique et signée par l'instructeur.
- i) Les candidats à l'EIR qui sont titulaires d'une PPL ou d'une CPL «partie FCL» et d'une IR(A) valide délivrées par un pays tiers en application des exigences de l'annexe 2 de la Convention de Chicago peuvent bénéficier intégralement des crédits requis pour valider le cours de formation mentionné au point c). Pour se voir délivrer l'EIR, le candidat devra:
  - 1) réussir l'examen pratique pour l'EIR;
  - 2) par dérogation au point d), démontrer à l'examineur lors de l'examen pratique qu'il a acquis un niveau approprié de connaissances théoriques en matière de droit aérien, de météorologie ainsi que de préparation et d'exécution de vol (IR);
  - 3) avoir au moins 25 heures d'expérience de vol en IFR en tant que PIC à bord d'avions.

**FCL.830 Qualification de vol dans les nuages à bord de planeurs**

- a) Les titulaires d'une licence de pilote leur octroyant des privilèges pour piloter des planeurs pourront piloter un planeur ou un planeur motorisé, à l'exclusion des TMG, dans les nuages uniquement lorsqu'ils sont titulaires d'une qualification de vol dans les nuages à bord de planeurs.

**▼ M3**

b) Les candidats à une qualification de vol dans les nuages à bord de planeurs devront avoir accompli au moins:

1) 30 heures de vol en tant que PIC à bord de planeurs ou de planeurs motorisés après la délivrance de la licence;

**▼ M7**

2) un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO, incluant:

**▼ M3**

i) une instruction théorique; et

ii) au moins 2 heures d'instruction au vol en double commande à bord de planeurs ou de planeurs motorisés, en pilotant le planeur par seule référence aux instruments, dont une heure maximum peut être réalisée à bord de TMG; et

3) un examen pratique en présence d'un FE qualifié à cet effet.

c) Les titulaires d'une EIR ou d'une IR(A) bénéficieront de crédits en fonction des exigences énoncées au point b) 2) i). Par dérogation au point b) 2) ii), au moins une heure d'instruction au vol en double commande à bord d'un planeur ou d'un planeur motorisé, à l'exclusion des TMG, en pilotant le planeur par seule référence aux instruments, sera effectuée.

d) Les titulaires d'une qualification de vol dans les nuages pourront exercer leurs privilèges uniquement après avoir effectué, au cours des 24 derniers mois, au moins 1 heure de vol, ou 5 vols en tant que PIC exerçant les privilèges de qualification de vol dans les nuages, à bord de planeurs ou de planeurs motorisés, à l'exclusion des TMG.

e) Les titulaires d'une qualification de vol dans les nuages qui ne satisfont pas aux exigences du point d) devront, avant de reprendre l'exercice de leurs privilèges:

1) se soumettre à un contrôle de compétence en présence d'un FE qualifié à cet effet; ou

2) effectuer les heures de vol ou les vols supplémentaires requis en vertu du point d) en présence d'un instructeur qualifié.

f) Les titulaires d'une EIR valide ou d'une IR(A) bénéficieront intégralement des crédits requis par rapport aux exigences énoncées au point d).

**▼ B**

## SOUS-PARTIE J

**INSTRUCTEURS**

## SECTION 1

**Exigences communes****FCL.900 Qualifications d'instructeur**

a) Généralités. Une personne ne pourra dispenser:

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

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

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

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

**▼ B**

## b) Conditions particulières

- 1) Lors de l'introduction d'un aéronef nouveau dans un État membre ou dans la flotte d'un transporteur, lorsque la conformité avec les exigences établies dans la présente sous-partie n'est pas possible, l'autorité compétente peut délivrer une qualification spécifique octroyant des privilèges pour l'instruction au vol. Une telle qualification sera limitée aux vols d'instruction nécessaires pour l'introduction du nouveau type d'aéronef et sa durée de validité ne sera en aucun cas supérieure à un an.
- 2) Les titulaires d'une qualification délivrée conformément au point b) 1) qui présentent une demande de qualification d'instructeur devront satisfaire aux prérequis et aux exigences de prorogation établis pour cette qualification d'instructeur. Nonobstant le paragraphe FCL.905.TRI, point b), une qualification TRI délivrée conformément au présent point comprendra le privilège de dispenser une instruction pour la délivrance d'une qualification TRI ou SFI pour le type pertinent.

## c) Instruction hors du territoire des États membres

- 1) Nonobstant les dispositions du point a), dans le cas d'une instruction au vol dispensée par un ATO se trouvant hors du territoire des États membres, l'autorité compétente peut délivrer une qualification d'instructeur à un candidat détenteur d'une licence de pilote délivrée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago, pour autant que le candidat:
  - i) soit titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celles pour lesquelles il est habilité à dispenser une instruction et, en toute hypothèse, d'au moins une CPL;
  - ii) satisfasse aux exigences établies dans la présente sous-partie pour la délivrance de la qualification d'instructeur pertinente;
  - iii) démontre à l'autorité compétente un niveau adéquat de connaissances des règles de sécurité aérienne européennes pour pouvoir exercer des privilèges d'instructeur conformément à la présente partie.
- 2) La qualification sera limitée à dispenser une instruction au vol:
  - i) dans des ATO situés en dehors du territoire des États membres;
  - ii) à des élèves pilotes qui ont une connaissance suffisante de la langue dans laquelle l'instruction au vol est dispensée.

**FCL.915 Conditions préalables et exigences générales applicables aux instructeurs**

- a) Généralités. Un candidat à une qualification d'instructeur aura au moins 18 ans révolus.
- b) Exigences additionnelles pour les instructeurs qui dispensent une instruction au vol sur des aéronefs. Un candidat à l'obtention d'une qualification d'instructeur ou le titulaire d'une telle qualification ayant des privilèges pour dispenser une instruction au vol sur un aéronef devra:
  - 1) être au moins titulaire de la licence et, si applicable, de la qualification pour laquelle l'instruction au vol doit être dispensée;
  - 2) à l'exception de l'instructeur pour les essais en vol, avoir:

**▼ M3**

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

**▼ B**

- ii) réussi une évaluation de compétences pour la qualification pertinente d'instructeur sur cette classe ou ce type d'aéronef;
  - 3) être autorisé à agir en tant que PIC sur l'aéronef au cours d'une telle instruction au vol.
- c) Crédit pour l'obtention de qualifications additionnelles et à des fins de prorogation
- 1) Les candidats à des qualifications additionnelles d'instructeur peuvent obtenir des crédits au titre de des aptitudes d'enseignement et d'apprentissage dont ils ont déjà fait la preuve pour la qualification d'instructeur qu'ils détiennent.

**▼ B**

- 2) Les heures de vol accomplies en tant qu'examineur au cours des épreuves d'aptitude ou des contrôles de compétences seront portées en crédit pour satisfaire aux exigences relatives à la prorogation, dans le cas de toutes les qualifications d'instructeur détenues.

**▼ M4**

- d) Les crédits pour l'extension à d'autres types devront tenir compte des éléments pertinents définis dans les données d'adéquation opérationnelle conformément à la partie 21.

**▼ B****FCL.920 Compétences d'instructeur et évaluation**

Tous les instructeurs seront formés pour atteindre les compétences suivantes:

- préparer les moyens,
- créer un climat propice à l'apprentissage,
- transmettre les connaissances,
- intégrer la gestion des menaces et des erreurs (TEM) et la gestion des ressources équipages,
- gérer le temps pour atteindre les objectifs de formation,
- faciliter l'apprentissage,
- évaluer les performances du stagiaire,
- suivre et faire le bilan de la progression
- évaluer les sessions de formation,
- rendre compte des résultats.

**FCL.925 Exigences additionnelles relatives aux instructeurs pour la MPL**

- a) Les instructeurs qui dispensent une formation pour la MPL devront:
  - 1) avoir suivi avec succès un cours de formation d'instructeur pour la MPL auprès d'un ATO et
  - 2) en outre, pour les phases de base, intermédiaire et avancée du cours de formation intégrée de la MPL:
    - i) avoir une expérience en exploitations multipilotes; et
    - ii) avoir suivi une formation initiale en gestion des équipages auprès d'un transporteur aérien commercial conformément aux exigences applicables en termes d'exploitation aérienne.
- b) Cours de formation des instructeurs MPL
  - 1) Le cours de formation des instructeurs MPL inclura au moins 14 heures de formation.
 

À l'issue du cours de formation, le candidat devra subir une évaluation de ses compétences d'instructeur et de ses connaissances relatives à l'approche fondée sur la compétence appliquée à la formation.
  - 2) Cette évaluation sera constituée d'une démonstration pratique d'instruction au vol dans la phase appropriée du cours de formation MPL. Cette évaluation sera conduite par un examinateur qualifié conformément à la sous-partie K.
  - 3) Une fois le cours de formation MPL réussi, l'ATO délivrera au candidat une attestation de réussite à la formation à la qualification d'instructeur MPL.
- c) Pour exercer ses privilèges, l'instructeur devra avoir, au cours des 12 derniers mois, effectué dans le cadre d'un cours de formation MPL:
  - 1) une session sur simulateur d'au moins 3 heures; ou
  - 2) 1 exercice en vol d'au moins 1 heure incluant au moins 2 décollages et atterrissages.
- d) Si l'instructeur n'a pas satisfait aux exigences du point c), avant d'exercer les privilèges liés à l'instruction au vol pour la MPL, il devra:

**▼ B**

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

**▼ M7****FCL.930 Cours de formation**

- a) Un candidat à un certificat d'instructeur devra avoir suivi un cours théorique et une instruction au vol auprès d'un ATO. Un candidat à un certificat d'instructeur pour planeurs ou ballons peut avoir suivi un cours théorique et une instruction au vol auprès d'un DTO.
- b) Outre les éléments spécifiques décrits dans la présente annexe (partie FCL) pour chaque catégorie d'instructeur, le cours de formation contiendra les éléments requis au point FCL.920.

