RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW CONSOLIDÉ

Vous trouverez ci-après le Règlement européen n° 1178 / 2011 de la commission du 3 novembre 2011 dit « AIRCREW » 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.

Ce texte a été mis à jour (consolidé) au 5 avril 2012 suite à la parution ce jour du règlement n°290 / 2012 modifiant et complétant le règlement AIRCREW initial du 3 novembre 2011 et paru le 25 novembre 2011 au JOUE.

Ce document de travail est destiné en premier chef aux instructeurs de vol. Il concerne bien évidemment l'ensemble de la profession et les pratiquants de l'aviation. Il se veut un outil facilitant l'information, la mise à disposition des textes règlementaires et l'amélioration des connaissances requises.

Afin de pouvoir comparer et vérifier ce document de travail avec les versions officielles parues au Journal Officiel de l'Union Européenne, vous trouverez les nouveautés insérées en couleur bleue foncé.

Naturellement, son application est dépendante du Décret à paraître au Journal Officiel national qui précisera les différentes modalités et dates de report (Opt-Out) de certains articles sur le territoire national.

Il est également essentiel de privilégier et de se référer à la version du Journal officiel (la seule à faire foi) et à celle qui sera consultable sur le site du SIA et qui représentera la version consolidée « officielle ».

L'A.N.P.I reste à votre disposition pour toute remarque éventuelle concernant l'amélioration des outils, méthodes et des connaissances des instructeurs de pilotes d'avion.

Et comme nul n'est censé ignorer la loi …….
Je vous souhaite bonne lecture et application de ce texte.

André PARIS
Responsable des stages A.N.P.I. de recyclage
des connaissances des instructeurs de vol (FI).
GSM : 06 75 33 45 15 ;
Courriel : ap.paris@orange.fr

NB : Vous trouverez ci-après une table des matières, non intégré initialement à ce document législatif, mais qui devrait favoriser la compréhension de l'organisation de ce texte relativement volumineux et de vous permettre d'accéder plus rapidement à l'item que vous recherchez.

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

TABLE DES MATIÈRES

PRINCIPES GÉNÉRAUX DU RÈGLEMENT

Article 1 : Objet 19
Article 2 : Définitions 20
Article 3 : Octroi des licences de pilote et certification médicale 21
Article 4 : Licences nationales de pilote existantes 21
Article 5 : Certificats médicaux de pilote nationaux et certificats d'examinateur aéromédical nationaux existants 22
Article 6 : Conversion des qualifications pour les essais en vol 23
Article 7 : Licences de mécanicien navigant nationales existantes 23
Article 8 : Conditions d'acceptation des licences de pays tiers 23
Article 9 : Crédit relatif aux formations entamées avant la mise en application du présent règlement 24
Article 10 : Crédit relatif aux licences de pilote obtenues dans le cadre d'activités militaires 24
Article 10 bis : Organismes de formation des pilotes 25
Article 10 ter : Simulateurs d'entraînement au vol 25
Article 10 quarter : Centres aéromédicaux 25
Article 11 : Aptitude médicale de l'équipage de cabine 26
Article 11 bis : Qualifications des équipages de cabine et certificats associés 26
Article 11 ter : Capacités de surveillance 27
Article 11 quarter : Mesures de transition 28
Article 12 : Entrée en vigueur et mise en application 28

ANNEXE 1 PARTIE FCL

SOUS-PARTIE A

EXIGENCES GÉNÉRALES 30
FCL.001 Autorité compétente 30
FCL.005 Champ d'application 30
FCL.010 Définitions 30
FCL.015 Demande et délivrance de licences, de qualifications et d'autorisations 34
FCL.020 Aspirant pilote 35
FCL.025 Examens théoriques pour la délivrance de licences 35
FCL.030 Examen pratique 36
FCL.035 Obtention de crédits de temps de vol et de connaissances théoriques 36
FCL.040 Exercice des privilèges de licences 37
FCL.045 Obligation de porter et de présenter des documents 38
FCL.050 Enregistrement du temps de vol 38
FCL.055 Compétences linguistiques 39
FCL.060 Expérience récente 39
FCL.065 Restrictions des privilèges des titulaires d'une licence âgés de 60 ans ou plus pour le transport aérien commercial 40
FCL.070 Retrait, suspension et limitation de licences, qualifications et autorisations 40

SOUS-PARTIE B

LICENCE DE PILOTE D'AÉRONEF LÉGER – LAPL

SECTION 1 Exigences communes
FCL.100 LAPL — Âge minimum 41
FCL.105 LAPL — Privilèges et conditions 41
FCL.110 LAPL — Obtention de crédits pour la même catégorie d'aéronef 41

FCL.115 LAPL — Cours de formation 41
FCL.120 LAPL — Examen théorique 41
FCL.125 LAPL — Examen pratique 42

SECTION 2 Exigences particulières pour la LAPL pour avions — LAPL(A)
FCL.105.A LAPL(A) — Privilèges et conditions 42
FCL.110.A LAPL(A) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits 42
FCL.135.A LAPL(A) — Extension des privilèges à une autre classe ou variante d'avion 43
FCL.140.A LAPL(A) — Exigences en matière d'expérience récente 43

SECTION 3 Exigences particulières pour la LAPL pour hélicoptères — LAPL(H)
FCL.105.H LAPL(H) — 44
FCL.110.H LAPL(H) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits 44
FCL.135.H LAPL(H) — Extension des privilèges à une autre classe ou variante d'hélicoptère 44
FCL.140.H LAPL(H) — Exigences en matière d'expérience récente 45

SECTION 4 Exigences particulières pour la LAPL pour planeurs — LAPL(S)
FCL.105.S LAPL(S) — Privilèges et conditions 45
FCL.110.S LAPL(S) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits 45
FCL.130.S LAPL(S) — Méthodes de lancement 46
FCL.135.S LAPL(S) — Extension des privilèges aux TMG 46
FCL.140.S LAPL(S) — Exigences en matière d'expérience récente 47

SECTION 5 Exigences particulières pour la LAPL pour ballons — LAPL(B)
FCL.105.B LAPL(B) — Privilèges 47
FCL.110.B LAPL(B) — Exigences en termes d'expérience 48
FCL.130.B LAPL(B) — Extension des privilèges aux vols captifs 48
FCL.135.B LAPL(B) — Extension des privilèges à une autre classe de ballons 48
FCL.140.B LAPL(B) — Exigences en matière d'expérience récente 49

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 50
FCL.205 Conditions 50
FCL.210 Cours de formation 50
FCL.215 Examen théorique 50
FCL.235 Examen pratique 50

SECTION 2 Exigences particulières pour la PPL avions – PPL(A)
FCL.205.A PPL(A) — Privilèges 51
FCL.210.A PPL(A) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits 51

SECTION 3 Exigences particulières pour la PPL hélicoptères – PPL(H)
FCL.205.H PPL(H) — Privileges 52
FCL.210.H PPL(H) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits 52

SECTION 4 Exigences particulières pour la PPL dirigeables – PPL(As)
FCL.205.As PPL(As) — Privileges 53
FCL.210.As PPL(As) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits 53

SECTION 5 Exigences particulières pour la licence de pilote de planeur – (SPL)
FCL.205.S SPL – Privilèges et conditions 53
FCL.210.S SPL – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits 54
FCL.220.S SPL – Modes de lancement 54
FCL.230.S SPL – Exigences en termes d'expérience récente 54

SECTION 6 Exigences particulières pour la licence de pilote de ballon (BPL)
FCL.205.B BPL – Privilèges et conditions 55
FCL.210.B BPL – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits 55
FCL.220.B BPL – Extension des privilèges aux vols captifs 55
FCL.225.B BPL – Extension des privilèges à une autre classe ou un autre groupe de ballons 55
FCL.230.B BPL – Exigences en termes d'expérience récente 56

SOUS-PARTIE D
LICENCE DE PILOTE COMMERCIAL – CPL

SECTION 1 Exigences communes
FCL.300 CPL – Âge minimum 57
FCL.305 CPL – Privilèges et conditions 57
FCL.310 CPL – Examens théoriques 57
FCL.315 CPL – Cours de formation 58
FCL.320 CPL – Examen pratique 58

SECTION 2 Exigences particulières pour la catégorie d'avions – CPL(A)
FCL.325.A CPL(A) – Conditions particulières pour les titulaires d'une MPL 58

SOUS-PARTIE E
LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE – MPL

FCL.400.A MPL –Âge minimum 59
FCL.405.A MPL – Privilèges 59
FCL.410.A MPL – Cours de formation et examens théoriques 59
FCL.415.A MPL – Aptitudes pratiques 59

SOUS-PARTIE F
LICENCE DE PILOTE DE LIGNE – ATPL

SECTION 1 Exigences communes
FCL.500 ATPL – Âge minimum 60
FCL.505 ATPL – Privilèges 60
FCL.515 ATPL – cours de formation et examens théoriques 60

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 60
FCL.510.A ATPL(A) – Prérequis, expérience et obtention de crédits 61
FCL.520.A ATPL(A) – Examen pratique 61

SECTION 3 Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères – ATPL(H)
FCL.510.H ATPL(H) – Prérequis, expérience et obtention de crédits 62
FCL.520.H ATPL(H) – Examen pratique 62

SOUS-PARTIE G
QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS – IR

SECTION 1 Exigences communes

FCL.600 IR – Généralités *63*
FCL.605 IR – Privilèges *63*
FCL.610 IR – prérequis et obtention de crédits *63*
FCL.615 IR – Instruction théorique et instruction au vol *63*
FCL.620 IR – Examen pratique *64*
FCL.625 IR – Validité, prorogation et renouvellement *64*

SECTION 2 Exigences particulières pour la catégorie des avions

FCL.625.A IR(A) – Prorogation *65*

SECTION 3 Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères

FCL.625.H IR(H) – Prorogation *65*
FCL.630.H IR(H) – Extension aux hélicoptères multimoteurs des privilèges applicables aux hélicoptères monomoteurs 67

SECTION 4 Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables

FCL.625.As IR(As) – Prorogation *65*

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 *66*
FCL.705 Privilèges du titulaire d'une qualification de classe ou de type
FCL.710 Qualifications de classe et de type – variantes *67*
FCL.725 Exigences pour la délivrance de qualifications de classe et de type *67*
FCL.740 Validité et renouvellement de qualifications de classe et de type *68*

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 *69*
FCL.725.A Instruction théoriques et instruction au vol pour la délivrance de qualifications de classe et de type – avions *70*
FCL.730.A Exigences particulières pour les pilotes suivant un cours de qualification de type sans vol (ZFTT) – avions *71*
FCL.735.A Cours de formation au travail en équipage – avions *71*
FCL.740.A Prorogation des qualifications de classe et de type – avions *71*

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 *73*
FCL.735.H Cours de formation au travail en équipage – hélicoptères *74*
FCL.740.H Prorogation des qualifications de type – hélicoptères *74*

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 classe ou de type – aéronefs à sustentation motorisée *75*
FCL.725.PL Instruction au vol pour la délivrance de qualifications de type – aéronefs à sustentation motorisée *76*
FCL.740.PL Prorogation des qualifications de type – aéronefs à sustentation motorisée *76*

SECTION 5 Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables
FCL.720.As Prérequis pour la délivrance de qualifications de type – dirigeables 77
FCL.735.As Cours de formation au travail en équipage (MCC) – dirigeables 77
FCL.740.As Prorogation des qualifications de type – dirigeables 78

SOUS-PARTIE I
QUALIFICATIONS ADDITIONNELLES

FCL.800 Qualification de vol acrobatique 79
FCL.805 Qualifications pour le remorquage de planeurs et le remorquage de banderoles 79
FCL.810 Qualification de vol de nuit 80
FCL.815 Qualification de vol en montagne 81
FCL.820 Qualification pour les essais en vol 82

SOUS-PARTIE J
INSTRUCTEURS

SECTION 1 Exigences communes
FCL.900 Qualifications d'instructeur 84
FCL.915 Conditions préalables et exigences générales applicables aux instructeurs 85
FCL.920 Compétences d'instructeur et évaluation 85
FCL.925 Exigences additionnelles relatives aux instructeurs pour la MPL 86
FCL.930 Cours de formation 87
FCL.935 Évaluation des compétences 87
FCL.940 Validité des qualifications d'instructeur 87

SECTION 2 Exigences particulières pour l'instructeur de vol – FI
FCL.905.FI FI — Privilèges et conditions 87
FCL.910.FI FI – Privilèges restreints 89
FCL.915.FI FI – prérequis 90
FCL.930.FI FI – Cours de formation 91
FCL.940.FI FI – Prorogation et renouvellement 91

SECTION 4 Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de type – TRI
FCL.905.TRI TRI — Privilèges et conditions 92
FCL.910.TRI TRI – Privilèges restreints 93
FCL.915.TRI TRI – prérequis 94
FCL.930.TRI TRI – Cours de formation 95
FCL.935.TRI TRI – Évaluation des compétences 95
FCL.940.TRI TRI – Prorogation et renouvellement 96

SECTION 5 Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de type – CRI
FCL.905.CRI CRI — Privilèges et conditions 97
FCL.915.CRI CRI – Prérequis 97
FCL.930.CRI CRI — Cours de formation 98
FCL.940.CRI CRI – Prorogation et renouvellement 98

SECTION 6 Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de vol aux instruments – IRI
FCL.905.IRI IRI — Privilèges et conditions 98
FCL.915.IRI IRI – Prérequis 99
FCL.930.IRI IRI — Cours de formation 99
FCL.940.IRI IRI – Prorogation et renouvellement 100

SECTION 7 Exigences particulières pour l'instructeur sur système synthétique de vol – SFI
FCL.905.SFI SFI — Privilèges et conditions 100
FCL.910.SFI SFI – Privilèges restreints 101
FCL.915.SFI SFI – Prérequis 101
FCL.930.SFI SFI – Cours de formation 102
FCL.940.SFI SFI – Prorogation et renouvellement 102

SECTION 8 Exigences particulières pour l'instructeur de travail en équipage – MCCI
FCL.905.MCCI MCCI — Privilèges et conditions 102
FCL.910.MCCI MCCI – Privilèges restreints 103
FCL.915.MCCI MCCI – Prérequis 103
FCL.930.MCCI MCCI — Cours de formation 103
FCL.940.MCCI TRI – Prorogation et renouvellement 103

SECTION 9 Exigences particulières pour l'instructeur sur système synthétique d'entraînement – STI
FCL.905.STI STI — Privilèges et conditions 104
FCL.910.STI STI – Privilèges restreints 104
FCL.915.STI STI – Prérequis 104
FCL.930.STI STI – Cours de formation 105
FCL.940.STI Prorogation et renouvellement de la qualification STI 105

SECTION 10 Instructeur de qualification de vol en montagne – MI
FCL.905.MI MI – Privilèges et conditions 105
FCL.915.MI MI – Prérequis 106
FCL.930.MI MI — Cours de formation 106
FCL.940.MI Validité de la qualification MI 106

SECTION 11 Exigences particulières pour l'instructeur d'essais en vol – FTI
FCL.905.FTI FTI – Privilèges et conditions 106
FCL.915.FTI FTI – Prérequis 106
FCL.930.FTI FTI – Cours de formation 106
FCL.940.FTI FTI – Prorogation et renouvellement 107

SOUS-PARTIE K
EXAMINATEURS

SECTION 1 Exigences communes
FCL.1 000 Autorisations d'examinateur 108
FCL.1005 Limitation des privilèges en cas d'intérêts directs 109
FCL.1010 Prérequis pour les examinateurs 109
FCL.1015 Standardisation des examinateurs 109
FCL.1020 Évaluation des compétences des examinateurs 110
FCL.1025 Validité, prorogation et renouvellement des autorisations d'examinateur 110
FCL.1030 Conduite des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences 111

SECTION 2 Exigences particulières pour les examinateurs de vol – FE
FCL.1005.FE FE — Privilèges et conditions 112
FCL.1010.FE FE – Prérequis 113
SECTION 3 Exigences particulières pour les examinateurs de qualification de type – TRE
FCL.1005.TRE TRE – Privilèges et conditions 113
FCL.1010.TRE TRE – Prérequis 114

SECTION 4 Exigences particulières pour l'examinateur de qualification de classe – CRE
FCL.1005.CRE CRE – Privilèges 115
FCL.1010.CRE CRE – Prérequis 115

SECTION 5 Exigences particulières pour l'examinateur de qualification de vol aux instruments – IRE
FCL.1005.IRE IRE – 115
FCL.1010.IRE IRE – Prérequis 115

SECTION 6 Exigences particulières pour l'examinateur sur système synthétique de vol – SFE
FCL.1005.SFE SFE — Privilèges et conditions 116
FCL.1010.SFE SFE – Prérequis 117

SECTION 7 Exigences particulières pour l'examinateur d'instructeur de vol – FIE
FCL.1005.FIE FIE — Privilèges et conditions 117
FCL.1010.FIE FIE – Prérequis 117

APPENDICE 1
Obtention de crédits de connaissances théoriques pour la délivrance d'une licence de pilote dans une autre catégorie d'aéronef – passerelles et conditions d'examen
1. LAPL, PPL, BPL et SPL 119
2. CPL 119
3. ATPL 119
4. IR 120

APPENDICE 2
Échelle de compétences linguistiques – niveau expert, avancé et opérationnel 121

APPENDICE 3
Cours de formation pour la délivrance d'une CPL et d'une ATPL
A. Cours intégré ATP – avions 123
B. Cours modulaire ATP – avions 125
C. Cours intégré CPL/IR – avions 125
D. Cours intégré CPL – avions 126
E. Cours modulaire CPL – avions 128
F. Cours intégré ATP/IR – hélicoptères 129
G. Cours intégré ATP – hélicoptères 131
H. Cours modulaire ATP – hélicoptères 133
I. Cours intégré CPL/IR – hélicoptères 133
J. Cours intégré CPL – hélicoptères 135
K. Cours modulaire CPL – hélicoptères 136
L. Cours intégré CPL/IR – dirigeables 138
M. Cours intégré CPL – dirigeables 140
N. Cours modulaire CPL – dirigeables 141

APPENDICE 4
Examen pratique pour la délivrance d'une CPL
A. Généralités 143
B. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — Avions 143
C. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL hélicoptères 147
D. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — Dirigeables 149

APPENDICE 5
Cours de formation intégré MPL 153

APPENDICE 6
Cours de formation modulaire pour la qualification de vol aux instruments (IR)
A. IR(A) – Cours modulaire de formation en vol 156
B. IR(H) – Cours modulaire de formation en vol 158
C. IR(As) – Cours modulaire de formation en vol 160

APPENDICE 7
Examen pratique de l'IR 163
Avions 163
Hélicoptères 167
Dirigeables 169

APPENDICE 8
OBTENTION DE CRÉDITS CROISÉS POUR LA PARTIE IR D'UN EXAMEN PRATIQUE POUR UNE QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE
A. Avions 173
B. Hélicoptères 174

APPENDICE 9
FORMATION, EXAMEN PRATIQUE ET CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA MPL, L'ATPL, LES QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE ET CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'IRS
A. Généralités 175
B. Exigences particulières pour la catégorie d'avion 177
C. Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères 207
D. Exigences particulières pour la catégorie des aéronefs à sustentation motorisée 217
E. Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables 234

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

A. AVIONS
1. Licences de pilote 244
2. Qualifications d'instructeur 247
3. Qualification SFI 248
4. Qualification STI 249

B. HÉLICOPTÈRES
1. Licences de pilote 249
2. Qualification d'instructeur 255
3. Qualification SFI 255
4. Qualification STI 256

ANNEXE III
CONDITIONS D'AGRÉMENT DE LICENCES DÉLIVRÉES PAR OU AU NOM DE PAYS TIERS

A. HOMOLOGATION DE LICENCES 257
B. CONVERSION DE LICENCES 261
C. RECONNAISSANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE 261

ANNEXE IV
[PART-MED]

SOUS-PARTIE A
EXIGENCES GÉNÉRALES

Section 1 Généralités

MED.A.001	Autorité compétente	*263*
MED.A.005	Domaine d'application	*263*
MED.A.010	Définitions	*263*
MED.A.015	Secret médical	*264*
MED.A.020	Diminution de l'aptitude médicale	*264*
MED.A.025	Obligations des centres aéromédicaux, des examinateurs aéromédicaux, des médecins généralistes et des médecins du travail	*265*

Section 2 Exigences relatives aux certificats médicaux

MED.A.030	Certificats médicaux	*266*
MED.A.035	Demande de certificat médical	*267*
MED.A.040	Délivrance, prorogation et renouvellement des certificats médicaux	*267*
MED.A.045	Validité, prorogation et renouvellement des certificats médicaux	268
MED.A.050	Renvoi	*269*

SOUS-PARTIE B
EXIGENCES APPLICABLES AUX CERTIFICATS MEDICAUX DES PILOTES

Section 1 Généralités

MED.B.001	Limitations des certificats médicaux	*270*

Section 2 Exigences médicales afférentes aux certificats médicaux de classes 1 et 2

MED.B.005	Généralités	*272*
MED.B.010	Appareil cardiovasculaire	*272*
MED.B.015	Appareil respiratoire	*276*
MED.B.020	Appareil digestif	*277*
MED.B.025	Systèmes métabolique et endocrinien	*277*
MED.B.030	Hématologie	*278*
MED.B.035	Appareil uro-génital	*278*
MED.B.040	Maladies infectieuses	*279*
MED.B.045	Obstétrique et gynécologie	*279*
MED.B.050	Système musculo-squelettique	280
MED.B.055	Psychiatrie	*280*
MED.B.060	Psychologie	*281*
MED.B.065	Neurologie	*281*
MED.B.070	Ophtalmologie	*281*
MED.B.075	Perception des couleurs	*283*
MED.B.080	Oto-rhino-laryngologie	*283*
MED.B.085	Dermatologie	*285*
MED.B.090	Oncologie	*285*

Section 3 Exigences spécifiques relatives aux certificats médicaux pour licences LAPL

MED.B.095	Examen et/ou évaluation médicaux des demandeurs d'un certificat médical pour licence LAPL	*285*

SOUS-PARTIE C
EXIGENCES D'APTITUDE MEDICALE DES EQUIPAGES DE CABINE

Section 1 Exigences générales
MED.C.001 Généralités *286*
MED.C.005 Évaluations aéromédicales *286*

Section 2 Exigences pour l'évaluation aéromédicale des équipages de cabine
MED.C.020 Généralités *286*
MED.C.025 Contenu des évaluations aéromédicales *287*

Section 3 Exigences supplémentaires pour les demandeurs ou titulaires d'un certificat de membre d'équipage de cabine
MED.D.030 Rapport médical sur l'équipage de cabine *287*
MED.D.035 Limitations *288*

SOUS-PARTIE D
EXAMINATEURS AEROMEDICAUX (EAM), MÉDECINS GÉNÉRALISTES (MG) ET MÉDECINS DU TRAVAIL (MDT)

Section 1 Examinateurs aéromédicaux
MED.D.001 Privilèges *289*
MED.D.005 Demande *289*
MED.D 010 Exigence relatives à la délivrance d'un certificat d'EAM *290*
MED.D.015 Exigences relatives à l'extension des privilèges *290*
MED.D.020 Cours de formation en médecine aéronautique *290*
MED.D.025 Modifications au certificat d'EAM *290*
MED.D.030 Validité des certificats d'EAM *291*

Section 2 Médecins généralistes (MG)
MED.D.035 Exigences applicables aux médecins généralistes *291*

Section 3 Médecins du travail (MDT)
MED.D.040 Exigences applicables aux médecins du travail *292*

ANNEXE V
QUALIFICATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE QUI PARTICIPENT À DES EXPLOITATIONS COMMERCIALES [PARTIE-CC]

SOUS-PARTIE GEN
EXIGENCES GÉNÉRALES

CC.GEN.001 Autorité compétente *292*
CC.GEN.005 Champ d'application 292
CC.GEN.015 Demande de certificat de membre d'équipage de cabine *292*
CC.GEN.020 Âge minimal *292*
CC.GEN.025 Privilèges et conditions *293*
CC.GEN.030 Documents et archivage *293*

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SOUS-PARTIE CCA

EXIGENCES SPÉCIFIQUES APPLICABLES
AU CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

CC.CCA.100 Délivrance du certificat de membre d'équipage de cabine *293*
CC.CCA.105 Validité du certificat de membre d'équipage de cabine *293*
CC.CCA.110 Suspension et révocation du certificat de membre d'équipage de cabine *294*

SOUS-PARTIE TRA

EXIGENCES EN TERMES DE FORMATION APPLICABLES AUX CANDIDATS
À L'OBTENTION D'UN CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE
ET AUX TITULAIRES D'UN TEL CERTIFICAT

CC.TRA.215 Dispositif de formation *294*
CC.TRA.220 Formation initiale et examen *294*
CC.TRA.225 Qualification(s) de type ou de variante d'aéronef *295*

Appendice 1 à la partie-CC

Formation initiale et examen *295*

ANNEXE VI

EXIGENCES APPLICABLES AUX AUTORITÉS POUR LE PERSONNEL NAVIGANT
[PARTIE-ARA]

SOUS-PARTIE GEN

EXIGENCES GÉNÉRALES

SECTION I Généralités

ARA.GEN.105 Définitions *299*
ARA.GEN.115 Documentation de surveillance *300*
ARA.GEN.120 Moyens de conformité *301*
ARA.GEN.125 Informations fournies à l'Agence *301*
ARA.GEN.135 Réaction immédiate à un problème de sécurité *302*

SECTION II Gestion

ARA.GEN.200 Système de gestion *302*
ARA.GEN.205 Attribution de tâches à des entités qualifiées *303*
ARA.GEN.210 Modifications apportées au système de gestion *303*
ARA.GEN.220 Archivage *304*

SECTION III Surveillance, certification et mise en application

ARA.GEN.300 Surveillance *305*
ARA.GEN.305 Programme de surveillance *305*
ARA.GEN.310 Procédure initiale de certification – organismes *306*
ARA.GEN.315 Procédure de délivrance, prorogation, renouvellement ou modification de licences, qualifications, attestations ou autorisations - personnes *307*
ARA.GEN.330 Modifications - organismes *307*
ARA.GEN.350 Constatations et actions correctives – organismes *307*
ARA.GEN.355 Constatations et actions correctives –personnes *309*

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SOUS-PARTIE FCL
EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES À L'OCTROI DE LICENCES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

SECTION I Généralités
ARA.FCL.120 Archivage *310*

SECTION II Licences, qualifications et autorisations
ARA.FCL.200 Procédure de délivrance, prorogation ou renouvellement d'une licence, qualification ou autorisation *310*
ARA.FCL.205 Contrôle des examinateurs *310*
ARA.FCL.210 Informations pour les examinateurs *311*
ARA.FCL.215 Durée de validité *311*
ARA.FCL.220 Procédure de redélivrance d'une licence de pilote *311*
ARA.FCL.250 Limitation, suspension ou retrait de licences, qualifications et autorisations *311*

SECTION III Examens théoriques
ARA.FCL.300 Procédures d'examen *312*

SOUS-PARTIE CC
EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE

SECTION I Certificats de membre d'équipage de cabine
ARA.CC.100 Procédures relatives aux certificats de membre d'équipage de cabine *313*
ARA.CC.105 Suspension ou retrait des certificats de membre d'équipage de cabine *313*

SECTION II Organismes dispensant une formation de membre d'équipage de cabine ou délivrant des certificats de membre d'équipage de cabine
ARA.CC.200 Agrément des organismes pour dispenser une formation de membre d'équipage de cabine ou pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine *314*

SOUS-PARTIE ATO
EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES AUX ORGANISMES DE FORMATION AGRÉÉS (ATO)

SECTION I Généralités
ARA.ATO.105 Programme de surveillance *315*
ARA.ATO.120 Archivage *315*

SOUS-PARTIE FSTD
EXIGENCES SPÉCIFIQUES LIÉES À LA QUALIFICATION DES SIMULATEURS D'ENTRAÎNEMENT AU VOL (FSTD)

SECTION I Généralités
ARA.FSTD.100 Procédure d'évaluation initiale *315*
ARA.FSTD.110 Délivrance d'un certificat de qualification FSTD *316*
ARA.FSTD.115 Qualification FSTD intermédiaire *316*
ARA.FSTD.120 Maintien d'un certificat de qualification FSTD 316

ARA.FSTD.130 Modifications 317
ARA.FSTD.135 Constatations et actions correctives - certificat de qualification FSTD 317
ARA.FSTD.140 Archivage 317

SOUS PARTIE AeMC
EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES AUX CENTRES AÉROMÉDICAUX (AeMC)

SECTION I Généralités
ARA.AeMC.110 Procédure de certification initiale 318
ARA.AeMC.150 Constatations et actions correctives - AeMC 318

SOUS PARTIE MED
EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES A LA CERTIFICATION AÉROMÉDICALE

SECTION I Généralités
ARA.MED.120 Évaluateurs médicaux 318
ARA.MED.125 Renvoi devant l'autorité de délivrance d'une licence 318
ARA.MED.130 Modèle du certificat médical 319
ARA.MED.135 Formulaires aéromédicaux 319
ARA.MED.145 Notification du GMP à l'autorité compétente 319
ARA.MED.150 Archivage 319

SECTION II Examinateurs aéromédicaux (AME)
ARA.MED.200 Procédure de délivrance, prorogation ou renouvellement ou modification d'un certificat d'AME 320
ARA.MED.240 Médecin généraliste (GMP) agissant en tant qu'AME 320
ARA.MED.245 Surveillance continue des AME et des GMP 320
ARA.MED.250 Limitation, suspension ou retrait d'un certificat AME 320
ARA.MED.255 Mesures d'exécution 321

SECTION III Certification médicale
ARA.MED.315 Revue des rapports d'examen 321
ARA.MED.325 Procédure de réexamen médical 321

Appendice I de L'ANNEXE VI (PART-ARA)
Licence de membre d'équipage de conduite 321

Appendice II de L'ANNEXE VI (PART-ARA)
Format EASA normalisé pour les certificats de membre d'équipage de cabine 325

Appendice III de L'ANNEXE VI (PART-ARA)
Certificat pour les organismes de formation agréés (ATO) 326

Appendice IV de L'ANNEXE VI (PART-ARA)
Certificats de qualification des simulateurs d'entraînement au vol 327

Appendice V de L'ANNEXE VI (PART-ARA)
Certificats pour les centres aéromédicaux 330

Appendice VI de L'ANNEXE VI (PART-ARA)
Modèle normalisé de Certificat médical de l'AESA 330

Appendice VII de L'ANNEXE VI (PART-ARA)
Certificats pour les examinateurs aéromédicaux 333

ANNEXE VII
EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISATIONS POUR LE PERSONNEL NAVIGANT [PART-ORA]

SOUS-PARTIE GEN
EXIGENCES GÉNÉRALES
SECTION I Généralités

ORA.GEN.105 Autorité compétente *334*
ORA.GEN.115 Demande de certificat par un organisme *334*
ORA.GEN.120 Moyens de conformité *334*
ORA.GEN.125 Termes d'agrément et privilèges d'un organisme *335*
ORA.GEN.130 Modifications apportées aux organismes *335*
ORA.GEN.135 Maintien de la validité *335*
ORA.GEN.140 Accès *336*
ORA.GEN.150 Constatations *336*
ORA.GEN.155 Réaction immédiate à un problème de sécurité *336*
ORA.GEN.160 Compte rendu d'événement *336*

SECTION II Gestion

ORA.GEN.200 Système de gestion *337*
ORA.GEN.205 Activités sous-traitées *338*
ORA.GEN.210 Exigences en matière de personnel *338*
ORA.GEN.215 Exigences en termes d'installations *338*
ORA.GEN.220 Archivage *339*

SOUS-PARTIE ATO
ORGANISMES DE FORMATION AGRÉÉS

SECTION I Généralités

ORA.ATO.100 Champ d'application *240*
ORA.ATO.105 Demande *340*
ORA.ATO.110 Exigences en termes de personnel *341*
ORA.ATO.120 Archivage *341*
ORA.ATO.125 Programme de formation *341*
ORA.ATO.130 Manuel de formation et manuel d'exploitation *341*
ORA.ATO.135 Aéronefs d'entraînement et FSTD *342*
ORA.ATO.140 Aérodromes et sites d'exploitation 342
ORA.ATO.145 Prérequis pour la formation *343*
ORA.ATO.150 Formation dans des pays tiers *343*

SECTION II Exigences additionnelles applicables aux ATO qui dispensent une formation pour l'obtention d'une CPL, MPL et ATPL, et de leurs qualifications et autorisations associées

ORA.ATO.210 Exigences en termes de personnel *343*
ORA.ATO.225 Programme de formation *343*
ORA.ATO.230 Manuel de formation et manuel d'exploitation *344*

SECTION III Exigences additionnelles applicables aux ATO qui dispensent des formations d'un type spécifique

Chapitre 1 : Cours d'apprentissage à distance

ORA.ATO.300 Généralités *344*
ORA.ATO.305 Enseignement direct en classe *344*
ORA.ATO.310 Instructeurs *344*

Chapitre 2 : Formation sans temps de vol
ORA.ATO.330 Généralités *345*
ORA.ATO.335 Simulateur de vol *345*

Chapitre 3 : Cours pour la licence de pilote en équipage multiple (MPL)
ORA.ATO.350 Généralités *345*

Chapitre 4 : Formation aux essais en vol
ORA.ATO.355 Organismes de formation aux essais en vol *345*

SOUS-PARTIE FSTD
EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES EXPLOITANT DES SIMULATEURS D'ENTRAÎNEMENT AU VOL (FSTD) ET À LA QUALIFICATION DES FSTD

SECTION I Exigences applicables aux organismes exploitant des FSTD
ORA.FSTD.100 Généralités *346*
ORA.FSTD.105 Maintien de la qualification FSTD *346*
ORA.FSTD.110 Modifications *346*
ORA.FSTD.115 Installations *347*
ORA.FSTD.120 équipements supplémentaires *347*

SECTION II Exigences applicables à la qualification des FSTD
ORA.FSTD.200 Demande de qualification FSTD *347*
ORA.FSTD.205 Spécifications de certification pour les FSTD *348*
ORA.FSTD.210 Base de qualification *348*
ORA.FSTD.225 Durée et maintien de la validité *348*
ORA.FSTD.230 Changements apportés au FSTD qualifié *349*
ORA.FSTD.235 Cessibilité d'un certificat de qualification FSTD *350*
ORA.FSTD.240 Archivage *350*

SOUS-PARTIE AeMC
CENTRE AÉROMÉDICAUX

SECTION I Généralités
ORA.AeMC.105 Champ d'application *350*
ORA.AeMC.115 Demande *350*
ORA.AeMC.135 Maintien de la validité *351*

SECTION II Gestion
ORA.AeMC.200 Système de gestion *351*
ORA.AeMC.210 Exigences en termes de personnel *351*
ORA.AeMC.215 Exigences en termes d'installations *351*
ORA.AeMC.220 Archivage *351*

❁ ❁ ❁

COMMISSION EUROPÉENNE

RÈGLEMENT (UE) N°1178 / 2011 DE LA COMMISSION
du 3 novembre 2011
intégrant les modifications intervenues par
le Règlement n° 290 / 2012 du 30 mars 2012 et parues le 5 avril 2012
déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n o 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE[1], et notamment son article 7, paragraphe 6, son article 8, paragraphe 5, et son article 10, paragraphe 5,

considérant ce qui suit :

(1) Le règlement (CE) n° 216/2008 vise à établir et à maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe, et prévoit les moyens d'atteindre les objectifs fixés dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.

(2) Les pilotes participant à l'exploitation de certains aéronefs, ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces pilotes et dans les examens et les contrôles auxquels ils sont soumis sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles pertinentes définies à l'annexe III du règlement (CE) n° 216/2008. Conformément audit règlement, les pilotes ainsi que les personnes et organismes intervenant dans leur formation devraient être certifiés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles.

(3) De même, les pilotes devraient se voir délivrer un certificat médical et les examinateurs aéromédicaux responsables de l'évaluation de l'aptitude médicale des pilotes devraient être certifiés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles pertinentes. Le règlement (CE) n° 216/2008 envisage cependant que, dans certaines circonstances, un médecin généraliste puisse agir en tant qu'examinateur aéromédical si la législation nationale le permet.

(4) Les membres de l'équipage de cabine participant à l'exploitation de certains aéronefs sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles pertinentes énoncées dans l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008. Ce règlement prévoit que l'aptitude médicale des membres du personnel de cabine doit être régulièrement contrôlée, afin de s'assurer qu'ils sont en mesure d'exécuter de manière sûre les

[1] JO L 79 du 13.3.2008, p. 1.

tâches en matière de sécurité qui leur sont assignées. Le respect de cette exigence doit être établi par un examen approprié fondé sur les meilleures pratiques aéromédicales.

(5) Le règlement (CE) n° 216/2008 prévoit qu'il appartient à la Commission d'adopter les règles de mise en œuvre requises pour la mise en place des conditions de certification des pilotes ainsi que des personnes intervenant dans la formation de ces pilotes et dans les examens et les contrôles auxquels ils sont soumis, des conditions de certification des membres de l'équipage de cabine et des conditions de contrôle de leur aptitude médicale.

(6) Il convient de fixer les exigences et les procédures de conversion des licences nationales de pilote et des licences nationales de mécanicien navigant en licences de pilote afin de garantir qu'ils exercent leurs activités selon des conditions harmonisées; il convient également d'assurer la conversion des qualifications pour les essais en vol conformément au présent règlement.

(7) Les États membres devraient pouvoir accepter les licences émises par des pays tiers lorsqu'un niveau de sécurité équivalent à celui précisé par le règlement (CE) n° 216/2008 peut être garanti; il y a lieu de fixer les conditions d'acceptation des licences émises par des pays tiers.

(8) Afin que les formations entamées avant la mise en application du présent règlement puissent être prises en considération pour l'obtention des licences de pilote, il convient de fixer les conditions de reconnaissance des formations déjà suivies, de même que les conditions de reconnaissance des licences militaires.

(9) Il est nécessaire de ménager à l'industrie aéronautique et aux administrations des États membres un délai suffisant pour leur permettre de s'adapter au nouveau cadre réglementaire, de donner le temps aux États membres de délivrer certains types de licences de pilote et de certificats médicaux qui ne sont pas couverts par les «JAR» et de reconnaître, sous certaines conditions, la validité des licences et certificats délivrés ainsi que des évaluations aéromédicales effectuées avant la mise en application du présent règlement.

(10) La directive 91/670/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile[2] est abrogée conformément à l'article 69, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008. Les mesures adoptées par le présent règlement sont réputées constituer les mesures correspondantes.

(11) Afin d'assurer une transition harmonieuse et de garantir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, les mesures de mise en œuvre devraient refléter l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et le progrès scientifique et technique, en matière de formation des pilotes et d'aptitude aéromédicale du personnel navigant. Il convient donc de tenir compte des exigences techniques et des procédures administratives arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les autorités conjointes de l'aviation (JAA - «Joint Aviation Authorities») jusqu'au 30 juin 2009 ainsi que de la législation en vigueur relative à certaines spécificités nationales.

[2] JO L 373 du 31.12.1991, p. 21.

(12) L'Agence a élaboré un projet de règles de mise en œuvre qu'elle a présenté à la Commission sous la forme d'un avis conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.

(13) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Objet

Le présent règlement fixe des règles détaillées concernant:

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

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

(1) «**licence** “partie FCL”» une licence d'équipage répondant aux exigences de l'annexe I;

(2) «**JAR**», les exigences de navigabilité communes («joint aviation requirements») adoptées par les autorités conjointes de l'aviation («JAA») applicables au 30 juin 2009;

(3) **«licence de pilote d'aéronefs légers (“Light Aircraft Pilot Licence” – LAPL**)», la licence de pilote de loisir visée à l'article 7 du règlement (CE) n° 216/2008;

(4) **«licence conforme aux JAR»,** la licence de pilote, ainsi que les qualifications, certificats et autorisations liés à ladite licence, qui a été délivrée ou reconnue conformément à la législation nationale d'application des JAR et aux procédures par un État membre ayant mis en 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;

(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'examinateur 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 autorités conjointes de l'aviation («JAA») au regard de ces JAR;

(10) **«certificat médical de pilote et certificat d'examinateur aéromédical non conformes aux JAR»,** le certificat qui a été délivré ou reconnu par un État membre conformément à la législation nationale et dont la reconnaissance mutuelle n'a pas été recommandée au regard des JAR en question.

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

(12) **« personnel navigant »:** l’équipage de cabine et l’équipage de conduite;

(13) **« certificat, agrément ou organisme conforme aux JAR »:** le certificat ou l’agrément qui a été délivré ou reconnu, ou l’organisme qui a été certifié, agréé, enregistré ou reconnu, conformément à la législation nationale d’application des JAR et aux procédures, par un État membre ayant mis en oeuvre les JAR en

question et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation ("JAA") au regard de ces JAR.

Article 3

Octroi des licences de pilote et certification médicale

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

Article 4

Licences nationales de pilote existantes

1. Les licences conformes aux JAR délivrées ou reconnues par un État membre avant **la mise en application du présent règlement** sont réputées avoir été délivrées conformément au présent règlement. Les États membres remplacent ces licences par des licences conformes au modèle établi dans la partie ARA au plus tard **le 8 avril 2018**.

2. Les licences non conformes aux JAR, ainsi que toute qualification, certificat ou autorisation associés, qui ont été délivrées ou reconnues par un État membre avant la mise en application du présent règlement, sont converties en licences «partie FCL» par l'État membre ayant délivré la licence.

3. Les licences non conformes aux JAR sont converties en licences «partie FCL» et qualifications ou certificats associés conformément:

   (a) aux dispositions de l'annexe II, ou

   (b) aux éléments prévus par un rapport de conversion.

4. Le rapport de conversion:

   (c) est établi par l'État membre qui a délivré la licence de pilote en consultation avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne («l'Agence»);

   (d) décrit les exigences nationales sur la base desquelles les licences de pilote ont été délivrées;

   (e) décrit l'étendue des privilèges qui étaient octroyés aux pilotes;

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

   (g) indique les restrictions éventuelles à mentionner dans les licences «partie FCL» et les exigences éventuelles auxquelles le pilote doit satisfaire pour lever ces restrictions.

5. Le rapport de conversion contient des copies de tous les documents nécessaires pour établir les éléments énoncés aux points a) à e) du paragraphe 4, y compris des copies des exigences et procédures nationales applicables. En élaborant le rapport de conversion, les États membres s'efforcent de permettre aux pilotes de conserver dans la mesure du possible leur spectre d'activités.

6. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 3, les titulaires d'un certificat d'instructeur de qualification de classe ou d'un certificat d'examinateur 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'examinateur pour avions monopilotes.

7. Un État membre peut autoriser un aspirant pilote à exercer des privilèges limités sans supervision avant même de remplir toutes les exigences requises pour la délivrance d'une licence de pilote d'aéronefs légers à condition:

(a) que les privilèges soient limités à tout ou partie de son territoire national;

(b) que les privilèges soient limités à une zone géographique définie et à des avions monomoteurs à pistons d'une masse maximale au décollage ne dépassant pas 2000 kg, et qu'ils n'incluent pas le transport de passagers;

(c) que ces autorisations soient émises sur la base d'une évaluation individuelle des risques en matière de sécurité réalisée par un instructeur à la suite d'une préévaluation des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre;

(d) que l'État membre soumette des rapports réguliers à la Commission et à l'Agence tous les trois ans.

Article 5

Certificats médicaux de pilote nationaux et certificats d'examinateur aéromédical nationaux existants

1. Les certificats médicaux de pilote et les certificats d'examinateur 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'examinateur aéromédical par des certificats conformes au modèle établi dans la partie ARA au plus tard le 8 avril 2017.

3. Les certificats médicaux de pilote et les certificats d'examinateur 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[3] de la Commission ou qui ont dispensé une instruction à des pilotes d'essai en vol sont converties en

[3] JO L 243 du 27.9.2003, p. 6.

qualifications d'essais en vol conformément à l'annexe I du présent règlement et, le cas échéant, en certificats d'instructeur d'essais en vol par l'État membre ayant délivré les qualifications pour les essais en vol.

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

Article 7

Licences de mécanicien navigant nationales existantes

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

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

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

Article 8

Conditions d'acceptation des licences de pays tiers

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

2. Les candidats à des licences «partie FCL» qui possèdent déjà au moins une licence, une qualification ou un certificat équivalents délivrés par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago satisfont à toutes les exigences de l'annexe I du présent règlement, bien que les exigences en matière de durée de formation, de nombre de leçons et d'heures de formation spécifiques puissent être réduites.

3. Le crédit dont bénéficie le candidat est déterminé par l'État membre auquel le pilote soumet sa demande, sur la base d'une recommandation émanant d'un organisme de formation agréé.

4. Les titulaires d'une licence de pilote de ligne délivrée par un pays tiers ou en son nom conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago qui satisfont aux conditions d'expérience pour la délivrance d'une licence de pilote de ligne dans la catégorie d'aéronefs pertinente au sens de l'annexe I, sous-partie F, du présent règlement peuvent être crédités du respect de toutes les exigences de formation requises pour présenter les examens théoriques et l'examen pratique, à condition que la licence du pays tiers contienne une qualification de type valable pour l'aéronef qui sera employé lors de l'examen pratique en vue de l'obtention de la licence de pilote de ligne.

5. Des qualifications de type d'avion ou d'hélicoptère peuvent être délivrées aux titulaires de licence «partie FCL» qui satisfont aux exigences établies par un pays tiers pour la délivrance 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.

Article 10

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

1. Pour obtenir des licences «partie FCL», les titulaires de licence d'équipage militaire en font la demande à l'État membre où ils ont servi.
2. Les connaissances, l'expérience et les compétences acquises dans le cadre d'activités militaires sont portées en crédit aux fins des exigences correspondantes de l'annexe I conformément aux éléments d'un rapport de crédit établi par l'État membre en consultation avec l'Agence.
3. Le rapport de crédit:
   a) décrire les exigences nationales sur la base desquelles les licences, les qualifications, les certificats, les autorisations et/ou les approbations militaires ont été octroyés;
   b) décrit l'étendue des privilèges qui étaient octroyés aux pilotes;
   c) indique pour quelles exigences de l'annexe I il convient d'accorder un crédit;
   d) indique les restrictions éventuelles à mentionner dans les licences «partie FCL» et les exigences éventuelles auxquelles les pilotes doivent satisfaire pour lever ces restrictions;

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

Article 10 bis

Organismes de formation des pilotes

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

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

   Dans ce cas, les privilèges 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.

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

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

Article 10 ter

Simulateurs d'entraînement au vol

1. Les simulateurs d'entraînement au vol (FSTD — Flight simulation training devices) utilisés pour la formation, l'examen et le contrôle des pilotes, à l'exception des simulateurs de développement utilisés pour l'entraînement aux essais en vol, sont conformes aux exigences techniques et aux procédures administratives figurant dans les annexes VI et VII et sont qualifiés.

2. Les certificats de qualification des FSTD conformes aux JAR qui ont été délivrés ou reconnus avant la mise en application du présent règlement sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement.

3. Les États membres remplacent les certificats visés au paragraphe 2 par des certificats de qualification conformes au modèle figurant à l'annexe VI au plus tard le 8 avril 2017.

Article 10 quater

Centres aéromédicaux

1. Les centres aéromédicaux respectent les exigences techniques et les procédures administratives figurant dans les annexes VI et VII et sont certifiés.

2. Les agréments des centres aéromédicaux conformes aux JAR qui sont délivrés ou reconnus par un État membre avant la mise en application du présent règlement sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement.

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

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

Article 11

Aptitude médicale de l'équipage de cabine

1. Les membres de l'équipage de cabine participant à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n° 216/2008 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans l'annexe IV.

2. Les examens médicaux ou évaluations médicales des membres de l'équipage de cabine qui ont été effectués conformément au règlement (CEE) n° 3922/91 et sont encore valables à la date de mise en application du présent règlement sont réputés valables conformément au présent règlement jusqu'à la première des situations suivantes :

   a) l'issue de la période de validité déterminée par l'autorité compétente conformément au règlement (CEE) n° 3922/91; ou

   b) l'issue de la période de validité prévue au point MED.C.005 de l'annexe IV.

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

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

Article 11 bis

Qualifications des équipages de cabine et certificats associés

1. Les membres d'équipage de cabine qui participent à l'exploitation commerciale d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n o 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 o 3922/91 (EU-OPS):

   a) sont réputés en conformité avec le présent règlement s'ils satisfont aux exigences applicables de l'EU-OPS en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente; ou

   b) s'ils ne satisfont pas aux exigences applicables de l'EU- OPS en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente, ils accomplissent toutes les

formations et subissent tous les contrôles nécessaires pour être réputés en conformité avec le présent règlement; ou

c) s'ils n'ont pas exercé en exploitation commerciale sur avion depuis plus de cinq ans, ils suivent la formation initiale et réussissent l'examen associé, comme exigé à l'annexe V, avant d'être réputés en conformité avec le présent règlement.

3. Les certificats de formation à la sécurité délivrés conformément aux dispositions de l'EU-OPS sont remplacés par des certificats de membre d'équipage de cabine conformes au modèle figurant à l'annexe VI au plus tard le 8 avril 2017.

4. Les membres d'équipage de cabine qui participent à l'exploitation commerciale d'hélicoptères à la date d'application du présent règlement:

a) sont réputés en conformité avec les exigences de formation initiale figurant à l'annexe V s'ils satisfont aux clauses applicables des JAR en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente dans le domaine du transport aérien commercial par hélicoptère; ou

b) s'ils ne satisfont pas aux exigences applicables des JAR en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente dans le domaine du transport aérien commercial par hélicoptère, ils accomplissent toutes les formations et subissent tous les contrôles nécessaires à une exploitation sur hélicoptère, à l'exception de la formation initiale, avant d'être réputés en conformité avec le présent règlement;

ou

c) s'ils n'ont pas exercé en exploitation commerciale sur hélicoptère depuis plus de cinq ans, ils suivent la formation initiale et réussissent l'examen associé, comme exigé par l'annexe V, avant d'être réputés en conformité avec le présent règlement.

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

Article 11 ter

Capacités de surveillance

1. Les États membres désignent en leur sein une ou plusieurs entités qui constituent l'autorité compétente, laquelle est investie des responsabilités de certification et de surveillance des personnes et des organismes visés par le règlement (CE) n o 216/2008 et ses modalités d'exécution.

2. Si un État membre désigne plus d'une entité comme autorité compétente:

a) l'étendue des compétences de chaque autorité compétente est clairement définie en termes de responsabilités et de limites géographiques;

b) une coordination est assurée entre lesdites entités pour assurer l'efficacité de la surveillance de tous les organismes et de toutes les personnes visés par le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, dans le cadre de leur mandat respectif.

3. Les États membres s'assurent que la ou les autorités compétentes disposent de la capacité nécessaire pour garantir la surveillance de toutes les personnes et de tous les organismes couverts par leur programme de surveillance, et disposent notamment des ressources suffisantes pour satisfaire aux exigences du présent règlement.

4. Les États membres veillent à ce que le personnel de l'autorité compétente n'effectue pas d'activité de surveillance s'il est avéré que cela pourrait entraîner directement ou indirectement un conflit d'intérêts, notamment lorsqu'il s'agit d'intérêts familiaux ou financiers.

5. Le personnel agréé par l'autorité compétente pour exécuter des tâches de certification et/ou de surveillance est habilité à s'acquitter au moins des tâches suivantes:

   a) examiner les dossiers, les données, les procédures et tout autre document utile pour l'exécution de la tâche de certification et/ou de surveillance;

   b) faire des copies de ces dossiers, données, procédures et autres documents, en tout ou en partie;

   c) demander une explication orale sur place;

   d) pénétrer dans tout local, site d'exploitation ou moyen de transport concerné;

   e) effectuer des audits, des enquêtes, des évaluations, des inspections, y compris des inspections au sol et des inspections non systématiques; et

   f) prendre ou engager des mesures exécutoires si nécessaire.

6. Les tâches visées au paragraphe 5 sont exécutées conformément aux dispositions légales de l'État membre concerné.

Article 11 quater

Mesures de transition

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

a) les États membres transmettent à l'Agence tous les documents relatifs à la surveillance de ces organismes au plus tard le 8 avril 2013;

b) les États membres qui ont lancé des procédures de certification avant le 8 avril 2012 les finalisent en coordination avec l'Agence. Une fois le certificat délivré par l'État membre, l'Agence assume toutes ses responsabilités d'autorité compétente envers l'organisme en cause

Article 12

Entrée en vigueur et mise en application

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

   Il s'applique à compter du 8 avril 2012.

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

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

   a) les dispositions relatives aux licences de pilote d'aéronefs à sustentation motorisée, de dirigeables, de ballons et de planeurs;

   b) les dispositions de la sous-partie B;

   c) les dispositions des points FCL.800, FCL.805, FCL.815 et FCL.820;

   d) dans le cas d'hélicoptères, les dispositions de la sous-partie J, point 8;

   e) les dispositions de la sous-partie J, points 10 et 11.

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

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

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

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

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

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

Fait à Bruxelles, le 3 novembre 2012 Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

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, voire de qualifications ou d'autorisations associées.

FCL.005 Champ d'application

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

FCL.010 Définitions

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

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

Un ***«avion»*** désigne un aéronef 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.

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

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

une plateforme d'entraînement qui couvre au moins les aspects liés aux procédures de vol aux instruments.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le «***temps de vol***» :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«***L'exploitation multipilote***»:

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

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

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

«Aéronef multipilote»:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un «***renouvellement***» (par exemple, d'une qualification ou d'une autorisation) désigne un acte administratif effectué après qu'une qualification ou autorisation est arrivée

en fin de validité et qui a pour effet de renouveler les privilèges de cette qualification ou autorisation pour une nouvelle période donnée, sous réserve de satisfaire aux exigences spécifiées.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) Les demandes de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences de pilote et de leurs qualifications et autorisations associées seront introduites auprès de l'autorité compétente selon la forme et la manière établies par ladite autorité. Elles devront

être accompagnées de la preuve de ce que le candidat satisfait aux exigences de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences ou d'autorisations, ainsi que des qualifications ou mentions associées, établies dans la présente partie et dans la partie médicale.

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

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

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

FCL.020 Aspirant pilote

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

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

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

FCL.025 Examens théoriques pour la délivrance de licences

(a) Obligations du candidat

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

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

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

(b) Standards de réussite

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

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

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

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

(c) Durée de validité

(1) La réussite aux examens théoriques sera valide :

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

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

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

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

(i) d'une IR inscrite sur la licence, ou

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

FCL.030 Examen pratique

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

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

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

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

(a) Obtention de crédits de temps de vol

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

(2) Pilote commandant de bord ou stagiaire

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

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

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

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

(b) Obtention de crédits de connaissances théoriques

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

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

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

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

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

FCL.040 Exercice des privilèges de licences

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

FCL.045 Obligation de porter et de présenter des documents

(a) Le pilote devra toujours emporter une licence et une attestation médicale valides lorsqu'il exerce les privilèges de la licence.

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

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

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

FCL.050 Enregistrement du temps de vol

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

FCL.055 Compétences linguistiques

(a) Généralités. Les pilotes d'avions, d'hélicoptères, d'aéronefs à sustentation motorisée et de dirigeables qui doivent utiliser un radiotéléphone ne pourront exercer les privilèges de leur licence et de leurs qualifications que si leurs compétences linguistiques sont validées sur leur licence, soit pour l'anglais, soit pour la langue utilisée dans les communications radio effectuées pendant le vol. La mention indiquera la langue, le niveau de compétences et la date de validité.

(b) Le candidat à une mention de compétences linguistiques fera la preuve, conformément à l'appendice 2 de la présente partie, d'au moins un niveau opérationnel de compétences linguistiques, tant dans l'utilisation de phraséologies que dans le langage usuel. Pour ce faire, le candidat devra faire la preuve de son aptitude à:

(1) communiquer efficacement dans des échanges en phonie et en face à face;

(2) s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants et professionnels;

(3) utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus dans un contexte général ou professionnel;

(4) traiter efficacement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus qui se produisent dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication à laquelle ils sont habitués en temps normal;

(5) utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.

(c) À l'exception des pilotes qui ont démontré une compétence linguistique d'un niveau expert, conformément à l'appendice 2 à la présente partie, la mention de compétences linguistiques sera réévaluée:

(1) tous les 4 ans, si le niveau démontré est un niveau opérationnel, ou

(2) tous les 6 ans, si le niveau démontré est un niveau avancé.

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

(1) de comprendre toutes les informations utiles à l'accomplissement de toutes les phases d'un vol, y compris sa préparation;

(2) d'utiliser la radiotéléphonie dans toutes les phases d'un vol, y compris les situations d'urgence;

(3) de communiquer avec d'autres membres d'équipage pendant toutes les phases d'un vol, y compris sa préparation.

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

FCL.060 Expérience récente

(a) Ballons. Un pilote ne pourra exploiter un ballon dans le cadre de transport aérien commercial ou de transport de passagers que s'il a accompli au cours des 180 jours qui précèdent:

(1) au moins 3 vols en tant que pilote aux commandes d'un ballon, dont au moins un dans un ballon de la classe et du groupe pertinents, ou

(2) 1 vol dans un ballon de la classe et du groupe pertinents, sous la supervision d'un instructeur qualifié conformément à la sous-partie J.

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

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

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

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

(ii) est titulaire d'une IR;

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

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

(ii) a accompli, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 secteurs en tant que pilote de relève en croisière sur un aéronef de même type ou de même classe, ou

(iii) a effectué un entraînement dans un FFS pour maintenir et rafraîchir ses compétences de vol. L'intervalle entre les entraînements ne dépassera pas 90 jours. Cette remise à niveau peut être combinée avec un cours de remise à niveau d'opérateur prescrite dans la partie OR.OPS;

(4) Lorsqu'un pilote possède le privilège d'exploiter plus d'un type d'avion présentant des caractéristiques de maniement et d'exploitation similaires, les 3 décollages,

approches et atterrissages exigés au point 1) peuvent être effectués comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la partie 21.

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

(c) Exigences particulières pour le transport aérien commercial

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

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

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

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

(1) fait partie d'un équipage multipilote et

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

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

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

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

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

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

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 consistent à agir sans rémunération en tant que PIC en exploitations non commerciales, dans la catégorie appropriée d'aéronef.

(b) Conditions. Les candidats à la LAPL devront avoir satisfait aux exigences pour la catégorie concernée d'aéronef et le cas échéant, pour la classe ou le type d'aéronef utilisé lors de l'examen pratique.

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

(a) Les candidats à une LAPL qui étaient titulaires d'une autre licence dans la même catégorie d'aéronef recevront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences de la LAPL dans ladite catégorie d'aéronef.

(b) Sans préjudice du paragraphe précédent, si la licence est arrivée en fin de validité, le candidat devra réussir un examen pratique, conformément au paragraphe FCL.125, pour se voir octroyer une LAPL dans la catégorie appropriée d'aéronef.

FCL.115 LAPL — Cours de formation

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

FCL.120 LAPL — Examen théorique

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

(a) Sujets communs :

— réglementation,

— performance humaine,

— météorologie et

— communications.

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

— principes du vol,

— procédures opérationnelles,

— performance de vol et préparation du plan de vol,

— connaissance générale de l'aéronef et

— navigation.

FCL.125 LAPL — Examen pratique

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

(b) Les candidats à l'examen pratique devront avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui qui sera utilisé pour l'examen pratique. Les privilèges seront limités à la classe ou au type utilisé pour l'examen pratique jusqu'à ce que des extensions supplémentaires soient homologuées sur la licence, conformément à la présente sous-partie.

(c) Critères de réussite

(1) L'examen pratique devra être divisé en différentes sections, représentant les différentes phases de vol correspondant à la catégorie d'aéronef utilisée.

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

(3) Lorsque l'examen doit être représenté conformément au paragraphe 2, l'échec à l'une des sections, notamment celles qui ont été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera l'échec du candidat à la totalité l'examen.

(4) À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, 1 formation pratique additionnelle sera requise.

SECTION 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) 3 heures d'instruction au vol, comportant:
(i) 10 décollages et atterrissages en double commande et

(ii) 10 décollages et atterrissages en solo supervisés;

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

(i) procédures opérationnelles,

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

(iii) connaissance générale de l'aéronef.

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

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

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

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

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

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

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

(2) effectuer du temps de vol ou des décollages et atterrissages additionnels, en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, afin de répondre aux exigences figurant au point a).

SECTION 3

Exigences particulières pour la LAPL pour hélicoptères — LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) — Privilèges

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

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.

(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 l'ATO auprès de laquelle le pilote suit le cours de formation, sur la base d'un vol d'appréciation, mais en aucun cas:

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

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

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

FCL.135.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;

(ii) 15 décollages, approches et atterrissages en solo supervisés;

(iii) 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'examinateur un niveau adéquat de connaissances théoriques pour l'autre type dans les sujets suivants :

- procédures opérationnelles,
- performance de vol et préparation du plan de 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 consistent à agir en tant que PIC sur planeurs et planeurs motorisés. Afin d'exercer les privilèges sur un TMG, le titulaire devra satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.135.S.

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

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

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

(1) 10 heures d'instruction au vol en double commande;

(2) 2 heures de vol en solo supervisé;

(3) 45 lancements et atterrissages;

(4) 1 vol en campagne en solo d'au moins 50 km (27 NM), ou 1 vol en campagne en double commande d'au moins 100 km (55 NM).

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

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

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

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

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

(3) N'inclura les exigences du point a), 2ème et 4ème alinéas.

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

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

(1) dans le cas d'un lancement à l'aide d'un treuil ou d'un véhicule, au moins 10 lancements en instruction au vol en double commande et 5 lancements en solo sous supervision;

(2) dans le cas d'un lancement aérotracté ou d'un décollage autonome, au moins 5 lancements en instruction au vol en double commande et 5 lancements en solo sous supervision. Dans le cas d'un décollage autonome, une instruction au vol en double commande peut être effectuée dans un TMG;

(3) dans le cas d'un lancement par élastique, au moins 3 lancements effectués en instruction au vol en double commande ou en solo sous supervision.

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

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

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

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

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

(a) 6 heures d'instruction au vol sur un TMG, dont notamment:

(1) 4 heures d'instruction au vol en double commande;

(2) 1 vol en solo en campagne d'au moins 150 km (80 NM), au cours duquel un arrêt complet est effectué sur un aérodrome différent de l'aérodrome de départ;

(b) un examen pratique pour démontrer un niveau approprié de compétences sur un TMG. Au cours de l'examen pratique, le candidat devra également démontrer à l'examinateur un niveau adéquat de connaissances théoriques sur le TMG dans les sujets suivants :

— principes du vol,

— procédures opérationnelles,

— performance de vol et préparation du plan de vol,

— connaissance générale de l'aéronef,

— navigation.

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

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

(1) 5 heures de vol en tant que PIC, incluant 15 lancements;

(2) 2 vols d'entraînement avec un instructeur;

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

(1) effectué sur TMG au cours des 24 derniers mois:

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

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

(2) lorsque le titulaire de la LAPL(S) dispose également des privilèges pour piloter des avions, les exigences du point 1 peuvent aussi être satisfaites sur avion.

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

(1) réussir un contrôle de compétences avec un examinateur sur un planeur ou un TMG, selon le cas, ou

(2) effectuer du temps de vol ou des décollages et atterrissages additionnels, en vol à double commande ou en solo, sous la supervision d'un instructeur, afin de répondre aux exigences figurant aux points a) ou b).

SECTION 5

Exigences particulières pour la LAPL pour ballons — LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) — Privilèges

Les privilèges du titulaire d'une LAPL pour ballons consistent à 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 m³ ou sur des ballons à gaz, dont la capacité maximale d'enveloppe est de 1 200 m³, qui transportent un maximum de 3 passagers, de manière à ne jamais dépasser un total de 4 personnes à bord de l'aéronef.

FCL.110.B LAPL(B) — Exigences en termes d'expérience

(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.

(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 l'ATO auprès de laquelle le pilote suit le cours de formation, sur la base d'un vol d'appréciation, mais en aucun cas :

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

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

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

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 consignée 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

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 ATO, dans l'autre classe de ballons, au moins :

(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 de vol et préparation du plan de 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) 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).

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

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.

FCL.210 Cours de formation

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

FCL.215 Examen théorique

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

(a) Sujets communs :

— réglementation,

— performance humaine,

— météorologie et

— communications.

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

— principes du vol,

— procédures opérationnelles,

— performance de vol et préparation du plan de vol,

— connaissance générale de l'aéronef et

— navigation.

FCL.235 Examen pratique

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

(b) Un candidat à l'examen pratique devra avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef, ou dans un groupe de ballons qui sera utilisé pour l'examen pratique.

(c) Critères de réussite

(1) L'examen pratique devra être divisé en différentes sections, représentant les différentes phases de vol correspondant à la catégorie d'aéronef utilisée.

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

(3) Lorsque l'examen doit être représenté conformément au paragraphe 2, l'échec à l'une des sections, notamment celles qui ont été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera l'échec du candidat à la totalité l'examen.

(4) À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, 1 formation additionnelle sera requise.

SECTION 2

Exigences particulières pour la PPL avions – PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) — Privilèges

(a) Les privilèges du titulaire d'une PPL(A) consistent à agir sans rémunération comme PIC ou copilote sur des avions ou des TMG utilisés en exploitations non commerciales.

(b) Nonobstant le paragraphe précité, le titulaire d'une PPL(A) qui possède des privilèges d'instructeur ou d'examinateur peut être rémunéré pour:

(1) dispenser une instruction au vol pour la LAPL(A) ou la PPL(A);

(2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences;

(3) les qualifications et autorisations liées à ces licences.

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

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

(1) 25 heures d'instruction au vol en double commande et

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

(b) Exigences particulières pour les candidats titulaires d'une LAPL(A). Les candidats à une PPL(A) qui sont titulaires d'une LAPL(A) devront avoir effectué au moins 15 heures de vol sur avions après la délivrance de la LAPL(A), dont au moins 10 heures d'instruction au vol, accomplies dans le cadre d'un cours de formation auprès d'un ATO. Cette formation devra inclure au moins 4 heures de vol en solo supervisé, avec au minimum 2 heures de

vol en campagne en solo dont au moins 1 vol en campagne d'un minimum de 270 km (150 NM), au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ.

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

(1) au moins 24 heures de vol sur TMG après la mention de l'extension aux TMG; et

(2) 15 heures d'instruction au vol sur avions dans le cadre d'un cours de formation auprès d'un ATO, comprenant au moins les exigences du point a), 2ème alinéa.

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

SECTION 3

Exigences particulières pour la PPL hélicoptères – PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) — Privilèges

(a) Les privilèges du titulaire d'une PPL(H) consistent à agir sans rémunération comme PIC ou copilote sur des hélicoptères utilisés en exploitations non commerciales.

(b) Nonobstant le paragraphe précité, le titulaire d'une PPL(H) qui a des privilèges d'instructeur ou d'examinateur 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;

(3) les qualifications et autorisations liées à ces licences.

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.

(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 ATO. La formation devra inclure au minimum 5 heures de temps d'instruction au vol en double commande et au moins 1 vol en campagne en solo supervisé, d'au minimum

185 km (100 NM) et des atterrissages avec arrêt complet sur au moins 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ.

(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 paragraphe a), point 2.

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) consistent à agir sans rémunération comme PIC ou copilote sur des dirigeables utilisés en exploitations non commerciales.

(b) Nonobstant le paragraphe précité, le titulaire d'une PPL(As) qui a des privilèges d'instructeur ou d'examinateur 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;

(3) les qualifications et autorisations liées à ladite licence.

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

(b) Les titulaires d'une SPL :

(1) ne transporteront des passagers qu'après avoir accompli, après la délivrance de la licence, au moins 10 heures de vol ou 30 lancements en tant que PIC sur planeurs ou motoplaneurs;

(2) se verront limités à agir sans rémunération en exploitations non commerciales jusqu'à ce qu'ils:

(i) aient atteint l'âge de 18 ans;

(ii) aient à leur actif, après la délivrance de la licence, 75 heures de vol ou 200 lancements en tant que PIC sur planeurs ou motoplaneurs;

(iii) aient réussi un contrôle de compétences avec un examinateur.

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

(1) dispenser une instruction au vol pour la LAPL(S) ou la SPL;

(2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences;

(3) les qualifications et autorisations liées à ces licences.

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

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

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

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

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

FCL.220.S SPL – Modes de lancement

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

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

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

SECTION 6

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

FCL.205.B BPL – Privilèges et conditions

(a) Les privilèges du titulaire d'une BPL consistent à agir en tant que PIC sur des ballons et des dirigeables à air chaud.

(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 dan 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'examinateur 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;

(3) les qualifications et autorisations liées à ces licences.

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 dans des ballons de la même classe et groupe, avec 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.

(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 l'instruction 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 m³ à 6 000 m³, au moins 100 heures;

(ii) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de 6 001 m³ à 10 500 m³, au moins 200 heures;

(iii) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de plus de 10 500 m³, au moins 300 heures;

(iv) dans le cas de ballons à gaz ayant une capacité d'enveloppe de plus de 1 260 m³, au moins 50 heures;

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, ayant la capacité d'enveloppe maximale par rapport à leurs privilèges, ou

(3) en outre, des pilotes qualifiés pour piloter plusieurs classes de ballons devront, pour exercer leurs privilèges dans l'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 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 instructeur dans un ballon de la classe appropriée, ayant la capacité d'enveloppe maximale par rapport à leurs privilèges et

(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, aux fins de satisfaire aux exigences figurant au point a).

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

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, consistent à :

(1) exercer tous les privilèges du titulaire d'une LAPL et d'une PPL;

(2) agir en tant que PIC ou copilote sur tout aéronef exploité pour des opérations autres que le transport aérien commercial;

(3) agir en tant que PIC pour le transport aérien commercial avec tout aéronef monopilote soumis aux restrictions spécifiées au paragraphe FCL.060 et dans la présente sous-partie;

(4) agir en tant que copilote lors de transport aérien commercial soumis aux restrictions spécifiées au paragraphe FCL.060.

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

FCL.310 CPL – Examens théoriques

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

– réglementation,

– connaissance générale de l'aéronef – cellule/systèmes/motorisation,

– connaissance générale de l'aéronef – instruments,

– masse et centrage,

– performance,

– préparation et surveillance du vol,

– performance humaine,

– météorologie,

– navigation générale,

– radioguidage,

– procédures opérationnelles,

– principes du vol,

– communications en VFR (*Visual Flight Rule*),

FCL.315 CPL – Cours de formation

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

FCL.320 CPL – Examen pratique

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

SECTION 2

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

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

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

(a) 70 heures de vol:

(1) en tant que PIC, ou

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

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

(b) les éléments du cours modulaire de la CPL(A), établis aux paragraphes 10, point a) et 11 de l'appendice 3, E à la présente partie et

(c) l'examen pratique de la CPL(A), conformément au paragraphe FCL.320.

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

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 consistent à agir en tant que copilote sur un avion qui doit être exploité avec un copilote.

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

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

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

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

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

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

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

FCL.415.A MPL – Aptitudes pratiques

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

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

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

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, consistent à:

(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,
— radioguidage,
— 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), 2ème alinéa et point c), relatifs 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 instruction 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 exploitations multipilotes 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).

(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 a) et à celle de 500 heures du point b), 1er alinéa, pour autant que le crédit total octroyé pour satisfaire à l'un de ces paragraphes ne dépasse pas 250 heures.

(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 instruction 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.

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

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SOUS-PARTIE G

QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS – IR

SECTION 1

Exigences communes

FCL.600 IR – Généralités

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

FCL.605 IR – Privilèges

(a) Les privilèges du titulaire d'une IR consistent à piloter un aéronef en IFR avec une hauteur minimale de décision de 200 pieds (60 m).

(b) Dans le cas d'une IR multimoteur, ces privilèges peuvent être étendus à des hauteurs de décision plus basses que 200 pieds (60 m) lorsque le candidat a suivi une formation spécifique auprès d'un ATO et a réussi, dans un aéronef multipilote, la section 6 de l'examen pratique établi à l'appendice 9 à la présente partie.

(c) Les titulaires d'une IR exerceront leurs privilèges conformément aux conditions définies dans l'appendice 8 à la présente partie.

(d) Hélicoptères exclusivement. Pour exercer des privilèges en tant que PIC en IFR dans des hélicoptères multipilotes, le titulaire d'une IR(H) devra avoir à son actif au moins 70 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 30 heures peut être du temps aux instruments au sol.

FCL.610 IR – prérequis et obtention de crédits

Les candidats à une IR :

(a) devront être titulaires :

(1) d'au moins une PPL de la catégorie appropriée d'aéronef et :

(i) des privilèges de voler de nuit, conformément au paragraphe FCL.810, point i), ou

(ii) d'une ATPL dans une autre catégorie d'aéronef, ou encore

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

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

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

FCL.615 IR – Instruction théorique et instruction au vol

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

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

(2) 1 cours modulaire, conformément à l'appendice 6 à la présente partie.

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

— réglementation,

— connaissance générale de l'aéronef – instruments,

— préparation et surveillance du vol,

— performance humaine,

— météorologie,

— radioguidage,

— communications en IFR.

FCL.620 IR – Examen pratique

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

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

FCL.625 IR – Validité, prorogation et renouvellement

(a) Validité. Une IR aura une durée de validité d'un an.

(b) Prorogation.

(1) Une IR devra être prorogée dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification.

(2) Les candidats qui n'ont pas réussi la section pertinente d'un contrôle de compétences d'une IR avant la date d'expiration de l'IR n'exerceront les privilèges de l'IR qu'une fois qu'ils auront réussi le contrôle de compétences.

(c) Renouvellement. Si une IR a expiré, les candidats devront, pour renouveler leurs privilèges :

(1) suivre une formation de remise à niveau auprès d'un ATO pour atteindre le niveau de compétences requis pour réussir la rubrique de l'examen pratique relative au vol aux instruments, en vertu de l'appendice 9 à la présente partie et

(2) effectuer un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 à la présente partie, dans la catégorie pertinente d'aéronef.

(d) Si l'IR n'a pas été prorogée ou renouvelée dans les 7 ans qui précèdent, le titulaire sera tenu d'être à nouveau reçu aux examens théorique et pratique de l'IR.

SECTION 2

Exigences particulières pour la catégorie des avions

FCL.625.A IR(A) – Prorogation

(a) Prorogation. Les candidats à la prorogation d'une IR(A):

(1) lorsqu'elle est combinée avec la prorogation d'une qualification de classe ou de type, devront réussir un contrôle de compétences conforme à l'appendice 9 à la présente partie;

(2) lorsqu'elle n'est pas combinée avec la prorogation d'une qualification de classe ou de type, devront :

(i) dans le cas des aéronefs monopilotes, effectuer la section 3b et les parties de la section 1 applicables au vol prévu, du contrôle de compétences établi à l'appendice 9 à la présente partie et

(ii) dans le cas des avions multimoteurs, accomplir la section 6 du contrôle de compétences pour les avions monopilotes, conformément à l'appendice 9 à la présente partie, par seule référence aux instruments.

(3) Un FNPT II ou un FFS représentant la classe ou le type pertinent d'avion peut être utilisé dans le cas du paragraphe 2, mais le contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(A) devra alors être accompli dans un avion.

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

SECTION 3

Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères

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.

(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 II/III ou un FFS représentant le type d'hélicoptère pertinent peut être utilisé, mais le contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(H) devra alors être accompli dans un hélicoptère.

(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 2/3, 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.

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 2/3 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.

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

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

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

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

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

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

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

FCL.710 Qualifications de classe et de type – variantes

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

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

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

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

(a) *Cours de formation.* Un candidat à une qualification de classe ou de type devra accomplir 1 cours de formation auprès d'un ATO. Le cours de formation de qualification de

type devra inclure les éléments de formation obligatoires pour le type concerné, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la partie 21.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) suivre une formation de remise à niveau auprès d'un ATO si requis pour atteindre le niveau de compétences nécessaire à l'exploitation en toute sécurité du type ou de la classe d'aéronef pertinent et

(2) réussir un contrôle de compétences, conformément à l'appendice 9 à la présente partie.

SECTION 2

Exigences particulières pour la catégorie des avions

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

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

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

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

(1) avoir à leur actif au moins 200 heures d'expérience totale en vol, dont 70 heures en tant que PIC sur avions et

(2) (i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours théorique additionnel auprès d'un ATO, ou

(ii) avoir réussi les examens théoriques de l'ATPL(A) conformément à la présente partie, ou encore

(iii) en plus d'une licence délivrée conformément à la présente partie, être titulaires d'une ATPL(A) ou d'une CPL(A)/IR avec un crédit de connaissances théoriques pour l'ATPL(A), délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

(3) En outre, les pilotes souhaitant bénéficier du privilège d'utiliser l'avion en exploitations multipilotes devront satisfaire aux exigences du point d), 4ème alinéa;

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

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

(1) avoir à leur actif au moins 70 heures d'expérience de vol en tant que PIC sur avions;

(2) être titulaires d'une IR(A) multimoteur;

(3) avoir réussi les examens théoriques de l'ATPL(A), conformément à la présente partie et

(4) sauf lorsque le cours de qualification de type est combiné avec un cours sur le MCC :

(i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours sur le MCC sur avions, ou

(ii) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante une formation sur le MCC sur hélicoptère et avoir à leur actif une expérience de plus de 100 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes, ou encore

(iii) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes, ou

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

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

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

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

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

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

(a) Avions monopilotes multimoteurs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(c) À moins que le cours sur le MCC n'ait été combiné avec un cours de qualification de type, le candidat se verra attribuer, au terme du cours de formation au MCC, un certificat attestant qu'il l'a suivi.

(d) Un candidat qui a suivi la formation au MCC pour toute autre catégorie d'aéronef sera exempté de l'exigence du point a), 1er alinéa.

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) Prorogation des qualifications de classe monopilote monomoteur.

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

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

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

- 6 heures en tant que PIC;
- 12 décollages et 12 atterrissages et
- 1 vol d'entraînement d'au moins 1 heure avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI). Les candidats seront exemptés de ce vol s'ils ont réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type ou un examen pratique pour toute autre classe ou tout autre type d'avion.

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

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

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

SECTION 3

Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères

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 à leur actif 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 à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes sur des avions multipilotes, ou encore

(iii) avoir à leur actif 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 sont diplômés d'un cours intégré ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) et qui ne satisfont pas aux exigences du point a), 1er alinéa, se verront octroyer 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 applicable;

(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 préparatoire auprès d'un ATO. Le 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 de vol et préparation du plan de 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.

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 théorique et d'exercices et

(ii) 20 heures de formation pratique au MCC ou 15 heures dans le cas des aspirants 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 théorique et d'exercices et

(ii) 15 heures de formation pratique au MCC ou 10 heures dans le cas des aspirants 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 2/3 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, les candidats se verront attribuer, à l'issue du cours de formation au MCC, un certificat attestant qu'ils l'ont suivi;

(d) les candidats qui ont suivi la formation au MCC pour toute autre catégorie d'aéronefs seront exempts de l'exigence du point a), 1er alinéa, i), ou du point a), 2ème alinéa, sous i), selon le cas;

(e) les candidats à une formation MCC/IR qui ont suivi une formation MCC/VFR seront exempté de remplir l'exigence du point a), 1er alinéa, 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;

(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 allant jusqu'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 le groupe commun, conformément aux points 3 et 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 du point a), 3ème et 4ème alinéas, 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 classe ou 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;

(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 dans un d'aéronef à sustentation motorisée voire un FFS du type concerné, en présence d'un examinateur. Cette étape peut être effectuée au cours du contrôle de compétences;

(3) un pilote qui travaille pour un opérateur de transport aérien commercial agréé conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables, qui a réussi le contrôle de compétences de l'opérateur, ainsi que le contrôle de compétences visant à la prorogation de la qualification de 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.

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 octroyer 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

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

(1) 12 heures d'instruction théorique et d'exercices et

(2) 5 heures de formation pratique au MCC;

(3) un FNPT II ou III agréé pour le MCC, un FTD 2/3 ou un FFS sera utilisé.

(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), 1er alinéa.

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 classe ou 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.

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SOUS-PARTIE I

QUALIFICATIONS ADDITIONNELLES

FCL.800 Qualification de vol acrobatique

(a) Les titulaires d'une licence de pilote pour avions, TMG ou planeurs n'entreprendront les vols acrobatiques que lorsqu'ils seront titulaires de la qualification appropriée.

(b) Les candidats à une qualification de vol acrobatique devront avoir effectué:

(1) au moins 40 heures de vol ou, dans le cas de planeurs, 120 lancements en tant que PIC dans la catégorie appropriée d'aéronef, accomplis après la délivrance de la licence;

(2) 1 cours de formation auprès d'un ATO, incluant:

(i) 1 instruction théorique correspondant à la qualification;

(ii) au moins 5 heures ou 20 vols d'instruction à l'acrobatie dans la catégorie appropriée d'aéronef.

(c) Les privilèges de la qualification de vol acrobatique seront restreints à la catégorie d'aéronef utilisée pour l'instruction au vol. Les privilèges seront étendus à une autre catégorie d'aéronef si le pilote est titulaire d'une licence pour ladite catégorie d'aéronef et a accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande couvrant la totalité du programme de formation à l'acrobatie pour cette catégorie d'aéronef.

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

(a) Les titulaires d'une licence de pilote ayant des privilèges pour piloter des avions ou des TMG ne pourront remorquer des planeurs ou des banderoles que lorsqu'ils seront titulaires de la qualification appropriée pour remorquer des planeurs ou des banderoles.

(b) Les candidats à une qualification pour le remorquage de planeurs devront avoir accompli:

(1) après la délivrance de la licence, au moins 30 heures de vol en tant que PIC et 60 décollages et atterrissages dans des avions si l'activité doit être effectuée dans des avions, ou dans des TMG si l'activité doit être effectuée dans des TMG;

(2) 1 cours de formation auprès d'un ATO, comportant:

(i) 1 instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage;

(ii) au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'un planeur, incluant au moins 5 vols d'instruction en double commande, et

(iii) à l'exception des titulaires d'une LAPL(S) ou d'une SPL, 5 vols de familiarisation dans un planeur lancé par un aéronef.

(c) Les candidats à une qualification pour le remorquage de banderoles devront avoir effectué:

(1) au moins 100 heures de vol et 200 décollages et atterrissages en tant que PIC sur des avions ou des TMG après l'obtention de la licence. Au moins 30 de ces heures seront accomplies sur avion si l'activité doit être effectuée dans des avions, ou dans des TMG si l'activité doit être effectuée dans des TMG;

(2) 1 cours de formation auprès d'un ATO, comportant:

(i) 1 instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage;

(ii) au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'une banderole, avec au moins 5 vols d'instruction en double commande.

(d) Les privilèges liés aux qualifications de remorquage de planeurs et de banderoles seront limités aux avions ou aux TMG, en fonction du type d'aéronef sur lequel l'instruction au vol a été accomplie. Les privilèges seront étendus si le pilote détient une licence pour des avions ou des TMG et a accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande couvrant la totalité du programme de formation au remorquage sur l'un des types d'aéronefs, selon le cas.

(e) Pour pouvoir exercer les privilèges des qualifications de remorquage de planeurs ou de banderoles, le titulaire de la qualification devra avoir accompli au moins 5 remorquages au cours des derniers 24 mois.

(f) Lorsque le pilote ne satisfait pas aux exigences du point e), avant de reprendre l'exercice de ses privilèges, le pilote devra effectuer les remorquages manquants en présence d'un instructeur ou sous sa supervision.

FCL.810 Qualification de vol de nuit

(a) Avions, TMG, dirigeables.

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

(i) 1 instruction théorique;

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

(2) Avant d'effectuer la formation de nuit, les titulaires d'une ATPL devront avoir effectué la formation de base au vol aux instruments nécessaire pour la délivrance d'une PPL.

(3) Lorsque des candidats sont titulaires tant d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) que d'une qualification de TMG, ils peuvent remplir les exigences du point 1) dans l'une des classes ou les deux.

(b) *Hélicoptères.* Si les privilèges d'une PPL pour hélicoptères doivent être exercés en condition VFR de nuit, le candidat devra avoir:

(1) accompli au moins 100 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères après la délivrance de la licence, dont au moins 60 heures en tant que PIC sur hélicoptères et 20 heures de vol en campagne;

(2) suivi un cours de formation auprès d'un ATO. Le cours devra être accompli en 6 mois et comporter:

(i) 5 heures d'instruction théorique;

(ii) 10 heures d'instruction au vol aux instruments en double commande sur hélicoptère; et

(iii) 5 heures de vol de nuit, dont au moins 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant un minimum d'une heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

(3) Un candidat qui est ou était titulaire d'une IR pour avions ou TMG recevra les crédits correspondant à 5 heures pour remplir les exigences du point 2), alinéa ii) précité.

(c) *Ballons.* Si les privilèges d'une LAPL pour les ballons ou d'une BPL doivent être exercés en condition VFR de nuit, les candidats devront effectuer au minimum 2 vols d'instruction de nuit d'au moins 1 heure chacun.