**▼ B****FCL.935 Évaluation des compétences**

- a) Sauf dans le cas d'un instructeur au travail en équipage (MCCI), d'un instructeur sur entraîneur synthétique de vol (STI), d'un instructeur de vol en montagne (MI) et d'un instructeur d'essais en vol (FTI), un candidat à une qualification d'instructeur devra réussir une évaluation de compétences dans la catégorie appropriée d'aéronef afin de démontrer à un examinateur qualifié selon la sous-partie K son aptitude à instruire un élève pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance de la licence, de la qualification ou de l'autorisation considérée.
- b) Cette évaluation devra inclure:
  - 1) la démonstration des compétences décrites au paragraphe FCL.920, durant l'instruction avant le vol, après le vol et théorique;
  - 2) des examens théoriques oraux au sol, des exposés avant le vol et après le vol, ainsi que les démonstrations en vol sur la classe, le type ou le FSTD d'aéronef approprié;
  - 3) des exercices adéquats pour évaluer les compétences de l'instructeur.
- c) L'évaluation sera effectuée sur la même classe ou le même type d'aéronef ou sur le FSTD utilisé pour l'instruction au vol.
- d) Lorsqu'une évaluation de compétences est nécessaire pour la prorogation d'une qualification d'instructeur, un candidat qui échoue à l'évaluation avant la date d'expiration de la qualification d'instructeur ne pourra exercer les privilèges de cette qualification tant que l'évaluation n'a pas été accomplie avec succès.

**FCL.940 Validité des qualifications d'instructeur**

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

**▼ M4****FCL.945 Obligations des instructeurs**

Une fois effectué le vol d'entraînement pour la prorogation d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ou de TMG conformément au paragraphe FCL.740.A, point b) 1), et seulement au cas où tous les autres critères de prorogation requis audit paragraphe sont remplis, l'instructeur mentionne sur la licence du candidat la nouvelle date d'expiration de la classification ou de l'autorisation, s'il est expressément autorisé à le faire par l'autorité compétente responsable de la licence.

**▼B***SECTION 2**Exigences particulières pour l'instructeur de vol — FI***FCL.905.FI FI — Privilèges et conditions**

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

- a) d'une PPL, SPL, BPL et LAPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;
- b) de qualifications de classe et de type pour les aéronefs monopilotes monomoteurs, à l'exception des aéronefs complexes hautes performances monopilotes, d'extensions de classe et de groupe pour les ballons et d'extensions de classe pour les planeurs;
- c) de qualifications de type pour les dirigeables monopilotes ou multipilotes;
- d) d'une CPL dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote dans ladite catégorie d'aéronef, comportant au moins 200 heures d'instruction au vol;
- e) de la qualification de vol de nuit, pour autant que le FI:
  - 1) soit qualifié à voler de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef;
  - 2) ait démontré son aptitude à dispenser une instruction de nuit à un FI qualifié conformément au point i) ci-après; et
  - 3) satisfasse à l'exigence relative à l'expérience en vol de nuit du paragraphe FCL.060, point b) 2);

**▼M3**

- f) d'une qualification pour le remorquage, le vol acrobatique ou, dans le cas d'un FI(S), d'une qualification de vol dans les nuages, pour autant que le FI possède de tels privilèges et ait fait la preuve de son aptitude à dispenser une instruction pour cette qualification à un FI qualifié conformément au point i);
- g) d'une EIR ou d'une IR dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI:

**▼B**

- 1) justifie d'une expérience d'au moins 200 heures de vol en IFR, dont un maximum de 50 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FFS, un FTD II/III ou un FNPT II;
- 2) ait suivi le cours de formation IRI en tant qu'élève pilote et ait réussi une évaluation de compétences pour la qualification IRI; et
- 3) de plus:

**▼M3**

- i) dans le cas des avions multimoteurs, a satisfait aux exigences pour l'obtention d'une qualification CRI pour avions multimoteurs;

**▼B**

- ii) dans le cas des hélicoptères multimoteurs, possède ou a possédé une qualification TRI;
- h) de qualifications de type ou de classe monopilote multimoteur, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que le FI réponde:
  - 1) dans le cas d'avion, aux prérequis pour le cours de formation CRI établi au paragraphe FCL.915.CRI, point a), et aux exigences des paragraphes FCL.930.CRI et FCL.935;

**▼ M3**

- 2) dans le cas d'hélicoptères, aux exigences établies au paragraphe FCL.910.TRI, point c) 1) et aux prérequis pour le cours de formation TRI(H) établis au paragraphe FCL.915.TRI, point d) 2);

**▼ B**

- i) d'une qualification FI, IRI, CRI, STI ou MI, pour autant que le FI ait:
- 1) au moins accompli:
    - i) dans le cas d'une qualification FI(S), au moins 50 heures ou 150 lancements en instruction au vol sur planeurs;
    - ii) dans le cas d'une qualification FI(B), au moins 50 heures ou 50 décollages en instruction au vol sur ballons;
    - iii) dans tous les autres cas, 500 heures d'instruction au vol dans la catégorie appropriée d'aéronef;
  - 2) réussi une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935 dans la catégorie appropriée d'aéronef aux fins de démontrer à un examinateur d'instructeur de vol (FIE) son aptitude à dispenser une instruction dans le cadre de la qualification FI;
- j) d'une MPL, pour autant que le FI:
- 1) pour la phase de formation «habileté de pilotage essentielle», ait à son actif au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avions, dont au moins 200 heures d'instruction au vol;
  - 2) pour la phase «de base» de la formation:
    - i) soit titulaire d'une IR pour avions multimoteurs et dispose du privilège de dispenser une instruction pour une IR et
    - ii) ait à son actif au moins 1 500 heures de vol en exploitations en équipages multiples;
  - 3) dans le cas d'un FI déjà qualifié pour dispenser une instruction lors de cours intégrés ATP(A) ou CPL(A)/IR, l'exigence du point 2) ii) peut être remplacée par l'exécution d'un cours structuré de formation constitué:
    - i) d'une qualification au MCC;
    - ii) d'une observation de 5 sessions d'instruction au vol en phase 3 d'un cours MPL;
    - iii) d'une observation de 5 sessions d'instruction au vol en phase 4 d'un cours MPL;
    - iv) d'une observation de 5 sessions d'entraînement type orienté ligne (LOFT) chez l'exploitant;
    - v) du contenu du cours d'instructeur pour la qualification MCCI.

Dans le cas du 3), le FI devra conduire ses 5 premières sessions en tant qu'instructeur sous la supervision d'un TRI(A), MCCI(A) ou SFI(A) qualifié pour l'instruction au vol de la MPL.

**FCL.910.FI FI — Privilèges restreints****▼ M7**

- a) Un FI verra ses privilèges limités à ne dispenser une instruction au vol que sous la supervision d'un FI pour la même catégorie d'aéronef, désigné par le DTO ou l'ATO à cet effet, dans les cas suivants:

**▼ B**

- 1) pour la délivrance des PPL, SPL, BPL et LAPL;
- 2) dans tous les cours intégrés au niveau PPL, dans le cas d'avions et hélicoptères;

**▼ M3**

- 3) pour les qualifications de classe et de type relatives aux aéronefs monopilotes monomoteurs, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, les extensions de classe et de groupe dans le cas de ballons et les extensions de classe dans le cas de planeurs;

**▼ B**

- 4) pour les qualifications de vol de nuit, de remorquage ou de vol acrobatique.
- b) Lorsqu'il conduit une formation sous supervision conformément au point a), le FI ne disposera pas du privilège d'autoriser les élèves pilotes à faire leurs premiers vols solo et leurs premiers vols en campagne solo.
- c) Les limitations des points a) et b) seront levées lorsque le FI aura au moins effectué:
  - 1) dans le cas du FI(A), 100 heures d'instruction au vol sur des avions ou des TMG et a en outre supervisé au moins 25 vols solo d'élèves pilotes;
  - 2) dans le cas du FI(H), 100 heures d'instruction au vol sur des hélicoptères et a en outre supervisé au moins 25 exercices en vol solo d'élèves pilotes;
  - 3) dans le cas des FI(As), FI(S) et FI(B), 15 heures ou 50 décollages en instruction en vol couvrant la totalité du programme d'entraînement pour la délivrance d'une PPL(As), SPL ou BPL dans la catégorie appropriée d'aéronef.