FCL.815 Qualification de vol en montagne

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

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

(1) roues, pour exercer le privilège de voler vers et au départ desdites surfaces lorsqu'elles ne sont pas couvertes de neige, ou

(2) skis, pour exercer le privilège de voler vers et au départ desdites surfaces lorsqu'elles sont couvertes de neige.

(3) Les privilèges de la qualification initiale peuvent être étendus soit aux privilèges pour les roues soit à ceux pour les skis lorsque le pilote a suivi un cours de familiarisation additionnel approprié, comportant une instruction théorique et une formation au vol avec un instructeur de vol en montagne.

(b) *Cours de formation.* Les candidats à une qualification de vol en montagne devront avoir accompli, au cours d'une période de 24 mois, un cours théorique et une formation en vol auprès d'un ATO. Le contenu du cours correspondra aux privilèges souhaités.

(c) *Examen pratique*. À l'issue de la formation, le candidat devra réussir un examen pratique avec un FE qualifié à cet effet. L'examen pratique devra inclure :

(1) un examen oral portant sur les connaissances théoriques;

(2) 6 atterrissages sur au moins 2 surfaces différentes pour lesquelles une qualification de vol en montagne est jugée nécessaire et qui sont autres que la surface de départ.

(d) *Validité.* Une qualification pour la montagne sera valide pendant 24 mois.

(e) *Prorogation.* Pour proroger la qualification de vol en montagne, le candidat devra :

(1) avoir accompli au moins 6 atterrissages en montagne au cours des 24 derniers mois;

(2) avoir réussi un contrôle de compétences. Le contrôle de compétences devra satisfaire aux exigences du point c).

(f) *Renouvellement.* Si la qualification est arrivée à échéance, le candidat devra satisfaire à l'exigence du point e), 2ème alinéa.

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 CS-27 ou CS-29 ou à des codes navigabilité équivalents, ou

(2) des avions certifiés ou à certifier conformément:

(i) aux normes du CS-25 ou à des codes de navigabilité équivalents; ou

(ii) aux normes du 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 consistent à, dans la catégorie d'aéronef concernée:

(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), 2ème alinéa, 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.

(3) En outre, dans le cas des qualifications pour les essais en vol de catégorie 1 ou 2, conduire des vols spécifiquement liés à l'activité d'organismes de conception et de production, dans le cadre de leurs privilèges, lorsque les exigences de la sous-partie H ne peuvent être satisfaites.

(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 de nuit 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.

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

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 dans un aéronef que lorsqu'il est titulaire :

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

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

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

(b) *Conditions particulières*

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

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

(c) Instruction hors du territoire des États membres

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

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

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

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

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

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

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

FCL.915 Conditions préalables et exigences générales applicables aux instructeurs

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

(b) *Exigences additionnelles pour les instructeurs qui dispensent une instruction au vol dans des aéronefs.* Un candidat à l'obtention d'une qualification d'instructeur ou le titulaire d'une telle qualification ayant des privilèges pour dispenser une instruction au vol dans un aéronef devra:

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

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

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

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

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

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

(1) Les candidats à des qualifications additionnelles d'instructeur peuvent obtenir des crédits grâce aux aptitudes d'enseignement et d'apprentissage dont ils ont déjà fait la preuve pour la qualification d'instructeur qu'ils détiennent.

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

FCL.920 Compétences d'instructeur et évaluation

Tous les instructeurs seront formés pour atteindre les compétences suivantes :

— préparer des ressources,

— créer un climat propice à l'apprentissage,

— présenter le savoir,

— intégrer la Gestion des menaces et des erreurs (TEM) et la gestion des équipages,

— gérer le temps pour atteindre les objectifs de formation,

— favoriser l'apprentissage,

— évaluer les performances du stagiaire,

— surveiller et analyser les progrès,

— évaluer les sessions de formation,

— rendre compte des résultats.

FCL.925 Exigences additionnelles relatives aux instructeurs pour la MPL

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

(1) avoir réussi avec succès un cours de formation d'instructeur pour la MPL auprès d'un ATO et

(2) en outre, pour les phases de base, intermédiaire et avancée du cours de formation intégrée de la MPL:

(i) avoir une expérience en exploitations multipilotes et

(ii) avoir suivi une formation initiale en gestion des équipages auprès d'un transporteur aérien commercial conformément aux exigences applicables en termes d'exploitation aérienne.

(b) Cours de formation des instructeurs MPL

(1) Le cours de formation des instructeurs MPL inclura au moins 14 heures de formation.

(2) À l'issue du cours de formation, le candidat devra subir une évaluation de ses compétences d'instructeur et de sa connaissance de l'approche fondée sur la compétence appliquée à la formation.

Cette évaluation sera constituée d'une démonstration pratique d'instruction au vol dans la phase appropriée du cours de formation MPL. Cette évaluation sera conduite par un examinateur qualifié conformément à la sous-partie K.

(3) Une fois le cours de formation MPL réussi, l'ATO délivrera au candidat une qualification d'instructeur MPL.

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

(1) une session sur simulateur d'au moins 3 heures, ou

(2) 1 exercice aérien d'au moins 1 heure incluant au moins 2 décollages et atterrissages.

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

(1) suivre une formation de remise à niveau auprès d'un ATO afin d'atteindre le niveau de compétences nécessaire pour réussir l'évaluation des compétences d'instructeur et

(2) réussir l'évaluation des compétences d'instructeur tel qu'établie au point b), 2ème alinéa.

FCL.930 Cours de formation

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

FCL.935 Évaluation des compétences

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

(b) Cette évaluation devra inclure:

(1) la démonstration des compétences décrites au paragraphe FCL.920, durant l'instruction prévol, après-vol et théorique;

(2) des examens théoriques oraux au sol, des exposés prévol et après-vol, ainsi que les démonstrations en vol dans la classe, le type ou le FSTD d'aéronef approprié;

(3) des exercices adéquats pour évaluer les compétences de l'instructeur.

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

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

FCL.940 Validité des qualifications d'instructeur

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

SECTION 2

Exigences particulières pour l'instructeur de vol – FI

FCL.905.FI FI — Privilèges et conditions

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

(a) d'une PPL, SPL, BPL et LAPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;

(b) de qualifications de classe et de type pour les aéronefs monopilotes monomoteurs, à l'exception des aéronefs complexes hautes performances monopilotes; d'extensions de classe et de groupe pour les ballons et d'extensions de classe pour les planeurs;

(c) de qualifications de type pour les dirigeables monopilotes ou multipilotes;

(d) d'une CPL dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote dans ladite catégorie d'aéronef, comportant au moins 200 heures d'instruction au vol;

(e) de la qualification de vol de nuit, pour autant que le FI:

(1) soit qualifié à voler de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef;

(2) ait démontré son aptitude à dispenser une instruction de nuit à un FI qualifié conformément au point i) ci-après et

(3) satisfasse à l'exigence relative à l'expérience en vol de nuit du paragraphe FCL.060, point b), 2ème alinéa;

(f) d'une qualification pour le remorquage ou l'acrobatie, pour autant que le FI possède de tels privilèges et ait fait la preuve de son aptitude à dispenser une instruction pour cette qualification à un FI qualifié conformément au point i) ci-dessous;

(g) d'une IR dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI ait:

(1) au moins 200 heures de vol en IFR, dont un maximum de 50 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FFS, un FTD 2/3 ou un FNPT II;

(2) suivi le cours de formation IRI en tant qu'aspirant pilote et ait réussi une évaluation de compétences pour la qualification IRI et

(3) de plus :

(i) dans le cas des avions multimoteurs, ait rempli les exigences pour la délivrance d'une qualification CRI;

(ii) dans le cas des hélicoptères multimoteurs, ait rempli les exigences pour la délivrance d'une qualification TRI;

(h) de qualifications de type ou de classe monopilote multimoteur, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que le FI réponde :

(1) dans le cas d'avion, aux prérequis pour le cours de formation CRI établi au paragraphe FCL.915.CRI, point a) et aux exigences des paragraphes FCL.930.CRI et FCL.935;

(2) dans le cas d'hélicoptère, aux exigences établies au paragraphe FCL.910.TRI, point c), 1er alinéa et aux prérequis pour le cours de formation TRI(H) établi au paragraphe FCL.915.TRI, point b), 2ème alinéa;

(i) d'une qualification FI, IRI, CRI, STI ou MI, pour autant que le FI ait :

(1) au moins accompli :

(i) dans le cas d'une qualification FI(S), au moins 50 heures ou 150 lancements en instruction au vol sur planeurs;

(ii) dans le cas d'une qualification FI(B), au moins 50 heures ou 50 décollages en instruction au vol sur ballons;

(iii) dans tous les autres cas, 500 heures d'instruction au vol dans la catégorie appropriée d'aéronef;

(2) réussi une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935 dans la catégorie appropriée d'aéronef aux fins de démontrer à un examinateur d'instructeur de vol (FIE) son aptitude à dispenser une instruction dans le cadre de la qualification FI;

(j) d'une MPL, pour autant que le FI :

(1) dans le cas la phase fondamentale de vol de la formation, ait à son actif au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avions, dont au moins 200 heures d'instruction au vol ;

(2) pour la phase de base de la formation :

(i) soit titulaire d'une IR pour avions multimoteurs et dispose du privilège de dispenser une instruction pour une IR et

(ii) ait à son actif au moins 1 500 heures de vol en exploitations en équipages multiples;

(3) dans le cas d'un FI déjà qualifié pour dispenser une instruction lors de cours intégrés ATP(A) ou CPL(A)/IR, l'exigence du point 2), sous ii) peut être remplacée par l'exécution d'un cours structuré de formation constitué :

(i) d'une qualification au MCC;

(ii) d'une observation de 5 sessions d'instruction au vol en phase 3 d'un cours MPL;

(iii) d'une observation de 5 sessions d'instruction au vol en phase 4 d'un cours MPL;

(iv) d'une observation de 5 sessions récurrentes d'entraînement au vol orienté vers la ligne, accomplies par un transporteur;

(v) du contenu du cours d'instructeur pour la qualification MCCI.

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

FCL.910.FI FI – Privilèges restreints

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

(1) pour la délivrance des PPL, SPL, BPL et LAPL;

(2) dans tous les cours intégrés au niveau PPL, dans le cas d'avions et hélicoptères;

(3) pour les qualifications de classe et de type relatives aux aéronefs monopilotes monomoteurs, les extensions de classe et de groupe dans le cas de ballons et les extensions de classe dans le cas de planeurs;

(4) pour les qualifications de vol de nuit, de remorquage ou de vol acrobatique.

(b) Lorsqu'il conduit une formation sous supervision conformément au point a), le FI ne disposera pas du privilège d'autoriser les aspirants pilotes à faire leurs premiers vols en solo et leurs premiers vols en campagne en solo.

(c) Les limitations des points a) et b) seront supprimées de la qualification FI lorsque le FI aura au moins effectué :

(1) dans le cas du FI(A), 100 heures d'instruction au vol dans des avions ou des TMG et a en outre supervisé au moins 25 vols en solo d'aspirants pilotes;

(2) dans le cas du FI(H), 100 heures d'instruction au vol dans des hélicoptères et a en outre supervisé au moins 25 exercices aériens en solo d'aspirants pilotes;

(3) dans le cas des FI(As), FI(S) et FI(B), 15 heures ou 50 décollages en instruction au vol couvrant la totalité du programme d'entraînement pour la délivrance d'une PPL(As), SPL ou BPL dans la catégorie appropriée d'aéronef.

FCL.915.FI FI – prérequis

Un candidat à une qualification FI devra :

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

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

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

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

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

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

(i) satisfait aux exigences relatives aux connaissances théoriques pour la CPL, sauf dans le cas de FI(A) dispensant une formation pour la LAPL(A) uniquement, et

(ii) effectué au moins 200 heures de vol sur avions ou TMG, dont 150 heures en tant que PIC;

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

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

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

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

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

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

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

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

FCL.930.FI FI – Cours de formation

(a) Les candidats à la qualification FI devront avoir réussi 1 vol d'appréciation spécifique avec un FI qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI, point i), au cours des 6 mois qui précèdent le début du cours, afin d'évaluer leur aptitude à suivre le cours. Ledit vol d'appréciation reposera sur le contrôle de compétences pour les qualifications de classe et de type comme exposé dans l'appendice 9 à la présente partie.

(b) Le cours de formation FI devra inclure:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FCL.940.FI FI – Prorogation et renouvellement

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

(1) effectuer:

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

effectuées au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification FI;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SECTION 4

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

FCL.905.TRI TRI — Privilèges et conditions

Les privilèges d'un TRI consistent à dispenser une instruction pour :

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

(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;

(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 de ligne sous supervision, pour autant que le cours de formation TRI ait inclus une formation additionnelle à cette fin.

(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. Les privilèges d'un TRI sont étendus à d'autres types une fois que le TRI a :

(1) effectué au cours des 12 mois qui précèdent 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 prévol et après-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. Les privilèges d'un TRI sont étendus à d'autres types une fois que 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) correctement qualifié et

(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 prévol et après-vol et une instruction théorique.

(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;

(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/sur simulateur;

(3) 5 heures d'instruction au 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), 1er alinéa.

(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 aérien 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 au 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.

Dans le cas d'une qualification TRI(PL), ces heures d'instruction au vol devront être accomplies en tant que TRI, qu'examinateur de qualification de type (TRE), que SFI ou qu'examinateur sur système de vol synthétique (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 système synthétique de vol (STI) ou en tant que tout autre type d'examinateur 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 l'introduction de 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 le renouvellement :

(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 :

(1) la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de classe ou de type pour des avions non complexes monopilotes ne présentant pas de hautes performances, lorsque les privilèges souhaités par le candidat consistent à voler dans des conditions d'exploitation monopilote;

(2) une qualification de remorquage ou de vol acrobatique pour la catégorie des 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).

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 pilotage.

FCL.915.CRI CRI – Prérequis

Un candidat à une qualification de 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 d'aptitudes pédagogiques en classe/sur simulateur;

(3) 5 heures d'instruction au vol sur des avions multimoteurs, ou 3 heures d'instruction au 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), 1er alinéa.

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), 3ème alinéa.

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

(1) suivre une formation de remise à niveau en tant que CRI auprès d'un ATO;

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

SECTION 6

Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de vol aux instruments – IRI

FCL.905.IRI IRI — Privilèges et conditions

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

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

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

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

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

FCL.915.IRI IRI – Prérequis

Un candidat à une qualification IRI devra :

(a) dans le cas d'une IRI(A):

(1) avoir à son actif au moins 800 heures de vol en IFR, dont au moins 400 heures sur avion et

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

(b) dans le cas d'une IRI(H) :

(1) avoir à son actif au moins 500 heures de vol en IFR, dont au moins 250 heures devront être du temps de vol aux instruments sur hélicoptère et

(2) dans le cas de candidats à une IRI(H) pour hélicoptères multipilotes, satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.905.FI, point g), 3ème alinéa, ii);

(c) dans le cas d'une IRI(As), avoir à son actif au moins 300 heures de vol en IFR, dont au moins 100 heures devront être du temps de vol aux instruments sur dirigeable.

FCL.930.IRI IRI — Cours de formation

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

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

(2) 10 heures de formation technique, comprenant la révision des connaissances théoriques sur les instruments, la préparation des plans de leçons et le développement d'aptitudes pédagogiques en classe;

(3) (i) pour la qualification IRI(A), au moins 10 heures d'instruction au vol sur avion, sur FFS, FTD 2/3 ou FPNT II. Dans le cas de candidats titulaires d'une qualification FI(A), ces heures sont ramenées à 5;

(ii) pour la qualification IRI(H), au moins 10 heures d'instruction au vol sur hélicoptère, sur FFS, FTD 2/3 ou FPNT II/III;

(iii) pour la qualification IRI(A), au moins 10 heures d'instruction au vol sur dirigeable, sur FFS, FTD 2/3 ou FPNT II.

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

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

FCL.940.IRI IRI – Prorogation et renouvellement

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

SECTION 7

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

FCL.905.SFI SFI — Privilèges et conditions

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

(a) la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une IR, pour autant qu'il soit ou ait été titulaire d'une IR dans la catégorie pertinente d'aéronef et ait suivi un cours de formation IRI et

(b) dans le cas d'une qualification SFI pour les avions monopilotes :

(1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement de qualifications de type pour les aéronefs complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges couvrant les exploitations monopilotes.

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

(i) soit titulaire d'une qualification MCCI, ou

(ii) soit ou ait été titulaire d'une qualification TRI pour des avions multipilotes et

(2) pour autant que les privilèges de la SFI(SPA) aient été étendus aux exploitations multipilotes conformément au point 1) :

(i) MCC;

(ii) le cours MPL en phase de base;

(c) dans le cas d'une qualification SFI pour avions multipilotes :

(1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour :

(i) des avions multipilotes;

(ii) des avions complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges en vue d'opérations en exploitations multipilotes;

(2) MCC;

(3) les phases de base, intermédiaire et avancée du cours MPL pour autant que, pour la phase de base, il soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou IRI(A);

(d) dans le cas d'une SFI pour hélicoptères:

(1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptère;

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

FCL.910.SFI SFI – Privilèges restreints

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

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

(a) accompli de manière satisfaisante la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification de type pertinent et

(b) dispensé, pendant un cours complet de qualification de type, au moins 3 heures d'instruction au vol axée sur les tâches d'un SFI sur le type applicable, sous la supervision et à la satisfaction d'un TRE qualifié à cet effet.

FCL.915.SFI SFI – Prérequis

Un candidat à une qualification SFI devra :

(a) être ou avoir été titulaire d'une CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;

(b) avoir effectué le contrôle de compétences pour la délivrance de la qualification de type d'aéronef spécifique dans un FFS représentant le type applicable, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande et

(c) de surcroît, dans le cas d'une qualification SFI(A) pour des avions multipilotes ou d'une SFI(PL), avoir :

(1) au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes ou des aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas;

(2) accompli en tant que pilote ou observateur, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande, au moins:

(i) 3 étapes dans le poste de pilotage du type applicable d'aéronef, ou

(ii) 2 sessions en simulateur aux fins d'un entraînement au vol orienté vers la ligne, menées par un équipage de conduite qualifié dans le poste de pilotage du type applicable. Ces sessions en simulateur devront inclure 2 vols d'au moins 2 heures chacun, entre 2 aérodromes différents, ainsi que la préparation du plan de vol avant le vol et le compte rendu associés;

(d) par ailleurs, dans le cas d'une qualification SFI(A) pour des avions complexes hautes performances monopilotes:

(1) avoir effectué au moins 500 heures de vol en tant que PIC sur avions monopilotes;

(2) être ou avoir été titulaire d'une qualification IR(A) multimoteur et

(3) avoir rempli les exigences du point c), 2ème alinéa;

(e) en outre, pour une SFI(H), avoir :

(1) effectué, en tant que pilote ou observateur, au moins 1 heure de vol dans le poste de pilotage du type applicable, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande et

(2) dans le cas d'hélicoptères multipilotes, au moins 1 000 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 350 heures en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes;

(3) dans le cas d'hélicoptères monopilotes multimoteurs, avoir effectué 500 heures en tant que pilote d'hélicoptères, dont 100 heures en tant que PIC sur des hélicoptères monopilotes multimoteurs;

(4) dans le cas d'hélicoptères monopilotes monomoteurs, avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères.

FCL.930.SFI SFI – Cours de formation

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

(1) la partie relative au FSTD du cours de qualification de type applicable;

(2) le contenu du cours de formation TRI.

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

FCL.940.SFI SFI – Prorogation et renouvellement

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

(1) effectuer 50 heures en tant qu'instructeur ou examinateur dans des FSTD, dont au moins 15 heures au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification SFI;

(2) suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que SFI auprès d'un ATO;

(3) réussir les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.

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

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

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

(1) effectuer la partie relative au simulateur du cours de formation SFI;

(2) satisfaire aux exigences définies au point a), 2ème et 3ème alinéas.

SECTION 8

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

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 2/3 ou FFS dans lequel le cours de formation MCCI a été effectué.

Les privilèges peuvent être étendus à d'autres FSTD représentant d'autres types d'aéronefs lorsque le titulaire à accompli l'entraînement pratique du cours MCCI sur ledit type de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 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 :

(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;

(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 2/3 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), 1er alinéa.

FCL.940.MCCI TRI – 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), 3ème alinéa, sur le type pertinent de FNPT II/III, FTD 2/3 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), 2ème et 3ème alinéas, relatives au type pertinent de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ou FFS.

SECTION 9

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

FCL.905.STI STI — Privilèges et conditions

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

(1) la délivrance d'une licence;

(2) la délivrance, la revalidation 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 2/3 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 axée sur les 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 l'introduction de 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 2/3 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.

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 2/3 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 2/3 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 consistent à dispenser une instruction au vol pour la délivrance d'une qualification de vol en montagne.

FCL.915.MI MI – Prérequis

Un candidat à une qualification MI devra être titulaire:

(a) d'une qualification FI, CRI, ou TRI avec des privilèges pour les avions monopilotes;

(b) d'une qualification de vol en montagne.

FCL.930.MI MI — Cours de formation

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

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

FCL.940.MI Validité de la qualification MI

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

SECTION 11

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

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 d'essais en vol de catégorie 1 ou 2, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'essais en vol de la catégorie pertinente;

(2) délivrer une qualification FTI, dans la catégorie pertinente des qualifications d'essais en vol, pour autant que l'instructeur ait au moins 2 ans d'expérience d'instruction pour la délivrance de qualification d'essais en vol.

(b) Les privilèges d'un FTI titulaire d'une qualification d'essais en vol de catégorie 1 consistent notamment à dispenser une instruction au vol également liée aux qualifications d'essais en vol de catégorie 2.

FCL.915.FTI FTI – Prérequis

Un candidat à une qualification FTI devra :

(a) être titulaire d'une qualification d'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 d'aptitudes pédagogiques en classe/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), 1er alinéa.

(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), 2ème alinéa.

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 SFI, 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

(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 aura trait à la partie pratique de l'instruction au vol du cours de formation FTI, conformément au paragraphe FCL.930.FTI, point a), 3ème alinéa 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), 3ème alinéa.

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SOUS-PARTIE K

EXAMINATEURS

SECTION 1

Exigences communes

FCL.1 000 Autorisations d'examinateur

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

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

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

(b) Conditions particulières

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

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

(c) Examen hors du territoire des États membres

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

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

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

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

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

(i) hors du territoire des États membres; et

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

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

Les examinateurs ne pourront conduire:

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

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

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

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

FCL.1010 Prérequis pour les examinateurs

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

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

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

FCL.1015 Standardisation des examinateurs

(a) Les candidats à une autorisation d'examinateur devront suivre un cours de standardisation dispensé par l'autorité compétente ou par un ATO et agréé par l'autorité compétente.

(b) Le cours de standardisation comportera une instruction théorique et pratique et devra au moins inclure :

(1) la conduite de 2 examens pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences pour des licences, des qualifications ou des autorisations pour lesquelles le candidat souhaite obtenir le privilège de conduire des épreuves et des contrôles;

(2) 1 instruction sur les exigences applicables de la présente partie, ainsi que les exigences applicables en termes d'exploitation aérienne, sur la conduite d'examens pratiques, de contrôles de compétences et d'évaluations de compétences et leur documentation, ainsi que sur la préparation de rapports;

(3) 1 séance d'information portant sur les procédures administratives nationales, les exigences en termes de protection des données personnelles, de responsabilité, d'assurances contre les accidents et de redevances.

(c) Les titulaires d'une autorisation d'examinateur 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'examinateur, sauf :

(1) s'ils ont informé l'autorité compétente du candidat de leur intention de conduire une épreuve pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences, ainsi que de l'étendue de leurs privilèges en tant qu'examinateurs;

(2) s'ils ont reçu des informations de la part de l'autorité compétente dont dépend le candidat sur les éléments mentionnés au point b), 3ème alinéa.

FCL.1020 Évaluation des compétences des examinateurs

Les candidats à une autorisation d'examinateur 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'examinateur 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'examinateur, 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'examinateur

(a) *Validité*. Une autorisation d'examinateur sera valide pendant 3 ans.

(b) *Prorogation*. Une autorisation d'examinateur sera prorogée lorsque le titulaire aura, pendant la période de validité de l'autorisation :

(1) conduit au moins 2 épreuves pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences chaque année;

(2) participé à un stage de remise à niveau d'examinateur organisé par l'autorité compétente ou par un ATO agréé par l'autorité compétente, au cours de la dernière année de la période de validité.

(3) complété l'une des épreuves pratiques ou l'un des contrôles de compétences au cours de la dernière année de validité, conformément au point 1, devra avoir été évaluée par un inspecteur de l'autorité compétente ou par un examinateur expérimenté ayant reçu l'autorisation expresse de le faire de l'autorité compétente responsable de l'autorisation de l'examinateur;

(4) lorsque le candidat à la prorogation est détenteur de privilèges pour plus d'une catégorie d'examinateur, une prorogation combinée de tous les privilèges d'examinateur peut être obtenue lorsque le candidat satisfait aux exigences des points 1) et 2) et du paragraphe FCL.1020 pour l'une des catégories d'autorisation d'examinateur qu'il détient, en accord avec l'autorité compétente.

(c) *Renouvellement.* Si l'autorisation est arrivée à expiration, les candidats devront satisfaire aux exigences du point b), 2ème alinéa et au paragraphe FCL.1020 avant de pouvoir reprendre l'exercice desdits privilèges.

(d) Une autorisation d'examinateur ne sera prorogée ou renouvelée que si le candidat démontre une conformité constante avec les exigences des paragraphes FCL.1010 et FCL.1030.

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

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

(1) s'assurer que la communication avec le candidat peut être établie sans qu'il y ait de barrières linguistiques;

(2) vérifier que le candidat satisfait à toutes les exigences en termes de qualification, formation et expérience figurant dans la présente partie pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence, de la qualification ou de l'autorisation pour laquelle l'épreuve pratique, le contrôle de compétences ou l'évaluation de compétences sont accomplis;

(3) faire prendre conscience aux candidats des conséquences lorsqu'ils fournissent des informations incomplètes, imprécises ou fausses quant à leur formation et à leur expérience de vol.

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

(1) informer le candidat du résultat de l'épreuve. Dans le cas d'une réussite partielle ou d'un échec, l'examinateur 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'examinateur devra donner en détail les besoins additionnels en termes de formation et expliquer au candidat son droit de faire appel;

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

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

(i) une déclaration attestant que l'examinateur 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'examinateur indiquera les raisons de cette appréciation;

(iii) le résultat de l'examen, du contrôle et de l'évaluation de compétences.

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

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

SECTION 2

Exigences particulières pour les examinateurs de vol – FE

FCL.1005.FE FE — Privilèges et conditions

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

(1) des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examinateur ait effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;

(2) des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examinateur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;

(3) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la LAPL(A), pour autant que l'examinateur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 100 heures d'instruction au vol;

(4) des examens pratiques pour la délivrance de la qualification de vol en montagne, pour autant que l'examinateur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, incluant au moins 500 décollages et atterrissages en instruction au vol pour la qualification de vol en montagne.

(b) *FE(H)*. Les privilèges d'un FE pour hélicoptères consistent à conduire :

(1) des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(H), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications de type d'hélicoptères monopilotes monomoteurs intégrées à une PPL(H), pour autant que l'examinateur ait accompli 1 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;

(2) des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(H), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications de type d'hélicoptères monopilotes monomoteurs intégrées à une CPL(H), pour autant que l'examinateur ait accompli 2 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;

(3) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour des qualifications de type d'hélicoptères monopilotes multimoteurs intégrés à une PPL(H) ou une CPL(H), pour autant que l'examinateur 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'examinateur ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 150 heures d'instruction au vol.

(c) *FE(As)*. Les privilèges d'un FE pour dirigeables consistent à conduire des examens pratiques pour la délivrance de PPL(As) et de CPL(As), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de type de dirigeable,

pour autant que l'examinateur ait accompli 500 heures de vol en tant que pilote sur dirigeable, dont 100 heures d'instruction au vol.

(d) *FE(S)*. Les privilèges d'un FE pour planeurs consistent à conduire :

(1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la SPL et la LAPL(S), pour autant que l'examinateur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont au moins 150 heures ou 300 lancements en instruction au vol;

(2) des contrôles de compétences pour l'extension des privilèges de la SPL à l'exploitation commerciale, pour autant que l'examinateur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont 90 heures d'instruction au vol;

(3) des examens pratiques pour l'extension des privilèges de la SPL ou de la LAPL(S) aux TMG, pour autant que l'examinateur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont 50 heures d'instruction au vol sur TMG.

(e) FE(B). Les privilèges d'un FE pour ballons consistent à conduire :

(1) des examens pratiques pour la délivrance d'une BPL et d'une LAPL(B), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour étendre les privilèges à un autre groupe ou une autre classe de ballons, pour autant que l'examinateur ait accompli 250 heures de vol en tant que pilote sur ballons, dont 50 heures d'instruction au vol;

(2) des contrôles de compétences pour l'extension des privilèges de la BPL à l'exploitation commerciale, pour autant que l'examinateur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur ballons, dont 50 heures d'instruction au vol dans le même groupe de ballons que celui pour lequel l'extension est sollicitée. Les 300 heures de vol devront inclure 50 heures d'instruction au vol.

FCL.1010.FE FE – Prérequis

Un candidat à une autorisation FE devra :

être titulaire d'une qualification FI dans la catégorie appropriée d'aéronef.

SECTION 3

Exigences particulières pour les examinateurs de qualification de type – TRE

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 consistent à 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;

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

(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'examinateur ait satisfait à l'exigence du paragraphe FCL.925;

(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'examinateur ait à son actif au moins 3 ans en tant que TRE.

(b) *TRE(H)*. Les privilèges d'un TRE(H) consistent à 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'examinateur ait à son actif 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;

(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;

(ii) être titulaires d'une licence de pilote d'hélicoptère professionnel;

(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), 3ème alinéa, 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'examinateur de qualification de classe – CRE

FCL.1005.CRE CRE – Privilèges

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

(a) des examens pratiques pour la délivrance de qualifications de classe et de type;

(b) des contrôles de compétences pour :

(1) la prorogation ou le renouvellement de qualifications de classe et de type;

(2) la prorogation et le renouvellement d'IR, pour autant que le CRE satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a).

FCL.1010.CRE CRE – 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'examinateur de qualification de vol aux instruments – IRE

FCL.1005.IRE IRE – Privilèges

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

FCL.1010.IRE IRE – Prérequis

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

(1) 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur avions et

(2) 450 heures de vol en IFR dont 250 heures en tant qu'instructeurs.

(b) *IRE(H).* Les candidats à une autorisation IRE pour hélicoptères devront être titulaires d'une IRI(H) et avoir accompli :

(1) 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères et

(2) 300 heures de vol aux instruments sur hélicoptères dont 200 heures en tant qu'instructeurs.

(c) *IRE(As).* Les candidats à une autorisation IRE pour dirigeables devront être titulaires d'une IRI(As) et avoir accompli :

(1) 500 heures de vol en tant que pilotes sur dirigeables et

(2) 100 heures de vol aux instruments sur dirigeables dont 50 heures en tant qu'instructeurs.

SECTION 6

Exigences particulières pour l'examinateur 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'examinateur 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'examinateur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.

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

(1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type et

(2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point b);

(3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(H);

(4) des examens pratiques et des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI(H), pour autant que l'examinateur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.

FCL.1010.SFE SFE – Prérequis

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

(1) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(A), d'une qualification de classe ou de type et d'une qualification SFI(A) pour le type applicable d'avion;

(2) avoir à leur actif au moins 1 500 heures de vol en tant que pilotes sur des avions multipilotes;

(3) pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que SFI(A) sur le type applicable.

(b) *SFE(H).* Les candidats à une autorisation SFE pour hélicoptères devront :

(1) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(H), d'une qualification de type et d'une qualification SFI(H) pour le type applicable d'hélicoptère;

(2) avoir à leur actif au moins 1 000 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes;

(3) pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que SFI(H) sur le type applicable.

SECTION 7

Exigences particulières pour l'examinateur d'instructeur de vol – FIE

FCL.1005.FIE FIE — Privilèges et conditions

(a) *FIE(A).* Les privilèges d'un FIE sur avions consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de FI(A), CRI(A), IRI(A) et TRI(A) sur avions monopilotes, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.

(b) *FIE(H).* Les privilèges d'un FIE sur hélicoptères consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de FI(H), IRI(H) et TRI(H) sur hélicoptères monopilotes, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.

(c) *FIE (As), (S), (B).* Les privilèges d'un FIE sur planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications d'instructeur sur la catégorie applicable d'aéronef, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.

FCL.1010.FIE FIE – Prérequis

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

dans le cas de candidats qui souhaitent effectuer des évaluations de compétences :

(1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas;

(2) avoir à leur actif 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur avions ou TMG et

(3) avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur.

(b) *FIE(H).* Les candidats à une autorisation FIE pour hélicoptères devront :

(1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas;

(2) avoir accompli 2 000 heures de vol sur hélicoptères en tant que pilotes;

(3) avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur;

(c) *FIE(As).* Les candidats à une autorisation FIE pour dirigeables devront :

(1) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur dirigeables;

(2) avoir dispensé une instruction d'au moins 20 heures de vol, à des candidats à une qualification FI(As);

(3) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente.

(d) *FIE(S).* Les candidats à une autorisation FIE pour planeurs devront :

(1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente;

(2) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur planeurs ou motoplaneurs et

(3) avoir dispensé :

(i) pour les candidats qui souhaitent conduire des évaluations de compétences sur TMG, une instruction de 10 heures ou 30 décollages dans des TMG à des candidats à une qualification d'instructeur;

(ii) dans tous les autres cas, avoir dispensé une instruction de 10 heures ou 30 lancements à des candidats à une qualification d'instructeur.

(e) *FIE(B).* Les candidats à une autorisation FIE pour ballons devront :

(1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente.

(2) avoir à leur actif 350 heures de vol en tant que pilotes de ballons;

(3) avoir dispensé une instruction d'au moins 10 heures à des candidats à une qualification d'instructeur.

❁ ❁ ❁

APPENDICE 1

Obtention de crédits de connaissances théoriques

A. Obtention de crédits de connaissances théoriques pour la délivrance d'une licence de pilote dans une autre catégorie d'aéronef – passerelles et conditions d'examen

1. LAPL, PPL, BPL et SPL

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

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

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

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

2. CPL

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

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

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

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

— performance humaine;
— météorologie.

3. ATPL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. IR

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

— performance humaine;
— météorologie.

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

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

❁ ❁ ❁

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

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

APPENDICE 2

Échelle de compétences linguistiques – niveau expert, avancé et opérationnel

Note: le texte initial de l'appendice 2 a été transféré aux AMC, voir également la Note explicative.

APPENDICE 3

Cours de formation pour la délivrance d'une CPL et d'une ATPL

1. Le présent appendice décrit les exigences relatives aux différents cours de formation pour la délivrance d'une CPL et d'une ATPL, avec et sans qualification IR.

2. Un candidat qui souhaite changer d'ATO pendant un cours de formation devra solliciter auprès de l'autorité compétente une évaluation formelle des heures additionnelles d'entraînement nécessaires.

A. Cours intégré ATP – avions

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours intégré ATP(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter, en tant que copilotes, des avions multimoteurs multipilotes qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(A)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré ATP(A) devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant *ab initio*, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donneront droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.

4. Le cours devra inclure :

(a) 1 formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(A);

(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments et

(c) 1 formation au MCC pour l'exploitation d'avions multipilotes.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours ATP(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

CONNAISSANCES THÉORIQUES

6. Un cours théorique ATP(A) comprendra au moins 750 heures d'instruction.

7. Le cours au MCC comprendra au moins 25 heures d'instruction théorique et d'exercices.

EXAMEN THÉORIQUE.

8. Un candidat devra démonter un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une ATPL(A).

FORMATION EN VOL

9. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprendra au moins 195 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 55 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 195 heures, les candidats devront au moins accomplir :

(a) 95 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 55 heures peut être du temps aux instruments au sol;

(b) 70 heures en tant que PIC, dont du temps de vol en VFR et aux instruments en tant qu'aspirant commandant de bord (SPIC). Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures;

(c)50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ;

(d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande et au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo;

(e) 115 heures de temps aux instruments comprenant au moins:

(1) 20 heures en tant que SPIC;

(2) 15 heures de MCC, pour lesquels un FFS ou un FNPT II peut être utilisé;

(3) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont au maximum:

(i) 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, ou

(ii) 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être effectué dans un FNPT I.

Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit.

(f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

EXAMEN PRATIQUE

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(A), soit sur un avion monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un avion multimoteur.

B. Cours modulaire ATP – avions

1. Les candidats à une ATPL(A) qui ont effectué leur instruction théorique dans un cours modulaire devront:

(a) être titulaires d'au moins une PPL(A) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago et

(b) avoir à leur actif au minimum les heures de formation théorique suivantes :
(1) dans le cas de candidats titulaires d'une PPL(A): 650 heures;
(2) dans le cas de candidats titulaires d'une CPL(A): 400 heures;
(3) dans le cas de candidats titulaires d'une IR(A): 500 heures;
(4) dans le cas de candidats titulaires d'une CPL(A) et d'une IR(A): 250 heures.

La formation théorique devra être terminée avant de présenter l'examen pratique pour l'ATPL(A).

C. Cours intégré CPL/IR – avions

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours intégré CPL(A) et IR(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter des avions monopilotes monomoteurs ou multimoteurs qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(A)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(A)/IR devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant *ab initio*, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donneront droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.

4. Le cours devra inclure :

(a) 1 formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et l'IR;

(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL/IR(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

CONNAISSANCES THÉORIQUES

6. Un cours théorique CPL(A)/IR comprendra au moins 500 heures d'instruction.

EXAMEN THÉORIQUE.

7. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(A) et d'une IR.

FORMATION EN VOL

8. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprendra au moins 180 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 40 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours de la totalité des 180 heures, les candidats devront au moins effectuer :

(a) 80 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 40 heures peut être du temps aux instruments au sol;

(b) 70 heures de vol en tant que PIC, dont du temps de vol en VFR et aux instruments qui peut être accompli en tant que PIC. Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures;

(c) 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ;

(d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande avec au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo;

(e) 100 heures de temps aux instruments comprenant au moins :

(1) 20 heures en tant que SPIC; et

(2) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont au maximum :

(i) 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, ou

(ii) 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être accompli dans un FNPT I.

Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit.

(f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

EXAMENS PRATIQUES

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(A) et celui pour la qualification IR soit sur un avion multimoteur, soit sur un monomoteur.

D. Cours intégré CPL – avions

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours intégré CPL(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(A).

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(A) devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant *ab initio*, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la

convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donneront droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.

4. Le cours devra inclure :
(a)1 formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et
(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

CONNAISSANCES THÉORIQUES

6. Un cours théorique CPL(A) comprendra au moins 350 heures d'instruction.

EXAMEN THÉORIQUE

7. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(A).

FORMATION EN VOL

8. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprendra au moins 150 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 5 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours de la totalité des 150 heures, les candidats devront au moins effectuer :

(a) 80 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol;

(b) 70 heures en tant que PIC;

(c) 20 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ;

(d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande avec au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo;

(e) 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, FTD 2, FNPT II ou FFS. Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit;

(f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

EXAMEN PRATIQUE

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(A), soit sur un avion multimoteur, soit sur un monomoteur.

E. Cours modulaire CPL – avions

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours modulaire CPL(A) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(A) pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(A).

2. Avant d'entreprendre un cours modulaire CPL(A), un candidat devra être titulaire d'une PPL(A) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

3. Avant d'entamer la formation en vol, le candidat devra :

(a) avoir à son actif 150 heures de vol;

(b) avoir satisfait aux prérequis pour la délivrance d'une qualification de classe ou de type pour les avions multimoteurs conformément à la sous-partie H, si un avion multimoteur doit être utilisé lors de l'examen pratique.

4. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(A) devra effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO. L'instruction théorique peut être dispensée par un ATO chargé exclusivement de la formation théorique.

5. Le cours devra inclure :

(a) 1 formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et

(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments.

CONNAISSANCES THÉORIQUES

6. Un cours théorique CPL(A) agréé comprendra au moins 250 heures d'instruction.

EXAMEN THÉORIQUE.

7. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(A).

FORMATION EN VOL

8. Les candidats ne détenant pas de qualification IR devront suivre au moins 25 heures d'instruction au vol en double commande, dont 10 heures d'instruction aux instruments. Un maximum de 5 heures sur ces 10 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, un FTD 2 ou un FFS.

9. Les candidats titulaires d'une qualification IR(A) valide recevront les crédits correspondant à la totalité de l'exigence portant sur le temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une qualification IR(H) valide recevront les crédits à concurrence de 5 heures de temps d'instruction aux instruments en double commande, auquel cas au moins 5 heures de temps d'instruction aux instruments en double commande seront effectuées dans un avion. Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé.

10. (a) Les candidats titulaires d'une qualification IR valide recevront au moins 15 heures d'instruction au vol à vue en double commande.

(b) Les candidats ne disposant pas d'une qualification de vol de nuit sur avion suivront en outre au moins 5 heures d'instruction au vol de nuit, dont 3 heures

d'instruction au vol en double commande. Ces 3 heures incluront au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo;

11. Au moins 5 heures de l'instruction au vol seront effectuées dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

EXPÉRIENCE.

12. Le candidat à une CPL(A) devra avoir effectué au moins 200 heures de vol, comprenant au moins :

(a) 100 heures en tant que PIC, dont 20 heures de vol en campagne en tant que PIC, comportant 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes différents de l'aérodrome de départ;

(b) 5 heures de vol devront être effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande comportant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo et

(c) 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, FNPT II ou FFS. Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit;

(d) 6 heures de vol devront être accomplies dans un avion multimoteur;

(e) des heures en tant que PIC pour d'autres catégories d'aéronefs peuvent être prises en compte pour atteindre les 200 heures de vol, dans les cas suivants :

(i) 30 heures sur hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une PPL(H), ou
(ii) 100 heures sur hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une CPL(H), ou
(iii) 30 heures sur TMG ou planeurs; ou
(iv) 30 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une PPL(As), ou
(v) 60 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une CPL(As).

EXAMEN PRATIQUE

13. À l'issue de la formation en vol correspondante et s'il satisfait aux exigences pertinentes en matière d'expérience, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(A) soit sur un avion monomoteur, soit sur un multimoteur.