**FCL.915.FI FI — Prérequis**

Un candidat à une qualification FI devra:

- a) dans le cas d'une FI(A) et d'une FI(H):
  - 1) avoir suivi au moins 10 heures d'instruction au vol aux instruments sur la catégorie appropriée d'aéronef, dont au maximum 5 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FSTD;
  - 2) avoir effectué 20 heures de vol en campagne VFR en tant que PIC sur la catégorie appropriée d'aéronef; et
- b) en outre, pour la FI(A):
  - 1) être titulaire d'au moins une CPL(A); ou
  - 2) être titulaire d'au moins une PPL(A) et avoir:
    - i) satisfait aux exigences relatives aux connaissances théoriques pour la CPL, sauf dans le cas de FI(A) dispensant une formation pour la LAPL(A) uniquement; et
    - ii) effectué au moins 200 heures de vol sur avions ou TMG dont 150 heures en tant que PIC;
  - 3) avoir effectué au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons dont au moins 5 heures devront avoir été effectuées au cours des 6 mois qui précèdent le vol d'appréciation défini au paragraphe FCL.930.FI, point a);
  - 4) avoir effectué 1 vol en VFR en campagne en tant que PIC, incluant 1 vol d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet doivent être effectués sur 2 aérodromes différents;
- c) en outre, pour la FI(H), avoir accompli un temps de vol total de 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères dont:
  - 1) au moins 100 heures en tant que PIC, si le candidat est titulaire d'au moins une CPL(H); ou
  - 2) au moins 200 heures en tant que PIC, si le candidat est titulaire d'au moins une PPL(H) et a satisfait aux exigences relatives aux connaissances théoriques pour la CPL;
- d) dans le cas d'une FI(As), avoir effectué 500 heures de vol sur dirigeables en tant que PIC, dont 400 heures en tant que PIC titulaire d'une CPL(As);

**▼ M3**

- e) pour une qualification FI(S), avoir effectué 100 heures de vol et 200 lancements en tant que PIC sur planeurs. En outre, lorsque le candidat souhaite dispenser une instruction au vol sur TMG, il devra effectuer au moins 30

**▼ M3**

heures de vol en tant que PIC sur TMG et devra subir une évaluation de compétences additionnelle sur un TMG conformément au paragraphe FCL.935 avec un FI qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI, point i);

**▼ B**

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

**FCL.930.FI FI — Cours de formation**

- a) Les candidats à la qualification FI devront avoir réussi une épreuve spécifique en vol de pré-admission avec un FI qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI, point i), au cours des 6 mois qui précèdent le début du cours, afin d'évaluer leur aptitude à suivre le cours. Ladite épreuve reposera sur le contrôle de compétences pour les qualifications de classe et de type comme prévu dans l'appendice 9 à la présente partie.
- b) Le cours de formation FI devra inclure:
- 1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;
  - 2) i) dans le cas d'une qualification FI (A), (H) et (As), au moins 100 heures d'instruction théorique, ainsi que des épreuves d'évaluation intermédiaires;
  - ii) dans le cas d'une qualification FI(B) ou FI(S), au moins 30 heures d'instruction théorique, ainsi que des épreuves d'évaluation intermédiaires;
  - 3) i) dans le cas d'une qualification FI (A) et (H), au moins 30 heures d'instruction au vol, dont 25 heures consisteront en une instruction au vol en double commande, avec 5 heures qui peuvent être accomplies dans un FFS, un FNPT I ou II ou un FTD II/III;
  - ii) dans le cas d'une qualification FI(As), au moins 20 heures d'instruction en vol dont 15 heures consisteront en une instruction au vol en double commande;
  - iii) dans le cas d'une FI(S), au moins 6 heures ou 20 décollages en instruction en vol;
  - iv) dans le cas d'une FI(S) avec le privilège de dispenser une formation sur TMG, au moins 6 heures d'instruction au vol en double commande sur TMG;

**▼ M3**

- v) dans le cas d'une qualification FI(B), au moins 3 heures d'instruction au vol, dont 3 décollages.
- 4) Lorsqu'ils sont candidats à l'obtention d'une qualification FI dans une autre catégorie d'aéronefs, les pilotes qui sont ou ont été titulaires d'une qualification FI(A), (H) ou (As) recevront un crédit de 55 heures pour satisfaire à l'exigence du point b) 2) i), ou de 18 heures pour répondre aux exigences du point b) 2) ii).

**▼ B****FCL.940.FI FI — Prorogation et renouvellement**

- a) Dans le cas d'une prorogation d'une qualification FI, le titulaire devra satisfaire à 2 des 3 exigences suivantes:
- 1) effectuer:
    - i) dans le cas d'une qualification FI(A) et (H), au moins 50 heures d'instruction en vol dans une catégorie appropriée d'aéronef au cours de la période de validité de la qualification, en tant que FI, TRI, CRI, IRI, MI ou examinateur. Si les privilèges pour dispenser une instruction pour la IR doivent être prorogés, 10 de ces heures devront consister en de l'instruction au vol pour une IR et devront avoir été effectuées au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification FI;

**▼B**

- ii) dans le cas d'une qualification FI(As), au moins 20 heures d'instruction en vol sur des dirigeables en tant que FI, IRI ou examinateur, au cours de la période de validité de la qualification. Si les privilèges pour dispenser une instruction pour l'IR doivent être prorogés, 10 de ces heures devront consister en de l'instruction au vol pour une IR et devront avoir été accomplies au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification FI;
  - iii) dans le cas d'une qualification FI(S), au moins 30 heures ou 60 décollages en instruction en vol sur planeurs, motoplaneurs ou TMG en tant que FI ou examinateur, pendant la période de validité de la qualification;
  - iv) dans le cas d'une qualification FI(B), au moins 6 heures d'instruction en vol sur des ballons en tant que FI ou examinateur, pendant la période de validité de la qualification;
- 2) suivre un stage de remise à niveau d'instructeur pendant la période de validité de la qualification FI;
  - 3) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935 dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification FI.
- b) Au minimum toutes les 2 prorogations qui suivront dans le cas des FI(A) ou FI(H), ou toutes les 3 prorogations dans le cas des FI(As), (S) et (B), le titulaire aura l'obligation de réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.
  - c) Renouvellement. Si la qualification FI est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant le renouvellement:
    - 1) participer à un stage de remise à niveau d'instructeur;
    - 2) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.

*SECTION 4**Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de type — TRI***FCL.905.TRI TRI — Privilèges et conditions**

Les privilèges d'un TRI permettent de dispenser une instruction pour:

**▼M3**

- a) la prorogation et le renouvellement d'une EIR ou d'une IR, pour autant que le TRI dispose d'une IR valide;

**▼B**

- b) la délivrance d'une qualification TRI ou SFI, pour autant que le titulaire ait 3 ans d'expérience en tant que TRI; et
- c) dans le cas d'un TRI pour les avions monopilotes:
  - 1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement de qualifications de type pour les avions complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges couvrant les exploitations monopilotes.  
  
Les privilèges du TRI(SPA) peuvent être étendus à l'instruction au vol pour les qualifications de type d'avions complexes hautes performances monopilotes dans des exploitations multipilotes, pour autant que le TRI:
    - i) soit titulaire d'une qualification MCCI; ou
    - ii) soit ou ait été titulaire d'une qualification TRI pour des avions multipilotes;
  - 2) la phase «de base» du cours MPL, pour autant qu'il dispose de privilèges étendus aux opérations multipilotes et soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou IRI(A);
- d) dans le cas d'un TRI pour les avions multipilotes:
  - 1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour:
    - i) les avions multipilotes;
    - ii) les avions complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges en exploitations multipilotes;

**▼B**

- 2) la formation au MCC;
  - 3) le cours MPL dans ses phases de base, intermédiaire et avancée pour autant que, pour la phase de base, il soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou IRI(A);
- e) dans le cas d'un TRI pour hélicoptères:
- 1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptère:
  - 2) la formation au MCC, pour autant qu'il soit titulaire d'une qualification de type pour hélicoptères multipilotes;
  - 3) l'extension des qualifications IR(H) monomoteurs aux qualifications IR(H) multimoteur.
- f) Dans le cas d'un TRI pour les aéronefs à sustentation motorisée:
- 1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type des aéronefs à sustentation motorisée;
  - 2) la formation au MCC.

**FCL.910.TRI TRI — Privilèges restreints**

- a) Généralités. Si la formation TRI est effectuée exclusivement dans un FFS, les privilèges de la qualification TRI seront restreints à la formation dans un FFS.

Dans ce cas, le TRI peut conduire des vols en ligne sous supervision, pour autant que le cours de formation TRI ait inclus une formation additionnelle à cette fin.

**▼M4**

- b) TRI pour avions et pour aéronefs à sustentation motorisée — TRI(A) et TRI(PL). Les privilèges d'un TRI sont restreints au type d'avion ou d'aéronef à sustentation motorisée dans lequel la formation et l'évaluation de compétences ont été effectuées. Sauf disposition contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21, les privilèges d'un TRI seront étendus à d'autres types lorsque le TRI aura:
- 1) effectué, au cours des 12 mois précédant l'introduction de la demande, au moins 15 étapes comportant des décollages et atterrissages sur le type d'aéronef applicable, dont 7 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS;
  - 2) effectué l'entraînement technique et l'instruction au vol qui font partie du cours TRI pertinent;
  - 3) réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935, afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié conformément à la sous-partie K son aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures avant le vol et après le vol et une instruction théorique.
- c) TRI pour hélicoptères — TRI(H)
- 1) Les privilèges d'un TRI(H) sont restreints au type d'hélicoptère dans lequel l'examen pratique a été passé pour la délivrance de la qualification TRI. Sauf disposition contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21, les privilèges d'un TRI seront étendus à d'autres types lorsque le TRI aura:
    - i) accompli la partie technique relative au type approprié du cours de qualification TRI sur le type applicable d'hélicoptère ou dans un FSTD représentant ledit type;
    - ii) dispensé au moins 2 heures d'instruction au vol sur le type applicable, sous la supervision d'un TRI(H) dûment qualifié; et

**▼ M4**

- iii) réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935, afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié conformément à la sous-partie K son aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures avant le vol et après le vol et une instruction théorique.