F. Cours intégré ATP/IR – hélicoptères

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours intégré ATP(H)/IR consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter, en tant que copilotes, des hélicoptères multimoteurs multipilotes qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(H)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré ATP(H)/IR devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant *ab initio*, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL H, 50 % de l'expérience pertinente sera comptabilisée comme crédit, à concurrence de:

(a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours devra inclure:

(a) 1 formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(H) et l'IR;

(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments et

(c)1 formation au MCC pour l'exploitation d'hélicoptères multipilotes.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours ATP(H)/IR peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique ATP(H)/IR comprendra au moins 750 heures d'instruction.

7. Le cours au MCC comprendra au moins 25 heures d'instruction théorique et d'exercices.

Examen théorique.

8. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une ATPL(H) et d'une IR.

Formation en vol

9. La formation en vol comprendra un total d'au moins 195 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 195 heures, les candidats devront au moins accomplir :

(a) 140 heures d'instruction au vol en double commande, dont :

(1) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure:

(i) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou

(ii) 25 heures dans un FTD 2/3, ou

(iii) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou

(iv) 20 heures dans un avion ou un TMG;

50 heures d'instruction au vol aux instruments qui peuvent inclure:

(i) jusqu'à 20 heures dans un FFS ou FTD 2/3 ou FNPT II/III d'hélicoptère, ou

(ii) 10 heures dans au moins un FNPT II/III d'hélicoptère ou dans un avion;

15 heures de MCC, pour lesquelles un FFS d'hélicoptère ou un FTD 2/3(MCC) d'hélicoptère, voire un FNPT II/III (MCC) peut être utilisé.

Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal sera limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère;

55 heures en tant que PIC, dont 40 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo seront effectuées;

50 heures de vol en campagne, dont au moins 10 heures de vol en campagne en tant que SPIC, avec 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (10 NM) au cours duquel des atterrissages seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ;

(d) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage;

(e) 50 heures de temps aux instruments en double commande comprenant:

(i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et

(ii) 40 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

Examens pratiques

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(H) sur un hélicoptère multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un hélicoptère multimoteur certifié IFR. Il devra satisfaire aux exigences pour la formation au MCC.

G. Cours intégré ATP – hélicoptères

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours intégré ATP consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter en tant que copilotes des hélicoptères multimoteurs multipilotes limité à des privilèges VFR, qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(H)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré ATP(H) devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant *ab initio*, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL H, 50 % de l'expérience pertinente sera comptabilisé comme crédit, à concurrence de:

(a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours devra inclure:

(a) 1 instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(H);

(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments de base et

(c)1 formation au MCC pour l'exploitation d'hélicoptères multipilotes.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours ATP(H) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique ATP(H) comprendra au moins 650 heures d'instruction.

7. Le cours au MCC comprendra au moins 20 heures d'instruction théorique et d'exercices.

Examen théorique.

8. Un candidat devra démonter un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une ATPL(H).

Formation en vol

9. La formation en vol comprendra un total d'au moins 150 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 150 heures, les candidats devront au moins accomplir:

(a) 95 heures d'instruction au vol en double commande, dont :

(i) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :

(1) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou

(2) 25 heures dans un FTD 2/3 d'hélicoptère, ou

(3) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou

(4) 20 heures dans un avion ou un TMG;

(ii) 10 heures d'instruction aux instruments de base, qui peuvent inclure 5 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion;

(iii) 10 heures de MCC pour lesquelles un hélicoptère: FFS d'hélicoptère ou un FTD 2/3 (MCC) d'hélicoptère, voire un FNPT II/III (MCC) peut être utilisé.

Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal sera limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère;

(b) 55 heures en tant que PIC, dont 40 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies.

(c) 50 heures de vol en campagne, dont au moins 10 heures de vol en campagne en tant que SPIC, avec 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (10 NM) au cours duquel des atterrissages seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ;

(d) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

EXAMENS PRATIQUES

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat devra présenter l'examen pratique pour la CPL(H) sur un hélicoptère multimoteur et satisfaire aux exigences du MCC.

H. Cours modulaire ATP – hélicoptères

1. Les candidats à une ATPL(H) qui suivent leur formation théorique sous la forme d'un cours modulaire devront être titulaires d'au moins une PPL(H) et effectuer au moins les heures d'instruction suivantes en 18 mois :

(a) dans le cas des candidats titulaires d'au moins une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago: 550 heures;

(b) dans le cas des candidats titulaires d'une CPL(H): 300 heures.

2. Les candidats à une ATPL(H) qui suivent leur formation théorique sous la forme d'un cours modulaire devront être titulaires d'au moins une PPL(H) et effectuer au moins les heures d'instruction suivantes:

(a) dans le cas de candidats titulaires d'une PPL(H): 650 heures;

(b) dans le cas de candidats titulaires d'une CPL(H): 400 heures;

(c)dans le cas de candidats titulaires d'une IR(H): 500 heures;

(d) dans le cas de candidats titulaires d'une CPL(H) et d'une IR(H): 250 heures.

I. Cours intégré CPL/IR – hélicoptères

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours intégré CPL(H)/IR consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter des hélicoptères monopilotes multimoteurs, et obtenir la CPL(H)/IR pour hélicoptères multimoteurs.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(H)/IR devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant *ab initio*, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(H), 50 % de l'expérience pertinente sera comptabilisée comme crédit, à concurrence de :

(a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours devra inclure :

(a) 1 instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(H) et de l'IR, ainsi que pour la qualification initiale de type d'hélicoptère multimoteur et

(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(H)/IR peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(H)/IR comprendra au moins 500 heures d'instruction.

EXAMEN THÉORIQUE.

7. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(H) et d'une IR.

Formation en vol

8. La formation en vol comprendra un total d'au moins 180 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 180 heures, les candidats devront au moins effectuer :

(a) 125 heures d'instruction au vol en double commande, dont :

(i) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :

(1) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou

(2) 25 heures dans un FTD 2/3 d'hélicoptère, ou

(3) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou

(4) 20 heures dans un avion ou un TMG;

(ii) 50 heures d'instruction au vol aux instruments qui peuvent inclure :

(1) jusqu'à 20 heures dans un FFS ou FTD 2/3 ou FNPT II/III d'hélicoptère, ou

(2) 10 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion.

Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal sera limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère;

(b) 55 heures en tant que PIC, dont 40 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies;

(c)10 heures de temps de vol en campagne en double commande;

(d) 10 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (100 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ;

(e) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en

campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage;

(f) 50 heures de temps aux instruments en double commande comprenant :

(i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et

(ii) 40 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(H) soit sur un hélicoptère monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

J. Cours intégré CPL – hélicoptères

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours intégré CPL(H) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(H).

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(H) devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant *ab initio*, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(H), 50 % de l'expérience pertinente sera comptabilisée comme crédit, à concurrence de:

(a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours devra inclure :

(a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(H) et

(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(H) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(H) agréé comprendra au moins 350 heures d'instruction ou 200 heures si le candidat est titulaire d'une PPL.

EXAMEN THÉORIQUE

7. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(H).

Formation en vol

8. La formation en vol comprendra au moins 135 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 135 heures, les candidats devront au moins effectuer :

(a) 85 heures d'instruction au vol en double commande, dont :

(i) jusqu'à 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :

(1) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou

(2) 25 heures dans un FTD 2/3 d'hélicoptère, ou

(3) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou

(4) 20 heures dans un avion ou un TMG;

(ii) jusqu'à 10 heures peuvent être de l'instruction au vol aux instruments, et peuvent inclure 5 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion.

Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal sera limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère;

(b) 50 heures en tant que PIC, dont 35 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies.

(c)10 heures de temps de vol en campagne en double commande.

(d) 10 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (100 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ;

(e) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage;

(f) 10 heures de vol aux instruments en instruction en double commande, dont au moins 5 heures dans un hélicoptère.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(H).

K. Cours modulaire CPL – hélicoptères

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours modulaire CPL(H) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(H) pour qu'elles atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(H).

2. Avant d'entreprendre un cours modulaire CPL(H), un candidat devra être titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

3. Avant de commencer la formation en vol le candidat devra :

(a) avoir accompli 155 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont 50 heures en tant que PIC, comportant 10 heures de vol en campagne;

(b) s'être conformé aux paragraphes FCL.725 et FCL.720.H si un hélicoptère multimoteur doit être utilisé lors de l'examen pratique.

4. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(H) devra effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO. Le cours théorique peut être dispensé par un ATO chargé exclusivement de la formation théorique.

5. Le cours devra inclure:

(a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(H) et

(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(H) agréé comptera au moins 250 heures d'instruction.

EXAMEN THÉORIQUE.

7. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(H).

FORMATION EN VOL

8. Les candidats ne détenant pas de qualification IR recevront au moins 30 heures d'instruction au vol en double commande:

(a) 20 heures d'instruction au vol à vue, qui peuvent inclure 5 heures dans un FFS ou un FTD 2/3 ou un FNPT II/III d'hélicoptère et

(b) 10 heures d'instruction aux instruments, qui peuvent inclure 5 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion.

9. Les candidats titulaires d'une qualification IR(H) valide recevront les crédits correspondant à la totalité de l'exigence portant sur le temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une qualification IR(A) devront accomplir dans un hélicoptère au moins 5 heures du temps d'instruction aux instruments en double commande.

10. Les candidats ne disposant pas d'une qualification de vol de nuit sur hélicoptères suivront en outre au moins 5 heures d'instruction au vol de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande. Ces 3 heures incluront au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Expérience

11. Le candidat à une CPL(H) devra avoir à son actif au moins 185 heures de vol, dont 50 heures en tant que PIC, comportant 10 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (100 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes différents de l'aérodrome de départ.

Des heures en tant que PIC pour d'autres catégories d'aéronefs peuvent être prises en compte pour atteindre les 185 heures de vol, dans les cas suivants:

(a) 20 heures sur avions, si le candidat est titulaire d'une PPL(A), ou

(b) 50 heures sur avions, si le candidat est titulaire d'une CPL(A), ou

(c)10 heures sur TMG ou planeurs, ou

(d) 20 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une PPL(As), ou

(e) 50 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une CPL(As).

Examen pratique

12. À l'issue de la formation en vol correspondante et une fois l'expérience pertinente acquise, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(H).

L. Cours intégré CPL/IR – Dirigeables

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours intégré CPL(As)/IR consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter des dirigeables et obtenir la CPL(As)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(As)/IR devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant *ab initio*, soit en tant que titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), il bénéficiera de crédits à concurrence de:

(a) 10 heures, dont un maximum de 5 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 15 heures, dont un maximum de 7 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur dirigeables a été obtenue.

4. Le cours devra inclure :

(a) 1 instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(As) et de l'IR, ainsi que la qualification initiale de type de dirigeable et

(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL/IR(As) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(As)/IR comprendra au moins 500 heures d'instruction.

EXAMEN THÉORIQUE.

7. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(As) et d'une IR.

Formation en vol

8. La formation en vol comprendra un total d'au moins 80 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 80 heures, les candidats devront au moins effectuer :

(a) 60 heures d'instruction au vol en double commande, dont :

(i) 30 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure:

(1) 12 heures dans un FFS de dirigeable, ou

(2) 10 heures dans un FTD de dirigeable, ou

(3) 8 heures dans un FNPT II/III de dirigeable, ou

(4) 8 heures dans un avion, un hélicoptère ou un TMG;

(ii) 30 heures d'instruction au vol aux instruments qui peuvent inclure :

(1) jusqu'à 12 heures dans un FFS ou FTD ou FNPT II/III de dirigeable, ou

(2) 6 heures dans au moins un FTD 1 ou FNPT I de dirigeable ou dans un avion.

Si le dirigeable utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal sera limité à 8 heures;

(b) 20 heures en tant que PIC, dont 5 heures peuvent être effectuées en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies;

(c)5 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 2 atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur l'aérodrome de destination;

(d) 5 heures de vol en dirigeables seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage;

(e) 30 heures de temps aux instruments en double commande comprenant :

(i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et

(ii) 20 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un dirigeable multimoteur certifié IFR.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(As), soit sur un dirigeable monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un dirigeable multimoteur certifié IFR.

M. Cours intégré CPL – dirigeables

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours intégré CPL(As) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(As).

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(As) devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant *ab initio*, soit en tant que titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), il bénéficiera de crédits à concurrence de:

(a) 10 heures, dont un maximum de 5 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 15 heures, dont un maximum de 7 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur dirigeables a été obtenue.

4. Le cours devra inclure:

(a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(As) et

(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(As) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(As) agréé comprendra au moins 350 heures d'instruction ou 200 heures si le candidat est titulaire d'une PPL.

EXAMEN THÉORIQUE.

7. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(As).

Formation en vol

8. La formation en vol comprendra au moins 50 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 50 heures, les candidats devront au moins effectuer :

(a) 30 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol;

(b) 20 heures en tant que PIC;

(c)5 heures de temps de vol en campagne en double commande;

(d) 5 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 2 atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur l'aérodrome de destination;

(e) 5 heures de vol en dirigeables seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage;

(f) 10 heures de vol aux instruments en instruction en double commande, dont au moins 5 heures dans un dirigeable.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(As).

N. Cours modulaire CPL – dirigeables

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours modulaire CPL(As) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(As) pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(As).

2. Avant de débuter un cours modulaire CPL(As), un candidat devra:

(a) être titulaire d'une PPL(As) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago et

(b) avoir accompli 200 heures de vol en tant que pilote sur dirigeables, dont 100 heures en tant que PIC, incluant 50 heures de vol en campagne.

3. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(As) devra effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un ATO. Le cours théorique peut être dispensé par un ATO chargé exclusivement de la formation théorique.

4. Le cours devra inclure:

(a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(As) et

(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments.

Connaissances théoriques

5. Un cours théorique CPL(As) agréé comprendra au moins 250 heures d'instruction.

EXAMEN THÉORIQUE.

6. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(As).

FORMATION EN VOL

7. Les candidats ne détenant pas de qualification IR recevront au moins 20 heures d'instruction au vol en double commande, dont:

(a) 10 heures d'instruction au vol à vue, qui peuvent inclure 5 heures dans un FFS ou un FTD 2/3, voire un FNPT II/III de dirigeable et

(b) 10 heures d'instruction aux instruments, qui peuvent inclure 5 heures dans au moins un FTD I ou FNPT I de dirigeable ou dans un avion.

8. Les candidats titulaires d'une qualification IR(As) valide recevront les crédits correspondant à la totalité de l'exigence portant sur le temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une qualification IR valide dans une autre catégorie d'aéronef devront effectuer au moins 5 heures du temps d'instruction aux instruments en double commande dans un dirigeable.

9. Les candidats ne disposant pas d'une qualification de vol de nuit sur dirigeables suivront en outre au moins 5 heures d'instruction au vol de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande. Ces 3 heures incluront au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Expérience.

10. Le candidat à une CPL(As) devra avoir à son actif au moins 250 heures de vol en dirigeables, dont 125 heures en tant que PIC, incluant 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet sera effectué sur l'aérodrome de destination.

Des heures en tant que PIC pour d'autres catégories d'aéronefs peuvent être prises en compte pour atteindre les 185 heures de vol, dans les cas suivants:

(a) 30 heures sur avions ou hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), ou

(b) 60 heures sur avions ou hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une CPL(A) ou CPL(H) respectivement, ou

(c)10 heures sur TMG ou planeurs, ou

(d) 10 heures en ballons.

Examen pratique

11. À l'issue de la formation en vol correspondante et une fois l'expérience pertinente acquise, le candidat présentera l'examen pratique de la CPL(As).

❁ ❁ ❁

APPENDICE 4

Examen pratique pour la délivrance d'une CPL

A. Généralités

1. Un candidat à l'examen pratique pour la CPL devra avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui qui sera utilisé pour l'examen pratique.

2. Un candidat devra être reçu à toutes les sections pertinentes de l'épreuve pratique. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section impliquera que le candidat doive représenter la totalité de l'examen. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne devra représenter que la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera à nouveau l'échec du candidat à la totalité l'examen. Toutes les sections pertinentes de l'examen pratique seront présentées dans un délai de 6 mois. À défaut d'être reçu à toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle sera requise.

3. Une formation additionnelle peut être exigée suite à l'échec à n'importe quel examen pratique. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

CONDUITE DE L'EXAMEN

4. Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examinateur de vol (FE), le candidat devrait représenter la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examinateur, seules les sections inachevées devront être testées au cours d'un vol ultérieur.

5. Il incombe au FE de décider si une manœuvre ou une procédure peut être réitérée une fois par le candidat. Le FE peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.

6. Un candidat devra piloter l'aéronef dans une position permettant de remplir des fonctions de PIC et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent. La responsabilité du vol sera attribuée conformément aux règlements nationaux.

7. Le candidat devra indiquer au FE les vérifications et les tâches effectuées, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications seront effectuées conformément à la liste de vérification de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat devra déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage devront être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.

8. Le FE ne participera en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic.

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

1. L'avion employé pour l'examen pratique satisfera aux exigences relatives aux avions de formation et sera certifié pour le transport d'au moins 4 personnes. Il sera en outre doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

2. La route à suivre pendant le vol sera déterminée par le FE et la destination devra être un aérodrome contrôlé. Le candidat sera responsable de la préparation du plan du vol et devra s'assurer que tous les équipements et la documentation nécessaires à l'exécution du vol sont à bord. Le vol devra durer au moins 90 minutes.

3. Le candidat devra démontrer son aptitude à :

(a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation;

(b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;

(c)faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;

(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et

(e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

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

Hauteur
Vol normal ± 100 pieds
Avec panne moteur simulée ± 150 pieds
Tenue d'axe sur radioguidage ± 5°
Cap
Vol normal ± 10°
Avec panne moteur simulée ± 15°
Vitesse
Décollage et approche ± 5 nœuds
Tous les autres régimes de vol ± 10 nœuds

CONTENU DE L'EXAMEN

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

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

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART	
a	**Prévol, y compris :** **Préparation du plan de vol, documentation, devis masse et centrage, bulletin météo, NOTAMS.**
b	**Inspections et entretien courant de l'avion.**

c	Roulage et décollage.
d	Considérations de performance et compensateur.
e	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste.
f	Procédure de départ, réglage de l'altimètre, prévention des abordages (observation des alentours).
g	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 2 – CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL	
a	Contrôle de l'avion par référence visuelle extérieure, y compris le vol rectiligne horizontal, la montée, la descente, l'observation des alentours.
b	Vol à des vitesses-air extrêmement faibles, comprenant l'identification et la récupération d'un début de décrochage ou d'un décrochage complet.
c	Virages, y compris des virages en configuration d'atterrissage. Virages serrés à 45°.
d	Vol à des vitesses-air extrêmement élevées, comprenant l'identification et la récupération d'un piqué en spirale.
e	Vol par seule référence aux instruments, y compris: (i) vol horizontal, configuration de croisière, contrôle du cap, altitude et vitesse-air; (ii) virages en montée et en descente avec une inclinaison de 10°–30°; (iii) récupération d'assiettes inhabituelles; (iv) avec instruments inopérants sur la planche de bord
f	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 3 – PROCÉDURES EN ROUTE	
a	Contrôle de l'avion par référence visuelle extérieure, y compris les considérations relatives à la distance franchissable/endurance en configuration de vol de croisière.
b	Orientation, utilisation de cartes.
c	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap, observation des alentours.
d	Réglage de l'altimètre. Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
e	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, évaluation de l'erreur de trajectoire et rétablissement de la trajectoire correcte.
f	Observation des conditions météorologiques, évaluation des tendances, préparation d'un plan de déroutement.
g	Tenue d'axe, positionnement (NDB ou VOR), identification des installations (vol aux instruments). Mise en œuvre d'un plan de déroutement vers un aérodrome de dégagement (vol à vue).
SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE	
a	Procédures d'arrivée, réglage de l'altimètre, vérifications, observation des alentours.
b	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
c	Manœuvre de remise des gaz depuis une faible hauteur.

d	**Atterrissage normal, atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates).**
e	**Atterrissage sur piste courte.**
f	**Approche et atterrissage au régime ralenti (monomoteur uniquement).**
g	**Atterrissage sans utilisation des volets.**
h	**Actions après-vol.**
SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4.	
a	**Simulation d'une panne moteur après le décollage (à une altitude sûre), exercices d'incendie.**
b	**Mauvais fonctionnement des équipements dont le dispositif de secours de sortie du train d'atterrissage, panne électrique et de freinage.**
c	**Atterrissage forcé (simulé).**
d	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**
e	**Questions orales.**
SECTION 6 – VOL ASYMÉTRIQUE SIMULÉ ET ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5.	
a	**Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS).**
b	**Approche et remise des gaz en vol asymétrique.**
c	**Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet.**
d	**Coupure et redémarrage du moteur.**
e	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie, sens de l'air.**
f	**Comme déterminé par le FE – tout élément propre à l'examen pratique de qualification de classe ou de type qui doit être inclus, si applicable: (i) système de l'avion, notamment le maniement du pilote automatique: (ii) utilisation du système de pressurisation; (iii) utilisation du système de dégivrage et d'antigivrage.**
g	**Questions orales.**

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

1. L'hélicoptère utilisé pour l'examen pratique devra satisfaire aux exigences relatives aux hélicoptères destinés à la formation.

2. La zone de vol et la route à suivre pendant le vol seront déterminées par le FE et toutes les opérations accomplies à basse altitude et en vol stationnaire seront accomplies sur un aérodrome/site agréé. Les routes utilisées pour la section 3 peuvent se terminer à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome et l'une des destinations devra être un aérodrome contrôlé. L'épreuve pratique peut être conduite en 2 vols. La durée totale du/des vols sera d'au moins 90 minutes.

3. Le candidat devra démontrer son aptitude à:

(a) exploiter l'hélicoptère dans ses limites d'utilisation;

(b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;

(c)faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;

(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et

(e) garder la maîtrise de l'hélicoptère à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

Tolérances de l'examen pratique en vol

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

Hauteur

Vol normal ± 100 pieds
Urgence majeure simulée ± 150 pieds
Tenue d'axe sur radioguidage ± 10°
Cap
Vol normal ± 10°
Urgence majeure simulée ± 15°
Vitesse
Décollage et approche avec plusieurs moteurs ± 5 nœuds
Tous les autres régimes de vol ± 10 nœuds
Dérive sol
Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE) ± 3 pieds
Atterrissage Pas de mouvement latéral ou vers l'arrière

CONTENU DE L'EXAMEN

5. Les rubriques de la section 4 peuvent être accomplies dans un FNPT ou un FFS d'hélicoptère. L'utilisation des listes de vérification de l'hélicoptère, du sens de l'air, de la maîtrise de l'hélicoptère par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SECTION 1 – VÉRIFICATIONS ET PROCÉDURES PRÉVOL/APRÈS-VOL	
a	**Connaissance de l'hélicoptère (p.ex. compte rendu matériel, carburant, masse et centrage, performances), préparation du plan de vol, documentation, NOTAMS, météo.**
b	**Inspection/action prévol, emplacement et fonctions des éléments.**
c	**Inspection du poste de pilotage, procédure de mise en route.**
d	**Vérifications des équipements de communication et de navigation, sélection et réglage des fréquences.**
e	**Procédures avant le décollage, procédures de radiotéléphonie, conformité de la liaison ATC.**
f	**Stationnement, arrêt et procédure après-vol.**
SECTION 2 – MANOEUVRES EN VOL STATIONNAIRE, MANIEMENT AVANCÉ ET ZONES EXIGUËS	
a	**Décollage et atterrissage.**
b	**Roulage, translation.**
c	**Vol stationnaire avec vent de face/de travers/arrière.**
d	**Virages en vol stationnaire, à 360° vers la gauche et la droite (virages sur place).**
e	**Translation vers l'avant, latéral et vers l'arrière en vol stationnaire.**
f	**Simulation de panne moteur en vol stationnaire.**
g	**Transitions lentes et rapides.**
h	**Décollages et atterrissages sur terrains en dévers/sur hélisurfaces non aménagées.**
i	**Décollages (différents profils).**
j	**Décollage vent de travers, vent rabattant (si faisable).**
k	**Décollage à la masse maximale au décollage (réelle ou simulée).**
l	**Approches (différents profils).**
m	**Décollage et atterrissage à puissance limitée.**
n	**Autorotation (2 éléments à sélectionner par le FE parmi – de base, distance franchissable, à faible vitesse, et avec virages à 360°).**
o	**Atterrissage en autorotation.**
p	**Exercice d'atterrissage forcé avec reprise moteur.**
q	**Contrôles de puissance, technique de reconnaissance, technique d'approche et de départ.**
SECTION 3 – NAVIGATION – PROCÉDURES EN ROUTE	
a	**Navigation et orientation à différentes altitudes/hauteurs, utilisation de cartes.**
b	**Maintien de l'altitude/hauteur, de la vitesse, du cap, observation de l'espace aérien, réglage de l'altimètre.**
c	**Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, endurance, ETA, évaluation de l'erreur de route et rétablissement de la route correcte, surveillance des instruments.**
d	**Observation des conditions météorologiques, préparation d'un plan de déroutement.**
e	**Tenue d'axe, positionnement (NDB et/ou VOR), identification des installations.**
f	**Liaison ATC et respect des règlements, etc.**

SECTION 4 – PROCÉDURES ET MANŒUVRE EN VOL PAR SEULE RÉFÉRENCE AUX INSTRUMENTS	
a	**Vol horizontal, contrôle du cap, altitude/hauteur et vitesse.**
b	**Virages en palier de taux un sur des caps définis, de 180° à 360° vers la gauche et vers la droite.**
c	**Montées et descentes, y compris des virages de taux 1 sur des caps spécifiques.**
d	**Récupération d'assiettes inhabituelles.**
e	**Virage avec inclinaison de 30°, en tournant jusqu'à 90° vers la gauche et vers la droite.**
SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE (SIMULATION QUAND APPROPRIÉ)	
Note (1): lorsque l'examen est présenté sur un hélicoptère multimoteur, un exercice de panne moteur simulée comportant 1 approche et 1 atterrissage sur un seul moteur sera inclus dans l'épreuve.	
Note (2): le FE devra sélectionner 4 rubriques parmi les suivantes:	
a	**mauvais fonctionnement du moteur, y compris panne du régulateur, gel du carburateur/moteur, système de lubrification, selon le cas;**
b	**mauvais fonctionnement du circuit de carburant;**
c	**mauvais fonctionnement du circuit électrique;**
d	**mauvais fonctionnement du circuit hydraulique, y compris 1 approche et 1 atterrissage sans hydraulique, si applicable;**
e	**mauvais fonctionnement du rotor principal et/ou du système anti-couple (FFS ou discussion uniquement);**
f	**exercices incendie, y compris la maîtrise et l'évacuation des fumées, si applicable;**
g	**autres procédures inhabituelles et d'urgence telles que précisées dans le manuel de vol approprié, notamment pour les hélicoptères multimoteurs:** **panne moteur simulée au décollage:** **décollage interrompu au TDP ou avant celui-ci, ou atterrissage forcé de sécurité au DPATO ou avant celui-ci, peu après le TDP ou le DPATO.** **Atterrissage avec panne moteur simulée:** **atterrissage ou remise des gaz suite à une panne moteur avant le LDP ou le DPBL,** **suite à une panne moteur après le LDP ou atterrissage forcé de sécurité après le DPBL.**

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

1. Le dirigeable utilisé pour l'examen pratique devra satisfaire aux exigences relatives aux dirigeables destinés à la formation.

2. La zone à survoler et la route de vol seront choisies par le FE. Les routes utilisées pour la section 3 peuvent se terminer à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome, et l'une des destinations devra être un aérodrome contrôlé. L'épreuve pratique peut être conduite en 2 vols. La durée totale du/des vols sera d'au moins 60 minutes.

3. Le candidat devra démontrer son aptitude à :

(a) exploiter le dirigeable dans ses limites d'utilisation;

(b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;

(c)faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;

(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et

(e) garder la maîtrise du dirigeable à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

Tolérances de l'examen pratique en vol

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

Hauteur
Vol normal ± 100 pieds
Urgence majeure simulée ± 150 pieds
Tenue d'axe sur radioguidage ± 10°
Cap
Vol normal ± 10°
Urgence majeure simulée ± 15°

CONTENU DE L'EXAMEN

5. Les rubriques des sections 5 et 6 peuvent être accomplies dans un FNPT ou un FFS de dirigeable. L'utilisation des listes de vérification du dirigeable, du sens de l'air, de la maîtrise du dirigeable par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART	
a	**Prévol, y compris:** **préparation du plan de vol, documentation, devis masse et centrage, bulletin météo, NOTAMS.**
b	**Inspections et entretien courant du dirigeable.**
c	**Procédure de séparation du mât, manœuvres au sol et décollage.**
d	**Considérations de performance et compensateur.**
e	**Opérations sur aérodrome et en circuit de piste.**
f	**Procédure de départ, réglage de l'altimètre, prévention des abordages (observation des alentours).**
g	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**

SECTION 2 – CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL	
a	**Contrôle du dirigeable par référence visuelle extérieure, y compris le vol rectiligne horizontal, la montée, la descente, l'observation des alentours.**
b	**Vol à l'altitude-pression.**
c	**Virages.**
d	**Descentes rapides et montées à grand angle.**
e	**Vol par seule référence aux instruments, y compris:** **(i) vol horizontal, contrôle du cap, altitude et vitesse-air;** **(ii) virages en descente et en montée;** **(iii) récupération d'assiettes inhabituelles;** **(iv) avec instruments inopérants sur la planche de bord.**
f	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**
SECTION 3 – PROCÉDURES EN ROUTE	
a	**Contrôle du dirigeable par référence visuelle extérieure, considérations relatives à la distance franchissable/endurance.**
b	**Orientation, utilisation de cartes.**
c	**Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap, observation des alentours.**
d	**Réglage de l'altimètre, liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**
e	**Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, évaluation de l'erreur de trajectoire et rétablissement de la trajectoire correcte.**
f	**Observation des conditions météorologiques, évaluation des tendances, préparation d'un plan de déroutement.**
g	**Tenue d'axe, positionnement (NDB ou VOR), identification des installations (vol aux instruments). Mise en œuvre d'un plan de déroutement vers un aérodrome de dégagement (vol à vue).**
SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE	
a	**Procédures d'arrivée, réglage de l'altimètre, vérifications, observation des alentours.**
b	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**
c	**Manœuvre de remise des gaz depuis une faible hauteur.**

d	**Atterrissage normal.**
e	**Atterrissage sur piste courte.**
f	**Approche et atterrissage au régime ralenti (monomoteur uniquement).**
g	**Atterrissage sans utilisation des volets.**
h	**Actions après-vol.**
SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4.	
a	**Simulation d'une panne moteur après le décollage (à une altitude sûre), exercices d'incendie.**
b	**Mauvais fonctionnement des équipements.**
c	**Atterrissage forcé (simulé).**
d	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**
e	**Questions orales.**
SECTION 6 – ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5.	
a	**Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS).**
b	**Approche et remise des gaz avec panne d'un ou plusieurs moteurs.**
c	**Approche et atterrissage et arrêt complet avec panne d'un ou plusieurs moteurs.**
d	**Mauvais fonctionnement du circuit de pression de l'enveloppe.**
e	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie, sens de l'air.**
f	**Comme déterminé par le FE – tout élément propre à l'examen pratique de qualification de classe ou de type qui doit être inclus, si applicable:** **(i) systèmes du dirigeable;** **(ii) utilisation du système de pressurisation de l'enveloppe.**
g	**Questions orales.**

APPENDICE 5

Cours de formation intégré MPL

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours intégré MPL consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter en VFR et en IFR, en tant que copilotes, des avions à turbine multimoteurs multipilotes qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir une MPL.

2. L'agrément d'un cours de formation MPL ne sera accordé qu'à un ATO qui dépend d'un transporteur aérien commercial certifié conformément à la partie MS et aux exigences applicables relatives à l'exploitation aérienne, ou qui bénéficie d'un arrangement spécifique avec un tel opérateur. La licence sera restreinte à cet opérateur spécifique jusqu'à l'issue du cours de conversion de la compagnie aérienne.

3. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré MPL devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation auprès d'un ATO. La formation sera fondée sur la compétence et effectuée dans un environnement d'opérations en équipage multiple.

4. Seuls des candidats *ab initio* seront admis au cours.

5. Le cours devra inclure:

(a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'ATPL(A);

(b) 1 formation au vol à vue et aux instruments;

(c) 1 formation au MCC pour l'exploitation d'avions multipilotes et

(d) 1 formation à la qualification de type.

6. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours MPL peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

CONNAISSANCES THÉORIQUES

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

FORMATION EN VOL

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

(a) phase 1 – aptitudes de vol élémentaires: formation spécifique de base monopilote sur avion;

(b) phase 2 – formation de base : introduction aux opérations en équipage multiple et au vol aux instruments;

(c) phase 3 – intermédiaire : application des opérations en équipage multiple à un avion à turbine multimoteurs certifié comme avion hautes performances, conformément à la partie 21;

(d) phase 4 – avancée : formation à la qualification de type dans un environnement orienté compagnie aérienne.

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

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

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

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

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

(a) les compétences et l'appréciation qui y est liée soient appropriées à la tâche d'un copilote d'un avion multipilote;

(b) les élèves acquièrent les compétences nécessaires de manière progressive et satisfaisante.

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

NIVEAU D'APPRÉCIATION

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

UNITÉS DE COMPETENCE

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

(1) appliquer les principes de performance humaine, y compris les principes de gestion des menaces et des erreurs;

(2) effectuer les opérations au sol de l'avion;

(3) effectuer 1 décollage;

(4) effectuer 1 montée;

(5) effectuer 1 vol de croisière;

(6) effectuer 1 descente;

(7) effectuer 1 approche;

(8) effectuer 1 atterrissage et

(9) effectuer les opérations après l'atterrissage et les actions après le vol de l'avion.

VOL SIMULÉ

14. Exigences minimales pour les FSTD :

(a) phase 1 – aptitudes de vol élémentaires:

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

— inclure des accessoires autres que ceux habituellement associés aux ordinateurs de bureau, tels que des répliques fonctionnelles d'un bloc-manette, d'un mini-manche latéral ou d'un clavier FMS et

— impliquer une activité psychomotrice avec retour d'effort et temps de réaction appropriés;

(b) phase 2 – élémentaire;

FNPT II MCC qui représente un avion générique à turbine multimoteur;

(c)phase 3 – intermédiaire:

FSTD qui représente un avion à turbine multimoteur qui doit être exploité avec un copilote et qualifié selon une norme équivalente au niveau B, comportant également:

système de vol à vue diurne/crépusculaire/nocturne avec image collimatée continue à la largeur du cockpit qui assure à chaque pilote un champ de vision de 180° à l'horizontale et de 40° à la verticale et

simulation d'un environnement ATC;

(d) phase 4 – avancé:

FFS totalement équivalent à un niveau D ou niveau C avec un système de vol à vue de jour amélioré, ainsi qu'une simulation d'un environnement ATC.

❁ ❁ ❁

APPENDICE 6

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

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

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif de la formation modulaire au vol IR(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des avions en IFR et en IMC. Le cours consiste en 2 modules, qui peuvent être accomplis séparément ou ensemble:

(a) module de vol aux instruments de base:

Il comprend 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, ou un FFS. Au terme du module de vol aux instruments de base, le candidat recevra un certificat attestant du suivi du cours;

(b) module des procédures de vol aux instruments:

Ce module inclut le reste du programme de formation pour l'IR(A), 40 heures d'instruction au vol aux instruments sur monomoteur ou 45 heures sur multimoteur, ainsi que le cours théorique pour l'IR(A).

2. Un candidat à un cours modulaire IR(A) sera titulaire d'une PPL(A) ou d'une CPL(A), avec les privilèges du vol de nuit. Un candidat au module des procédures de vol aux instruments qui n'est pas titulaire d'une CPL(A) devra détenir une attestation de participation au cours pour le module de vol aux instruments de base.

L'ATO devra s'assurer que le candidat à un cours IR(A) multimoteur, qui ne détenait pas de qualification de type ou de classe d'avion multimoteur, a reçu la formation multimoteur spécifiée dans la sous-partie H avant de commencer la formation en vol du cours IR(A).

3. Un candidat qui souhaite suivre le module des procédures de vol aux instruments d'un cours modulaire IR(A) devra effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé. Avant de commencer le module des procédures de vol aux instruments, l'ATO devra s'assurer de la compétence du candidat en termes d'aptitude au vol aux instruments de base. Une formation de remise à niveau sera dispensée si nécessaire.

4. Le cours théorique sera accompli dans un délai de 18 mois. Le module des procédures de vol aux instruments et l'examen pratique devront être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.

5. Le cours devra inclure :

(a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR;

(b) 1 instruction au vol aux instruments.

CONNAISSANCES THÉORIQUES

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

FORMATION EN VOL

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

8. Un cours IR(A) multimoteur devra comprendre au moins 55 heures de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 25 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 40 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 10 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I. L'instruction au vol aux instruments restante devra inclure au moins 15 heures sur avions multimoteurs.

9. Le titulaire d'une IR(A) monomoteur qui est également titulaire d'une qualification de classe ou de type multimoteur qui souhaite obtenir une IR(A) pour la première fois devra suivre un cours auprès d'un ATO, comportant au moins 5 heures d'instruction au vol aux instruments sur des avions multimoteurs, dont 3 heures peuvent être effectuées dans un FFS ou un FNPT II.

10.1 Le titulaire d'une CPL(A) ou d'un certificat attestant le suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base peut voir la totalité de la formation exigée aux paragraphes 7 ou 8 précités réduite de 10 heures.

10.2 Le titulaire d'une IR(H) peut voir la totalité de la formation requise au paragraphe 7 ou 8 précité réduite de 10 heures.

10.3 La totalité de l'instruction au vol aux instruments devra se conformer au paragraphe 7 ou 8, selon le cas.

11. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR(A) devront comporter:

(a) un module de vol aux instruments de base: Procédure et manœuvre pour le vol aux instruments de base, couvrant au moins :

vol aux instruments de base, sans aides visuelles externes :

— vol horizontal;

— montée;

— descente;

— virages en vol horizontal, montée, descente;

circuit aux instruments;

virage serré;

radioguidage;

récupération d'assiettes inhabituelles;

instruments inopérants sur la planche de bord;

identification et récupération d'un début de décrochage ou d'un décrochage complet;

(b) module des procédures de vol aux instruments:

(i) procédures prévol pour les vols IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation d'un plan de vol en IFR;

(ii) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins:

— la transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage;

— départs et arrivées standard aux instruments;

— procédures IFR en route;

— procédures d'attente;

— approches aux instruments selon les minima spécifiés;

— procédure d'approche interrompue;

— atterrissage suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue;

(iii) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières;

(iv) si nécessaire, l'utilisation d'un avion multimoteur dans les exercices précités, notamment l'exploitation de l'avion par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué à une altitude sûre sauf s'il est exécuté dans un FFS ou un FNPT II).

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

1. L'objectif du cours modulaire de formation en vol IR(H) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des hélicoptères en IFR et en IMC.

2. Un candidat à un cours modulaire IR(H) sera titulaire d'une PPL(H) avec qualification de vol de nuit, ou d'une CPL(H) voire d'une ATPL(H). Avant d'entamer la phase d'instruction sur aéronef du cours IR(H), le candidat devra être titulaire d'une qualification du type d'hélicoptère utilisé pour l'examen pratique de l'IR(H), ou avoir effectué une formation agréée de qualification de type sur ledit type. Le candidat devra détenir un certificat attestant le suivi satisfaisant de la formation au MCC si l'examen pratique doit être conduit dans des conditions multipilotes.

3. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire IR(H) devra effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé.

4. Le cours théorique sera accompli dans un délai de 18 mois. L'instruction au vol et l'examen pratique devront être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.

5. Le cours devra inclure :

(a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR;

(b) 1 instruction au vol aux instruments.

Connaissances théoriques

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

FORMATION EN VOL

7. Un cours modulaire monomoteur IR(H) comprendra au moins 50 heures de temps aux instruments en instruction, dont:

(a) jusqu'à 20 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I(H) ou (A). Ces 20 heures de temps d'instruction dans un FNPT I (H) ou (A) peuvent être remplacées par 20 heures d'instruction pour l'IR(H) dans un avion agréé pour ledit cours;

(b) jusqu'à 35 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FTD 2/3 ou un FNPT II/III voire un FFS d'hélicoptère.

L'instruction au vol aux instruments devra inclure au moins 10 heures dans un hélicoptère certifié IFR.

8. Un cours modulaire IR(H) pour multimoteur agréé comprendra au moins 55 heures de temps aux instruments en instruction, dont:

(a) jusqu'à 20 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I (H) ou (A). Ces 20 heures de temps d'instruction dans un FNPT I (H) ou (A) peuvent être substituées par 20 heures d'instruction pour l'IR(H) dans un avion agréé pour ledit cours, ou

(b) jusqu'à 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FTD 2/3 ou un FNPT II/III, voire un FFS d'hélicoptère.

L'instruction au vol aux instruments devra inclure au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

9.1 Les titulaires d'une ATPL(H) verront leurs heures de formation théorique réduites de 50 heures.

9.2 Le titulaire d'une IR(A) peut voir les heures de la formation requise réduites de 10 heures.

10. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR(H) devront comporter:

(a) des procédures prévol pour les vols en IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation du plan de vol en IFR;

(b) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins:

la transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage;

départs et arrivées standard aux instruments;

procédures IFR en route;

procédures d'attente;

approches aux instruments selon les minima spécifiés;

procédure d'approche interrompue;

atterrissages suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue;

(c)manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières;

(d) si nécessaire, l'exploitation d'un hélicoptère multimoteur dans les exercices précités, notamment l'exploitation de l'hélicoptère par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué dans un FFS, un FNPT II ou un FTD 2/3).

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

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours modulaire de formation en vol IR(As) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des dirigeables en IFR et en IMC. Le cours consiste en 2 modules, qui peuvent être accomplis séparément ou ensemble:

(a) module de vol aux instruments de base.

Il comprend 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, ou un FFS. Au terme du module de vol aux instruments de base, le candidat recevra un certificat attestant du suivi du cours;

(b) module des procédures de vol aux instruments.

Ce module inclut le reste du programme de formation pour l'IR(As), 25 heures de temps aux instruments en instruction, ainsi que le cours théorique pour l'IR(As).