**▼ B**

- 2) Avant que les privilèges monopilotes d'un TRIH soient étendus à des privilèges multipilotes sur le même type d'hélicoptères, le titulaire devra avoir à son actif au moins 100 heures de vol en exploitations multipilotes sur ledit type.
- d) Nonobstant les paragraphes ci-dessus, les titulaires d'une qualification TRI qui se sont vu délivrer une qualification de type conformément au paragraphe FCL.725, point e), seront autorisés à voir leurs privilèges TRI étendus à ce nouveau type d'aéronef.

**FCL.915.TRI TRI — Prérequis**

Un candidat à une qualification TRI devra:

- a) être titulaire d'une licence de pilote de type CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie d'aéronef applicable;
- b) pour une qualification TRI(MPA):
  - 1) avoir à son actif 1 500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes et
  - 2) avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date d'introduction de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que PIC ou copilote sur le type d'avion applicable, dont 15 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS qui représente ledit type;
- c) Pour une qualification TRI(SPA):
  - 1) avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date d'introduction de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que PIC sur le type d'avion applicable, dont 15 étapes peuvent avoir été accomplies dans un FFS qui représente ledit type et
  - 2) i) avoir effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion, dont 30 heures en tant que PIC sur le type d'avion applicable; ou
    - ii) être ou avoir été titulaire d'une qualification FI pour des avions multimoteurs avec des privilèges IR(A);
- d) pour la qualification TRI(H):
  - 1) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes monomoteurs, avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères;
  - 2) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes multimoteurs, avoir effectué 500 heures en tant que pilote d'hélicoptères, dont 100 heures en tant que PIC sur des hélicoptères monopilotes multimoteurs;
  - 3) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères multipilotes, avoir effectué 1 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, incluant;
    - i) 350 heures en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes; ou
    - ii) dans le cas de candidats déjà titulaires d'une qualification TRI(H) pour des hélicoptères monopilotes multimoteurs, 100 heures en tant que pilote sur ce type dans des exploitations multipilotes;
  - 4) les titulaires d'une qualification FI(H) obtiendront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences des points 1) et 2) pour l'hélicoptère monopilote pertinent;

**▼B**

- e) pour la qualification TRI(PL):
- 1) avoir à son actif 1 500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes, des aéronefs à sustentation motorisée ou des hélicoptères multipilotes et
  - 2) avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande, 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que PIC ou copilote sur le type applicable d'aéronef à sustentation motorisée, dont 15 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS qui représente ledit type.

**FCL.930.TRI TRI — Cours de formation**

- a) Le cours de formation du TRI contiendra au moins:
- 1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;
  - 2) 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des connaissances techniques, la préparation des plans de leçons et le développement d'aptitudes pédagogiques en classe ou sur simulateur;
  - 3) 5 heures d'instruction en vol sur l'aéronef approprié ou pour les aéronefs monopilotes, sur un simulateur qui représente ledit aéronef, et 10 heures pour les aéronefs multipilotes, ou sur un simulateur représentant ledit aéronef.
- b) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a) 1);
- c) Un candidat à une qualification TRI qui est titulaire d'une qualification SFI pour le type pertinent recevra les crédits correspondant à l'ensemble des exigences du présent paragraphe en vue de la délivrance d'une qualification TRI restreinte à l'instruction au vol sur simulateur.

**FCL.935.TRI TRI — Évaluation des compétences**

Si l'évaluation des compétences du TRI est conduite dans un FFS, la qualification TRI sera restreinte à l'instruction au vol dans un FFS.

Cette restriction sera levée une fois que le TRI aura réussi l'évaluation de compétences sur un aéronef.

**FCL.940.TRI TRI — Prorogation et renouvellement**

- a) *Prorogation*
- 1) Avions. Pour la prorogation d'une qualification TRI(A), le candidat devra, au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, satisfaire à 1 des 3 exigences suivantes:
    - i) effectuer l'un des éléments suivants d'un cours de formation complet de qualification de type: une session sur simulateur d'au moins 3 heures, ou un exercice en vol d'au moins 1 heure incluant au minimum 2 décollages et atterrissages;
    - ii) suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un ATO;
    - iii) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.
  - 2) Hélicoptères et aéronefs à sustentation motorisée. Pour la prorogation d'une qualification TRI(H) ou TRI(PL), le candidat devra, pendant la période de validité de la qualification, satisfaire à 2 des 3 exigences suivantes:
    - i) effectuer 50 heures d'instruction en vol sur chacun des types d'aéronefs pour lequel il détient des privilèges d'instruction ou dans un FSTD représentant lesdits types, dont au moins 15 heures seront accomplies dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification TRI.

**▼B**

Dans le cas d'une qualification TRI(PL), ces heures d'instruction en vol devront être accomplies en tant que TRI, qu'examineur de qualification de type (TRE), que SFI ou qu'examineur sur entraîneur synthétique de vol (SFE). Dans le cas de la qualification TRI(H), le temps de vol effectué en tant que FI, qu'instructeur de qualification aux instruments (IRI), qu'instructeur sur entraîneur synthétique de vol (STI) ou en tant que tout autre type d'examineur sera également pertinent à cette fin;

- ii) suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un ATO;
  - iii) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.
- 3) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification TRI, le titulaire devra réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.
- 4) Si une personne est titulaire d'une qualification TRI sur plus d'un type d'aéronef au sein de la même catégorie, l'évaluation de compétences, effectuée sur l'un desdits types, prorogera la qualification TRI pour les autres types détenus dans la même catégorie d'aéronef.
- 5) Exigences particulières pour la prorogation d'une qualification TRI(H). Un TRI(H) titulaire d'une qualification FI(H) du type pertinent recevra la totalité du crédit pour satisfaire aux exigences du point a) ci-dessus. Dans ce cas, la qualification TRI(H) sera valide jusqu'à la date d'expiration de la qualification FI(H).

b) *Renouvellement*

- 1) Avions. Si la qualification TRI(A) est arrivée à expiration, le candidat devra:
- i) effectuer, au cours des 12 derniers mois précédant la demande, au moins 30 étapes comportant des décollages et atterrissages sur le type d'avion applicable, dont 15 étapes au maximum peuvent être effectuées dans un simulateur de vol;
  - ii) effectuer les éléments pertinents d'un cours TRI auprès d'un ATO;
  - iii) effectuer, pendant un cours complet de qualification de type, au moins 3 heures d'instruction au vol sur le type d'avion applicable, sous la supervision d'un TRI(A).
- 2) Hélicoptères et aéronefs à sustentation motorisée. Si la qualification TRI(H) ou TRI(PL) est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant la demande:
- i) suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un ATO, qui devrait couvrir les éléments pertinents du cours de formation TRI et
  - ii) réussir l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935, pour chacun des types d'aéronefs pour lequel le renouvellement des privilèges d'instruction est souhaité.

## SECTION 5

***Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de type — CRI*****FCL.905.CRI CRI — Privilèges et conditions**

a) Les privilèges d'un CRI consistent à dispenser une instruction pour:

**▼M3**

- 1) la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de classe ou de type pour des avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, lorsque les privilèges souhaités par le candidat permettent de voler dans des conditions d'exploitation monopilote;

**▼B**

- 2) une qualification de remorquage ou de vol acrobatique pour les avions, pour autant que le CRI soit titulaire de la qualification pertinente et ait fait la preuve de l'aptitude à dispenser une instruction pour ladite qualification à un FI qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI, point i);

**▼ M4**

- 3) l'extension de privilèges LAPL(A) à une autre classe ou variante d'avion.

**▼ B**

- b) Les privilèges d'un CRI sont limités à la classe ou au type d'avion dans lequel l'évaluation des compétences de l'instructeur a été effectuée. Les privilèges du CRI seront étendus à d'autres classes ou type lorsque le CRI aura effectué au cours des 12 derniers mois:
  - 1) 15 heures de vol en tant que PIC sur avions de la classe ou du type applicable à l'avion;
  - 2) 1 vol d'entraînement en siège de droite sous la supervision d'un autre CRI ou FI qualifié pour cette classe ou ce type qui occupe l'autre siège de pilote.

**▼ M3**

- c) les candidats à une qualification CRI pour avions multimoteurs qui sont titulaires d'une qualification CRI pour avions monomoteurs devront avoir satisfait aux prérequis pour la formation CRI établis au paragraphe FCL.915.CRI, point a) ainsi qu'aux exigences du paragraphe FCL.930.CRI, point a) 3) et du paragraphe FCL.935.

**▼ B****FCL.915.CRI CRI — Prérequis**

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

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

**FCL.930.CRI CRI — Cours de formation**

- a) Le cours de formation pour le CRI devra au moins inclure:
  - 1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;
  - 2) 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des connaissances techniques, la préparation des plans de leçons et le développement des aptitudes pédagogiques en classe ou sur simulateur;
  - 3) 5 heures d'instruction au vol sur des avions multimoteurs, ou 3 heures d'instruction en vol sur des avions monomoteurs, dispensées par un FI(A) qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI, point i).
- b) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a) 1).

**FCL.940.CRI CRI — Prorogation et renouvellement**

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

**▼ B**

- c) Renouvellement. Si la qualification CRI est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant la demande de renouvellement:
- 1) suivre une formation de remise à niveau en tant que CRI auprès d'un ATO;
  - 2) réussir l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.

*SECTION 6****Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de vol aux instruments — IRI*****FCL.905.IRI IRI — Privilèges et conditions****▼ M3**

- a) Les privilèges d'un IRI permettent de dispenser une instruction pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une EIR ou d'une IR sur la catégorie appropriée d'aéronef.

**▼ B**

- b) Exigences particulières pour le cours MPL. Pour dispenser une instruction sur les phases «de base» de la formation MPL, l'IRI(A) devra:
- 1) être titulaire d'une IR pour avions multimoteurs et
  - 2) avoir à son actif au moins 1 500 heures de vol en en opérations multipilotes;
  - 3) dans le cas d'un IRI déjà qualifié pour dispenser une instruction lors de cours ATP(A) ou CPL(A)/IR intégrés, l'exigence du point b) 2), peut être remplacée par l'exécution d'un cours décrit au paragraphe FCL.905.FI, point j) 3).

**FCL.915.IRI IRI — Prérequis**

Un candidat à une qualification IRI devra:

- a) dans le cas d'une IRI(A):
- 1) avoir à son actif au moins 800 heures de vol en IFR, dont au moins 400 heures sur avion; et

**▼ M3**

- 2) dans le cas de candidats à une IRI(A) pour avions multimoteurs, satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.915.CRI, point a), du paragraphe FCL.930.CRI et du paragraphe FCL.935;

**▼ B**

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

**FCL.930.IRI IRI — Cours de formation**

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

**▼B**

- ii) pour la qualification IRI(H), au moins 10 heures d'instruction au vol sur hélicoptère, sur FFS, FTD II/III ou FPNT II/III;
  - iii) pour la qualification IRI(As), au moins 10 heures d'instruction au vol sur dirigeable, sur FFS, FTD II/III ou FPNT II.
- b) L'instruction au vol sera dispensée par un FI qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI, point i).
- c) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a) 1).

**FCL.940.IRI IRI — Prorogation et renouvellement**

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

*SECTION 7****Exigences particulières pour l'instructeur sur entraîneur synthétique de vol — SFI*****FCL.905.SFI SFI — Privilèges et conditions**

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

- a) la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une IR, pour autant qu'il soit ou ait été titulaire d'une IR dans la catégorie correspondante d'aéronef et ait suivi un cours de formation IRI; et
- b) dans le cas d'une qualification SFI pour les avions monopilotes:
  - 1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement de qualifications de type pour les aéronefs complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges incluant les exploitations monopilotes.

Les privilèges du SFI (SPA) peuvent être étendus à l'instruction au vol pour les qualifications de type d'avions complexes hautes performances monopilotes en exploitations multipilotes, pour autant qu'il:

- i) soit titulaire d'une qualification MCCI; ou
  - ii) soit ou ait été titulaire d'une qualification TRI pour des avions multipilotes; et
- 2) pour autant que les privilèges de la SFI(SPA) aient été étendus aux exploitations multipilotes conformément au point b) 1):
- i) la MCC;
  - ii) le cours MPL en phase de base;
- c) dans le cas d'une qualification SFI pour avions multipilotes:
- 1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour:
    - i) des avions multipilotes;
    - ii) des avions complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges en exploitations multipilotes;
  - 2) MCC;
  - 3) les phases de base, intermédiaire et avancée du cours MPL pour autant que, pour la phase de base, il soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou IRI(A);

**▼ B**

- d) dans le cas d'une SFI pour hélicoptères:
- 1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptère;

**▼ M3**

- 2) une formation au MCC lorsque le SFI dispose de privilèges pour dispenser une instruction pour des hélicoptères multipilotes.

**▼ B****FCL.910.SFI SFI — Privilèges restreints**

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

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

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

**FCL.915.SFI SFI — Prérequis**

Un candidat à une qualification SFI devra:

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

**▼B**

- 2) dans le cas d'hélicoptères multipilotes, au moins 1 000 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 350 heures en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes;
- 3) dans le cas d'hélicoptères monopilotes multimoteurs, avoir effectué 500 heures en tant que pilote d'hélicoptères, dont 100 heures en tant que PIC sur des hélicoptères monopilotes multimoteurs;
- 4) dans le cas d'hélicoptères monopilotes monomoteurs, avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères.

**FCL.930.SFI SFI — Cours de formation**

- a) Le cours de formation pour le SFI devra inclure:
  - 1) la partie relative au FSTD du cours de qualification de type applicable;
  - 2) le contenu du cours de formation TRI.
- b) Un candidat à une qualification SFI titulaire d'une qualification TRI pour le type pertinent, recevra les crédits correspondant à l'ensemble des exigences du présent paragraphe.

**FCL.940.SFI SFI — Prorogation et renouvellement**

- a) Prorogation. Pour la prorogation d'une qualification SFI, le candidat devra, pendant la période de validité de la qualification SFI, satisfaire à 2 des 3 exigences suivantes:
  - 1) effectuer 50 heures en tant qu'instructeur ou examinateur dans des FSTD, dont au moins 15 heures au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification SFI;
  - 2) suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que SFI auprès d'un ATO;
  - 3) réussir les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.
- b) En outre, le candidat devra avoir effectué sur un FFS, le contrôle de compétences pour la délivrance des qualifications de type d'un aéronef spécifique correspondant aux types pour lesquels il détient des privilèges.
- c) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification SFI, le titulaire devra satisfaire à l'exigence du point a) 3).
- d) Renouvellement. Si la qualification SFI est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant la demande:
  - 1) effectuer la partie relative au simulateur du cours de formation SFI;
  - 2) satisfaire aux exigences définies aux points a) 2) et a) 3).

*SECTION 8****Exigences particulières pour l'instructeur de travail en équipage — MCCI*****FCL.905.MCCI MCCI — Privilèges et conditions**

- a) Les privilèges d'un MCCI consistent à dispenser une instruction au vol pendant:
  - 1) la partie pratique du cours portant sur le MCC lorsqu'il n'est pas combiné avec une formation de qualification de type et
  - 2) dans le cas d'une MCCI(A), la phase de base du cours de formation intégré MPL, pour autant qu'il soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou IRI(A).

**FCL.910.MCCI MCCI — Privilèges restreints**

Les privilèges du titulaire d'une qualification MCCI seront limités au FNPT II/III MCC, FTD II/III ou FFS dans lequel le cours de formation MCCI a été effectué.

**▼B**

Les privilèges peuvent être étendus à d'autres FSTD représentant d'autres types d'aéronefs lorsque le titulaire a accompli l'entraînement pratique du cours MCCI sur ledit type de FNPT II/III MCC, FTD II/III ou FFS.

**FCL.915.MCCI MCCI — Prérequis**

Un candidat à une qualification MCCI devra:

- a) être ou avoir été titulaire d'une CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;
- b) avoir au moins:

**▼M3**

- 1) dans le cas d'avions, de dirigeables et d'aéronefs à sustentation motorisée, 1 500 heures d'expérience de vol en tant que pilote en exploitations multipilotes;

**▼B**

- 2) dans le cas d'hélicoptères, 1 000 heures d'expérience de vol en tant que pilote dans des opérations en équipage multiple, dont au moins 350 heures sur des hélicoptères multipilotes.

**FCL.930.MCCI MCCI — Cours de formation**

a) Le cours de formation pour une qualification MCCI devra au moins inclure:

- 1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;
- 2) 1 entraînement technique lié au type de FSTD que le candidat souhaite utiliser pour l'instruction;
- 3) 3 heures d'instruction pratique, qui peuvent être une instruction au vol ou une instruction au MCC sur le FNPT II/III MCC, FTD II/III ou FFS pertinent, sous la supervision d'un TRI, SFI ou MCCI désigné par l'ATO à cet effet. Lesdites heures d'instruction au vol sous supervision devront inclure l'évaluation des compétences du candidat comme décrit au paragraphe FCL.920.

b) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification FI, TRI, CRI, IRI ou SFI recevront les crédits correspondant à la totalité de l'exigence du point a) 1).

**FCL.940.MCCI MCCI — Prorogation et renouvellement**

a) Dans le cas de la prorogation d'une qualification MCCI, le candidat devra avoir rempli les exigences du paragraphe FCL.930.MCCI, point a), 3), sur le type pertinent de FNPT II/III, FTD II/III ou FFS, au cours des 12 derniers mois de validité de la qualification MCCI

b) Renouvellement. Si la qualification MCCI est arrivée à échéance, le candidat devra remplir les exigences du paragraphe FCL.930.MCCI, point a), 2) et 3), relatives au type pertinent de FNPT II/III MCC, FTD II/III ou FFS.