2. Un candidat à un cours modulaire IR(As) devra être titulaire d'une PPL(As) contenant le privilège de voler de nuit ou d'une CPL(As). Un candidat au module des procédures de vol aux instruments qui n'est pas titulaire d'une CPL(As) devra détenir un certificat attestant le suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base.

3. Un candidat qui souhaite suivre le module des procédures de vol aux instruments d'un cours modulaire IR(As) devra effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé. Avant de commencer le module des procédures de vol aux instruments, l'ATO devra s'assurer de la compétence du candidat en termes d'aptitude au vol aux instruments de base. Une formation de remise à niveau sera dispensée si nécessaire.

4. Le cours théorique sera accompli dans un délai de 18 mois. Le module des procédures de vol aux instruments et l'examen pratique devront être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.

5. Le cours devra inclure:

(a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR;

(b) 1 instruction au vol aux instruments.

CONNAISSANCES THÉORIQUES

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

FORMATION EN VOL

7. Un cours IR(As) devra comprendre au moins 35 heures de temps de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 15 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 20 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 5 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I.

8. Le titulaire d'une CPL(As) ou d'un certificat attestant du suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base peut voir la totalité de la formation exigée au paragraphe 7 réduite de 10 heures. La totalité de l'instruction au vol aux instruments dans un dirigeable devra se conformer au paragraphe 7.

9. Si le candidat est titulaire d'une IR pour une autre catégorie d'aéronef, la totalité des heures d'instruction requise peut être réduite à 10 heures sur dirigeables.

10. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR(As) devront comporter:

(a) Un module de vol aux instruments de base :

procédure et manœuvre pour le vol aux instruments de base, couvrant au moins :

vol aux instruments de base, sans aides visuelles externes :

— vol horizontal;

— montée;

— descente;

— virages en vol horizontal, montée, descente;

circuit aux instruments;

radioguidage;

récupération d'assiettes inhabituelles;

instruments inopérants sur la planche de bord;

(b) module des procédures de vol aux instruments:

(i) procédures prévol pour les vols en IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation du plan de vol en IFR;

(ii) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins:

— transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage;

— départs et arrivées standard aux instruments;

— procédures IFR en route;

— procédures d'attente;

— approches aux instruments selon les minima spécifiés;

— procédure d'approche interrompue;

— atterrissages suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue;

(iii) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières;

(iv) l'utilisation d'un dirigeable dans les exercices précités, notamment le pilotage du dirigeable par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué à une altitude sûre sauf s'il est exécuté dans un FFS ou un FNPT II).

❁ ❁ ❁

APPENDICE 7

EXAMEN PRATIQUE DE L'IR

1. Un candidat à l'examen pratique pour une IR devra avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.

2. Un candidat devra être reçu à toutes les sections pertinentes de l'épreuve pratique. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section impliquera que le candidat doive représenter la totalité de l'examen. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne devra représenter que la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera à nouveau l'échec du candidat à la totalité l'examen. Toutes les sections pertinentes de l'examen pratique seront présentées dans un délai de 6 mois. À défaut d'être reçu à toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle sera requise.

3. Une formation additionnelle peut être exigée suite à l'échec à n'importe quel examen pratique. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

CONDUITE DE L'EXAMEN

4. L'examen a pour but de simuler un vol réel. La route de vol sera choisie par l'examinateur. La capacité du candidat à préparer le plan de vol et à conduire le vol sur la base des informations habituellement fournies constitue un point essentiel à vérifier. Le candidat sera responsable de la préparation du plan du vol et devra s'assurer que tous les équipements et la documentation nécessaires à l'exécution du vol sont à bord. Le vol devra durer au moins 1 heure.

5. Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examinateur, le candidat devra représenter la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examinateur, seules les sections inachevées devront être testées au cours d'un vol ultérieur.

6. Il incombe à l'examinateur de décider si une manœuvre ou une procédure peut être recommencée une fois par le candidat. L'examinateur peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.

7. Un candidat devra piloter l'aéronef depuis une position permettant de remplir des fonctions de PIC et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent. L'examinateur ne participera en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic. La responsabilité du vol sera attribuée conformément aux règlements nationaux.

8. Les hauteurs/altitudes de décision, les hauteurs/altitudes minimales de descente et le point d'approche interrompue devront être déterminés par le candidat et validés par l'examinateur.

9. Un candidat à la qualification IR devra indiquer à l'examinateur les vérifications et les tâches accomplies, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications seront exécutées conformément à la liste de vérification agréée de l'aéronef sur lequel

l'examen est présenté. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat devra déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage devront être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

10. Le candidat devra démontrer son aptitude à:

(a) exploiter l'aéronef dans ses limites d'utilisation;

(b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;

(c)faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;

(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et

(e) garder la maîtrise de l'aéronef à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

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

Hauteur

En général ± 100 pieds
Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision + 50 pieds / –0 pied
Hauteur/MAP/altitude de descente minimale + 50 pieds /– 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage ± 5°
Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente

Cap

Tous les moteurs opérationnels ± 5°
Avec panne moteur simulée ± 10°

Vitesse

Tous les moteurs opérationnels ± 5 nœuds
Avec panne moteur simulée + 10 nœuds/ –5 nœuds

CONTENU DE L'EXAMEN

Avions

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, procédures d'antigivrage/dégivrage, etc. appliquer à toutes les sections	
a	**Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.**
b	**Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.**

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

SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE DE PRÉCISION		
	(3)	**Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.**
b	**(4)**	**Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.**
c	**(5)**	**Exposé d'approche et d'atterrissage, avec vérifications de descente/approche/atterrissage.**
d +	**(6)**	**Procédure d'attente.**
e	**(7)**	**Conformité avec la procédure d'approche publiée.**
f	**(8)**	**Planification de l'approche.**
g	**(9)**	**Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).**
h +	**(10)**	**Action de remise des gaz.**
i +	**(11)**	**Procédure d'approche interrompue/atterrissage.**
	(13)	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**
SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES		
	(15)	**Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.**
b	**(16)**	**Procédures d'arrivée, réglages de l'altimètre.**
c	**(17)**	**Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.**
d +	**(18)**	**Procédure d'attente.**
e	**(19)**	**Conformité avec la procédure d'approche publiée.**
f	**(20)**	**Planification de l'approche.**
g	**(21)**	**Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).**
h +	**(22)**	**Action de remise des gaz.**
i +	**(23)**	**Procédure d'approche interrompue/atterrissage.**
j	**(24)**	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**

SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT (avions multimoteurs exclusivement)	
	(26) Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz.
b	**(27) Approche, remise des gaz et procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt.**
c	**(28) Approche et atterrissage avec un moteur à l'arrêt.**
d	**(29) Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**

* Peut être accompli dans un FFS, un FTD 2/3 ou un FNPT II.
\+ Peut être effectué dans la section 4 ou la section 5.
° Doit être effectué par seule référence aux instruments.

Hélicoptères

SECTION 1 – DÉPART Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, procédures d'antigivrage/dégivrage, etc. appliquer à toutes les sections	
a	**Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.**
b	**Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.**
c	**Préparation du plan de vol ATC, du plan de vol en IFR/journal.**
d	**Visite prévol.**
e	**Minima météorologiques.**
f	**Roulage/circulation basse altitude conformément à l'ATC ou aux consignes de l'instructeur.**
g	**Exposé avant le décollage, procédures et vérifications.**
h	**Transition au vol aux instruments.**
i	**Procédures de départ aux instruments.**

SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES	
a	**Contrôle de l'hélicoptère par seule référence aux instruments, y compris:**
b	**Virages de taux 1 constants en montée et en descente;**
c	**Récupération d'assiettes inhabituelles, y compris de virages constants à inclinaison de 30 ° et de virages serrés en descente.**
SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE	
a	**Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR et RNAV.**
b	**Utilisation du radioguidage.**
c	**Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de puissance.**
d	**Réglages de l'altimètre.**
e	**Planification et revue des ETA.**
f	**Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.**
g	**Procédures de protection contre le gel, simulées si nécessaire et si applicable.**
h	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**
SECTION 4 – APPROCHE DE PRÉCISION	
a	**Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.**
b	**Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.**
c	**Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.**
d*	**Procédure d'attente.**
e	**Conformité avec la procédure d'approche publiée.**
f	**Planification de l'approche.**
g	**Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).**
h*	**Action de remise des gaz.**
i*	**Procédure d'approche interrompue/atterrissage.**
j	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**

* À effectuer dans la section 4 ou la section 5.	
SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES	
a	**Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.**
b	**Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.**
c	**Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.**
d*	**Procédure d'attente.**
e	**Conformité avec la procédure d'approche publiée.**
f	**Planification de l'approche.**
g	**Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).**
h*	**Action de remise des gaz.**
i*	**Procédure d'approche interrompue*/atterrissage.**
j	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**
*** À effectuer dans la section 4 ou la section 5.**	
SECTION 6 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5 L'examen portera sur la maîtrise de l'hélicoptère, l'identification du moteur en panne, les actions immédiates (exercices de posé), les actions et vérifications subséquentes et la précision en vol, dans les situations suivantes:	
a	**Panne moteur simulée après le décollage et à/pendant l'approche* (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS, un FNPT II/III ou un FTD 2, 3);** ***Hélicoptère multimoteur exclusivement.**
b	**Panne des dispositifs d'augmentation de stabilité/circuit hydraulique (si applicable);**
c	**Instruments inopérants sur la planche de bord;**
d	**Autorotation et récupération à une altitude prédéfinie;**
e	**Approche de précision manuelle sans directeur de vol*;** **approche de précision manuelle avec directeur de vol*.** ***seulement un élément à tester.**

❄ ❄ ❄

Dirigeables

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, conformité de la liaison ATC, procédures de radiotéléphonie, appliquer à toutes les sections.		
a	**(30)**	**Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.**
b	**(31)**	**Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.**
c	**(32)**	**Préparation du plan de vol ATC, plan de vol en IFR/journal.**
d	**(33)**	**Visite prévol.**
e	**(34)**	**Minima météorologiques.**
f	**(35)**	**Exposé avant le décollage, procédure de séparation du mât, manœuvres au sol.**
g	**(36)**	**Décollage.**
h	**(37)**	**Transition au vol aux instruments.**
i	**(38)**	**Procédures de départ aux instruments, réglage de l'altimètre.**
j	**(39)**	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**
SECTION 2 – MANIEMENT GÉNÉRAL		
	(41)	**Contrôle du dirigeable par seule référence aux instruments**
b	**(42)**	**Virages en montée et en descente avec taux de virage constant**
c	**(43)**	**Récupération d'assiettes inhabituelles**
d	**(44)**	**Instruments inopérants sur la planche de bord.**
SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE		
	(46)	**Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR et RNAV.**
b	**(47)**	**Utilisation du radioguidage.**
c	**(48)**	**Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de**

		puissance, technique de compensation.
d	**(49)**	**Réglages de l'altimètre.**
e	**(50)**	**Planification et revue des ETA.**
f	**(51)**	**Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.**
g	**(52)**	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**
SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE DE PRÉCISION		
a	**Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.**	
b	**Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.**	
c	**Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.**	
d +	**Procédure d'attente.**	
e	**Conformité avec la procédure d'approche publiée.**	
f	**Planification de l'approche.**	
g	**Approche stabilisée (maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap).**	
h +	**Action de remise des gaz.**	
i +	**Procédure d'approche interrompue/atterrissage.**	
j	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**	
SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES		
	(54)	**Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.**
b	**(55)**	**Procédures d'arrivée, réglages de l'altimètre.**
c	**(56)**	**Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.**
d +	**(57)**	**Procédure d'attente.**
e	**(58)**	**Conformité avec la procédure d'approche publiée.**
f	**(59)**	**Planification de l'approche.**
g	**(60)**	**Approche stabilisée (maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap).**

h +	**(61)**	**Action de remise des gaz.**
i +	**(62)**	**Procédure d'approche interrompue/atterrissage.**
j	**(63)**	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**
SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5. L'examen portera sur la maîtrise du dirigeable, l'identification du moteur en panne, les actions immédiates, les actions et vérifications subséquentes et la précision en vol, dans les situations suivantes:		
	(65)	**Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz;**
b	**(66)**	**Approche et procédure de remise des gaz avec un moteur à l'arrêt;**
c	**(67)**	**Approche et atterrissage, procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt;**
d	**(68)**	**Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.**

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

❁ ❁ ❁

APPENDICE 8

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

A. Avions

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

Lorsqu'un examen pratique comportant une partie IR est effectué et que le titulaire dispose d'une :	Le crédit s'applique à la partie IR de l'examen pratique pour :
qualification de type multipilote (MP) valide; qualification de type d'avion complexe hautes performances;	(69) une classe monomoteur (SE)* et une qualification de type SE* et une qualification de classe d'avion monopilote (SP) multimoteur (ME) et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME, des crédits ne seront octroyés que pour la section 3B de l'examen pratique sur avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP de l'Appendice 9*;
qualification valide de type d'avion complexe ne présentant pas des hautes performances SP ME, exploité en tant que monopilote;	(70) une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP ME, et une qualification de type et de classe SE*;
qualification valide de type d'avion complexe non hautes performances SP ME, limité à l'exploitation MP;	(71) a. une classe SP ME* et b. une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME * et c. une qualification de classe et de type SE*;
qualification valide de classe SP ME, exploité en monopilote;	une qualification de classe et de type SE*, et une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME;
qualification valide de classe SP ME, limité à l'exploitation en MP;	(72) une qualification de classe et de type SE* et une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME *;
qualification valide de classe SP SE;.	(73) une qualification de classe et de type SE;
qualification valide de type SP SE.	(74) une qualification de classe et de type SE.

* pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent, le candidat ait accompli au moins 3 départs et approches en IFR sur un avion de classe ou de type SP en exploitation

monopilote ou, pour les avions multimoteurs non complexes et ne présentant pas de hautes performances, le candidat ait réussi la section 6 de l'examen pratique pour des avions monopilotes non complexes, ne présentant pas de hautes performances pilotés par seule référence aux instruments en exploitation monopilote.

B. Hélicoptères

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

Lorsqu'un examen pratique comportant une partie IR est effectué et que le titulaire dispose d'une :	Le crédit s'applique à la partie IR de l'examen pratique pour:
qualification valide de type hélicoptère multipilote (MPH);	une qualification de type SE* et une qualification de type SP ME*;
qualification valide de type SP ME, exploitée en monopilote;	une qualification de type SE, une qualification de type SP ME;
qualification valide de type SP ME, limitée à l'exploitation MP.	une qualification de type SE* une qualification de type SP ME*.

*pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent au moins 3 départs et approches en IFR aient été accomplis sur un hélicoptère de type SP, en exploitation SP.

❁ ❁ ❁

APPENDICE 9

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

A. Généralités

1. Un candidat à un examen pratique devra avoir suivi une instruction sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.

2. À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle sera requise.

3. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

CONTENU DE LA FORMATION ET DE L'EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

4. Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21, le programme d'instruction au vol devra être conforme au présent appendice. Ledit programme peut être réduit dans le cadre de l'octroi de crédits suite à une expérience antérieure sur des types d'aéronefs similaires, comme déterminé dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21.

5. À l'exception du cas de l'examen pratique pour la délivrance d'une ATPL, lorsque défini ainsi dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21 pour le type spécifique, des crédits peuvent être octroyés pour des rubriques de l'examen pratique communes à d'autres types ou d'autres variantes pour lesquels le pilote est qualifié.

CONDUITE DE L'EXAMEN/DU CONTRÔLE

6. L'examinateur peut choisir entre différents scénarios d'examen pratique ou de contrôle de compétences, qui contiennent des opérations pertinentes simulées qui ont été élaborées et agréées par l'autorité compétente. Des simulateurs de vol et d'autres dispositifs d'entraînement, lorsqu'ils sont disponibles, seront utilisés comme établi dans la présente partie.

7. Au cours du contrôle de compétences, l'examinateur devra vérifier que le titulaire de la qualification de classe ou de type conserve un niveau de connaissance théorique adéquat.

8. Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examinateur, le candidat devrait représenter la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examinateur, seules les sections inachevées devront être testées au cours d'un vol ultérieur.

9. Il incombe à l'examinateur de décider si une manœuvre ou une procédure peut être recommencée une fois par le candidat. L'examinateur peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.

10. Un candidat devra piloter l'aéronef depuis une position permettant de remplir des fonctions de PIC ou de copilote, selon le cas, et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent, dans le cas où il présente l'examen/le contrôle dans des conditions monopilotes. La responsabilité du vol sera attribuée conformément aux règlements nationaux.

11. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat devra déterminer les réglages de régime et les vitesses. Le candidat devra indiquer à l'examinateur les vérifications et les tâches effectuées, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications seront exécutées conformément à la liste de vérification de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté et, si applicable avec le concept MCC. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage devront être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé. Les hauteurs/altitudes de décision, les hauteurs/altitudes minimales de descente et le point d'approche interrompue devront être définis en accord avec l'examinateur.

12. L'examinateur ne participera en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic.

EXIGENCES PARTICULIÈRES POUR L'EXAMEN PRATIQUE / LE CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LES QUALIFICATIONS DE TYPE D'AÉRONEF MULTIPILOTE ET POUR LES QUALIFICATIONS DE TYPE D'AVION MONOPILOTE, EN EXPLOITATIONS MULTIPILOTES, POUR LA MPL ET L'ATPL

13. L'examen pratique pour un aéronef multipilote ou un avion monopilote lorsqu'il est utilisé en exploitations multipilotes devra être accompli dans un environnement d'opérations en équipage multiple. Un autre candidat ou un autre pilote détenant la qualification de type peut remplir le rôle de second pilote. Si un aéronef est utilisé, le second pilote sera l'examinateur ou un instructeur.

14. Le candidat devra agir en tant que pilote aux commandes (PF) pendant toutes les sections de l'examen pratique, à l'exception des procédures inhabituelles et d'urgence, qui peuvent être conduites en tant que PF ou pilote n'étant pas aux commandes (PNF), conformément au MCC. Le candidat à la délivrance initiale d'une qualification de type d'aéronef multipilote ou d'une ATPL devra également démontrer son aptitude à agir en tant que PNF. Le candidat peut choisir soit le siège gauche, soit le siège droit pour l'examen pratique si toutes les rubriques peuvent être accomplies depuis le siège sélectionné.

15. Les matières suivantes seront particulièrement vérifiées par l'examinateur pour les candidats à l'ATPL ou à une qualification de type pour aéronefs multipilotes ou pour une exploitation multipilote d'un avion monopilote dont les tâches s'étendent à celles d'un PIC, que les candidats agissent en tant que PF ou PNF:

(a) gestion du travail en équipage;

(b) maintien d'une surveillance générale de l'exploitation de l'aéronef par une supervision appropriée et

(c) définition des priorités et prise de décision conformément aux aspects liés à la sécurité et aux règles et règlements pertinents appropriés à la situation opérationnelle, y compris les situations d'urgence.

16. L'examen/le contrôle devrait être effectué en IFR, si la qualification IR est incluse, et autant que possible être accompli dans un environnement simulé de transport aérien commercial. La capacité du candidat à préparer le plan de vol et à conduire le vol sur la base des informations habituellement fournies constitue un point essentiel à vérifier.

17. Lorsque le cours de qualification de type a inclus moins de 2 heures de formation en vol sur l'aéronef, l'examen pratique peut être accompli dans un FFS et peut être

terminé avant la formation en vol sur l'aéronef. Dans ce cas, un certificat attestant le suivi du cours de qualification de type reprenant la formation en vol sur l'aéronef sera envoyé à l'autorité compétente avant que la nouvelle qualification de type soit consignée sur la licence du candidat.

B. Exigences particulières pour la catégorie d'avion

CRITÈRES DE RÉUSSITE

1. Dans le cas d'avions monopilotes, à l'exception des avions complexes de hautes performances de pilote, le candidat devra réussir toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section impliquera que le candidat doive représenter la totalité de l'examen ou du contrôle. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne devra représenter que la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera à nouveau l'échec du candidat à la totalité l'examen ou du contrôle. Pour les avions multimoteurs monopilotes, la section 6 de l'examen ou du contrôle pertinent, relative au vol asymétrique, devra être réussie.

2. Dans le cas des avions complexes hautes performances monopilotes et multipilotes, le candidat devra être reçu à toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques impliquera que le candidat doive présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques voire moins, ne devra représenter que les rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, impliquera que le candidat doive présenter à nouveau la totalité de l'examen ou du contrôle. La section 6 ne fait pas partie de l'examen pratique de l'ATPL ou de la MPL. Si le candidat n'échoue qu'à la section 6 ou ne la présente pas, la qualification de type sera délivrée sans les privilèges CAT II ou CAT III. Pour étendre les privilèges de la qualification de type à CAT II ou CAT III, le candidat devra être reçu à la section 6 sur le type d'aéronef approprié.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

3. Le candidat devra démontrer son aptitude à:

(a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation;

(b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;

(c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;

(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et

(e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit toujours assurée;

(f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage, si applicable et

(g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage, si applicable.

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

Hauteur

En général ± 100 pieds
Démarrer une remise des gaz à la hauteur de décision + 50 pieds /– 0 pied
Hauteur/altitude minimale de descente + 50 pieds /– 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage ± 5°

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

Cap

Tous les moteurs opérationnels ± 5°
Avec panne moteur simulée ± 10°

Vitesse

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

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE ou

DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

5. Avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances.

(a) Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que pilote aux commandes (PF) et pilote n'étant pas aux commandes (PNF);

X = des simulateurs de vol seront utilisés pour cet exercice, s'ils sont disponibles, sinon un avion sera utilisé si approprié pour la manœuvre ou la procédure;

P# = la formation sera complétée par une inspection supervisée de l'avion.

(b) La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

A = avion;

FFS = simulateur de vol;

FTD = système d'entraînement au vol (y compris FNPT II pour la qualification de classe ME).

(c) Les rubriques marquées d'un astérisque (*) dans la section 3B et pour les aéronefs multimoteurs, de la section 6, seront accomplies par seule référence aux instruments si la prorogation/le renouvellement d'une IR est inclus dans l'examen pratique ou le contrôle de compétences. Si les rubriques marquées d'un (*) ne sont pas accomplies par seule référence aux instruments au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences et lorsqu'il n'existe aucun crédit de privilèges IR, la qualification de type ou de classe sera restreinte au vol en VFR exclusivement.

(d) La section 3A sera effectuée pour proroger une qualification de type ou de classe multimoteur, en VFR exclusivement, lorsque l'exigence portant sur une expérience

de 10 étapes accomplies au cours des 12 mois précédents n'est pas satisfaite. La section 3A n'est pas requise si la section 3B est accomplie.

(e) Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire ou qu'il existe un choix lorsque plusieurs exercices apparaissent.

(f) Un FFS ou un FNPT 2 sera utilisé pour la formation pratique aux qualifications de type ou de classe multimoteur s'il fait partie d'un cours de qualification de classe ou de type agréé. Les considérations suivantes seront applicables pour l'agrément du cours:

(i) la qualification du FFS ou du FNPT II, telle que définie dans la partie-OR;

(ii) les qualifications des instructeurs;

(iii) le nombre d'heures de formation dispensées sur FFS ou FNPT II et

(iv) les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires.

(g) Lorsqu'un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes, la qualification de type sera restreinte aux exploitations multipilotes.

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	**FORMATION PRATIQUE**				**EXAMEN PRATIQUE/ CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE**	
Manœuvres/Procédures.				**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	FTD	FFS	A		FFS A	
SECTION 1						
1 Départ. 1.1 Prévol, y compris: documentation, masse et centrage, bulletin météo, NOTAM.						
1.2 Vérifications avant le démarrage.						
1.2.1 Externes.	P#		P			
1.2.2 Internes.			P		M	

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/ CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE	
Manœuvres/Procédures.	FTD	FFS	A	**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur** FFS A	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
1.3 Démarrage du moteur: normal, défaillances.	P---->	---->	---->		M	
1.4 Roulage.		P---->	---->		M	
1.5 Vérifications avant le départ: point fixe moteur (si applicable).	P---->	---->	---->		M	
1.6 Procédure de décollage: normal avec configuration des volets conforme au manuel de vol, vent de travers (si conditions présentes).		P---->	---->			
1.7 Montée: Vx/Vy, virages sur cap mise en palier.		P---->	---->		M	
1.8 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.						
SECTION 2						
2 Conditions de vol (VMC). 2.1 Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses-air, notamment à des vitesses-air extrêmement faibles avec et sans volets (y compris 1 approche à la vitesse minimale de contrôle le cas échéant).		P---->	---->			
2.2 Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°).		P---->	---->		M	

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/ CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE	
Manœuvres/Procédures.				**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	FTD	FFS	A		FFS A	
2.3 Décrochages et récupération: (i) décrochage tout rentré; (ii) approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance; (iii) approche du décrochage en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant; (iv) approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement).		P---->	---->		M	
2.4 Maniement avec le pilote automatique et le directeur de vol (peut être effectué à la section 3) si applicable.		P---->	---->		M	
2.5 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.						
SECTION 3A						
3A Procédures VFR en route, (voir B.5 (c) et (d)). 3A.1 Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes.						
3A.2 Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse.						

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/ CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE	
Manœuvres/Procédures.				**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	FTD	FFS	A		FFS A	
3A.3 Orientation, planification et revue des ETA.						
3A.4 Utilisation du radioguidage (si applicable).						
3A.5 Gestion du vol (journal de bord, vérification de routine y compris le carburant, les systèmes et le givrage).						
3A.6 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.						
SECTION 3B						
3B 3B.1* Vol aux instruments. Départ en IFR.		P---->	---->		M	
3B.2* IFR en route.		P---->	---->		M	
3B.3* Procédures d'attente.		P---->	---->		M	
3B.4* Avec ILS jusqu'à DH/A de 200 pieds (60 m) ou selon le minimum de la procédure (le pilote automatique peut être utilisé pour intercepter la radiobalise d'alignement de descente).		P---->	---->		M	
3B.5* Approche non précise du MDH/A et du MAP.		P---->	---->		M	
3B.6* Exercices en vol y compris une panne simulée du compas et de l'indicateur d'assiette: virages de taux 1, récupération d'assiettes inhabituelles.	P---->	---->	---->		M	

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES		FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/ CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE	
Manœuvres/Procédures.					**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
		FTD	FFS	A		FFS A	
3B.7*	Panne de la radiobalise d'alignement d'axe de piste ou de descente.	P---->	---->	---->			
3B.8*	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.						
	Laissé intentionnellement vide.						
SECTION 4							
4 4.1	Arrivée et atterrissage. Procédure d'arrivée sur aérodrome.		P---->	---->		M	
4.2	Atterrissage normal.		P---->	---->		M	
4.3	Atterrissage sans volets.		P---->	---->		M	
4.4	Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates).		P---->	---->			
4.5	Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2 000 pieds au-dessus de la piste d'atterrissage (avion monomoteur uniquement).		P---->	---->			
4.6	Manœuvre de remise des gaz à une hauteur minimale.		P---->	---->		M	
4.7	Manœuvre de remise des gaz et d'atterrissage de nuit (si applicable).	P---->	---->	---->			
4.8	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.						

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/ CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE	
Manœuvres/Procédures.				**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	FTD	FFS	A		FFS A	
SECTION 5						
5 Procédures inhabituelles et d'urgence (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4).						
5.1 Décollage interrompu à une vitesse raisonnable.		P---->	---->		M	
5.2 Panne moteur simulée après le décollage (avion monomoteur exclusivement).			P		M	
5.3 Atterrissage forcé simulé sans puissance (avions monomoteurs uniquement).			P		M	
5.4 Urgences simulées: (i) incendie ou fumée en vol; (ii) mauvais fonctionnement des systèmes, selon le cas.	P---->	---->	---->			
5.5 Coupure et redémarrage du moteur (examen pratique de ME exclusivement) (à une altitude sûre si effectué sur aéronef).	P---->	---->	---->			
5.6 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.						

AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE/ CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE	
Manœuvres/Procédures.				**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	FTD	FFS	A		FFS A	
SECTION 6						
6 6.1* Vol asymétrique simulé. (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5). Panne moteur simulée pendant le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS).	P---->	---->	--->X		M	
6.2* Approche et remise des gaz en vol asymétrique.	P---->	---->	---->		M	
6.3* Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet.	P---->	---->	---->		M	
6.4 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.						

6. Avions multipilotes et avions complexes hautes performances monopilotes

(a) Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas;

X = des simulateurs de vol seront utilisés pour cet exercice, s'ils sont disponibles, sinon un aéronef sera utilisé si approprié pour la manœuvre ou la procédure;

P# = la formation sera complétée par une inspection supervisée de l'avion.

(b) La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

A = avion;

FFS = simulateur de vol;

FTD = système d'entraînement au vol;

OTD =autres dispositifs d'entraînement.

(c) Les rubriques marquées d'un (*) devront être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type sera restreinte au VFR uniquement.

(d) Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

(e) Un FFS sera utilisé pour la formation et l'examen pratiques si le FFS fait partie d'un cours de qualification de type agréé. Les considérations suivantes seront applicables pour l'agrément du cours :

(i) la qualification du FFS ou FNPT II;

(ii) les qualifications des instructeurs;

(iii) le nombre d'heures de formation dispensées sur FFS ou FNPT II et

(iv) les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires.

(f) Les manœuvres et procédures incluront le MCC pour avion multipilote et pour les avions complexes hautes performances multipilotes en exploitations multipilotes.

(g) Les manœuvres et procédures seront accomplies par un seul pilote pour les avions monopilotes complexes hautes performances en exploitations monopilotes.

(h) Dans le cas d'avions complexes hautes performances monopilotes, lorsqu'un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes, la qualification de type sera limitée aux exploitations multipilotes. Pour des privilèges monopilotes, les manœuvres/procédures des points 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 et au moins une manœuvre/procédure de la section 3.4 doivent être effectuées en plus dans une configuration monopilote.

(i) En cas de qualification de type restreinte délivrée conformément au paragraphe FCL.720.A, point e), les candidats devront satisfaire aux mêmes exigences que les autres candidats à la qualification de type sauf en ce qui concerne les exercices pratiques relatifs aux phases de décollage et d'atterrissage.

❁ ❁ ❁

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	**FORMATION PRATIQUE**					**EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE**	
Manœuvres/Procédures.					**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SECTION 1							
1 Préparation du vol. 1.1 Calcul des performances.	P						
1.2 Inspection visuelle externe de l'avion, emplacement de chaque élément et but de l'inspection.	P#			P			
1.3 Inspection du poste de pilotage.		P----->	----->	----->			
1.4 Utilisation de la liste de vérification avant le démarrage des moteurs, procédures de démarrage, vérification des équipements radio et de navigation, sélection et réglage des fréquences de navigation et de communication.	P----->	----->	----->	----->		M	
1.5 Roulage conformément au contrôle de la circulation aérienne ou aux consignes de l'instructeur.			P----->	----->			
1.6 Vérifications avant le décollage.		P----->	----->	----->		M	
SECTION 2							

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	**FORMATION PRATIQUE**					**EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE**	
Manœuvres/Procédures.					**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2 Décollages. 2.1 Décollages normaux avec différentes configurations des volets, y compris 1 décollage expédié.			P----->	----->			
2.2* Décollage aux instruments, une transition au vol aux instruments est requise pendant la rotation ou juste après avoir quitté le sol.			P----->	----->			
2.3 Décollage par vent de travers.			P----->	----->			
2.4 Décollage à la masse maximale au décollage (masse au décollage réelle ou simulée).			P----->	----->			
2.5 Décollages avec panne moteur simulée: 2.5.1* juste après avoir atteint V2.			P----->	----->			

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	**FORMATION PRATIQUE**					**EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE**	
Manœuvres/Procédures.					**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
(Dans des avions qui ne sont pas certifiés comme avions de la catégorie de transport ou de transport régional, la panne moteur ne sera pas simulée avant d'avoir atteint une hauteur minimale de 500 pieds au-dessus du bout de piste Pour les avions qui présentent les mêmes performances que des avions de catégorie de transport en termes de masse au décollage et d'altitude-densité, l'instructeur peut simuler la panne moteur juste après avoir atteint V2).							
2.5.2* Entre V1 et V2.			P	X		M FFS uniquement	
2.6 Décollage interrompu à une vitesse raisonnable avant d'atteindre V1.			P----->	---->X		M	
SECTION 3							
3 Manœuvres et procédures de vol. 3.1 Virages avec et sans destructeurs de portance.			P----->	---->			

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	**FORMATION PRATIQUE**					**EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE**	
Manœuvres/Procédures.	OTD	FTD	FFS	A	**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur** FFS A	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
3.2 Tendance à piquer et tremblements de compressibilité après avoir atteint le nombre de *Mach* critique, et autres caractéristiques de vol de l'avion (p.ex. roulis hollandais).			P----->	---->X Un aéronef ne peut pas être utilisé pour cet exercice.			
3.3 Exploitation normale des systèmes et commandes du tableau de bord du mécanicien navigant.	P----->	----->	----->	----->			
Exploitation normale et inhabituelle des systèmes suivants:						M	Un minimum obligatoire de 3 situations inhabituelles devra être sélectionné dans 3.4.0 à 3.4.14 inclus.
3.4.0 Moteur (si nécessaire, hélice)	P----->	----->	----->	----->			
3.4.1 Systèmes de pressurisation et de conditionnement d'air	P----->	----->	----->	----->			
3.4.2 Système de sondes anémo-barométriques.	P----->	----->	----->	----->			
3.4.3 Circuit de carburant.	P----->	----->	----->	----->			
3.4.4 Système électrique.	P----->	----->	----->	----->			

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE	
Manœuvres/Procédures.	OTD	FTD	FFS	A	**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur** FFS A	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
3.4.5 Circuit hydraulique.	P----->	----->	----->	----->			
3.4.6 Système de commande de vol et de compensation.	P----->	----->	----->	----->			
3.4.7 Système d'antigivrage/dégivrage, chauffage du pare-soleil.	P----->	----->	----->	----->			
3.4.8 Pilote automatique/directeur de vol.	P----->	----->	----->	----->		M (mono pilote Uniquement)	
3.4.9 Avertisseurs de décrochage ou dispositifs d'évitement de décrochage et dispositifs d'augmentation de stabilité.	P----->	----->	----->	----->			
3.4.10 Dispositif avertisseur de proximité du sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur.		P----->	----->	----->			
3.4.11 Radios, équipements de navigation, instruments, système de gestion du vol.	P----->	----->	----->	----->			
3.4.12 Train d'atterrissage et frein.	P----->	----->	----->	----->			
3.4.13 Système de bec de bord d'attaque et de volets.	P----->	----->	----->	----->			
3.4.14 Groupe de puissance auxiliaire.	P----->	----->	----->	----->			

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	**FORMATION PRATIQUE**					**EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE**	
Manœuvres/Procédures.					**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
Laissé intentionnellement vide.							
3.6 Procédures inhabituelles et d'urgence.						M	Un minimum obligatoire de 3 situations inhabituelles devra être sélectionné dans 3.6.1 à 3.6.9. inclus.
3.6.1 Exercices incendie, p.ex. moteur, APU, soute, poste de pilotage, incendie de voilure et feu électrique, évacuation incluse.		P----->	----->	----->			
3.6.2 Contrôle et évacuation des fumées.		P----->	----->	----->			
3.6.3 Pannes du moteur, coupure et redémarrage à hauteur sûre.		P----->	----->	----->			
3.6.4 Largage de carburant (simulé).		P----->	----->	----->			
3.6.5 Cisaillement de vent au décollage/à l'atterrissage.			P	X		FFS uniquement	
3.6.6 Simulation d'une panne de pressurisation de cabine/descente d'urgence.			P----->	----->			
3.6.7 Incapacité d'un membre de l'équipage de conduite.		P----->	----->	----->			

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE	
Manœuvres/Procédures.	OTD	FTD	FFS	A	**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur** FFS A	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
3.6.8 Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel de vol de l'avion.		P----->	----->	----->			
3.6.9 Événement ACAS.	P----->	----->	----->	Ne pas utiliser d'aéronef		FFS uniquement	
3.7 Virages serrés avec inclinaison de 45°, de 180 ° à 360 ° vers la gauche et vers la droite.		P----->	----->	----->			
3.8 Reconnaissance précoce et mesures pour contrer un décrochage imminent (jusqu'à l'activation de l'avertisseur de décrochage) en configuration de décollage (volets en position pour le décollage), en configuration de croisière et en configuration d'atterrissage (volets en position d'atterrissage, train descendu).			P----->	----->			
3.8.1 Récupération d'un décrochage complet ou après activation de l'avertisseur de décrochage en configuration de montée, de croisière et d'approche.			P	X			
3.9 Procédures de vol aux instruments.							

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	**FORMATION PRATIQUE**					**EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE**	
Manœuvres/Procédures.	OTD	FTD	FFS	A	**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur** FFS A	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
3.9.1* Respect des routes de départ et d'arrivée et instructions ATC.		P----->	----->	----->		M	
3.9.2* Procédures d'attente.		P----->	----->	----->			
3.9.3* Approches de précision jusqu'à une hauteur de décision (DH) d'au moins 60 m (200 pieds).							
3.9.3.1* Manuellement, sans directeur de vol.			P----->	----->		M (Examen pratique uniquement)	
3.9.3.2*Manuellement, avec directeur de vol.			P----->	----->			
3.9.3.3* Avec pilote automatique.			P----->	----->			
3.9.3.4* Manuellement, avec simulation d'un moteur à l'arrêt. L'arrêt du moteur doit être simulé pendant l'approche finale avant de dépasser la radioborne extérieure (OM) jusqu'au point du toucher des roues ou pendant toute la procédure d'approche interrompue. Dans les avions qui ne sont pas certifiés comme avions de catégorie de transport (JAR/FAR 25) ou comme avion de catégorie de transport régional (SFAR			P----->	----->		M	

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE	
Manœuvres/Procédures.					**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
23), l'approche avec une panne moteur simulée et la remise des gaz consécutive seront initiées en même temps que l'approche non précise décrite au point 3.9.4. La procédure de remise des gaz sera initiée une fois atteinte la hauteur de dégagement d'obstacle publiée (OCH/A), mais pas en dessous de la hauteur/altitude minimale de descente (MDH/A) de 500 pieds au-dessus de l'altitude du seuil de piste. Pour les avions qui présentent les mêmes performances que des avions de catégorie de transport en termes de masse au décollage et d'altitude-densité, l'instructeur peut simuler la panne moteur conformément au point 3.9.3.4.							
3.9.4* Approche non précise jusqu'au MDH/A.			P*--->	----->		M	

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE	
Manœuvres/Procédures.					**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.5 Approche en manœuvre à vue dans les conditions suivantes: (a)* approche à l'altitude d'approche en manœuvre à vue minimale sur l'aérodrome en question, conformément aux installations locales d'approche aux instruments en conditions de vol aux instruments simulées, suivie par: (b) approche en manœuvre à vue vers une autre piste décalée d'au moins 90 ° par rapport à l'axe de la piste utilisée pour l'approche finale du point (a), à l'altitude minimale autorisée d'approche en manœuvre à vue. Remarque: si (a) et (b) ne sont pas possibles pour des raisons ATC, un circuit à faible visibilité simulé peut être effectué.			P*--->	----->			
SECTION 4							
4 Procédures d'approche interrompue. 4.1 Remise des gaz avec tous les moteurs en fonctionnement* après une approche ILS lorsque la hauteur de décision est atteinte.			P*--->	----->			

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	**FORMATION PRATIQUE**					**EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE**	
Manœuvres/Procédures.					**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4.2 Autres procédures d'approche interrompue.			P*--->	----->			
4.3* Remise des gaz manuelle avec simulation du moteur critique à l'arrêt après une approche aux instruments une fois atteinte la DH, MDH ou MAPt.			P*----->	----->		M	
4.4 Atterrissage interrompu à 15 m (50 pieds) au-dessus du seuil de piste et remise des gaz.			P----->	----->			
SECTION 5							
5 Atterrissages. 5.1 Atterrissages normaux* également après une approche ILS avec transition au vol à vue une fois atteint la DH.			P				
5.2 Atterrissage avec simulation de blocage du stabilisateur horizontal dans toute position de déséquilibre.			P----->	Un aéronef ne peut pas être utilisé pour cet exercice.			
5.3 Atterrissages par vent de travers (aéronef, si praticable).			P----->	----->			

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	**FORMATION PRATIQUE**					**EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE**	
Manœuvres/Procédures.					**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5.4 Circuit d'aérodrome et atterrissage sans déployer les becs et les volets, ou en les déployant partiellement.			P----->	----->			
5.5 Atterrissage avec simulation d'arrêt du moteur critique.			P----->	----->		M	
5.6 Atterrissage avec 2 moteurs à l'arrêt: - avions trimoteurs: le moteur central et un moteur extérieur pour autant que ce soit faisable, en fonction des données du manuel de vol de l'aéronef (AFM); - avions quadrimoteurs: 2 moteurs d'un côté.			P	X		M FFS exclusivement. (Examen pratique uniquement)	
Remarques générales: Exigences particulières pour l'extension d'une qualification de type pour l'approche aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 200 pieds (60 m), c.-à-d. opérations de Cat II/III.							

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	**FORMATION PRATIQUE**					**EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE**	
Manœuvres/Procédures.					**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SECTION 6							
Agrément additionnel sur une qualification de type pour l'approche aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 pieds), (Cat II/III). Les manœuvres et les procédures suivantes constituent les exigences minimales pour permettre des approches aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds). Au cours des approches aux instruments et procédures d'approche interrompue suivantes, tous les équipements de l'avion nécessaires pour une certification de type d'approches aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds) seront utilisés.							
6.1* Décollage interrompu à une portée visuelle de piste (RVR) minimale autorisée.			P*---->	----->XUn aéronef ne peut pas être utilisé pour cet exercice		M*	

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE	
Manœuvres/Procédures.					**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.2* Approches ILS: en conditions simulées de vol aux instruments jusqu'à la DH applicable, à l'aide d'un système de guidage du vol. Des procédures standard de coordination d'équipage (partage des tâches, procédures de rappel, surveillance mutuelle, échange d'informations et soutien) devront être observées.			P----->	----->		M	
6.3* Remise des gaz: après des approches, comme indiqué au 6.2 lorsque la DH est atteinte. La formation inclura également une remise des gaz suite à une RVR insuffisante (simulée), un cisaillement de vent, une dérive excessive de l'avion par rapport aux limites d'approche pour que l'approche soit concluante, et une panne de l'équipement au sol/embarqué avant d'atteindre la DH et, une remise des gaz avec simulation d'une panne des équipements embarqués.			P----->	----->		M*	

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE / CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL / LA MPL / LA QUALIFICATION DE TYPE	
Manœuvres/Procédures.					**Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.**	**Contrôle sur**	**Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.**
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.4* Atterrissage(s): avec référence visuelle établie à la DH suite à une approche aux instruments. En fonction du système de guidage de vol, 1 atterrissage automatique sera effectué.			P----->	----->		M	

NOTE: des opérations CAT II/III seront exécutées conformément aux exigences applicables en matière d'exploitation aérienne.

7. Qualification de classe – mer

La section 6 sera effectuée pour proroger une qualification de classe multimoteur mer, en VFR exclusivement, lorsque l'exigence portant sur une expérience de 10 étapes accomplies au cours des 12 mois précédents n'a pas été satisfaite.

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	**FORMATION PRATIQUE**	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
SECTION 1		
1 Départ. 1.1 Prévol, y compris: documentation; masse et centrage; bulletin météo; NOTAM.		
1.2 Vérifications avant le démarrage: externes/internes.		

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
1.3 Démarrage et arrêt du moteur; défaillances habituelles.		
1.4 Roulage.		
1.5 Roulage progressif.		
1.6 Amarrage: plage; jetée; bouée.		
1.7 Navigation moteur coupé.		
1.8 Vérifications avant le départ: point fixe moteur (si applicable).		
1.9 Procédure de décollage: normale avec configuration des volets du manuel de vol; vent de travers (si conditions présentes).		
1.10 Montée; Virages sur cap; Mise en palier.		
1.11 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
SECTION 2		
2 Conditions de vol (VFR). 2.1 Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses-air, notamment à des vitesses-air extrêmement faibles avec et sans volets (y compris 1 approche à la vitesse minimale de contrôle le cas échéant).		
2.2 Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°).		

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
2.3 Décrochages et récupération: (i) décrochage tout rentré; (ii) approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance; (iii) approche du décrochage en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant; (iv) approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement).		
2.4 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
SECTION 3		
3 Procédures VFR en route. 3.1 Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes.		
3.2 Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse.		
3.3 Orientation, planification et revue des ETA.		
3.4 Utilisation du radioguidage (si applicable).		

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
3.5 Gestion du vol (journal de bord, vérifications de routine y compris le carburant, les systèmes et le givrage).		
3.6 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
SECTION 4		
4 Arrivée et atterrissage. 4.1 Procédure d'arrivée sur l'aérodrome (avions amphibies uniquement).		
4.2 Atterrissage normal.		
4.3 Atterrissage sans volets.		
4.4 Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates).		
4.5 Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2 000 pieds au-dessus de l'eau (avion monomoteur uniquement).		
4.6 Manœuvre de remise des gaz depuis une hauteur minimale.		
Atterrissage sur plan d'eau calme. Atterrissage sur plan d'eau agité.		
4.8 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
SECTION 5		
5 Procédures inhabituelles et d'urgence. (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4). 5.1 Décollage interrompu à une vitesse raisonnable.		
5.2 Panne moteur simulée après le décollage (avion monomoteur exclusivement).		
5.3 Atterrissage forcé simulé sans puissance (avion monomoteur uniquement).		
5.4 Urgences simulées: (i) incendie ou fumée pendant le vol; (ii) mauvais fonctionnement des systèmes selon le cas.		
5.5 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
SECTION 6		
6 Vol asymétrique simulé. (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5). 6.1 Simulation d'une panne moteur pendant le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS et un FNPT II).		

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
6.2 Coupure et redémarrage du moteur (examen pratique du ME uniquement).		
6.3 Approche et remise des gaz en vol asymétrique.		
6.4 Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet.		
6.5 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		

❄ ❄ ❄

C. Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères

1. Dans le cas d'un examen pratique ou d'un contrôle de compétences pour des qualifications de type et l'ATPL, le candidat devra être reçu aux sections 1 à 4 et 6 (selon le cas) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques impliquera que le candidat doive présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne devra représenter que les rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, impliquera que le candidat doive présenter à nouveau la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences seront présentées dans un délai de 6 mois.

2. Dans le cas d'un contrôle de compétences pour une IR, le candidat devra être reçu à la section 5 du contrôle de compétences. L'échec à plus de 3 rubriques impliquera que le candidat doive présenter à nouveau la totalité de la section 5. Un candidat qui échoue à 3 rubriques, voire moins, ne devra représenter que les rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lors de la seconde tentative ou à toute rubrique de la section 5 réussie lors d'une tentative précédente, impliquera que le candidat devra présenter à nouveau la totalité du contrôle.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

3. Le candidat devra démontrer son aptitude à:

(a) exploiter l'hélicoptère dans ses limites d'utilisation;

(b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;

(c)faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;

(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques;

(e) garder la maîtrise de l'hélicoptère à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question;

(f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage, si applicable et

(g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage, si applicable.

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

(a) Limites du vol en IFR

Hauteur:	
En général	± 100 pieds
Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision	+ 50 pieds /– 0 pied
Hauteur/altitude minimale de descente	+ 50 pieds /– 0 pied
Tenue d'axe	
sur radioguidage	± 5°
Approche de précision	déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente
Cap:	
Opérations normales	± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°
Vitesse:
En général ± 10 nœuds
Avec simulation de panne moteur + 10 nœuds/- 5 nœuds

(b) Limites du vol en VFR
Hauteur:
En général ± 100 pieds
Cap:
Opérations normales ± 5°
Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°
Vitesse:
En général ± 10 nœuds
Avec simulation de panne moteur + 10 nœuds/- 5 nœuds
Dérive au sol:
Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE) ± 3 pieds
Atterrissage ± 2 pieds (avec 0 pied vers l'arrière ou en vol latéral)

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

GÉNÉRALITÉS

5. Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC pour la délivrance d'une qualification de type pour SPH ou formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type pour MPH.

6. La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

FFS = simulateur de vol;

FTD = système d'entraînement au vol;

H = hélicoptère.

7. Les éléments marqués d'un (*) devront être pilotés en conditions IMC réelles ou simulées, exclusivement par des candidats qui souhaitent renouveler ou proroger une IR(H), voire étendre les privilèges de ladite qualification à un autre type.

8. Les procédures de vol aux instruments (section 5) seront accomplies exclusivement par des candidats qui souhaitent renouveler ou proroger une IR(H), voire étendre les privilèges de ladite qualification à un autre type. Un FFS ou un FTD 2/3 peut être utilisé à cet effet.

9. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

10. Un FSTD sera utilisé pour la formation et l'examen pratiques si le FSTD fait partie d'un cours de qualification de type. Les considérations suivantes seront applicables au cours:

(a) la qualification du FSTD telle que définie dans la partie-OR;

(b) les qualifications de l'instructeur et de l'examinateur;

(c) le nombre d'heures de formation dispensées sur FSTD;

(d) les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires et

(e) le nombre d'heures d'expérience de vol supervisé dont bénéficie le candidat après la délivrance de la nouvelle qualification de type.

HÉLICOPTÈRES MULTIPILOTES

11. Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote et d'une ATPL(H) ne devront présenter que les sections 1 à 4 et, si applicable, la section 6.

12. Les candidats à un contrôle de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote ne devront présenter que les sections 1 à 4 et, le cas échéant, la section 6.

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.					Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		FTD	FFS	H		FFS H	
SECTION 1 – PRÉPARATIONS ET VÉRIFICATIONS PRÉVOL							
1.1	Inspection visuelle externe de l'hélicoptère; emplacement de chaque élément et but de l'inspection.			P		M (si effectuées dans un hélicoptère).	
1.2	Inspection du poste de pilotage.		P	---->		M	
1.3	Procédures de démarrage, vérification des équipements radio et de navigation, sélection et réglage des fréquences de navigation et de communication.	P	---->	---->		M	

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.		FTD	FFS	H	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur FFS H	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
1.4	Roulage/circulation à basse altitude conformément au contrôle de la circulation aérienne ou aux instructions de l'instructeur.		P	---->		M	
1.5	Procédures et vérifications avant le décollage.	P	---->	---->		M	
SECTION 2 – PROCÉDURES ET MANŒUVRES EN VOL							
2.1	Décollages (différents profils).		P	---->		M	
2.2	Décollages et atterrissages sur terrains en dévers ou par vent de travers.		P	---->			
2.3	Décollage à la masse maximale au décollage (masse au décollage réelle ou simulée).	P	---->	---->			
2.4	Décollage avec panne moteur simulée juste avant d'atteindre le TDP (Take-off Decision Point) ou le point défini après le décollage (PDAD).		P	---->		M	
2.4.1	Décollage avec panne moteur simulée juste après avoir atteint le TDP ou le DPATO.		P	---->		M	

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.		FTD	FFS	H	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur FFS H	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
2.5	Virages en montée et en descente sur des caps spécifiés.	P	---->	---->		M	
2.5.1	Virages avec inclinaison de 30°, de 180° à 360° vers la gauche et vers la droite par seule référence aux instruments.	P	---->	---->		M	
2.6	Descente en autorotation.	P	---->	---->		M	
2.6.1	Atterrissage en autorotation (SEH uniquement) ou avec remise des gaz.		P	---->		M	
2.7	Atterrissages, différents profils.		P	---->		M	
2.7.1	Remise des gaz ou atterrissage suite à une panne moteur simulée avant le LDP ou le DPBL.		P	---->		M	
2.7.2	Atterrissage suite à une panne moteur simulée après le LDP ou le DPBL.		P	---->		M	

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.					Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		FTD	FFS	H		FFS H	
Section 3 – Exploitations normales et inhabituelles des systèmes et procédures suivants							
3	Exploitations normales et inhabituelles des systèmes et procédures suivants:					M	Un minimum obligatoire de 3 éléments devra être sélectionné dans la présente section
3.1	Moteur	P	---->	---->			
3.2	Systèmes de conditionnement d'air (chauffage, ventilation)	P	---->	---->			
3.3	Système de sondes anémo-barométriques	P	---->	---->			
3.4	Circuit de carburant	P	---->	---->			
3.5	Système électrique	P	---->	---->			
3.6	Circuit hydraulique	P	---->	---->			
3.7	Système de commande de vol et de compensation	P	---->	---->			
3.8	Système antigivrage et de dégivrage.	P	---->	---->			

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.		FTD	FFS	H	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur FFS H	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
3.9	Pilote automatique/directeur de vol.	P	--->	--->			
3.10	Dispositifs d'augmentation de stabilité.	P	---->	---->			
3.11	Radar météo, radio altimètre, transpondeur.	P	---->	---->			
3.12	Système de navigation.	P	---->	---->			
3.13	Système de train d'atterrissage.	P	----->	----->			
3.14	Groupe de puissance auxiliaire.	P	---->	---->			
3.15	Radios, équipements de navigation, instruments, système de gestion du vol.	P	---->	---->			
SECTION 4 – Procédures inhabituelles et d'urgence							
4	Procédures inhabituelles et d'urgence.					M	Un minimum obligatoire de 3 éléments devra être sélectionné dans la présente section

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.					Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.1	Exercices incendie (y compris l'évacuation si applicable).	P	---->	---->			
4.2	Contrôle et évacuation des fumées.	P	---->	---->			
4.3	Pannes du moteur, coupure et redémarrage à hauteur sûre.	P	---->	---->			
4.4	Largage de carburant (simulé).	P	---->	---->			
4.5	Panne du dispositif de commande du rotor anticouple (si applicable).	P	---->	---->			
4.5.1	Perte du rotor anticouple (si applicable).	P	---->	Un hélicoptère ne peut pas être utilisé pour cet exercice			
4.6	Incapacité d'un membre de l'équipage de conduite – MPH uniquement.	P	---->	---->			
4.7	Mauvais fonctionnement de la transmission.	P	---->	---->			
4.8	Autres procédures d'urgence, telles que décrites dans le manuel de vol approprié.	P	---->	---->			

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.		FTD	FFS	H	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur FFS H	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
Section 5 – Procédures de vol aux instruments (à effectuer en IMC ou IMC simulé)							
5.1	Décollage aux instruments: une transition au vol aux instruments est requise dès que possible après avoir quitté le sol.	P*	---->*	---->*			
5.1.1	Simulation de panne moteur pendant le départ.	P*	---->*	---->*		M*	
5.2	Respect des routes de départ et d'arrivée et instructions ATC.	P*	---->*	---->*		M*	
5.3	Procédures d'attente.	P*	---->*	---->*			
5.4	Approche ILS jusqu'à la hauteur de décision CAT I.	P*	---->*	---->*			
5.4.1	Manuellement, sans directeur de vol.	P*	---->*	---->*		M*	
5.4.2	Approche de précision manuelle avec ou sans directeur de vol.	P*	---->*	---->*		M*	
5.4.3	Avec pilote automatique couplé.	P*	---->*	---->*			

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.					Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.4.4	Manuellement, avec simulation d'un moteur à l'arrêt. (la panne du moteur doit être simulée pendant l'approche finale avant de dépasser la radioborne extérieure (OM) jusqu'au point du toucher des roues ou jusqu'à la fin de la procédure d'approche interrompue).	P*	---->*	---->*		M*	
5.5	Approche non précise jusqu'à l'altitude de descente minimale MDA/H.	P*	---->*	---->*		M*	
5.6	Remise des gaz avec tous les moteurs en fonctionnement lorsque la DA/DH ou la MDA/MDH est atteinte.	P*	---->*	---->*			
5.6.1	Autres procédures d'approche interrompue.	P*	---->*	---->*			
5.6.2	Remise des gaz avec arrêt simulé d'un moteur lorsque la DA/DH ou la MDA/MDH est atteinte.	P*				M*	
5.7	Autorotation en IMC avec remise des gaz.	P*	---->*	---->*		M*	
5.8	Récupération d'assiettes inhabituelles.	P*	---->*	---->*		M*	

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.					Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		FTD	FFS	H		FFS H	
SECTION 6 — Utilisation d'équipements en option							
6	Utilisation d'équipements en option.	P	---->	---->			

D. Exigences particulières pour la catégorie des aéronefs à sustentation motorisée

1. Dans le cas d'examens pratiques ou de contrôles de compétences pour des qualifications de type d'aéronef à sustentation motorisée, le candidat devra être reçu aux sections 1 à 5 et à la section 6 (si applicable) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques impliquera que le candidat doive présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne devra représenter que les rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, impliquera que le candidat doive présenter à nouveau la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences seront présentées dans un délai de 6 mois.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

2. Le candidat devra démontrer son aptitude à:

(a) exploiter l'aéronef à sustentation motorisée dans ses limites d'utilisation;

(b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;

(c)faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;

(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques;

(e) garder la maîtrise de l'aéronef à sustentation motorisée à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question;

(f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage et

(g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

3. Les limites suivantes seront applicables, et corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'aéronef à sustentation motorisée utilisé.

(a) Limites du vol en IFR:

Hauteur:
En général ± 100 pieds
Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision + 50 pieds /– 0 pied
Hauteur/altitude minimale de descente + 50 pieds /– 0 pied
Tenue d'axe
Sur radioguidage ± 5°
Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente
Cap:
Opérations normales ± 5°
Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°
Vitesse:
En général ± 10 nœuds
Avec simulation de panne moteur + 10 nœuds/- 5 nœuds

(b) Limites du vol en VFR:

Hauteur:

En général ± 100 pieds
Cap:
Opérations normales ± 5°
Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°
Vitesse:
En général ± 10 nœuds
Avec simulation de panne moteur + 10 nœuds/- 5 nœuds
Dérive au sol:
Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE) ± 3 pieds
Atterrissage ± 2 pieds (avec 0 pied vers l'arrière ou en vol latéral).

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

4. Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas.

5. La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

6. Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

FFS = simulateur de vol;

FTD = système d'entraînement au vol;

OTD =autres dispositifs d'entraînement

PL = aéronefs à sustentation motorisée.

(a) Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devront présenter les sections 1 à 5 et, le cas échéant, la section 6.

(b) Les candidats à la prorogation ou au renouvellement du contrôle de compétences d'une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devront présenter les sections 1 à 5 et, le cas échéant, la section 6 et/ou la section 7.

(c)Les rubriques marquées d'un (*) devront être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type sera restreinte au VFR uniquement.

7. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

8. Des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) seront utilisés pour la formation et l'examen pratiques s'ils font partie d'un cours de qualification de type agréé. Les considérations suivantes seront applicables pour l'agrément du cours:

(a) la qualification des FSTD telle que définie dans la partie OR;

(b) les qualifications de l'instructeur.

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SECTION 1 – Préparations et vérifications de prévol								
	(76) Inspection visuelle extérieure de l'aéronef à sustentation motorisée. **Emplacement de chaque élément et but de l'inspection.**							
1.2	**(78) Inspection du poste de pilotage.**							
1.3	**(83) Procédures de démarrage, vérification des équipements radio et de navigation, sélection et réglage des fréquences de navigation et de communication.**						(	
1.4	**(89) Roulage conformément aux instructions du contrôle de la circulation aérienne ou aux consignes d'un instructeur.**							
1.5	**(93) Procédures et vérifications avant le décollage, y compris le point fixe.**						(	

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
(99) SECTION 2 – Procédures et manœuvres en vol								
2.1	**(100) Profils de décollage normaux en VFR.** **Opérations sur piste (STOL et VTOL), y compris vent de travers.** **Héliports surélevés.** **Héliports au niveau du sol.**						**(**	
2.2	**(105) Décollage à la masse maximale au décollage (masse au décollage réelle ou simulée).**							
2.3.1	**(108) Décollage interrompu:** **pendant les opérations sur piste;** **pendant les opérations sur héliports surélevés;** **pendant les opérations sur héliports au niveau du sol.**						**(**	

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3.2	**(112) Décollages avec panne moteur simulée après avoir dépassé le point de décision:** **pendant les opérations sur piste;** **pendant les opérations sur héliports surélevées;** **pendant les opérations sur héliports au niveau du sol.**						**(**	
2.4	**(116) Descente en autorotation en mode hélicoptère jusqu'au sol (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice).**						**(** **FFS** **Unique ment**	
2.4.1	**(121) Descente en moulinet en mode avion (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice).**						**(** **FFS** **Unique ment**	

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.5	**(125) Profils normaux d'atterrissage en VFR.** **Opérations sur piste (STOL et VTOL).** **Héliports surélevés.** **Héliports au niveau du sol.**						(	
2.5.1	**(130) Atterrissage avec panne moteur simulée après avoir atteint le point de décision:** **pendant les opérations sur piste;** **pendant les opérations sur héliports surélevées;** **pendant les opérations sur héliports au niveau du sol.**							
2.6	**(131) Remise des gaz ou atterrissage suite à une panne moteur simulée avant le point de décision.**						(	

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SECTION 3 – Exploitations normales et inhabituelles des systèmes et procédures suivants								
	(136) Exploitations normales et inhabituelles des systèmes et procédures suivants (peuvent être effectués dans un FSTD s'il est agréé pour l'exercice).						**(**	**(138**
3.1	**(139) Moteur.**							
3.2	**(143) Systèmes de pressurisation et de conditionnement d'air (chauffage, ventilation).**							
3.3	**(147) Système de sondes anémo-barométriques.**							
3.4	**(151) Circuit de carburant.**							
3.5	**(155) Système électrique.**							
3.6	**(159) Circuit hydraulique.**							

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.7	**(163) Système de commande de vol et de compensation.**							
3.8	**(167) Système d'antigivrage/dégivrage, chauffage du pare-soleil (si installé).**							
3.9	**(171) Pilote automatique/directeur de vol.**							
3.10	**(175) Avertisseurs de décrochage ou dispositifs d'évitement de décrochage et dispositifs d'augmentation de stabilité.**							
3.11	**(179) Radar météo, radio altimètre, transpondeur, dispositif avertisseur de proximité du sol (si installé).**							

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.12	**(183) Système de train d'atterrissage.**							
3.13	**(187) Groupe de puissance auxiliaire.**							
3.14	**(191) Radios, équipements de navigation, instruments, système de gestion du vol.**							
3.15	**(195) Système de volets.**							
SECTION 4 – Procédures inhabituelles et d'urgence								
4	**Procédures inhabituelles et d'urgence (peut être effectué dans un FSTD s'il est agréé pour cet exercice).**						**M**	**Un minimum obligatoire de 3 éléments devra être sélectionné dans la présente section**

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.1	**Exercices incendie, moteur, APU, soute, poste de pilotage, et incendie électrique, y compris l'évacuation, si applicable**	**P**	**---->**	**---->**				
4.2	**Contrôle et évacuation des fumées.**	**P**	**---->**	**---->**				
4.3	**Pannes, coupure et redémarrage du moteur (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice), y compris le basculement OEI du mode hélicoptère au mode avion et vice versa.**	**P**	**---->**	**---->**			**FFS uniquement**	
4.4	**Largage de carburant (simulé, si installé).**	**P**	**---->**	**---->**				
4.5	**Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice).**			**P**			**FFS uniquement**	
4.6	**Simulation d'une panne de pressurisation dans la cabine/descente d'urgence (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice).**	**P**	**---->**	**---->**			**FFS uniquement**	
4.7	**Événement ACAS (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice).**	**P**	**---->**	**---->**			**FFS uniquement**	
4.8	**Incapacité d'un membre d'équipage.**	**P**	**---->**	**---->**				

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.9	**Mauvais fonctionnement de la transmission.**	**P**	**---->**	**---->**			**FFS uniquement**	
4.10	**Récupération d'un décrochage complet (marche/arrêt) ou après activation de l'avertisseur de décrochage en configurations de montée, de croisière et d'approche (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice).**	**P**	**---->**	**---->**			**FFS uniquement**	
4.11	**Autres procédures d'urgence, telles que détaillées dans le manuel de vol approprié.**	**P**	**---->**	**---->**				
Section 5 – Procédures de vol aux instruments (à effectuer en IMC ou IMC simulé)								
5.1	**Décollage aux instruments: une transition au vol aux instruments est requise dès que possible après avoir quitté le sol.**	**P***	**---->***	**---->***				
5.1.1	**Simulation de panne moteur pendant le départ après le point de décision.**	**P***	**---->***	**---->***			**M***	
5.2	**Respect des routes de départ et d'arrivée et instructions ATC.**	**P***	**---->***	**---->***			**M***	
5.3	**Procédures d'attente.**	**P***	**---->***	**---->***				

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.		OTD	FTD	FFS	PL	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur FFS PL	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
5.4	**Approche de précision jusqu'à une hauteur de décision (DH) d'au moins 60 m (200 pieds).**	**P***	**---->***	**---->***				
5.4.1	**Manuellement, sans directeur de vol.**	**P***	**---->***	**---->***			**M* (examen pratique uniquement)**	
5.4.2	**Manuellement, avec directeur de vol.**	**P***	**---->***	**---->***				
5.4.3	**En utilisant le pilote automatique.**	**P***	**---->***	**---->***				
5.4.4	**Manuellement, avec simulation d'un moteur à l'arrêt. La panne du moteur doit être simulée pendant l'approche finale avant de dépasser la radioborne extérieure (OM) et poursuivie jusqu'au point du toucher des roues ou jusqu'au terme de toute la procédure d'approche interrompue.**	**P***	**---->***	**---->***			**M***	
5.5	**Approche non précise jusqu'à l'altitude de descente minimale MDA/H.**	**P***	**---->***	**---->***			**M***	
5.6	**Remise des gaz avec tous les moteurs en fonctionnement lorsque la DA/DH ou la MDA/MDH est atteinte.**	**P***	**---->***	**---->***				
5.6.1	**Autres procédures d'approche interrompue.**	**P***	**---->***	**---->***				

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.6.2	**Remise des gaz avec arrêt simulé d'un moteur lorsque la DA/DH ou la MDA/MDH est atteinte.**	**P***					**M***	
5.7	**Descente en autorotation en IMC, avec remise des gaz pour atterrir sur la piste en mode hélicoptère uniquement (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice).**	**P***	**---->***	**---->***			**M* FFS exclusivement.**	
5.8	**Récupération d'assiettes inhabituelles (cette rubrique dépend de la qualité du FFS).**	**P***	**---->***	**---->***			**M***	

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SECTION 6 – Agrément additionnel sur une qualification de type pour les approches aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 pieds), (Cat II/III)								
	(200) Agrément additionnel sur une qualification de type pour l'approche aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 pieds), (Cat II/III). **Les manœuvres et les procédures suivantes constituent les exigences minimales pour permettre des approches aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds). Au cours des approches aux instruments et des procédures d'approche interrompue suivantes, tous les équipements de l'aéronef à sustentation motorisée nécessaires pour une certification de type d'approches aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds) seront utilisés.**							
6.1	**(201) Décollage interrompu à une portée visuelle de piste (RVR) minimale autorisée.**						(	

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.2	**(205) Approches ILS.** **En conditions simulées de vol aux instruments jusqu'à la DH applicable, à l'aide d'un système de guidage du vol. Les procédures standard de travail en équipage (SOP) seront respectées.**						(	
6.3	**(210) Remise des gaz.** **Après des approches, comme indiqué au 6.2 lorsque la DH est atteinte. La formation inclura également une remise des gaz suite à une RVR insuffisante (simulée), un cisaillement de vent, une dérive excessive de l'aéronef par rapport aux limites d'approche pour que l'approche réussisse, et une panne de l'équipement au sol/embarqué avant d'atteindre la DH, et une remise des gaz avec simulation d'une panne des équipements embarqués.**						(	

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.4	**(215) Atterrissage(s) avec référence visuelle établie à la DH suite à une approche aux instruments. En fonction du système de guidage de vol, 1 atterrissage automatique sera effectué.**						(	
Section 7- Équipements en option								
7	Utilisation d'équipement en option.		P	---->	---->			

E. Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables.

1. Dans le cas d'examens pratiques ou de contrôles de compétences pour des qualifications de type de dirigeables, le candidat devra être reçu aux sections 1 à 5 et à la section 6 (si applicable) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques impliquera que le candidat doive présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne devra représenter que les rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, impliquera que le candidat doive présenter à nouveau la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences seront présentées dans un délai de 6 mois.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

2. Le candidat devra démontrer son aptitude à:

(f) exploiter le dirigeable dans ses limites d'utilisation;

(g) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;

(h) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;

(i) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques;

(j) garder la maîtrise du dirigeable à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question.

(k) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage et

(l) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

3. Les limites suivantes seront applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances du dirigeable utilisé.

(a) Limites du vol en IFR:

Hauteur:

En général ± 100 pieds

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

Hauteur/altitude minimale de descente + 50 pieds /– 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage ± 5°

Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimut et

alignement de descente

Cap:

Opérations normales ± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°

(b) Limites du vol en VFR:

Hauteur:

En général ± 100 pieds

Cap:

Opérations normales ± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

4. Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas.

5. La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

6 Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

FFS = simulateur de vol;

FTD = système d'entraînement au vol;

OTD =autres dispositifs d'entraînement;

As = dirigeable.

(a) Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type de dirigeable devront présenter les sections 1 à 5 et, si applicable, la section 6.

(b) Les candidats à un contrôle de compétences aux fins de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification de type de dirigeable ne devront présenter que les sections 1 à 5 et, si applicable, la section 6.

(c)Les rubriques marquées d'un (*) devront être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type sera restreinte au VFR uniquement.

7. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

8. Des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) seront utilisés pour la formation et l'examen pratiques s'ils font partie d'un cours de qualification de type. Les considérations suivantes seront applicables au cours:

(a) la qualification des FSTD, telle que définie dans la partie OR;

(b) les qualifications de l'instructeur.

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SECTION 1 – PRÉPARATIONS ET VÉRIFICATIONS PRÉVOL								
1.1	**Visite prévol.**				**P**			
1.2	**Inspection du poste de pilotage.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
1.3	**Procédures de démarrage, vérification des équipements radio et de navigation, sélection et réglage des fréquences de navigation et de communication.**		**P**	**---->**	**---->**		**M**	

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1.4	**Procédure de séparation du mât et manœuvres au sol.**			**P**	**---->**		**M**	
1.5	**Procédures et vérifications avant le décollage.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**		**M**	
SECTION 2 – Procédures et manœuvres en vol								
2.1	**Profil de décollage normal en VFR.**			**P**	**---->**		**M**	
2.2	**Décollage avec panne moteur simulée.**			**P**	**---->**		**M**	
2.3	**Décollage avec masse apparente > 0 (décollage lourd).**			**P**	**---->**			
2.4	**Atterrissage avec masse apparente < 0 (décollage léger).**			**P**	**---->**			
2.5	**Procédure normale de montée.**			**P**	**---->**			
2.6	**Montée à l'altitude pression.**			**P**	**---->**			
2.7	**Reconnaissance de l'altitude pression.**			**P**	**---->**			
2.8	**Vol proche de ou à l'altitude pression.**			**P**	**---->**		**M**	
2.9	**Descente et approche normales.**			**P**	**---->**			
2.10	**Profil normal d'atterrissage en VFR.**			**P**	**---->**		**M**	
2.11	**Atterrissage avec masse apparente > 0 (atterrissage lourd).**			**P**	**---->**		**M**	

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.		OTD	FTD	FFS	As	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur FFS As	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
2.12	**Atterrissage avec masse apparente < 0 (atterrissage léger).**			**P**	**---->**		**M**	
	Laissé intentionnellement vide.							
SECTION 3 – Exploitations normales et inhabituelles des systèmes et procédures suivants								
3	**Exploitations normales et inhabituelles des systèmes et procédures suivants (peuvent être effectués dans un FSTD s'il est agréé pour l'exercice).**						**M**	**Un minimum obligatoire de 3 éléments devra être sélectionné dans la présente section**
3.1	**Moteur.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
3.2	**Pressurisation de l'enveloppe.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
3.3	**Système de sondes anémo-barométriques.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
3.4	**Circuit de carburant.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
3.5	**Système électrique.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
3.6	**Circuit hydraulique.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
3.7	**Système de commande de vol et de compensation.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
3.8	**Système de ballonnets.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
3.9	**Pilote .automatique/directeur de vol.**	**P**	**--->**	**--->**	**---->**			

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.10	**Dispositifs d'augmentation de stabilité.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
3.11	**Radar météo, radio altimètre, transpondeur, dispositif avertisseur de proximité du sol (si installé).**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
3.12	**Système de train d'atterrissage.**	**P**	**----->**	**----->**	**---->**			
3.13	**Groupe de puissance auxiliaire.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
3.14	**Radios, équipements de navigation, instruments, système de gestion du vol.**	**P**	**---->**	**---->**	**---->**			
	Laissé intentionnellement vide.							
SECTION 4 – Procédures inhabituelles et d'urgence								
	(220) Procédures inhabituelles et d'urgence **(peut être effectué dans un FSTD s'il est agréé pour cet exercice).**						**(2**	**(22**
4.1	**(223) Exercices incendie, moteur, APU, soute, poste de pilotage, et incendie électrique, y compris l'évacuation si applicable.**							

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.2	**(228) Contrôle et évacuation des fumées.**							
4.3	**(233) Pannes, coupure et redémarrage du moteur, dans les phases particulières du vol, y compris panne moteur multiple.**							
4.4	**(238) Incapacité d'un membre d'équipage.**							
4.5	**(243) Mauvais fonctionnement de la transmission/du réducteur.**						**(2**	
4.6	**(249) Autres procédures d'urgence, telles que décrites dans le manuel de vol approprié.**							
SECTION 5 – Procédures de vol aux instruments (à effectuer en IMC ou IMC simulé)								

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.1	**Décollage aux instruments: une transition au vol aux instruments est requise dès que possible après avoir quitté le sol.**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***			
5.1.1	**Simulation de panne moteur pendant le départ.**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***		**M***	
5.2	**Respect des routes de départ et d'arrivée et instructions ATC.**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***		**M***	
5.3	**Procédures d'attente.**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***			
5.4	**Approche de précision jusqu'à une hauteur de décision d'au moins 60 m (200 pieds).**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***			
5.4.1	**Manuellement, sans directeur de vol.**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***		**M* (Examen pratique uniquement)**	
5.4.2	**Manuellement, avec directeur de vol.**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***			
5.4.3	**En utilisant le pilote automatique.**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***			

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.4.4	**Manuellement, avec simulation d'un moteur à l'arrêt; la panne du moteur doit être simulée pendant l'approche finale avant de dépasser la radioborne extérieure (OM) et poursuivie jusqu'au point du toucher des roues ou jusqu'au terme de toute la procédure d'approche interrompue.**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***		**M***	
5.5	**Approche non précise jusqu'à l'altitude de descente minimale MDA/H.**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***		**M***	
5.6	**Remise des gaz avec tous les moteurs en fonctionnement lorsque la DA/DH ou la MDA/MDH est atteinte.**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***			
5.6.1	**Autres procédures d'approche interrompue.**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***			
5.6.2	**Remise des gaz avec arrêt simulé d'un moteur lorsque la DA/DH ou la MDA/MDH est atteinte.**	**P***					**M***	
5.7	**Récupération d'assiettes inhabituelles (cet élément dépend de la qualité du FFS).**	**P***	**---->***	**---->***	**---->***		**M***	

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SECTION 6 – Agrément additionnel sur une qualification de type pour les approches aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 pieds), (Cat. II/III)								
6	**Agrément additionnel sur une qualification de type pour l'approche aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 pieds), (Cat II/III).** **Les manœuvres et les procédures suivantes constituent les exigences minimales pour permettre des approches aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds). Au cours des approches aux instruments et procédures d'approche interrompue suivantes, tous les équipements du dirigeable nécessaires pour une certification de type d'approches aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds) seront utilisés.**							
6.1	**Décollage interrompu à une portée visuelle de piste (RVR) minimale autorisée**		**P**	**---->**			**M***	
6.2	**Approches ILS** **En conditions simulées de vol aux instruments jusqu'à la DH applicable, à l'aide d'un système de guidage du vol. Les procédures standard de travail en équipage (SOP) seront respectées.**		**P**	**---->**			**M***	

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/Procédures.						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.3	**Remise des gaz, après des approches, comme indiqué au 6.2 lorsque la DH est atteinte. La formation inclura également une remise des gaz suite à une RVR insuffisante (simulée), un cisaillement de vent, une dérive excessive de l'aéronef par rapport aux limites d'approche pour que l'approche réussisse, et une panne de l'équipement au sol/embarqué avant d'atteindre la DH et une remise des gaz avec simulation d'une panne des équipements embarqués.**		**P**	**---->**			**M***	
6.4	**Atterrissage(s) avec référence visuelle établie à la DH suite à une approche aux instruments. En fonction du système de guidage de vol, 1 atterrissage automatique sera effectué.**		**P**	**---->**			**M***	
SECTION 7 – Équipements en option								
	(255) Utilisation d'équipements en option.							

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

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

A. AVIONS

1. Licences de pilote

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

(a) pour l'ATPL(A) et la CPL(A), remplir sous la forme d'un contrôle de compétences les exigences de la «partie FCL» en matière de prorogation d'une qualification de type/classe et de vol aux instruments, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;

(b) démontrer la connaissance des sections pertinentes des exigences applicables pour l'exploitation aérienne (Part-OPS) et de la partie FCL;

(c)démontrer une compétence linguistique conformément au paragraphe FCL.055;

(d) satisfaire aux exigences présentées dans le tableau ci-dessous :

Licence nationale détenue.	**Nombre total d'heures de vol d'expérience.**	**Exigences additionnelles.**	**Licence «partie FCL» de remplacement et conditions (*le cas échéant*).**	**Suppression de conditions.**	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 en tant que PIC sur avions multipilotes.	Aucune.	ATPL(A)	Pas applicable.	(a)
ATPL(A)	> 1 500 sur avions multipilotes	Aucune.	Comme au point (c) (4).	Comme au point (c) (5).	(b)
ATPL(A)	> 500 sur avions multipilotes.	Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.515.	59) ATPL(A), avec qualification de type restreinte aux privilèges de copilote.	(260) Démontrer une aptitude à agir en tant que PIC comme requis par l'appendice 9 de la «partie FCL».	(c)

Licence nationale détenue.	**Nombre total d'heures de vol d'expérience.**	**Exigences additionnelles.**	**Licence «partie FCL» de remplacement et conditions (*le cas échéant*).**	**Suppression de conditions.**	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A) et avoir réussi un examen théorique ATPL de l'OACI dans l'État membre qui a délivré la licence.		**(261) (i) Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.310 et au paragraphe FCL.615, point (b);** **(ii) satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.A, point (c).**	**(262) CPL/IR(A) crédit pour la partie théorique de l'ATPL.**	**(263)Sans objet.**	
CPL/IR(A)	**(265) > 500 sur des avions multipilotes, ou en exploitations multipilotes sur des avions monopilotes CS-23 de la catégorie d'avion de transport régional ou équivalent conformément aux exigences de la partie-OPS relative au transport aérien commercial.**	**(266) (i) Être reçu à un examen de connaissances ATPL(A) dans l'État membre qui a délivré la licence*;** **(ii) satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.A, point (c).**	**(267) CPL/IR(A) crédit pour la partie théorique de l'ATPL**	**(268) Sans objet.**	

Licence nationale détenue.	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Exigences additionnelles.	Licence «partie FCL» de remplacement et conditions (*le cas échéant*).	Suppression de conditions.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	**(270) > 500 en tant que PIC sur avions monopilotes.**	**(271) Aucune.**	**(272) CPL/IR(A), avec qualifications de type/classe restreintes aux avions monopilotes.**		
CPL/IR(A)	**(274) < 500 en tant que PIC sur avions monopilotes.**	**(275) Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances pour un niveau CPL/IR.**	**(276) Comme au point (4) (f).**	**(277) Obtenir une qualification de type multipilote conformément à la «partie FCL».**	
CPL(A)	**(279) > 500 en tant que PIC sur avions monopilotes.**	**(280) Qualification au vol de nuit, si applicable.**	**(281) CPL(A), avec qualifications de type/classe restreintes aux avions monopilotes.**		
	(283)	**(284)**	**(285)**		
(287) CPL(A)	**(288) < 500 en tant que PIC sur avions monopilotes.**	**(289) (i) Qualification au vol de nuit, si applicable;** **(ii) démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.310.**	**(290) Comme au point (4) (h).**		

Licence nationale détenue.	**Nombre total d'heures de vol d'expérience.**	**Exigences additionnelles.**	**Licence «partie FCL» de remplacement et conditions (*le cas échéant*).**	**Suppression de conditions.**	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL/IR(A)	**(292) ≥ 75 conformément à l'IFR.**	**(293) Qualification au vol de nuit si des privilèges de vol de nuit ne sont pas inclus dans la qualification de vol aux instruments.**	**(294) PPL/IR(A) (IR restreinte à la PPL).**	**(295) Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.615, point (b).**	
	(297)	**(298)**	**(299)**	**(300)**	
(302) PPL(A)	**(303) ≥ 70 sur avions.**	**(304) Démontrer l'utilisation des équipements de radioguidage.**	**(305) PPL(A)**		

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

2. Qualifications d'instructeur

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

(307) Qualification nationale ou privilèges détenus.	**Expérience.**	**Exigences additionnelles.**	**Qualification «partie FCL» de remplacement.**
(1)	(2)	(3)	(4)
(308) FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	**(309) Comme requis par la «partie FCL» pour la qualification pertinente.**	**(310) Sans objet.**	**(311) FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)**

3. Qualification SFI

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

(312) Qualification nationale détenue.	**Expérience.**	**Exigences additionnelles.**	**Qualification «partie FCL» de remplacement.**
(1)	(2)	(3)	(4)
(313) SFI(A)	**(314) > 1 500 heures en tant que pilote de MPA.**	**(315) (i) Être ou avoir été titulaire d'une CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie d'avion, délivrée par un État membre;** **(ii) avoir effectué la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification, y compris le MCC.**	**(316) SFI(A)**
SFI(A)	**(317) 3 ans d'expérience récente en tant que SFI.**	**(318) Avoir effectué de manière satisfaisante la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification, y compris le MCC.**	**(319) SFI(A)**

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

4. Qualification STI

Une qualification STI délivrée par un État membre conformément aux exigences nationales dudit État sera convertie en une qualification «partie FCL», pour autant que le titulaire satisfasse aux exigences présentées dans le tableau ci-dessous :

Qualification nationale détenue.	Expérience.	Exigences additionnelles.	Qualification de remplacement.
(1)	(2)	(3)	(4)
(320) STI(A)	**(321) > 500 heures en tant que pilote de SPA.**	**(322) (i) Être ou avoir été titulaire d'une licence de pilote délivrée par un État membre;** **(ii) avoir passé un contrôle de compétences, conformément à l'appendice 9 à la «partie FCL», dans un FSTD approprié au type d'instruction souhaité.**	**(323) STI(A)**
STI(A)	**(324) 3 ans d'expérience récente en tant que STI.**	**(325) Avoir passé un contrôle de compétences, conformément à l'appendice 9 à la «partie FCL», dans un FSTD approprié au type d'instruction souhaité.**	**(326) STI(A)**

La prorogation de la qualification sera soumise à la condition que le candidat satisfasse aux exigences pertinentes définies dans la «partie FCL».