*SECTION 9****Exigences particulières pour l'instructeur pour la formation sur entraîneur synthétique — STI*****FCL.905.STI STI — Privilèges et conditions**

a) Les privilèges d'un STI permettent de dispenser une instruction au vol sur système synthétique de vol, dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour:

- 1) la délivrance d'une licence;

**▼B**

- 2) la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une IR et d'une qualification de classe ou de type pour les aéronefs monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes.
- b) Privilèges additionnels pour le STI(A). Les privilèges d'un STI(A) incluront l'instruction sur système synthétique de vol pendant la formation de base relative aux aptitudes de vol du cours de formation intégrée MPL.

**FCL.910.STI STI — Privilèges restreints**

Les privilèges du titulaire d'une qualification STI seront limités au FNPT II/III, FTD II/III ou FFS dans lequel le cours de formation STI a été effectué.

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

- a) effectué la partie relative au FFS du cours de qualification TRI sur le type applicable;
- b) réussi le contrôle de compétences pour la qualification de type d'aéronef spécifique dans un FFS représentant le type applicable, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande;
- c) conduit, pendant un cours de qualification de type, au moins une session sur FSTD relevant des tâches d'un STI, d'une durée minimale de 3 heures sur le type d'aéronef applicable, sous la supervision d'un examinateur d'instructeur de vol (FIE).

**FCL.915.STI STI — Prérequis**

Un candidat à une qualification STI devra:

- a) être ou avoir été titulaire au cours des 3 années précédant la demande, d'une licence de pilote et de privilèges d'instruction appropriés aux cours pour lesquels l'instruction est prévue;
- b) avoir accompli dans un FNPT le contrôle de compétences pertinent pour la qualification de classe ou de type, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande.

Un candidat à une qualification STI(A), qui souhaite dispenser une instruction sur BITD exclusivement, ne devra effectuer que les exercices appropriés à l'examen pratique pour la délivrance d'une PPL(A);

- c) en outre, pour une qualification STI(H), avoir effectué, au moins 1 heure de vol en tant qu'observateur dans le poste de pilotage du type d'hélicoptères applicable, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande.

**FCL.930.STI STI — Cours de formation**

- a) Le cours de formation pour la qualification STI inclura au moins 3 heures d'instruction au vol portant sur les tâches d'un STI, dans un FFS, FTD II/III ou un FNPT II/III, sous la supervision d'un FIE. Lesdites heures d'instruction au vol sous supervision devront inclure l'évaluation des compétences du candidat comme décrit au paragraphe FCL.920.

Les candidats à une qualification STI(A), qui souhaitent dispenser une instruction sur un BITD exclusivement, devront effectuer l'instruction au vol sur un BITD.

- b) Dans le cas des candidats à une qualification STI(H), le cours devra également inclure le contenu FFS du cours TRI applicable.

**▼B****FCL.940.STI Prorogation et renouvellement de la qualification STI**

a) Prorogation. Dans le cas de la prorogation d'une qualification STI, le candidat devra, au cours des 12 derniers mois de validité de la qualification STI:

- 1) avoir effectué au moins 3 heures d'instruction au vol dans un FFS, un FNPT II/III ou un BITD, comme partie intégrante d'un cours complet CPL, IR, PPL ou de qualification de classe ou de type et
- 2) avoir réussi les sections applicables du contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 à la présente partie pour les types ou classes appropriés d'aéronefs, dans les FFS, FTD II/III ou FNPT II/III sur lesquels l'instruction au vol est habituellement dispensée.

Dans le cas d'un STI(A) qui dispense une instruction sur BITD exclusivement, le contrôle de compétences n'inclura que les exercices appropriés à un examen pratique pour la délivrance d'une PPL(A).

b) Renouvellement. Si la qualification STI est arrivée à expiration, le candidat devra:

- 1) suivre une formation de remise à niveau en tant que STI auprès d'un ATO;
- 2) réussir les sections applicables du contrôle de compétences, conformément à l'appendice 9 à la présente partie pour les types ou classes appropriés d'aéronefs, dans les FFS, FTD II/III ou FNPT II/III sur lesquels l'instruction au vol est habituellement dispensée.

Dans le cas d'une qualification STI(A) pour une instruction sur BITD exclusivement, le contrôle de compétences n'inclura que les exercices appropriés à un examen pratique pour la délivrance d'une PPL(A);

- 3) effectuer, lors d'un cours complet CPL, IR, PPL ou de qualification de classe ou de type, au moins 3 heures d'instruction au vol sous la supervision d'un FI, CRI(A), IRI ou TRI(H) désigné par l'ATO à cet effet. Au moins une 1 d'instruction au vol sera supervisée par un FIE(A).

*SECTION 10**Instructeur de qualification de vol en montagne — MI***FCL.905.MI MI — Privilèges et conditions**

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

**FCL.915.MI MI — Prérequis**

Un candidat à une qualification MI devra être titulaire:

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

**FCL.930.MI MI — Cours de formation**

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

**▼B**

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

**▼M3****FCL.940.MI Validité de la qualification MI**

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

**▼B***SECTION 11**Exigences particulières pour l'instructeur d'essais en vol — FTI***FCL.905.FTI FTI — Privilèges et conditions**

- a) Les privilèges d'un instructeur d'essais en vol (FTI) consistent, dans la catégorie d'aéronef concernée, à:
- 1) délivrer des qualifications pour les essais en vol de catégorie 1 ou 2, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification pour les essais en vol de la catégorie pertinente;
  - 2) délivrer une qualification FTI, dans la catégorie pertinente des qualifications pour les essais en vol, pour autant que l'instructeur ait au moins 2 ans d'expérience d'instruction pour la délivrance de qualification pour les essais en vol.
- b) Les privilèges d'un FTI titulaire d'une qualification pour les essais en vol de catégorie 1 comprennent le privilège de dispenser une instruction au vol liée aux qualifications pour les essais en vol de catégorie 2.

**FCL.915.FTI FTI — Prérequis**

Un candidat à une qualification FTI devra:

- a) être titulaire d'une qualification pour les essais en vol délivrée conformément au paragraphe FCL.820;
- b) avoir à son actif au moins 200 heures d'essais en vol de catégorie 1 ou 2.

**FCL.930.FTI FTI — Cours de formation**

- a) Le cours de formation pour une qualification FTI devra au moins inclure:
- 1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;
  - 2) 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des connaissances techniques, la préparation des plans de leçons et le développement des aptitudes pédagogiques en classe ou sur simulateur;
  - 3) 5 heures d'instruction au vol pratique sous la supervision d'un FTI qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FTI b). Lesdites heures d'instruction au vol devront inclure l'évaluation des compétences du candidat comme décrit au paragraphe FCL.920.
- b) Obtention de crédits.
- 1) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a) 1);
  - 2) En outre, les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification FI ou TRI dans la catégorie pertinente d'aéronef, recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a) 2).

**FCL.940.FTI FTI — Prorogation et renouvellement**

- a) Prorogation. Pour la prorogation d'une qualification FTI, le candidat devra, pendant la période de validité de la qualification FTI, satisfaire à 1 des exigences suivantes:
- 1) effectuer au moins:
    - i) 50 heures d'essais en vol, dont au moins 15 heures dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification FTI; et

**▼B**

- ii) 5 heures d’instruction au vol pour les essais en vol, au cours des 12 mois qui précèdent la date d’expiration de la qualification FTI; ou
- 2) suivre une formation de remise à niveau en tant que FTI auprès d’un ATO. La formation de remise à niveau portera sur la partie pratique de l’instruction au vol du cours de formation FTI, conformément au paragraphe FCL.930.FTI, point a), 3) et inclura au moins 1 instruction au vol sous la supervision d’un FTI qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FTI, point b).
- b) Renouvellement. Si la qualification FTI est arrivée à expiration, le candidat devra suivre une formation de remise à niveau en tant que FTI auprès d’un ATO. La formation de remise à niveau devra au moins satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.930.FTI, point a), 3).

## SOUS-PARTIE K

**EXAMINATEURS**

## SECTION 1

**Exigences communes****FCL.1000 Autorisations d’examineur**

- a) Généralités. Les titulaires d’une autorisation d’examineur devront:
  - 1) être titulaires d’une licence, d’une qualification ou d’une autorisation équivalente à celles pour lesquelles ils sont habilités à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et détenir les privilèges de dispenser une instruction pour celles-ci;
  - 2) être qualifiés pour agir en tant que PIC sur aéronefs pendant un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences accomplie sur l’aéronef.
- b) Conditions particulières
  - 1) Dans le cas de l’introduction d’un aéronef nouveau dans un État membre ou dans la flotte d’un exploitant, lorsque la conformité avec les exigences établies dans la présente sous-partie n’est pas possible, l’autorité compétente peut délivrer une autorisation spécifique octroyant des privilèges pour faire passer des examens pratiques et des contrôles de compétences. Cette autorisation sera limitée aux examens pratiques et aux contrôles de compétences nécessaires pour l’introduction de l’aéronef nouveau et sa durée de validité ne sera en aucun cas supérieure à un an.
  - 2) Les titulaires d’une autorisation délivrée conformément au point b) 1), qui souhaitent qui présente une demande d’autorisation d’examineur, devront satisfaire aux prérequis et aux exigences de prorogation établis pour ladite catégorie d’examineur.
- c) Examen hors du territoire des États membres
  - 1) Nonobstant les dispositions du point a), dans le cas d’examens pratiques et de contrôles de compétences effectués dans un ATO se trouvant hors du territoire des États membres, l’autorité compétente de l’État membre peut délivrer une autorisation d’examineur à un candidat détenteur d’une licence de pilote délivrée par un pays tiers conformément à l’annexe 1 de l’OACI, pour autant que le candidat:
    - i) soit au moins titulaire d’une licence, d’une qualification ou d’une autorisation équivalente à celle pour laquelle il est habilité à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et, en toute hypothèse, soit titulaire d’au moins une CPL;
    - ii) satisfasse aux exigences établies dans la présente sous-partie pour la délivrance de l’autorisation d’examineur pertinente; et

**▼ B**

- iii) démontre à l'autorité compétente un niveau adéquat de connaissances des règles de sécurité aérienne européennes pour pouvoir exercer des privilèges d'examineur conformément à la présente partie.
- 2) L'autorisation visée au point 1) sera limitée à effectuer des examens pratiques et des examens ou contrôles de compétences:
  - i) hors du territoire des États membres; et
  - ii) à des pilotes qui ont une connaissance suffisante de la langue dans laquelle l'examen ou le contrôle est effectué.

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

Les examinateurs ne pourront conduire:

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

**▼ M4**

- 1) auxquels ils ont dispensé plus de 25 % de l'instruction au vol requise pour la licence, la qualification ou l'autorisation pour laquelle les candidats passent l'examen pratique ou l'évaluation de compétences; ou

**▼ B**

- 2) lorsqu'ils sont à l'origine d'une recommandation pour l'examen pratique d'un candidat, conformément au paragraphe FCL.030, point b);
- b) des épreuves pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences, lorsqu'ils sentent que leur objectivité peut être affectée.

**FCL.1010 Prérequis pour les examinateurs**

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

- a) de connaissances et d'un cursus pertinents, ainsi que d'une expérience appropriée par rapport aux privilèges d'un examineur;
- b) qu'ils n'ont fait l'objet d'aucune sanction au cours des 3 dernières années, et notamment d'aucune suspension, limitation ou retrait d'aucune de leurs licences, qualifications ou autorisations délivrées conformément à la présente partie, pour défaut de conformité avec le règlement de base et de ses règles de mise en œuvre.

**FCL.1015 Standardisation des examinateurs****▼ M7**

- a) Un candidat à un certificat d'examineur devra suivre un cours de standardisation dispensé par l'autorité compétente, ou dispensé par un ATO et agréé par l'autorité compétente. Un candidat à un certificat d'examineur pour planeurs ou ballons peut suivre un cours de standardisation dispensé par un DTO et agréé par l'autorité compétente.

**▼ B**

- b) Le cours de standardisation comportera une instruction théorique et pratique et devra au moins inclure:
  - 1) la conduite de 2 examens pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences pour des licences, des qualifications ou des autorisations pour lesquelles le candidat souhaite obtenir le privilège de conduire des épreuves et des contrôles;
  - 2) 1 instruction sur les exigences applicables de la présente partie, ainsi que les exigences applicables en termes d'exploitation aérienne, sur la conduite d'examens pratiques, de contrôles de compétences et d'évaluations de compétences et leur documentation, ainsi que sur la préparation de rapports;
  - 3) 1 séance d'information portant sur les procédures administratives nationales, les exigences en termes de protection des données personnelles, de responsabilité, d'assurances contre les accidents et de redevances;

**▼ M3**

- 4) un briefing sur la nécessité de revoir et appliquer les éléments du point 3) lorsqu'on fait passer un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur; et

**▼ M3**

- 5) une instruction sur la manière d'obtenir l'accès à ces procédures et exigences nationales d'autres autorités compétentes en tant que de besoin.
- c) Les titulaires d'une autorisation d'examineur ne pourront faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur, sauf s'ils ont revu les informations disponibles les plus récentes décrivant les procédures nationales pertinentes de l'autorité compétente dont dépend le candidat.

**▼ B****FCL.1020 Évaluation des compétences des examinateurs**

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

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

- a) Validité. Une autorisation d'examineur sera valide pendant 3 ans.
- b) Prorogation. Une autorisation d'examineur sera prorogée lorsque le titulaire aura, pendant la période de validité de l'autorisation:
  - 1) conduit au moins 2 épreuves pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences chaque année;

**▼ M7**

- 2) participé, pendant la dernière année de la période de validité, à un cours de remise à niveau d'examineur dispensé par l'autorité compétente, ou dispensé par un ATO et agréé par l'autorité compétente. Un examinateur titulaire d'un certificat pour planeurs ou ballons peut avoir participé, pendant la dernière année de la période de validité, à un cours de remise à niveau d'examineur dispensé par un DTO et agréé par l'autorité compétente.

**▼ B**

- 3) l'une des épreuves pratiques ou l'un des contrôles de compétences au cours de la dernière année de validité, effectuée conformément au point 1, devra avoir été évaluée par un inspecteur de l'autorité compétente ou par un examinateur expérimenté ayant reçu l'autorisation expresse de le faire de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examineur;
- 4) lorsque le candidat à la prorogation est détenteur de plus d'une autorisation d'examineur, la prorogation de toutes les autorisations d'examineur peut être obtenue lorsque le candidat satisfait aux exigences des points b) 1) et b) 2) du paragraphe FCL.1020 pour l'une des autorisations d'examineur qu'il détient, en accord avec l'autorité compétente.
- c) Renouvellement. Si l'autorisation est arrivée à expiration, les candidats devront satisfaire aux exigences du point b) 2) et au paragraphe FCL.1020
- d) Une autorisation d'examineur ne sera prorogée ou renouvelée que si le candidat répond à tout moment exigences des paragraphes FCL.1010 et FCL.1030.

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

- a) Lorsqu'ils conduisent des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences, les examinateurs doivent:
  - 1) s'assurer que la communication avec le candidat peut être établie sans qu'il y ait de barrières linguistiques;
  - 2) vérifier que le candidat satisfait à toutes les exigences en termes de qualification, formation et expérience figurant dans la présente partie pour la

**▼B**

délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence, de la qualification ou de l'autorisation pour laquelle l'épreuve pratique, le contrôle de compétences ou l'évaluation de compétences sont accomplis;

- 3) attirer l'attention des candidats sur les conséquences lorsqu'ils fournissent des informations incomplètes, imprécises ou fausses quant à leur formation et à leur expérience de vol.
- b) À l'issue de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, l'examineur devra:
- 1) informer le candidat du résultat de l'épreuve. Dans le cas d'une réussite partielle ou d'un échec, l'examineur devra informer le candidat qu'il ne peut exercer les privilèges de la qualification tant qu'il n'aura pas totalement réussi l'épreuve. L'examineur devra donner en détail les besoins additionnels en termes de formation et expliquer au candidat son droit de recours;
  - 2) dans le cas de la réussite d'un contrôle de compétences ou d'une évaluation de compétences pour la prorogation ou le renouvellement, autoriser à porter sur la licence ou l'autorisation du candidat les mentions requises en y indiquant la nouvelle date d'expiration de la qualification ou de l'autorisation, s'il a reçu de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat l'autorisation expresse de le faire;
  - 3) fournir au candidat un rapport signé de l'examen écrit ou du contrôle de compétences et remettre sans délai des copies dudit rapport à l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, ainsi qu'à l'autorité compétente qui avait délivré l'autorisation d'examineur. Ce rapport devra inclure:
    - i) une déclaration attestant que l'examineur a reçu du candidat des informations concernant son expérience et l'instruction suivie, et qu'il a constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences applicables de la présente partie;
    - ii) une confirmation que toutes les manœuvres et tous les exercices requis ont été effectués, ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques, si applicable; En cas d'échec à l'une des rubriques, l'examineur indiquera les raisons;
    - iii) le résultat de l'examen, du contrôle et de l'évaluation de compétences;

**▼M3**

- iv) une déclaration selon laquelle l'examineur a revu et appliqué les procédures et exigences nationales de l'autorité compétente dont relève le candidat si l'autorité compétente responsable de la licence du candidat n'est pas la même que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur;
- v) une copie de l'autorisation de l'examineur indiquant l'étendue de ses privilèges d'examineur dans le cadre d'examens pratiques, de contrôles de compétences ou d'évaluations de compétences concernant un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur.

**▼B**

- c) Les examinateurs devront conserver pendant 5 ans des dossiers reprenant le détail de tous les examens pratiques, contrôles de compétences et évaluations de compétences effectués, ainsi que leurs résultats.
- d) Sur demande de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examineur, ou de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, les examinateurs devront soumettre tous leurs dossiers et rapports, ainsi que toute autre information, si requis dans le cadre d'éventuelles activités de surveillance.

*SECTION 2**Exigences particulières pour les examinateurs de vol — FE***FCL.1005.FE FE — Privilèges et conditions**

- a) FE(A). Les privilèges d'un FE pour avions permettent de conduire:

**▼ B**

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

**▼ M3**

- 5) des contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des EIR, pour autant que le FE ait effectué au moins 1 500 heures en tant que pilote à bord d'avions et satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a) 2).