B. HÉLICOPTÈRES

1. Licences de pilote

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

(a) remplir sous la forme d'un contrôle de compétences les exigences de la «partie FCL» en matière de prorogation d'une qualification de type et de vol aux instruments, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;

(b) démontrer la connaissance des sections pertinentes des exigences applicables pour l'exploitation aérienne (Part-OPS) et de la «partie FCL»;

(c) démontrer une compétence linguistique conformément au paragraphe FCL.055;

(d) satisfaire aux exigences présentées dans le tableau ci-dessous:

Licence nationale détenue.	**Nombre total d'heures de vol d'expérience.**	**Exigences additionnelles.**	**Licence «partie FCL» de remplacement des conditions (*le cas échéant*).**	**Suppression de conditions.**	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
(327) ATPL(H) IR(H) valide	**(328) > 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multipilotes.**	**(329) Aucune.**	**(330) ATPL(H) IR**	**(331) Sans objet.**	**(a)**
(332)	**(333)**	**(334)**	**(335)**	**(336)**	
(337) ATPL(H) sans privilèges IR(H)	**(338) > 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multipilotes.**	**(339) Aucune.**	**(340) ATPL(H)**		
ATPL(H) IR(H) valide	**(342) > 1 000 sur hélicoptères multipilotes.**	**(343) Aucune.**	**(344) ATPL(H), et IR avec qualification de type restreinte aux privilèges de copilote.**	**(345) Démontrer une aptitude à agir en tant que PIC comme requis par l'appendice 9 de la «partie FCL».**	
	(347)	**(348)**	**(349)**	**(350)**	
(352) ATPL(H) sans privilèges IR(H)	**(353) > 1 000 sur hélicoptères multipilotes.**	**(354) Aucune.**	**(355) ATPL(H), avec qualification de type restreinte aux privilèges de copilote**	**(356) Démontrer une aptitude à agir en tant que PIC comme requis par l'appendice 9 de la «partie FCL».**	

Licence nationale détenue.	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Exigences additionnelles.	Licence «partie FCL» de remplacement des conditions (*le cas échéant*).	Suppression de conditions.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) IR(H) valide	**(358) > 500 sur hélicoptères multipilotes.**	**(359) Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances en vol comme exigé au paragraphe FCL.515 et au paragraphe FCL.615, point b).**	**(360) Comme au point (4) (c).**	**(361) Comme au point (5) (c).**	
	(363)	**(364)**	**(365)**	**(366)**	
(368) ATPL(H) sans privilèges IR(H)	**(369) > 500 sur hélicoptères multipilotes.**	**(370) Comme au point (3) (e).**	**(371) Comme au point (4) (d).**	**(372) Comme au point (5) (d).**	
	(374)	**(375)**	**(376)**	**(377)**	
(379) CPL/IR (H) et avoir réussi un examen théorique ATPL(H) de l'OACI dans l'État membre qui a délivré la licence.		**(380) (i) Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances en vol comme exigé au paragraphe FCL.310 et au paragraphe FCL.615, point (b);** **(ii) satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.H, point b).**	**(381) CPL/IR (H)** **avec crédit de connaissances théoriques de l'ATPL(H), pour autant l'examen de théoriques ATPL(H) de l'OACI ait été évalué comme étant d'un niveau ATPL de la «partie FCL».**	**(382) Sans objet.**	

Licence nationale détenue.	**Nombre total d'heures de vol d'expérience.**	**Exigences additionnelles.**	**Licence «partie FCL» de remplacement des conditions (*le cas échéant*).**	**Suppression de conditions.**	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	**(384) > 500 heures sur hélicoptères multipilotes.**	**(385) (i) Être reçu à un examen portant sur les connaissances théoriques de ATPL(H) «partie FCL» dans l'État membre qui a délivré la licence*** **(ii) Satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.H, point b)**	**(386) CPL/IR (H)** **avec crédit pour la partie théorique de l'ATPL(H).**	**(387) Sans objet.**	
CPL/IR(H)	**(389) > 500 en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes.**	**(390) Aucune.**	**(391) CPL/IR (H), avec qualifications de type restreintes aux hélicoptères monopilotes.**	**(392) Obtenir une qualification de type multipilote conformément à la «partie FCL».**	
	(394)	**(395)**	**(396)**		

Licence nationale détenue.	**Nombre total d'heures de vol d'expérience.**	**Exigences additionnelles.**	**Licence «partie FCL» de remplacement des conditions (*le cas échéant*).**	**Suppression de conditions.**	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
(398) CPL/IR (H)	**(399) < 500 heures en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes.**	**(400) Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances en vol comme exigé au paragraphe FCL.310 et au paragraphe FCL.615, point b).**	Comme au point (4) (i).		(j)
	(401)	**(402)**			
(403) CPL(H)	(404) > 500 en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes.	(405) Qualification au vol de nuit.	(406) CPL(H), avec qualifications de type restreintes aux hélicoptères monopilotes.		
CPL(H)	(408) < 500 heures en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes.	(409) Qualification au vol de nuit, démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances en vol comme exigé au paragraphe FCL.310.	(410) Comme au point (4) (k).		
CPL(H) sans qualification au vol de nuit.	(412) > 500 en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes.		(413) Comme au point (4) (k) et restreint aux opérations en VFR de jours.	(414) Obtenir une qualification de type multipilote conformément	

Licence nationale détenue.	**Nombre total d'heures de vol d'expérience.**	**Exigences additionnelles.**	**Licence «partie FCL» de remplacement des conditions (*le cas échéant*).**	**Suppression de conditions.**	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(H) sans qualification au vol de nuit.	(416) < 500 heures en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes.	(417) Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances en vol comme exigé au paragraphe FCL. 310.	(418) Comme au point (4) (k) et restreint aux opérations en VFR de jours	à la «partie FCL», ainsi qu'une qualification au vol de nuit.	
PPL/IR(H)	(420) ≥ 75, conformément à l'IFR.	(421) Qualification au vol de nuit, si des privilèges de vol de nuit ne sont pas inclus dans la qualification de vol aux instruments.	(422) PPL/IR(H) (IR restreinte à la PPL)	(423)	(o
PPL(H)	≥ 75 sur hélicoptères.	Démontrer l'utilisation des équipements de radioguidage.	PPL(H)		(p)

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

2. Qualifications d'instructeur

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

Qualification nationale ou privilèges détenus.	Expérience.	Exigences additionnelles.	Qualification de remplacement.
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	**(424) Comme requis par la «partie FCL» pour la qualification pertinente.**		**(425) FI(H)/IRI(H)/TRI(H)***

La prorogation de la qualification sera soumise à la condition que le candidat satisfasse aux exigences pertinentes définies dans la «partie FCL».

3. Qualification SFI

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

Qualification nationale détenue.	Expérience.	Exigences additionnelles.	Qualification de remplacement.
(1)	**(426) (2)**	**(427) (3)**	**(428) (4)**
SFI(H)	**> 1 000 heures en tant que pilote de MPH.**	**(i) Être ou avoir été titulaire d'une CPL, MPL ou ATPL délivrée par un État membre; (ii) avoir effectué la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification, y compris le MCC.**	**SFI(H)**
SFI(H)	**3 ans d'expérience récente en tant que SFI.**	**Avoir effectué la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification, y compris le MCC.**	**SFI(H)**

La prorogation de la qualification sera soumise à la condition que le candidat satisfasse aux exigences pertinentes définies dans la «partie FCL».

4. Qualification STI

Une qualification STI délivrée par un État membre conformément aux exigences nationales dudit État sera convertie en une qualification «partie FCL», pour autant que le titulaire satisfasse aux exigences présentées dans le tableau ci-dessous:

Qualification nationale détenue	Expérience	Exigences additionnelles	Qualification de remplacement
(1)	(429) (2)	(430) (3)	(431) (4)
STI(H)	> 500 heures en tant que pilote de SPH.	(i) Être ou avoir été titulaire d'une licence de pilote délivrée par un État membre; (ii) avoir passé un contrôle de compétences, conformément à l'appendice 9 à la «partie FCL», dans un FSTD approprié au type d'instruction souhaité.	STI(H)
STI(H)	3 ans d'expérience récente en tant que STI.	Avoir passé un contrôle de compétences, conformément à l'appendice 9 à la «partie FCL», dans un FSTD approprié au type d'instruction souhaité.	STI(H)

La prorogation de la qualification sera soumise à la condition que le candidat satisfasse aux exigences pertinentes définies dans la «partie FCL».

❁ ❁ ❁

ANNEXE III

CONDITIONS D'AGRÉMENT DE LICENCES DÉLIVRÉES PAR OU AU NOM DE PAYS TIERS

A. HOMOLOGATION DE LICENCES

Généralités

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Licence détenue.	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Prérogatives.	
(1)	(432) (2)	(433) (3)	
(434) ATPL(A)	(435) > 1 500 en tant que PIC sur avions multipilotes.	(436) Transport aérien commercial sur avions multipilotes en tant que PIC.	(437) (a)
ATPL(A) ou CPL(A)/IR*	(438) > 1 500 en tant que PIC ou copilote sur avions multipilotes en fonction des exigences opérationnelles.	(439) Transport aérien commercial sur avions multipilotes en tant que copilote.	(440) (b)
CPL(A)/IR	(441) > 1 000 heures en tant que PIC en transport aérien commercial depuis l'obtention d'une qualification IR.	(442) Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que PIC.	(443) (c)
CPL(A)/IR	(444) > 1 000 en tant que PIC ou copilote sur avions monopilotes en fonction des exigences opérationnelles.	(445) Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que copilote conformément à la partie-OPS.	(446) (d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	(447) > 700 heures sur avions autres que des TMG, dont 200 heures dans le rôle pour lequel l'agrément est souhaité et 50 heures dans ledit rôle au cours des 12 derniers mois.	(448) Exercice de privilèges dans des avions exploités à d'autres fins que le transport aérien commercial.	(449) (e)
CPL(A)	(450) > 1500 heures en tant que PIC en transport aérien commercial dont 500 heures sur hydravion	(451) Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que PIC	

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

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

Licence détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Prérogatives	
(1)	(452) (2)	(453) (3)	
ATPL(H) IR valide.	> 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multipilotes.	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que PIC en exploitation VFR et IFR.	(a)
ATPL(H) sans privilèges IR.	> 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multipilotes.	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que PIC en exploitation VFR.	(b)
ATPL(H) IR valide	> 1 000 en tant que pilote sur hélicoptères multipilotes.	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que copilote en exploitation VFR et IFR.	(c)
ATPL(H) sans privilèges IR	> 1 000 en tant que pilote sur hélicoptères multipilotes.	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que copilote en exploitation VFR.	(d)
CPL(H)/IR	> 1 000 en tant que pilote sur hélicoptères multipilotes.	Transport .aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que copilote	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 heures en tant que PIC en transport aérien commercial depuis l'obtention d'une qualification IR.	Transport aérien commercial sur hélicoptères monopilotes en tant que PIC.	(f)
ATPL(H) avec ou sans privilèges IR(H), CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 heures sur hélicoptères autres que ceux certifiés selon CS-27/29 ou équivalent, dont 200 heures dans le rôle pour lequel l'agrément est souhaité et 50 heures dans ledit rôle au cours des 12 derniers mois.	Exercice de privilèges dans des hélicoptères exploités à d'autres fins que le transport aérien commercial.	(g)

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

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

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

(a) passer l'examen pratique pour la qualification de vol aux instruments et les qualifications de type ou de classe pertinentes par rapport aux privilèges de la licence qu'ils détiennent, conformément à l'appendice 7 et à l'appendice 9 de la «partie FCL»;

(b) démontrer qu'il connaît la réglementation, les codes météorologiques aéronautiques, la préparation du plan de vol et les performances de vol (IR), ainsi que la performance humaine;

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

(d) détenir une attestation médicale valide de classe 2, délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;

(f) avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures de vol aux instruments en tant que commandant de bord dans la catégorie d'aéronef pertinente.

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

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

(a) démontrer qu'il connaît la réglementation et la performance humaine;

(b) être reçu à l'examen pratique de la PPL tel que défini dans la «partie FCL»;

(c)remplir les exigences de la «partie FCL» en matière de délivrance d'une qualification de type ou de classe, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;

(d) être titulaire d'une attestation médicale valide de classe 2, délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;

(e) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;

(f) avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures en tant que pilote dans la catégorie d'aéronef pertinente.

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

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

(a) être titulaire d'une licence appropriée et d'une attestation médicale, ainsi que des qualifications associées ou de qualifications délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;

(b) être employé, directement ou indirectement, par un avionneur.

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

B. CONVERSION DE LICENCES

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

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

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

(a) réussir un examen écrit relatif à la réglementation et aux performances humaines;

(b) réussir l'examen pratique de la PPL, BPL ou SPL, selon le cas, conformément à la «partie FCL»;

(c)satisfaire aux exigences pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la sous-partie H;

(d) être titulaire au moins d'une attestation médicale de classe 2, délivrée conformément à la partie médicale;

(e) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;

(f) avoir à son actif au moins 100 heures de vol en tant que pilote.

C. RECONNAISSANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

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

(a) satisfasse aux exigences en termes d'expérience et aux prérequis pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la «partie FCL»;

(b) soit reçu à l'examen pratique pertinent pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la «partie FCL»;

(b) ait actuellement une pratique du vol;

(c)n'ait pas moins de :

(i) dans le cas des qualifications de classe d'avion, 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote dans ladite classe;

(ii) dans le cas des qualifications de type d'avion, 500 heures d'expérience de vol en tant que pilote dans ledit type;

(iii) pour les hélicoptères monomoteurs ayant une masse maximale certifiée au décollage allant jusqu'à 3 175 kg, 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote dans ledit type;

(iv) pour tous les autres hélicoptères, 350 heures d'expérience de vol en tant que pilote dans ladite classe.

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

ANNEXE IV

[PART-MED]
SOUS-PARTIE A

EXIGENCES GÉNÉRALES

Section 1

Généralités

MED.A.001 Autorité compétente

Aux fins de la présente partie, l'autorité compétente est:

a) pour les centres aéromédicaux (CAM):

(1) l'autorité désignée par l'État membre dans lequel le CAM a son principal lieu d'exercice;

(2) si le CAM se situe dans un pays tiers, l'Agence;

b) pour les examinateurs aéromédicaux (EAM):

(1) l'autorité désignée par l'État membre dans lequel les EAM ont leur principal lieu d'exercice;

(2) si le principal lieu d'activité d'un EAM se situe dans un pays tiers, l'autorité désignée par l'État membre à laquelle l'EAM s'adresse pour la délivrance du certificat d'EAM;

c) pour les médecins généralistes (MG), l'autorité désignée par l'État membre à laquelle le MG notifie ses activités;

d) pour les médecins du travail (MDT) qui évaluent l'aptitude médicale des membres d'un équipage de cabine, l'autorité désignée par l'État membre auquel le MDT notifie ses activités.

MED.A.005 Domaine d'application

La présente partie établit les exigences concernant:

a) la délivrance, la validité, la prorogation et le renouvellement du certificat médical requis pour l'exercice des privilèges d'une licence de pilote ou d'élève-pilote;

b) l'aptitude médicale des membres de l'équipage de cabine;

c) la certification des EAM; et

d) la qualification des MG et des médecins du travail (MDT).

MED.A.010 Définitions

Aux fins de la présente partie, on entend par:

– **«conclusion médicale accréditée»,** une conclusion, acceptable par l'autorité de délivrance des licences, tirée par un ou plusieurs experts médicaux sur la base de

critères objectifs et non discriminatoires, aux fins du cas concerné, en concertation avec des responsables d'exploitation de vols ou d'autres experts si besoin est;

– **«évaluation»,** la conclusion sur l'aptitude médicale d'une personne, basée sur l'évaluation de l'historique médical de ladite personne et/ou des examens aéromédicaux tels que requis par la présente partie, et d'autres examens si besoin est, et/ou des tests médicaux tels que, sans s'y limiter, les électrocardiogrammes, mesures de la tension artérielle, analyses sanguines ou radiographies;

– **«vision sûre des couleurs»,** la capacité d'un candidat à correctement distinguer les couleurs utilisées en navigation aérienne et à identifier correctement les feux colorés utilisés dans l'aviation;

– **«spécialiste des yeux»,** un ophtalmologue ou un spécialiste de la vision qualifié en optométrie et formé pour diagnostiquer les états pathologiques;

– **«examen»,** l'inspection, la palpation, la percussion, l'auscultation ou autres moyens d'investigation particulièrement destinés au diagnostic des maladies;

– **«investigation»,** l'évaluation chez un demandeur d'un état pathologique suspecté au moyen d'examens et de tests, de façon à vérifier la présence ou l'absence d'un problème médical;

– **«autorité de délivrance des licences»,** l'autorité compétente de l'État membre qui a délivré la licence, ou à laquelle une personne demande la délivrance d'une licence, ou, quand une personne n'a pas encore fait la demande d'une licence, l'autorité compétente conformément à la présente partie;

– **«limitation»,** une condition apposée sur le certificat médical, la licence ou le rapport médical relatif à l'équipage de cabine et qui doit être respectée lors de l'exercice des privilèges de la licence, ou certificat des membres de l'équipage de cabine;

– **«erreur de réfraction»,** l'écart mesuré en dioptries par rapport à l'emmétropie dans le méridien le plus amétrope, mesuré par les méthodes standard.

MED.A.015 Secret médical

Toutes les personnes intervenant dans un examen, une évaluation ou une certification de nature médicale sont tenues de veiller à tout moment au respect du secret médical.

MED.A.020 Diminution de l'aptitude médicale

a) Les titulaires de licence n'exercent à aucun moment les privilèges de leur licence et des qualifications ou certificats qui y sont liés s'ils:

(1) ont connaissance d'une quelconque diminution de leur aptitude médicale susceptible de les rendre incapables d'exercer ces privilèges en toute sécurité;

(2) prennent ou utilisent des médicaments prescrits ou non prescrits qui sont susceptibles d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence en question;

(3) reçoivent tout traitement médical, chirurgical ou autre susceptible d'influer sur la sécurité des vols.

b) En outre, les titulaires de licence tâchent d'obtenir, sans retard indu, un avis aéromédical:

(1) s'ils ont subi une opération chirurgicale ou procédure invasive;

(2) s'ils ont entamé la prise régulière de tout médicament;

(3) s'ils souffrent de toute blessure importante impliquant une incapacité de travailler comme membre de l'équipage de vol;

(4) s'ils souffrent de toute maladie importante impliquant une incapacité de travailler comme membre de l'équipage de vol;

(5) en cas de grossesse, pour les femmes;

(6) s'ils ont été admis dans un hôpital ou une clinique médicale;

(7) s'ils ont besoin de verres correcteurs pour la première fois.

c) Dans ces cas:

(1) le titulaire d'un certificat médical de classe 1 ou 2 consulte un CAM ou un EAM. Le CAM ou l'EAM évalue l'aptitude médicale du titulaire de licence et décide s'il est apte à reprendre l'exercice de ses privilèges;

(2) le titulaire d'un certificat médical pour licence de pilote d'aéronefs légers (LAPL) consulte un CAM ou un EAM, ou le MG qui a signé le certificat médical. Le CAM, l'EAM ou le MG évalue l'aptitude médicale du titulaire de licence et décide s'il est apte à reprendre l'exercice de ses privilèges.

d) Le membre de l'équipage de cabine s'abstient d'exécuter ses tâches sur un aéronef et, le cas échéant, d'exercer les privilèges de son certificat de membre de l'équipage de cabine s'il a connaissance de toute diminution de son aptitude médicale, dans la mesure où cet état est susceptible de le rendre incapable d'assumer ses fonctions et responsabilités en matière de sécurité.

e) En outre, dans les états médicaux énoncés au paragraphe b), points 1) à 5), le membre de l'équipage de cabine tâche d'obtenir, sans retard indu, l'avis d'un EAM, d'un CAM ou d'un MDT, selon le cas. L'EAM, le CAM ou le MDT évalue l'aptitude médicale du membre de l'équipage de cabine et décide s'il est apte à reprendre ses tâches de sécurité.

MED.A.025 Obligations des centres aéromédicaux, des examinateurs aéromédicaux, des médecins généralistes et des médecins du travail

a) En réalisant les examens et/ou évaluations médicaux, les CAM, les EAM, les MG et les MDT:

(1) veillent à établir avec l'intéressé une communication sans barrières linguistiques;

(2) informent l'intéressé des conséquences pouvant découler de déclarations incomplètes, imprécises ou fausses concernant son historique médical.

b) Une fois achevée l'évaluation et/ou l'examen médical, le CAM, l'EAM, le MG ou le MDT:

(1) déclare à l'intéressé s'il est apte, inapte ou, si besoin est, s'il doit être réorienté vers l'autorité de délivrance des licences, le CAM ou l'EAM;

(2) informe l'intéressé de toute limitation susceptible de restreindre la formation au vol ou les privilèges de la licence ou du certificat de membre de l'équipage de cabine, selon le cas;

(3) si l'évaluation révèle l'inaptitude de l'intéressé, informe celui-ci de son droit de recours; et

(4) dans le cas des demandeurs d'un certificat médical, soumet sans délai, à l'autorité de délivrance des licences, un rapport signé ou authentifié par voie électronique comprenant le résultat de l'évaluation et une copie du certificat médical.

c) Les CAM, les EAM, les MG et les MDT conservent les dossiers contenant les détails des évaluations et examens médicaux effectués conformément à la présente partie, ainsi que leurs résultats, conformément à la législation nationale.

d) Quand ils sont sollicités pour des fonctions de certification médicale et/ou de supervision, les CAM, les EAM, les MG et les MDT soumettent sur demande tous les dossiers et rapports aéromédicaux ainsi que toute autre information pertinente à l'évaluateur médical de l'autorité compétente.

Section 2

Exigences relatives aux certificats médicaux

MED.A.030 Certificats médicaux

a) Un élève-pilote ne peut voler en solo à moins de posséder un certificat médical tel que requis pour la licence correspondante.

b) Les demandeurs et les titulaires d'une licence de pilote d'aéronefs légers (LAPL) doivent posséder au moins un certificat médical pour LAPL.

c) Les demandeurs et les titulaires d'une licence de pilote privé (PPL), d'une licence de pilote de planeur (SPL) ou d'une licence de pilote de ballon (BPL) possèdent au moins un certificat médical de classe 2.

d) Les demandeurs et les titulaires d'une SPL ou d'une BPL intervenant dans des vols commerciaux de planeur ou de ballon possèdent au moins un certificat médical de classe 2.

e) Si une qualification pour travail de nuit est ajoutée à une PPL ou à une LAPL, le titulaire de la licence doit avoir une vision sûre des couleurs.

f) Les demandeurs et les titulaires d'une licence de pilote professionnel (CPL), d'une licence de pilote en équipage multiple (MPL) ou d'une licence de pilote de ligne (ATPL) sont en possession d'un certificat médical de classe 1.

g) Si une qualification pour vol aux instruments (IFR) est ajoutée à une PPL, le titulaire de la licence se soumet à une audiométrie par sons purs en se conformant à la périodicité et aux normes requises pour les titulaires d'un certificat médical de classe 1.

h) Un titulaire de licence ne peut en aucune circonstance être en possession de plus d'un certificat médical délivré conformément à la présente partie.

MED.A.035 Demande de certificat médical

a) Les demandes de certificat médical s'effectuent dans un format établi par l'autorité compétente.

b) Les demandeurs de certificat médical fournissent au CAM, à l'EAM ou au MG, selon le cas:

(1) la preuve de leur identité;

(2) une déclaration signée indiquant:

i) les faits médicaux de leur historique médical;

ii) s'ils ont déjà subi un examen pour certificat médical et, dans l'affirmative, par qui il a été effectué et quels en sont les résultats;

iii) s'ils ont précédemment été déclarés inaptes ou si un certificat médical les concernant a déjà fait l'objet d'une suspension ou d'un retrait.

c) S'ils demandent une prorogation ou un renouvellement de leur certificat médical, les demandeurs présentent le certificat médical au CAM, à l'EAM ou au MG avant les examens pertinents.

MED.A.040 Délivrance, prorogation et renouvellement des certificats médicaux

a) Un certificat médical ne peut être délivré, prorogé ou renouvelé que si les examens et/ou évaluations médicaux requis et une évaluation de l'aptitude ont été effectués.

b) *Délivrance initiale*

(1) Les certificats médicaux de classe 1 sont délivrés par un CAM.

(2) Les certificats médicaux de classe 2 sont délivrés par un CAM ou un EAM.

(3) Les certificats médicaux pour LAPL sont délivrés par un CAM, un EAM ou, si le droit national de l'État membre de délivrance de la licence le permet, par un MG.

c) *Prorogation et renouvellement*

(1) Les certificats médicaux de classes 1 et 2 sont prorogés ou renouvelés par un CAM ou un EAM.

(2) Les certificats médicaux pour LAPL sont prorogés ou renouvelés par un CAM, un EAM ou, si le droit national de l'État membre de délivrance de la licence le permet, par un MG.

d) Les CAM, EAM ou MG prorogent ou renouvellent un certificat médical uniquement:

(1) si le demandeur leur a fourni un dossier médical complet et, si le CAM, l'EAM ou le MG les demande, les résultats des examens et tests médicaux effectués par le médecin généraliste du demandeur ou tout médecin spécialiste; et

(2) si le CAM, l'EAM ou le MG ont effectué l'évaluation aéromédicale sur la base des examens et tests médicaux requis pour le certificat médical concerné

afin de vérifier que le demandeur satisfait à toutes les exigences pertinentes de la présente partie.

e) L'EAM, le CAM ou, dans le cas d'un renvoi, l'autorité de délivrance des licences, peut exiger du demandeur qu'il subisse des examens ou investigations médicaux si cela est indiqué du point de vue clinique avant de délivrer, de proroger ou de renouveler un certificat médical.

f) L'autorité de délivrance des licences peut délivrer ou délivrer à nouveau un certificat médical, selon le cas, si:

(1) un dossier fait l'objet d'un renvoi;

(2) elle a constaté qu'il était nécessaire de rectifier des informations figurant sur le certificat.

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

a) *Validité*

(1) Les certificats médicaux de classe 1 sont valables pendant une période de 12 mois.

(2) La période de validité des certificats médicaux de classe 1 est réduite à six mois dans le cas des titulaires de licence qui:

i) exercent des activités de transport aérien commercial monopilote de passagers et ont atteint l'âge de 40 ans;

ii) ont atteint l'âge de 60 ans.

(3) Les certificats médicaux de classe 2 sont valables pendant une période de:

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

ii) 24 mois si le titulaire de la licence a entre 40 et 50 ans. Un certificat médical délivré à un titulaire de licence n'ayant pas 50 ans cesse d'être valable quand celui-ci atteint l'âge de 51 ans; et

iii) 12 mois à partir de l'âge de 50 ans.

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

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

ii) 24 mois après l'âge de 40 ans.

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

i) déterminée par l'âge du demandeur à la date de l'examen médical; et

ii) calculée à partir de la date de l'examen médical dans le cas d'une délivrance initiale ou d'un renouvellement, et à partir de la date d'expiration du certificat médical précédent dans le cas d'une prorogation.

b) *Prorogation*

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

c) *Renouvellement*

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

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

i) si le certificat médical a expiré depuis plus de deux ans, le CAM ou l'EAM n'effectue l'examen de renouvellement qu'après l'évaluation du dossier aéromédical du demandeur;

ii) si le certificat médical a expiré depuis plus de cinq ans, les exigences d'examen pour une délivrance initiale s'appliquent et l'évaluation se fonde sur les exigences de prorogation.

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

MED.A.050 Renvoi

a) Si le demandeur d'un certificat médical de classe 1 ou 2 est renvoyé vers l'autorité de délivrance des licences conformément au MED. B.001, le CAM ou l'EAM transfère les documents médicaux pertinents à l'autorité de délivrance des licences.

b) Si le demandeur d'un certificat médical pour LAPL est renvoyé vers un EAM ou un CAM conformément au MED.B.001, le MG transfère les documents médicaux pertinents au CAM ou à l'EAM.

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SOUS-PARTIE B

EXIGENCES APPLICABLES AUX CERTIFICATS MEDICAUX DES PILOTES

Section 1

Généralités

MED.B.001 Limitations des certificats médicaux

a) *Limitations des certificats médicaux de classes 1 et 2*

(1) Si le demandeur ne satisfait pas entièrement aux exigences applicables à la classe de certificat médical en question mais qu'il n'est pas considéré comme susceptible de mettre en danger la sécurité des vols, le CAM ou l'EAM procède comme suit:

i) dans le cas d'un demandeur de certificat médical de classe 1, il renvoie la décision sur l'aptitude du demandeur à l'autorité de délivrance des licences, comme indiqué dans la présente sous-partie;

ii) dans les cas où le renvoi à l'autorité de délivrance des licences n'est pas indiqué dans la présente sous-partie, il détermine si le demandeur est capable d'exécuter ses tâches en toute sécurité en observant une ou plusieurs limitations portées sur le certificat médical, et délivre le certificat médical assorti de la ou des limitations, si nécessaire;

iii) dans le cas d'un demandeur de certificat médical de classe 2, il détermine si le demandeur est capable d'exécuter ses tâches en toute sécurité en observant une ou plusieurs limitations portées sur le certificat médical, et délivre le certificat médical, si nécessaire assorti de la ou des limitations, en concertation avec l'autorité de délivrance des licences;

(iv) le CAM ou l'EAM peut proroger ou renouveler un certificat médical assorti de la même limitation sans renvoyer le demandeur à l'autorité de délivrance des licences.

b) *Limitations des certificats médicaux pour LAPL*

(1) Si un MG, après avoir dûment pris en compte le dossier médical du demandeur, conclut que celui-ci ne satisfait pas entièrement aux exigences d'aptitude médicale, il renvoie le demandeur à un CAM ou un EAM, sauf pour ceux qui ont besoin d'une limitation relative uniquement à l'emploi de verres correcteurs.

(2) Si le demandeur d'un certificat médical pour LAPL fait l'objet d'un renvoi, le CAM ou l'EAM prend dûment en compte le MED.B.095, détermine si le demandeur est capable d'exécuter ses tâches en toute sécurité en observant une ou plusieurs limitations portées sur le certificat médical, et délivre le certificat médical assorti de la ou des limitations, si nécessaire. Le CAM ou l'EAM prend toujours en compte la nécessité d'interdire au pilote de transporter des passagers (limitation opérationnelle passagers - OPL).

(3) Le MG peut proroger ou renouveler un certificat médical pour LAPL assorti de la même limitation sans renvoyer le demandeur à un CAM ou un EAM.

c) En évaluant si une limitation est nécessaire, il faut en particulier tenir compte de ceci:

(1) le cas où une conclusion médicale accréditée indique que, dans des circonstances spéciales, le fait qu'un demandeur ne satisfasse pas à l'une ou l'autre exigence, d'un point de vue quantitatif ou autre, est tel que l'exercice des privilèges de la licence demandée n'est pas susceptible de menacer la sécurité des vols;

(2) le fait que le demandeur ait la capacité, la compétence et l'expérience adéquates pour l'activité à accomplir.

d) *Codes des limitations opérationnelles*

(1) Limitation opérationnelle multipilote (OML – classe 1 uniquement)

i) Lorsque le titulaire d'une licence CPL, ATPL ou MPL ne satisfait pas entièrement aux critères pour l'obtention d'un certificat médical de classe 1 et qu'il est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences, il est évalué si le certificat médical peut être délivré avec une OML «valide seulement comme copilote ou avec un copilote qualifié». Cette évaluation est effectuée par l'autorité de délivrance des licences.

ii) Le titulaire d'un certificat médical assorti d'une limitation OML ne peut piloter un aéronef que dans le cadre d'opérations multipilote, pour autant que l'autre pilote soit entièrement qualifié pour le type d'aéronef en question, ne soit pas l'objet d'une OML et n'ait pas atteint l'âge de 60 ans.

iii) La limitation OML pour les certificats médicaux de classe 1 ne peut être imposée et retirée que par l'autorité de délivrance des licences.

(2) Limitation opérationnelle avec pilote de sécurité (OSL – classe 2 et privilèges LAPL)

i) Le titulaire d'un certificat médical assorti d'une limitation OSL ne peut piloter un aéronef que si un autre pilote entièrement qualifié pour agir en tant que commandant de bord sur la classe ou le type d'aéronef utilisé se trouve à bord, si l'aéronef est équipé de doubles commandes et si cet autre pilote occupe un siège aux commandes.

ii) La limitation OSL pour un certificat médical de classe 2 peut être imposée et retirée par un CAM ou un EAM, en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

(3) Limitation opérationnelle passagers (OPL – classe 2 et privilèges LAPL)

i) Le titulaire d'un certificat médical assorti d'une limitation OPL ne peut piloter qu'un aéronef sans passagers à bord.

(ii) La limitation OPL pour un certificat médical de classe 2 peut être imposée par un CAM ou un EAM, en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

(iii) La limitation OPL pour une limitation de certificat médical associé à une LAPL peut être imposée par un CAM ou un EAM.

e) Toute autre limitation peut être imposée au titulaire d'un certificat médical si elle s'avère nécessaire pour assurer la sécurité des vols.

f) Toute limitation imposée au titulaire d'un certificat médical sera précisée dans le texte y afférent.

Section 2

Exigences médicales afférentes aux certificats médicaux de classes 1 et 2

MED.B.005 Généralités

a) Le demandeur de certificat médical doit être exempt:

(1) de toute anomalie congénitale ou acquise;

(2) de toute affection ou invalidité à caractère actif, latent, aigu ou chronique;

(3) de toute blessure, lésion ou séquelle d'opération;

(4) de tous effets secondaires résultant de la prise de toute médication thérapeutique, diagnostique ou préventive, prescrite ou non prescrite; susceptibles d'entraîner un degré d'incapacité fonctionnelle de nature à influer sur la sécurité de l'exercice des privilèges de la licence en question ou à rendre le demandeur brusquement incapable d'exercer en toute sécurité les privilèges de ladite licence.

b) Si la décision concernant l'aptitude médicale du demandeur d'un certificat médical de classe 1 est du ressort de l'autorité de délivrance des licences, ladite autorité peut déléguer cette décision à un CAM, sauf dans les cas où une limitation OML est nécessaire.

c) Si la décision concernant l'aptitude médicale du demandeur d'un certificat médical de classe 2 est du ressort de l'autorité de délivrance des licences, ladite autorité peut déléguer cette décision à un CAM ou un EAM, sauf dans les cas où une limitation OSL ou OPL est nécessaire.

MED.B.010 Appareil cardiovasculaire

a) *Examen*

(1) Un électrocardiogramme standard de repos à 12 dérivations avec son interprétation est effectué si la situation clinique l'exige, ainsi que:

i) pour un certificat médical de classe 1, lors de l'examen pour la première délivrance d'un certificat médical, puis tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 30 ans, tous les deux ans jusqu'à l'âge de 40 ans, tous les ans jusqu'à l'âge de 50 ans, et à chaque examen de prorogation ou de renouvellement par la suite;

ii) pour un certificat médical de classe 2, lors du premier examen après l'âge de 40 ans, puis tous les deux ans après l'âge de 50 ans.

(2) Une évaluation cardiovasculaire approfondie est effectuée si la situation clinique l'exige.

(3) Pour un certificat médical de classe 1, une évaluation cardiovasculaire approfondie est effectuée lors du premier examen de prorogation ou de renouvellement après l'âge de 65 ans, puis tous les quatre ans.

(4) Pour un certificat médical de classe 1, une estimation des lipides sériques, y compris le cholestérol, est exigée lors de l'examen pour la première délivrance d'un certificat médical, et lors du premier examen après l'âge de 40 ans.

b) *Appareil cardiovasculaire – Généralités*

(1) Le demandeur ne doit souffrir d'aucun trouble cardiovasculaire susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

(2) Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 présentant l'un quelconque des états suivants sera déclaré inapte:

i) anévrisme de l'aorte thoracique ou abdominale supra-rénale, avant comme après intervention chirurgicale;

ii) anomalie fonctionnelle significative de toute valve cardiaque;

iii) transplantation cardiaque ou cœur / poumons.

(3) Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 présentant des antécédents ou un diagnostic établi de l'un quelconque des états suivants est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences:

i) affection artérielle périphérique, avant comme après intervention chirurgicale;

ii) anévrisme de l'aorte abdominale, avant comme après intervention chirurgicale;

iii) anomalies valvulaires cardiaques fonctionnelles mineures;

iv) période postérieure à une intervention chirurgicale cardiaque valvulaire;

v) anomalie du péricarde, du myocarde ou de l'endocarde;

vi) anomalie cardiaque congénitale, avant comme après chirurgie correctrice;

vii) syncope vasovagale récidivante;

viii) thrombose artérielle ou veineuse;

ix) embolie pulmonaire;

x) affection cardiovasculaire nécessitant un traitement anticoagulant préventif.

(4) Le demandeur d'un certificat médical de classe 2 chez qui l'on a diagnostiqué l'un des états spécifiés aux points 2) et 3) ci-dessus doit être examiné par un

cardiologue avant toute évaluation de son aptitude médicale en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

c) *Pression artérielle*

(1) La pression artérielle est mesurée à chaque examen.

(2) La pression artérielle du demandeur doit se situer dans les limites normales.

(3) Le demandeur d'un certificat médical de classe 1:

i) présentant une hypotension artérielle symptomatique; ou

ii) dont la pression artérielle à l'examen dépasse régulièrement 160 mmHg pour la systolique et/ou 95 mmHg pour la diastolique, avec ou sans traitement;

est déclaré inapte.

(4) L'instauration d'un traitement médicamenteux de la pression artérielle entraîne une suspension temporaire du certificat médical pour s'assurer de l'absence d'effets secondaires significatifs.

d) *Coronaropathie*

(1) Le demandeur d'un certificat médical de classe 1:

i) chez qui l'on suspecte une ischémie myocardique;

ii) qui présente une atteinte coronarienne mineure, asymptomatique, et n'a plus besoin de traitement anti-angoreux; est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences pour y subir un examen cardiologique visant à exclure une ischémie myocardique, avant toute évaluation de son aptitude médicale.

(2) Le demandeur d'un certificat médical de classe 2 présentant l'un quelconque des états énoncés au point 1) se soumet à un examen cardiologique avant toute évaluation de son aptitude médicale.

(3) Est déclaré inapte le demandeur présentant l'un des états suivants:

i) ischémie myocardique;

ii) coronaropathie symptomatique;

iii) symptômes de coronaropathie maîtrisés par traitement médicamenteux.

(4) Dans le cas d'une délivrance initiale d'un certificat médical de classe 1, est déclaré inapte le demandeur présentant des antécédents ou un diagnostic de l'un quelconque des états suivants:

i) ischémie myocardique;

ii) infarctus du myocarde;

iii) revascularisation pour coronaropathie.

(5) Le demandeur d'un certificat médical de classe 2 qui est asymptomatique à la suite d'un infarctus du myocarde ou d'une intervention chirurgicale pour coronaropathie doit subir un examen cardiologique dont le résultat est satisfaisant avant qu'une évaluation de l'aptitude puisse être envisagée en concertation avec l'autorité de délivrance des licences. Le demandeur qui

sollicite la prorogation d'un certificat médical de classe 1 est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences.

e) *Troubles de conduction / du rythme*

(1) Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences s'il présente un trouble significatif de la conduction ou du rythme cardiaque, notamment l'un des troubles suivants:

i) troubles du rythme supraventriculaire, y compris dysfonction sino-auriculaire intermittente ou établie, fibrillation et/ou flutter auriculaire et pauses sinusales asymptomatiques;

ii) bloc de branche gauche complet;

iii) bloc atrioventriculaire de type Mobitz 2;

iv) tachycardie à complexes larges et/ou fins;

v) pré-excitation ventriculaire;

vi) prolongation asymptomatique du QT;

vii) syndrome de Brugada sur l'électrocardiogramme.

(2) Le demandeur d'un certificat médical de classe 2 présentant l'un quelconque des états énoncés au point 1) se soumet à un examen cardiologique dont le résultat doit être satisfaisant avant toute évaluation de son aptitude médicale en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

(3) Le demandeur présentant l'un quelconque des états suivants:

i) bloc de branche incomplet;

ii) bloc de branche droit complet;

iii) déviation axiale gauche stable;

iv) bradycardie sinusale asymptomatique;

v) tachycardie sinusale asymptomatique;

vi) complexes ectopiques supra-ventriculaires ou ventriculaires isolés uniformes asymptomatiques;

vii) bloc atrioventriculaire du premier degré;

viii) bloc atrioventriculaire de type Mobitz 1;

peut être déclaré apte en l'absence de toute autre anomalie et sous réserve d'un examen cardiologique satisfaisant.

(4) Le demandeur dont le dossier médical contient:

i) un traitement par ablation;

ii) une implantation de stimulateur cardiaque;

doit se soumettre à un examen cardiovasculaire dont le résultat est satisfaisant avant qu'une évaluation de l'aptitude puisse être envisagée. Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences. Le demandeur d'un certificat médical de classe 2 est évalué en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

(5) Est déclaré inapte le demandeur présentant l'un des états suivants:

i) maladie sino-auriculaire symptomatique;

ii) bloc atrioventriculaire complet;

iii) prolongation symptomatique du QT;

iv) système défibrillateur automatique implantable;

v) pacemaker antitachycardie ventriculaire.

MED.B.015 Appareil respiratoire

a) Est déclaré inapte le demandeur présentant des altérations fonctionnelles pulmonaires significatives. Une évaluation de l'aptitude peut être envisagée lorsque le demandeur a récupéré sa fonction pulmonaire de façon satisfaisante.

b) Pour un certificat médical de classe 1, le demandeur doit se soumettre à des tests spirométriques lors de l'examen initial et si la situation clinique l'exige.

c) Pour un certificat médical de classe 2, le demandeur doit se soumettre à des tests spirométriques si la situation clinique l'exige.

d) Le demandeur présentant des antécédents ou un diagnostic établi de:

(1) asthme exigeant un traitement;

(2) atteinte inflammatoire évolutive de l'appareil respiratoire;

(3) sarcoïdose évolutive;

(4) pneumothorax;

(5) syndrome d'apnée du sommeil;

(6) intervention de chirurgie thoracique importante;

(7) pneumonectomie;

doit subir un examen spirométrique dont le résultat est satisfaisant avant qu'une évaluation de l'aptitude puisse être envisagée. Le demandeur qui présente un diagnostic établi d'un état énoncé aux points 3) et 5) doit subir un examen cardiologique dont le résultat est satisfaisant avant qu'une évaluation de l'aptitude puisse être envisagée.

e) Évaluation aéromédicale:

(1) le demandeur d'un certificat médical de classe 1 présentant l'un des états énoncés au point d) ci-dessus est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences;

(2) le demandeur d'un certificat médical de classe 2 présentant l'un des états énoncés au point d) ci-dessus fait l'objet d'une évaluation en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

f) Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 qui a subi une pneumonectomie totale est déclaré inapte.

MED.B.020 Appareil digestif

a) Le demandeur ne doit pas présenter de maladie fonctionnelle ou organique de l'appareil gastro-intestinal ou de ses annexes qui est susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

b) Le demandeur présentant des séquelles d'une maladie ou d'une intervention chirurgicale sur une partie quelconque de l'appareil digestif ou de ses annexes, susceptible de causer une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, est déclaré inapte.

c) Le demandeur ne doit pas être porteur d'une hernie capable de provoquer des symptômes susceptibles d'entraîner une incapacité.

d) Le demandeur présentant un trouble de l'appareil gastro-intestinal, notamment:

(1) dyspepsie récidivante exigeant un traitement médicamenteux;

(2) pancréatite;

(3) calculs biliaires symptomatiques;

(4) diagnostic établi ou historique clinique de maladie inflammatoire chronique de l'intestin;

(5) après une intervention chirurgicale sur l'appareil digestif ou sur ses annexes, y compris l'exérèse totale ou partielle ou la dérivation d'un de ces organes;

est déclaré inapte. Une évaluation de l'aptitude peut être envisagée après un traitement réussi ou le rétablissement complète après chirurgie, sous réserve d'une évaluation gastro-entérologique satisfaisante.

e) Évaluation aéromédicale:

(1) le demandeur d'un certificat médical de classe 1 chez qui a été diagnostiqué l'un des états énoncés au point 2), 4) et 5) est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences;

(2) l'aptitude du demandeur d'un certificat médical de classe 2 atteint de pancréatite est évaluée en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

MED.B.025 Systèmes métabolique et endocrinien

a) Le demandeur ne doit souffrir d'aucun trouble métabolique, nutritionnel ou endocrinien fonctionnel ou organique susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

b) Le demandeur présentant un dysfonctionnement métabolique, nutritionnel ou endocrinien peut être déclaré apte s'il peut démontrer la stabilité de l'affection et qu'il subit une évaluation aéromédicale dont le résultat est satisfaisant.

c) *Diabète sucré*

(1) Le demandeur atteint de diabète sucré nécessitant de l'insuline est déclaré inapte.