**▼ B**

- b) FE(H). Les privilèges d'un FE pour hélicoptères permettent de conduire:
  - 1) des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(H), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications de type d'hélicoptères monopilotes monomoteurs intégrées à une PPL(H), pour autant que l'examineur ait accompli 1 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction en vol;
  - 2) des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(H), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications de type d'hélicoptères monopilotes monomoteurs intégrées à une CPL(H), pour autant que l'examineur ait accompli 2 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction en vol;
  - 3) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour des qualifications de type d'hélicoptères monopilotes multimoteurs intégrés à une PPL(H) ou une CPL(H), pour autant que l'examineur ait satisfait aux exigences des points 1) ou 2), selon le cas, et soit titulaire d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H) et, le cas échéant, une IR(H);
  - 4) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la LAPL(H), pour autant que l'examineur ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 150 heures d'instruction en vol.
- c) FE(As). Les privilèges d'un FE pour dirigeables consistent à conduire des examens pratiques pour la délivrance de PPL(As) et de CPL(As), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de type de dirigeable, pour autant que l'examineur ait accompli 500 heures de vol en tant que pilote sur dirigeable, dont 100 heures d'instruction en vol.

**▼B**

- d) FE(S). Les privilèges d'un FE pour planeurs permettent de conduire:
- 1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la SPL et la LAPL(S), pour autant que l'examineur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont au moins 150 heures ou 300 lancements en instruction en vol;
  - 2) des contrôles de compétences pour l'extension des privilèges de la SPL à l'exploitation commerciale, pour autant que l'examineur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont 90 heures d'instruction en vol;

**▼M3**

- 3) des examens pratiques pour l'extension des privilèges de la SPL ou de la LAPL(S) aux TMG, pour autant que l'examineur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote à bord de planeurs ou de planeurs motorisés, dont 50 heures d'instruction au vol sur TMG;
- 4) des examens pratiques et des contrôles de compétence pour la qualification de vol dans les nuages, pour autant que l'examineur ait accompli au moins 200 heures de vol en tant que pilote à bord de planeurs ou de planeurs motorisés, dont au moins 5 heures ou 25 vols d'instruction au vol pour la qualification de vol dans les nuages ou au moins 10 heures d'instruction au vol pour l'EIR ou l'IR(A).

**▼B**

- e) FE(B). Les privilèges d'un FE pour ballons permettent de conduire:
- 1) des examens pratiques pour la délivrance d'une BPL et d'une LAPL(B), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour étendre les privilèges à un autre groupe ou une autre classe de ballons, pour autant que l'examineur ait accompli 250 heures de vol en tant que pilote sur ballons, dont 50 heures d'instruction en vol;
  - 2) des contrôles de compétences pour l'extension des privilèges de la BPL à l'exploitation commerciale, pour autant que l'examineur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur ballons, dont 50 heures d'instruction au vol dans le même groupe de ballons que celui pour lequel l'extension est sollicitée. Les 300 heures de vol devront inclure 50 heures d'instruction en vol.

**FCL.1010.FE FE — Prérequis**

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

*SECTION 3****Exigences particulières pour les examinateurs de qualification de type — TRE*****FCL.1005.TRE TRE — Privilèges et conditions**

- a) TRE(A) et TRE(PL). Les privilèges d'un TRE pour avions ou aéronefs à sustentation motorisée permettent de conduire:
- 1) des examens pratiques pour la délivrance initiale de qualifications de type pour des avions ou des aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas;

**▼M3**

- 2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type, d'EIR et d'IR;

**▼B**

- 3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(A);
- 4) des examens pratiques pour la délivrance d'une MPL, pour autant que l'examineur ait satisfait à l'exigence du paragraphe FCL.925;

**▼B**

- 5) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification TRI ou SFI dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant que l'examineur ait exercé au moins 3 ans en tant que TRE.
- b) TRE(H). Les privilèges d'un TRE(H) permettent de conduire:
- 1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptères;
  - 2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR ou pour l'extension aux hélicoptères multimoteurs d'une IR(H) pour hélicoptères monomoteurs, pour autant que le TRE(H) soit titulaire d'une IR(H) valide;
  - 3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(H);
  - 4) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification TRI(H) ou SFI(H), pour autant que l'examineur ait exercé au moins 3 ans en tant que TRE.

**FCL.1010.TRE TRE — Prérequis**

- a) TRE(A) et TRE(PL). Les candidats à une autorisation TRE pour avions et aéronefs à sustentation motorisée devront:
- 1) dans le cas d'avions multipilotes ou d'aéronefs à sustentation motorisée, avoir accompli 1 500 heures de vol en tant que pilotes d'avions multipilotes ou d'aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas, dont au moins 500 heures en tant que PIC;
  - 2) dans le cas d'avions complexes hautes performances monopilotes, avoir accompli 500 heures de vol en tant que pilotes d'avions monopilotes, dont au moins 200 heures en tant que PIC;
  - 3) être titulaires d'une CPL ou ATPL et d'une qualification TRI pour le type applicable;
  - 4) pour la délivrance initiale d'une autorisation TRE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol en tant que TRI, FI ou SFI dans le type applicable ou dans un FSTD représentant ledit type.
- b) TRE(H). Les candidats à une autorisation TRE(H) pour hélicoptères devront:
- 1) être titulaires d'une qualification TRI(H), ou dans le cas des hélicoptères monopilotes monomoteurs, détenir une qualification FI(H) valide, pour le type applicable;
  - 2) pour la délivrance initiale d'une autorisation TRE, avoir à leur actif 50 heures d'instruction au vol en tant que TRI, FI, ou SFI dans le type applicable ou dans un FSTD représentant ledit type;
  - 3) dans le cas d'hélicoptères multipilotes, être titulaires d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H) et avoir accompli 1 500 heures de vol en tant que pilotes d'hélicoptères multipilotes, dont au moins 500 heures en tant que PIC;
  - 4) dans le cas d'hélicoptères monopilotes multimoteurs:
    - i) avoir accompli au moins 1 000 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères, dont au moins 500 heures en tant que PIC;
    - ii) être titulaires d'une CPL(H) ou ATPL(H) et, le cas échéant, d'une IR(H) valide;

**▼ B**

- 5) dans le cas d'hélicoptères monopilotes monomoteurs:
- i) avoir accompli 750 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères, dont au moins 500 heures en tant que PIC;

**▼ M3**

- ii) être titulaires d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H).

**▼ B**

- 6) avant que des privilèges monopilotes multimoteurs d'un TRE(H) soient étendus à des privilèges multipilotes multimoteurs sur le même type d'hélicoptères, le titulaire devra avoir à son actif au moins 100 heures en exploitations multipilotes sur ledit type;
- 7) dans le cas de candidats à une première autorisation TRE multipilote multimoteur, l'exigence de 1 500 heures de vol d'expérience sur des hélicoptères multipilotes, requise du point b) 3), peut être réputée satisfaite s'ils ont accompli les 500 heures de vol en tant que PIC sur un hélicoptère multipilote du même type.

*SECTION 4****Exigences particulières pour l'examineur de qualification de classe — CRE*****FCL.1005.CRE CRE — Privilèges**

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

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

**▼ M3**

- 3) la prorogation et le renouvellement des EIR, pour autant que le CRE ait effectué au moins 1 500 heures en tant que pilote à bord d'avions et satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a) 2).

**▼ M4**

- c) des examens pratiques pour l'extension de privilèges LAPL(A) à une autre classe ou variante d'avion.

**▼ B****FCL.1010.CRE CRE — Prérequis**

Les candidats à une autorisation CRE devront:

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

*SECTION 5****Exigences particulières pour l'examineur de qualification de vol aux instruments — IRE*****▼ M3****FCL.1005.IRE IRE — Privilèges**

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

**▼ B****FCL.1010.IRE IRE — Prérequis**

- a) IRE(A). Les candidats à une autorisation IRE pour avions devront être titulaires d'une IRI(A) et avoir accompli:

**▼ B**

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

*SECTION 6**Exigences particulières pour l'examineur sur système synthétique de vol — SFE***FCL.1005.SFE SFE — Privilèges et conditions**

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

**FCL.1010.SFE SFE — Prérequis**

- a) SFE(A). Les candidats à une autorisation SFE pour avions devront:
- 1) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(A), d'une qualification de classe ou de type et d'une qualification SFI(A) pour le type applicable d'avion;

**▼B**

- 2) avoir à leur actif au moins 1 500 heures de vol en tant que pilotes sur des avions multipilotes;
  - 3) pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que SFI(A) sur le type applicable.
- b) SFE(H). Les candidats à une autorisation SFE pour hélicoptères devront:
- 1) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(H), d'une qualification de type et d'une qualification SFI(H) pour le type applicable d'hélicoptère;
  - 2) avoir à leur actif au moins 1 000 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes;
  - 3) pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que SFI(H) sur le type applicable.

*SECTION 7**Exigences particulières pour l'examineur d'instructeur de vol — FIE***FCL.1005.FIE FIE — Privilèges et conditions**

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

**FCL.1010.FIE FIE — Prérequis**

- a) FIE(A). Les candidats à une autorisation FIE pour avions devront, dans le cas de candidats qui souhaitent effectuer des évaluations de compétences:
  - 1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas;
  - 2) avoir à leur actif 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur avions ou TMG et
  - 3) avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur.
- b) FIE(H). Les candidats à une autorisation FIE pour hélicoptères devront:
  - 1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas;
  - 2) avoir accompli 2 000 heures de vol sur hélicoptères en tant que pilotes;
  - 3) avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur;

**▼B**

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