(2) Le demandeur atteint de diabète sucré ne nécessitant pas d'insuline est déclaré inapte à moins de pouvoir démontrer que la glycémie est sous contrôle.

d) Évaluation aéromédicale:

(1) le demandeur d'un certificat médical de classe 1 qui nécessite un traitement médicamenteux autre que de l'insuline pour le contrôle de la glycémie est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences;

(2) l'aptitude du demandeur d'un certificat médical de classe 2 qui nécessite un traitement médicamenteux autre que de l'insuline pour le contrôle de la glycémie est évaluée en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

MED.B.030 Hématologie

a) Le demandeur ne doit pas présenter de maladie du sang susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

b) Dans le cas d'un certificat médical de classe 1, l'hémoglobine doit être contrôlée à chaque examen pour la délivrance d'un certificat médical.

c) Le demandeur atteint d'un état hématologique tel que:

(1) trouble de la coagulation, hémorragique ou thrombolique;

(2) leucémie chronique;

peut être déclaré apte si une évaluation aéromédicale donne un résultat satisfaisant.

d) Évaluation aéromédicale:

(1) le demandeur d'un certificat médical de classe 1 présentant l'un des états énoncés au point c) ci-dessus est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences;

(2) l'aptitude du demandeur d'un certificat médical de classe 2 présentant l'un des états énoncés au point c) ci-dessus est évaluée en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

e) Le demandeur d'un certificat médical de la classe 1 présentant l'un des états hématologiques énoncés ci-dessous est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences:

(1) hémoglobine anormale, y compris mais sans s'y limiter, anémie, polycytémie ou hémoglobinopathie;

(2) hypertrophie lymphatique significative;

(3) hypertrophie de la rate.

MED.B.035 Appareil uro-génital

a) Le demandeur ne doit pas présenter de maladie fonctionnelle ou organique de l'appareil uro-génital ou de ses annexes qui est susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

b) Tout examen aéromédical doit comporter une analyse d'urine. L'urine ne doit pas contenir d'élément considéré comme pathologique.

c) Le demandeur présentant des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou les voies urinaires, notamment toute obstruction par sténose ou par compression, est déclaré inapte.

d) Le demandeur présentant un trouble uro-génital tel que:

(1) maladies rénales;

(2) un ou plusieurs calculs des voies urinaires ou des antécédents de coliques néphrétiques;

peut être déclaré apte si une évaluation rénale/urologique donne un résultat satisfaisant.

e) Le candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur l'appareil urinaire comportant une exérèse totale ou partielle ou une dérivation de ses organes est déclaré inapte. Après rétablissement complet, il doit se soumettre à un nouvel examen avant qu'une évaluation de son aptitude puisse être envisagée. Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences pour la nouvelle évaluation.

MED.B.040 Maladies infectieuses

a) Le demandeur ne doit pas présenter d'antécédents médicaux ou de diagnostic clinique d'une maladie infectieuse susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence dont il est titulaire.

b) Le demandeur qui est positif au VIH peut être déclaré apte si une évaluation aéromédicale donne un résultat satisfaisant. Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences.

MED.B.045 Obstétrique et gynécologie

a) La demandeuse ne doit présenter aucune affection obstétricale ou gynécologique de nature fonctionnelle ou organique susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

b) La demandeuse qui a subi une intervention gynécologique majeure est déclarée inapte jusqu'à son rétablissement complet.

c) *Grossesse*

(1) En cas de grossesse, si le CAM ou l'EAM estime que la titulaire de la licence est apte à exercer ses privilèges, il limite la période de validité du certificat médical jusqu'à la fin de la 26ème semaine de grossesse. Après cette période, le certificat est suspendu. Cette suspension est levée après complet rétablissement suivant la fin de la grossesse.

(2) La titulaire d'un certificat médical de classe 1 ne peut exercer les privilèges de sa licence jusqu'à la 26ème semaine de grossesse qu'avec une limitation OML. Nonobstant le MED. B.001 dans ce cas, la limitation OML peut être imposée et retirée par le CAM ou l'EAM.

MED.B.050 Système musculo-squelettique

a) Le demandeur ne doit pas présenter d'anomalie congénitale ou acquise des os, articulations, muscles ou tendons susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

b) La taille du demandeur en position assise, la longueur de ses bras et de ses jambes et sa force musculaire doivent être suffisantes pour lui permettre l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

c) Le demandeur doit avoir un usage fonctionnel satisfaisant de l'ensemble de son système musculo-squelettique pour lui permettre l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question. L'aptitude du demandeur est évaluée en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

MED.B.055 Psychiatrie

a) Le demandeur ne doit pas avoir d'antécédents médicaux avérés ou de diagnostic clinique d'une quelconque maladie ou incapacité, état ou désordre psychiatriques, aigus ou chroniques, congénitaux ou acquis, susceptibles d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

b) Le demandeur présentant des troubles mentaux ou comportementaux dus à la consommation ou l'abus d'alcool ou de substances psychotropes est déclaré inapte tant qu'il n'est pas rétabli et libéré de toute dépendance à la substance en question. Après un traitement couronné de succès, il se soumet à une évaluation psychiatrique dont le résultat doit être satisfaisant. Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences. L'aptitude du demandeur d'un certificat médical de classe 2 est évaluée en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

c) Le demandeur présentant un état psychiatrique tel que:

(1) troubles thymiques;

(2) troubles neurotiques;

(3) troubles de la personnalité;

(4) troubles mentaux et comportementaux;

doit se soumettre à un examen psychiatrique dont le résultat est satisfaisant avant qu'une évaluation de l'aptitude puisse être envisagée.

d) Le demandeur ayant des antécédents d'actes isolés ou répétés d'automutilation délibérée est déclaré inapte. Ce demandeur doit se soumettre à un examen psychiatrique dont le résultat est satisfaisant avant qu'une évaluation de l'aptitude puisse être envisagée.

e) Évaluation aéromédicale:

(1) le demandeur d'un certificat médical de classe 1 présentant l'un des états énoncés au point b), c) ou d) ci-dessus est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences;

(2) l'aptitude du demandeur d'un certificat médical de classe 2 présentant l'un des états énoncés au point b), c) ou d) ci-dessus est évaluée en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

f) Le demandeur présentant des antécédents ou un diagnostic établi de schizophrénie, de troubles schizotypiques ou délirants est déclaré inapte.

MED.B.060 Psychologie

a) Le demandeur ne doit pas présenter de déficiences psychologiques susceptibles d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

b) Un examen psychologique peut être demandé s'il est indiqué comme complément ou partie d'un examen psychiatrique ou neurologique spécialisé.

MED.B.065 Neurologie

a) Le demandeur ne doit pas présenter d'antécédents médicaux ou de diagnostic clinique d'affection neurologique susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence ou des licences en question.

b) Le demandeur présentant des antécédents établis ou un diagnostic clinique de:

(1) épilepsie;

(2) épisodes récurrents de trouble de la conscience de cause incertaine;

est déclaré inapte.

c) Le demandeur présentant des antécédents établis ou un diagnostic clinique de:

(1) épilepsie sans récurrence après l'âge de cinq ans;

(2) épilepsie sans récurrence et dont le traitement a été arrêté depuis plus de dix ans;

(3) anomalies électro-encéphalographiques et ondes lentes focalisées;

(4) affection évolutive ou stable du système nerveux;

(5 épisode unique de trouble de la conscience de cause incertaine;

(6) perte de connaissance consécutive à un traumatisme crânien;

(7) plaie cérébrale;

(8) lésion de la moelle épinière ou d'un nerf;

doit se soumettre à un examen plus approfondi avant qu'une évaluation de l'aptitude puisse être envisagée. Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences. L'aptitude du demandeur d'un certificat médical de classe 2 est évaluée en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

MED.B.070 Ophtalmologie

a) Le demandeur ne doit pas présenter d'anomalie fonctionnelle des yeux ou de leurs annexes, ni d'affection évolutive, congénitale ou acquise, aiguë ou chronique, ni de séquelle d'intervention chirurgicale ou de traumatisme oculaire, susceptibles d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

b) *Examen*

(1) Pour un certificat médical de classe 1:

i) un examen ophtalmologique complet doit être pratiqué à l'examen initial puis périodiquement, en fonction de la réfraction et de la performance fonctionnelle de l'œil; et

ii) un examen oculaire standard doit être pratiqué lors de tous les examens pour prorogation et renouvellement.

(2) Pour un certificat médical de classe 2:

i) un examen oculaire standard doit être pratiqué lors de l'examen initial et de tous les examens pour prorogation et renouvellement; et

ii) un examen ophtalmologique complet doit être pratiqué sur indication clinique.

c) L'acuité visuelle de loin, avec ou sans correction, doit être comme suit:

(1) dans le cas d'un certificat médical de classe 1, au moins 6/9 (0,7) pour chaque œil pris séparément, et acuité visuelle avec les deux yeux d'au moins 6/6 (1,0);

(2) dans le cas d'un certificat médical de classe 2, au moins 6/12 (0,5) pour chaque œil pris séparément, et acuité visuelle avec les deux yeux d'au moins 6/9 (0,7). Un demandeur ayant une vision inférieure aux normes pour un œil peut être déclaré apte en concertation avec l'autorité de délivrance des licences et sous réserve d'un examen ophtalmique dont le résultat doit être satisfaisant;

(3) un demandeur de certificat médical de classe 1 ayant une vision inférieure aux normes pour un œil est déclaré inapte. En cas de prorogation, le demandeur ayant une vision inférieure aux normes acquise pour un œil est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences et peut être déclaré apte si cet état n'est pas susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité de la licence dont il est titulaire.

d) Le demandeur doit être capable de lire une planche N5 (ou équivalent) à 30-50 cm de distance et une planche N14 (ou équivalent) à 100 cm avec, si elle est prescrite, l'aide d'une correction.

e) Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 doit avoir des champs visuels normaux et une vision binoculaire normale.

f) Le demandeur qui a subi une intervention chirurgicale oculaire peut être déclaré apte si une évaluation ophtalmologique donne un résultat satisfaisant.

g) Le demandeur ayant un diagnostic clinique de kératocône peut être déclaré apte si un examen pratiqué par un ophtalmologue donne un résultat satisfaisant. Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences.

h) Le demandeur présentant l'un des états suivants:

(1) astigmatisme;
(2) anisométropie;

peut être déclaré apte si une évaluation ophtalmologique donne un résultat satisfaisant.

i) Le demandeur atteint de diplopie est déclaré inapte.

j) *Lunettes et lentilles de contact:* si une fonction visuelle satisfaisante n'est obtenue qu'avec correction:

(1) i) pour la vision de loin, les lunettes ou lentilles de contact doivent être portées pendant l'exercice des privilèges de la ou des licences en question;

ii) pour la vision de près, une paire de lunettes adaptée à cet usage doit être à portée de la personne pendant l'exercice des privilèges de la licence;

(2) la personne doit disposer, immédiatement à sa portée, d'une paire de lunettes de secours de même formule pendant l'exercice des privilèges de la ou des licences en question;

(3) la correction doit permettre une fonction visuelle optimale, être bien tolérée et adaptée à un usage aéronautique;

(4) lorsque la correction visuelle est obtenue par des lentilles de contact, celles-ci doivent être adaptées à la vision de près, monofocales, non teintées et bien tolérées;

(5) le demandeur présentant une erreur de réfraction importante utilise des lentilles de contact ou des lentilles à indice élevé;

(6) une seule paire de lunettes doit suffire à satisfaire aux exigences visuelles;

(7) des lentilles orthokératologiques ne doivent pas être utilisées.

MED.B.075 Perception des couleurs

a) Le demandeur doit démontrer sa capacité à percevoir facilement les couleurs dont la reconnaissance est nécessaire à l'exercice en toute sécurité de ses tâches.

b) *Examen*

(1) Le demandeur doit réussir le test d'Ishihara pour la délivrance initiale d'un certificat médical.

(2) En cas d'échec au test d'Ishihara, le demandeur se soumet à des tests plus approfondis de perception des couleurs permettant de déterminer s'il a une vision sûre des couleurs.

c) Dans le cas d'un certificat médical de classe 1, le demandeur doit avoir une perception normale des couleurs ou avoir une vision sûre des couleurs. Le demandeur qui échoue aux tests plus approfondis de perception des couleurs est déclaré inapte. Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences.

d) Dans le cas d'un certificat médical de classe 2, si le demandeur n'a pas une perception satisfaisante des couleurs, ses privilèges de vol sont limités aux prestations de jour uniquement.

MED.B.080 Oto-rhino-laryngologie

a) Le demandeur ne doit présenter ni anomalie fonctionnelle des oreilles, du nez, des sinus ou de la gorge (y compris la cavité buccale, les dents et le larynx), ni aucune

affection pathologique en cours, évolutive, congénitale ou acquise, aiguë ou chronique, ni aucune séquelle chirurgicale ou traumatique susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

b) L'audition doit être satisfaisante pour l'exercice en toute sécurité de la ou des licences en question.

c) *Examen*

(1) L'audition doit être testée à chaque examen.

i) Dans le cas d'un certificat médical de classe 1 ou de classe 2, si une qualification pour vol aux instruments doit être ajoutée à la licence détenue, l'audition est testée par une audiométrie tonale à sons purs lors de l'examen initial et, pour les examens de prorogation ou de renouvellement ultérieurs, tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 40 ans et tous les deux ans après cet âge.

ii) Lors du test à l'aide d'un audiomètre à sons purs, le demandeur faisant une demande initiale ne doit pas présenter, chaque oreille étant testée séparément, de perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences 500, 1 000 ou 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour 3 000 Hz. Lors d'un examen pour prorogation ou renouvellement, le demandeur présentant une perte d'audition supérieure à ces valeurs doit démontrer une capacité auditive fonctionnelle satisfaisante.

iii) Le demandeur présentant une hypoacousie doit démontrer une capacité auditive fonctionnelle satisfaisante.

(2) Il convient de pratiquer un examen oto-rhino-laryngologique approfondi lors de la délivrance initiale d'un certificat médical de classe 1 puis de façon périodique lorsque la situation clinique l'exige.

d) Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 présentant l'un des troubles suivants:

(1) processus pathologique évolutif, aigu ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne;
(2) perforation non cicatrisée ou dysfonction de la ou des membranes tympaniques;
(3) troubles de la fonction vestibulaire;
(4) limitation notable de la perméabilité des voies nasales;
(5) dysfonctionnement des sinus;
(6) malformation notable ou infection importante, significative, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies aériennes supérieures;
(7) trouble significatif de l'élocution ou de la voix;

se soumet à une évaluation et un examen médicaux approfondis visant à établir que l'état en question ne peut influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence détenue.

e) Évaluation aéromédicale:

(1) le demandeur d'un certificat médical de classe 1 qui présente des troubles de la fonction vestibulaire est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences;

(2) l'aptitude du demandeur d'un certificat médical de classe 2 qui présente des troubles de la fonction vestibulaire est évaluée en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

MED.B.085 Dermatologie

Le demandeur ne doit pas présenter d'affection dermatologique avérée susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

MED.B.090 Oncologie

a) Le demandeur ne doit pas présenter de pathologie maligne primitive ou secondaire qui serait susceptible d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la ou des licences en question.

b) Après un traitement pour pathologie maligne, le demandeur doit se soumettre à une évaluation oncologique dont le résultat est satisfaisant avant qu'une évaluation de l'aptitude puisse être envisagée. Le demandeur d'un certificat médical de classe 1 est renvoyé à l'autorité de délivrance des licences. L'aptitude du demandeur d'un certificat médical de classe 2 est évaluée en concertation avec l'autorité de délivrance des licences.

c) Le demandeur présentant des antécédents ou un diagnostic établi de tumeur intracérébrale maligne est déclaré inapte.

Section 3

Exigences spécifiques relatives aux certificats médicaux pour licences LAPL

MED.B.095 Examen et/ou évaluation médicaux des demandeurs d'un certificat médical pour licence LAPL

a) Le demandeur d'un certificat médical pour licence LAPL est évalué sur la base des meilleures pratiques aéromédicales.

b) Une attention particulière est portée au dossier médical complet du demandeur.

c) L'évaluation initiale, toutes les réévaluations ultérieures après l'âge de 50 ans et les évaluations effectuées sans que l'examinateur dispose du dossier médical du demandeur comportent au moins les éléments suivants:

(1) examen clinique;
(2) pression artérielle;
(3) analyse d'urine;
(4) vision;
(5) capacité auditive;

d) Après l'évaluation initiale, les réévaluations ultérieures jusqu'à l'âge de 50 ans comportent:

(1) une évaluation du dossier médical du titulaire de LAPL et
(2) les éléments énumérés au point c) dans la mesure où le CAM, l'EAM ou le MG le juge nécessaire au regard des meilleures pratiques dans le domaine aéromédical.

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SOUS-PARTIE C

EXIGENCES D'APTITUDE MEDICALE DES EQUIPAGES DE CABINE

Section 1

Exigences générales

MED.C.001 Généralités

Les membres de l'équipage de cabine ne peuvent assumer les tâches et responsabilités à bord d'un aéronef requises par les règles de sécurité aérienne que s'ils satisfont aux exigences applicables énoncées dans la présente partie.

MED.C.005 Évaluations aéromédicales

a) Les membres de l'équipage de cabine se soumettent à des examens aéromédicaux dont le but est de vérifier qu'ils sont exempts de toute maladie physique ou mentale susceptible d'entraîner une incapacité à assumer leurs tâches et responsabilités en matière de sécurité.

b) Chaque membre de l'équipage de cabine se soumet à une évaluation aéromédicale avant sa première assignation à des tâches à bord d'un aéronef, et ensuite selon des intervalles de 60 mois au maximum.

c) Les évaluations aéromédicales sont effectuées par un EAM, un CAM ou par un MDT s'il est satisfait aux exigences du MED.D.040.

Section 2

Exigences pour l'évaluation aéromédicale des équipages de cabine

MED.C.020 Généralités

Les membres de l'équipage de cabine doivent être exempts:

a) de toute anomalie congénitale ou acquise;

b) de toute affection ou invalidité à caractère actif, latent, aigu ou chronique;

c) de toute blessure, lésion ou séquelle d'opération;

d) de tous effets secondaires résultant de la prise de toute médication thérapeutique, diagnostique ou préventive, prescrite ou non prescrite;

susceptibles d'entraîner un degré d'incapacité fonctionnelle pouvant entraîner une invalidité ou une incapacité à assumer leurs tâches et responsabilités en matière de sécurité.

MED.C.025 Contenu des évaluations aéromédicales

a) Toute évaluation aéromédicale doit comporter au moins:

(1) une évaluation de l'historique médical du membre de l'équipage de cabine qui introduit la demande; et

(2) un examen clinique des domaines suivants:

i) appareil cardiovasculaire;

ii) appareil respiratoire;

iii) système musculo-squelettique;

iv) oto-rhino-laryngologie;

v) système visuel; et

vi) perception des couleurs.

b) Par la suite, chaque réévaluation aéromédicale doit comprendre:

(1) une évaluation du dossier médical du membre de l'équipage de cabine, et

(2) un examen clinique si cela est jugé nécessaire au regard des meilleures pratiques dans le domaine aéromédical.

c) Aux fins des dispositions des points a) et b), en cas de doute sur la pertinence clinique, l'évaluation aéromédicale du membre de l'équipage de cabine comporte également tout examen, analyse ou investigation supplémentaire d'ordre médical jugé nécessaire par l'EAM, le CAM ou le MDT.

Section 3

Exigences supplémentaires pour les demandeurs ou titulaires d'un certificat de membre d'équipage de cabine

MED.D.030 Rapport médical sur l'équipage de cabine

a) Après chaque évaluation aéromédicale, le demandeur ou titulaire d'un certificat de membre d'équipage de cabine:

(1) se voit remettre un rapport médical sur l'équipage de cabine par l'EAM, le CAM ou le MDT; et

(2) fournit les informations correspondantes ou une copie de son rapport médical sur l'équipage de cabine à l'opérateur ou aux opérateurs qui font appel à ses services.

b) *Rapport médical sur l'équipage de cabine*

Le rapport médical sur l'équipage de cabine indique la date de l'évaluation aéromédicale, précise si le membre de l'équipage de cabine a été déclaré apte ou inapte, annonce la date de la prochaine évaluation aéromédicale requise et, le cas échéant, la ou les limitations applicables. Tout autre élément fait l'objet du secret médical conformément au MED.A.015.

MED.D.035 Limitations

a) Si le titulaire d'un certificat de membre d'équipage de cabine ne satisfait pas entièrement aux exigences médicales présentées à la section 2, il appartient à l'EAM, au CAM ou au MDT de déterminer si la personne en question est capable d'exécuter en toute sécurité ses tâches d'équipage de cabine en respectant une ou plusieurs limitations.

b) Toute limitation de l'exercice des privilèges accordés par le certificat de membre d'équipage de cabine doit figurer dans le rapport médical sur l'équipage de cabine et ne peut être retirée que par un EAM, un CAM ou un MDT en concertation avec un EAM.

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SOUS-PARTIE D

EXAMINATEURS AEROMEDICAUX (EAM), MÉDECINS GÉNÉRALISTES (MG) ET MÉDECINS DU TRAVAIL (MDT)

Section 1

Examinateurs aéromédicaux

MED.D.001 Privilèges

a) Les privilèges d'un EAM consistent à délivrer, proroger et renouveler les certificats médicaux de classe 2 et les certificats médicaux pour licence LAPL, ainsi qu'à réaliser les évaluations et examens médicaux y afférents.

b) Les titulaires d'un certificat d'EAM peuvent demander l'extension de leurs privilèges pour y inclure les examens médicaux de prorogation et de renouvellement des certificats médicaux de classe 1, pour autant qu'ils satisfassent aux exigences du MED.D.015.

c) Le champ d'application des privilèges de l'EAM et toute condition y afférente doivent être spécifiés dans le certificat.

d) Le titulaire d'un certificat d'EAM ne peut effectuer d'évaluations et d'examens aéromédicaux dans un État membre autre que celui où ce certificat lui a été délivré, à moins:

(1) que l'État membre d'accueil lui ait accordé l'autorisation d'exercer sur son territoire des activités professionnelles en tant que médecin spécialiste;

(2) qu'il ait informé l'autorité compétente de l'État membre d'accueil de son intention d'effectuer des évaluations et examens aéromédicaux et de délivrer des certificats médicaux dans le cadre de ses privilèges en tant qu'EAM; et

(3) qu'il ait reçu des instructions de l'autorité compétente de l'État membre d'accueil.

MED.D.005 Demande

a) Les demandes de certificat d'EAM sont à établir dans le format et selon les modalités prescrits par l'autorité compétente.

b) Le demandeur d'un certificat d'EAM fournit à l'autorité compétente:

(1) ses données personnelles et son adresse professionnelle;

(2) les documents justificatifs prouvant qu'il satisfait aux exigences établies dans le MED.D.010, y compris une attestation d'achèvement de la formation en médecine aéronautique correspondant aux privilèges sollicités;

(3) une déclaration écrite par laquelle il s'engage à délivrer des certificats médicaux en se basant sur les exigences de la présente partie.

c) Si l'EAM effectue des examens aéromédicaux dans plusieurs lieux, il fournit à l'autorité compétente les informations relatives à tous ces lieux.

MED.D.010 Exigences relatives à la délivrance d'un certificat d'EAM

Le demandeur d'un certificat d'EAM assorti des privilèges relatifs à la délivrance initiale, à la prorogation et au renouvellement de certificats médicaux de classe 2 doit:

a) posséder toutes les qualifications et licences pour l'exercice de la médecine et une attestation d'achèvement d'une formation de spécialiste;

b) avoir entrepris une formation de base en médecine aéronautique;

c) prouver à l'autorité compétente qu'il:

(1) dispose d'installations, de procédures, de documents et de matériels appropriés à la réalisation d'examens aéromédicaux; et qu'il

(2) a mis en place les procédures et dispositions nécessaires pour garantir le secret médical.

MED.D.015 Exigences relatives à l'extension des privilèges

Le demandeur d'un certificat d'EAM avec privilèges étendus à la prorogation et au renouvellement de certificats médicaux de classe 1 doit être titulaire d'un certificat d'EAM valable et avoir:

a) réalisé au moins 30 examens pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de certificats médicaux de classe 2, cela sur une période de maximum cinq ans précédant la demande;

b) entrepris un cours avancé de formation en médecine aéronautique; et

c) suivi une formation pratique dans un CAM ou sous la supervision de l'autorité de délivrance des licences.

MED.D.020 Cours de formation en médecine aéronautique

a) Les cours de formation en médecine aéronautique doivent avoir l'agrément de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel l'organisation qui les dispense a son lieu d'activité principal. L'organisation qui dispense le cours doit démontrer que le programme d'études est approprié et que les personnes chargées des cours possèdent les connaissances et l'expérience requises.

b) Sauf dans le cas de cours de recyclage, les cours s'achèvent par un examen écrit sur les matières contenues dans le programme d'études.

c) L'organisation qui dispense la formation délivre une attestation d'achèvement aux demandeurs qui ont satisfait à l'examen.

MED.D.025 Modifications au certificat d'EAM

a) L'EAM notifie à l'autorité compétente les modifications suivantes, susceptibles de changer les caractéristiques de son certificat:

(1) l'EAM fait l'objet d'une procédure disciplinaire ou d'une enquête de la part d'un organisme médical réglementaire;

(2) des modifications ont été apportées aux conditions d'octroi du certificat, notamment le contenu des déclarations associées à la demande;

(3) il n'est plus satisfait aux exigences pour la délivrance;

(4) le lieu d'activité ou l'adresse de correspondance de l'examinateur aéromédical ont été modifiés.

b) Le fait de ne pas notifier toute modification à l'autorité compétente entraîne la suspension ou le retrait des privilèges du certificat, sur la base de la décision de l'autorité compétente qui suspend ou retire le certificat.

MED.D.030 Validité des certificats d'EAM

Un certificat d'EAM est délivré pour une période n'excédant pas trois ans. Il peut être prorogé à condition que son titulaire:

a) continue à satisfaire aux conditions générales de l'exercice de la médecine et maintienne son inscription en tant que médecin généraliste conformément au droit national;

b) ait entrepris une formation de recyclage en médecine aéronautique au cours des trois dernières années;

c) ait réalisé au moins dix examens aéromédicaux par an;

d) continue à satisfaire aux conditions de son certificat; et

e) exerce ses privilèges conformément à la présente partie.

Section 2

Médecins généralistes (MG)

MED.D.035 Exigences applicables aux médecins généralistes

a) Un MG ne peut agir en tant qu'EAM pour délivrer des certificats médicaux pour licence LAPL que:

(1) s'il exerce son activité dans un État membre où les MG disposent d'un accès approprié aux dossiers médicaux complets des demandeurs; et

(2) s'il se conforme à toutes exigences supplémentaires établies par le droit national.

b) Pour délivrer des certificats médicaux pour licence LAPL, le médecin généraliste (MG) doit posséder toutes les qualifications et licences pour l'exercice de la médecine, conformément au droit national.

c) Le MG qui agit en tant qu'EAM doit notifier son activité à l'autorité compétente.

Section 3

Médecins du travail (MDT)

MED.D.040 Exigences applicables aux médecins du travail

Un MDT ne peut réaliser des évaluations aéromédicales de l'équipage de cabine que:

a) si l'autorité compétente constate que le système national de santé professionnelle peut assurer le respect des exigences applicables énoncées dans la présente partie;

b) s'il est agréé pour l'exercice de la médecine et qualifié en médecine du travail conformément au droit national; et

c) s'il a acquis des connaissances en médecine aéronautique relatives en particulier à l'environnement de travail de l'équipage de cabine.

❁ ❁ ❁

ANNEXE V

QUALIFICATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE QUI PARTICIPENT À DES EXPLOITATIONS COMMERCIALES

[PARTIE-CC]

SOUS-PARTIE GEN

EXIGENCES GÉNÉRALES

CC.GEN.001 Autorité compétente

Aux fins de la présente partie, l'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre auprès de laquelle une personne sollicite la délivrance d'un certificat de membre d'équipage de cabine.

CC.GEN.005 Champ d'application

La présente partie établit les exigences relatives à la délivrance du certificat de membre d'équipage de cabine, ainsi que les conditions de validité et d'utilisation du certificat par son titulaire.

CC.GEN.015 Demande de certificat de membre d'équipage de cabine

La demande de certificat de membre d'équipage de cabine est introduite selon la forme et la manière établies par l'autorité compétente.

CC.GEN.020 Âge minimal

Un candidat à l'obtention d'un certificat de membre d'équipage de cabine a au moins 18 ans révolus.

CC.GEN.025 Privilèges et conditions

a) Les privilèges des titulaires d'un certificat de membre d'équipage de cabine consistent à remplir les fonctions de membres d'équipage de cabine dans l'exploitation, à des fins de transport aérien commercial, d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n 216/2008.

b) Les membres d'équipage de cabine peuvent exercer les privilèges spécifiés au point a), pour autant qu'ils:

1) soient titulaires d'un certificat de membre d'équipage de cabine valide comme spécifié au paragraphe CC.CCA.105;

et

2) satisfassent aux paragraphes CC.GEN.030 et CC.TRA.225, ainsi qu'aux exigences applicables de la partie-MED.

CC.GEN.030 Documents et archivage

Aux fins de démontrer la conformité avec les exigences applicables visées au paragraphe CC.GEN.025, point b), chaque titulaire conserve et produit sur demande son certificat de membre d'équipage de cabine ainsi que la liste et le dossier de formation et de contrôle concernant sa/ses qualification(s) de type ou de variante d'aéronef, sauf si l'exploitant qui a recours à ses services conserve de tels dossiers et peut les mettre rapidement à disposition sur simple demande d'une autorité compétente ou du titulaire.

SOUS-PARTIE CCA

EXIGENCES SPÉCIFIQUES APPLICABLES AU CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE

CC.CCA.100 Délivrance du certificat de membre d'équipage de cabine

a) Les certificats de membre d'équipage de cabine ne sont délivrés qu'aux candidats qui ont réussi l'examen au terme de la formation initiale, conformément à la présente partie.

b) Les certificats de membre d'équipage de cabine sont délivrés:

1) par l'autorité compétente; et/ou
2) par un organisme agréé pour ce faire par l'autorité compétente.

CC.CCA.105 Validité du certificat de membre d'équipage de cabine

Le certificat de membre d'équipage de cabine est délivré pour une durée illimitée et restera valide sauf :

a) s'il est suspendu ou révoqué par l'autorité compétente; ou

b) si son titulaire n'a pas exercé les privilèges associés sur au moins un type d'aéronef au cours des 60 mois qui précèdent.

CC.CCA.110 Suspension et révocation du certificat de membre d'équipage de cabine

a) Si les titulaires ne satisfont pas à la présente partie, leur certificat de membre d'équipage de cabine peut être suspendu ou révoqué par l'autorité compétente.

b) En cas de suspension ou de révocation de leur certificat de membre d'équipage de cabine par l'autorité compétente, les titulaires :

1) sont informés par écrit de cette décision et de leur droit de faire appel, conformément à la loi nationale en vigueur;

2) n'exercent pas les privilèges que leur donne leur certificat de membre d'équipage de cabine;

3) en informent sans délai le/les exploitant(s) qui ont recours à leurs services; et

4) renvoient leur certificat conformément à la procédure applicable établie par l'autorité compétente.

SOUS-PARTIE TRA

EXIGENCES EN TERMES DE FORMATION APPLICABLES AUX CANDIDATS À L'OBTENTION D'UN CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE ET AUX TITULAIRES D'UN TEL CERTIFICAT

CC.TRA.215 Dispositif de formation

La formation exigée par la présente partie :

a) est dispensée par des organismes de formation ou des exploitants de transport aérien commercial, agréés pour ce faire par l'autorité compétente;

b) est dispensée par du personnel dûment expérimenté et qualifié pour les matières de la formation à couvrir; et

c) est menée selon un programme et un plan de formation documentés dans l'agrément de l'organisme.

CC.TRA.220 Formation initiale et examen

a) Les candidats à l'obtention d'un certificat de membre d'équipage de cabine suivent une formation initiale aux fins de se familiariser avec l'environnement aéronautique et d'acquérir des connaissances générales et des compétences de base suffisantes pour remplir leurs tâches et exercer leurs responsabilités liées à la sécurité des passagers et du vol dans des conditions de vol normales, anormales et d'urgence.

b) Le programme de la formation initiale couvre au moins les matières spécifiées à l'appendice 1 de la présente partie. Il inclut une formation théorique et pratique.

c) Les candidats à l'obtention d'un certificat de membre d'équipage de cabine se soumettent à un examen couvrant tous les sujets du programme de formation spécifié au point b), à l'exception de la formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM), pour faire la preuve qu'ils ont atteint le niveau de connaissances et de compétences exigé au point a).

CC.TRA.225 Qualification(s) de type ou de variante d'aéronef

a) Les titulaires d'un certificat de membre d'équipage de cabine valide n'exercent leurs activités sur un aéronef que s'ils sont qualifiés conformément aux exigences applicables de la partie-ORO.

b) Pour être qualifié pour un type ou une variante d'aéronef, le titulaire :

1) satisfait aux exigences applicables en matière de formation, de contrôle et de validité, qui couvrent de manière pertinente les aéronefs à exploiter:

i) formation propre à un type d'aéronef, stage d'adaptation de l'exploitant et familiarisation;

ii) formation aux différences;

iii) maintien des compétences; et

2) a exercé son activité sur le type d'aéronef au cours des six mois précédents, ou a accompli le stage de remise à niveau pertinent et passé le contrôle correspondant avant d'exercer à nouveau sur ce type d'aéronef.

❁ ❁ ❁

Appendice 1 à la partie-CC

Formation initiale et examen

PROGRAMME DE FORMATION

Le programme de la formation initiale comprend au moins les matières suivantes :

1. Connaissance générale et théorique de l'aviation et de la réglementation aéronautique couvrant tous les éléments applicables aux tâches et/ou responsabilités exigées d'un équipage de cabine :

1.1. la terminologie de l'aéronautique, la théorie du vol, les règles de répartition des passagers, les zones d'exploitation, la météorologie et les effets d'une contamination des surfaces de l'aéronef;

1.2. les règlements aéronautiques propres à l'équipage de cabine et le rôle de l'autorité compétente;

1.3. les tâches et responsabilités de l'équipage de cabine en cours d'exploitation et la nécessité de réagir rapidement et efficacement aux situations d'urgence;

1.4. une compétence et une aptitude physique permanentes pour exercer des fonctions de membre d'équipage de cabine, notamment en ce qui concerne les limitations de temps de vol et de service et les exigences en matière de repos;

1.5. l'importance de veiller à ce que les documents et manuels pertinents soient à jour et comportent les modifications fournies par l'exploitant le cas échéant;

1.6. l'importance que revêt l'exécution des tâches par l'équipage de cabine conformément au manuel d'exploitation de l'exploitant;

1.7. l'importance du briefing avant le vol de l'équipage de cabine et la communication des informations de sécurité requises pour remplir leurs tâches spécifiques; et

1.8. l'importance d'identifier les circonstances dans lesquelles les membres de l'équipage de cabine ont la faculté et la responsabilité de déclencher une évacuation et d'autres procédures d'urgence.

2. Communication

Au cours de la formation, l'accent est mis sur l'importance que revêt une communication efficace entre l'équipage de cabine et l'équipage de conduite, notamment en matière technique, et concernant l'utilisation d'une langue et d'une terminologie communes.

3. Cours d'initiation aux facteurs humains (HF) en aéronautique et à la gestion des ressources d'équipage (CRM)

Ce cours est dispensé par au moins un instructeur de CRM pour les membres d'équipage de cabine. Les éléments de la formation sont couverts en profondeur et comprennent au moins les éléments suivants :

3.1. Généralités: facteurs humains en aviation, instruction générale relative aux principes et objectifs de la CRM, performances et limites humaines;

3.2. Du point de vue de chaque membre d'équipage de cabine: perception de soi, erreur humaine et fiabilité, attitudes et comportements, autoévaluation; stress et gestion du stress; fatigue et vigilance; confiance en soi; évaluation de la situation, acquisition et traitement des informations.

4. Prise en charge des passagers et surveillance de la cabine :

4.1. l'importance de l'attribution correcte des sièges par rapport à la masse et au centrage de l'avion, des catégories spéciales de passagers et de la nécessité d'installer des passagers valides près des sorties non surveillées;

4.2. règles relatives à l'arrimage adéquat des bagages de cabine et des éléments nécessaires au service de cabine, ainsi que le danger qu'ils peuvent comporter pour les occupants de la cabine, ou qu'ils peuvent entraîner en obstruant ou endommageant l'équipement de secours ou les sorties de l'aéronef;

4.3. conseils concernant la détection et la gestion des passagers sous l'emprise de l'alcool ou de drogues, ou ayant un comportement agressif;

4.4. précautions à prendre lorsque des animaux vivants sont transportés dans la cabine;

4.5. tâches à mettre en œuvre en cas de turbulences, y compris la sécurisation de la cabine; et

4.6. méthodes de motivation des passagers et de gestion des foules, nécessaires pour accélérer une évacuation d'urgence.

5. Aspects aéromédicaux et premiers secours:

5.1. instructions générales relatives aux aspects aéromédicaux et à la survie;

5.2. effets physiologiques du vol, en mettant particulièrement l'accent sur l'hypoxie, les besoins en oxygène, la fonction de la trompe d'Eustache et les barotraumatismes;

5.3. notions de premiers secours, notamment en ce qui concerne :

a) le mal de l'air;

b) les troubles gastro-intestinaux;

c) l'hyperventilation;

d) les brûlures;

e) les plaies;

f) les pertes de conscience; et

g) les fractures et les blessures des tissus mous;

5.4. les urgences médicales en vol et les premiers secours associés, couvrant au moins:

a) l'asthme;

b) le stress et les réactions allergiques;

c) les états de choc;

d) le diabète;

e) l'étouffement;

f) l'épilepsie;

g) l'accouchement;

h) les attaques; et

i) les crises cardiaques;

5.5. l'utilisation de matériel adéquat, notamment l'oxygène de premiers secours, les trousses de premiers secours et les trousses médicales d'urgence, ainsi que leur contenu;

5.6. formation pratique de réanimation cardio-pulmonaire pour chaque membre d'équipage de cabine, à l'aide d'un mannequin prévu à cet effet et en prenant en compte les caractéristiques de l'environnement d'un aéronef; et

5.7. la santé et l'hygiène en voyage, y compris :

a) l'hygiène à bord;

b) le risque de contacts avec des maladies infectieuses et les moyens visant à réduire de tels risques;

c) la manipulation de déchets hospitaliers;

d) la désinfestation des aéronefs;

e) la prise en charge d'un décès à bord; et

f) la gestion de la vigilance, les effets physiologiques de la fatigue, la physiologie du sommeil, le rythme circadien et les changements de fuseaux horaires.

6. Marchandises dangereuses conformément aux techniques de l'OACI applicables

7. Aspects sécuritaires généraux en aéronautique, notamment la sensibilisation aux clauses établies par le règlement (CE) n 300/2008

8. Formation à la lutte contre le feu et la fumée:

8.1. l'accent sur la responsabilité de l'équipage de cabine de réagir rapidement à des situations d'urgence en cas d'incendie et de dégagement de fumée, et, plus particulièrement, sur l'importance de l'identification du véritable foyer de l'incendie;

8.2. l'importance de l'information immédiate de l'équipage de conduite et des actions requises pour la coordination et l'assistance dès la détection d'un incendie ou d'un dégagement de fumée;

8.3. la nécessité de contrôler fréquemment les zones à risque d'incendie, notamment les toilettes et les détecteurs de fumée correspondants;

8.4. la classification des incendies, ainsi que des agents d'extinction et des procédures appropriés à des situations d'incendie spécifiques;

8.5. les techniques de mise en œuvre des agents d'extinction, les conséquences d'une utilisation inadéquate et leur utilisation dans un espace confiné y compris une formation pratique pour la lutte contre le feu et pour la mise et l'utilisation des équipements de protection contre la fumée employés dans l'aviation; et

8.6. les procédures générales des services d'urgence au sol dans les aérodromes.

9. Formation à la survie:

9.1. les principes de survie en environnements hostiles (par exemple, région polaire, désert, jungle, mer); et

9.2. la formation à la survie en milieu aquatique, qui comprend la mise et l'utilisation dans l'eau d'un équipement personnel de flottaison et l'utilisation de radeaux de sauvetage ou de matériel similaire, ainsi que des exercices pratiques dans l'eau.

❁ ❁ ❁

ANNEXE VI

EXIGENCES APPLICABLES AUX AUTORITÉS POUR LE PERSONNEL NAVIGANT

[PARTIE-ARA]

SOUS-PARTIE GEN

EXIGENCES GÉNÉRALES

SECTION I

Généralités

ARA.GEN.105 Définitions

Aux fins de la présente partie et de la partie-ORA, on entend par :

1) "**moyens acceptables de conformité**" (AMC – acceptable means of compliance): des documents non contraignants adoptés par l'Agence pour illustrer des moyens permettant d'établir la conformité avec le règlement de base et ses règles de mise en œuvre;

2) "**moyens alternatifs de conformité**": ceux qui proposent une alternative à des AMC existants ou proposent de nouveaux moyens d'établir la conformité avec le règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre pour lesquelles aucun AMC associé n'a été adopté par l'Agence;

3) "**organisme de formation agréé" (ATO** – approved training organisation): un organisme qualifié pour se voir délivrer ou maintenir un agrément lui permettant de dispenser des formations en vue de la délivrance de licences de pilote, ainsi que des qualifications et des certificats associés;

4) "**modèle de système basique d'entraînement au vol aux instruments (modèle BITD**)": une combinaison définie de matériels et de logiciels ayant obtenu une qualification BITD;

5) "**spécifications de certification" (CS – certification specifications) :** des normes techniques adoptées par l'Agence qui indiquent des moyens d'établir la conformité avec le règlement de base et ses règles de mise en œuvre et qui peuvent être utilisées par un organisme à des fins de certification;

6) "**instructeur de vol" (FI – flight instructor) :** un instructeur disposant des privilèges pour dispenser une formation dans un aéronef, conformément à la partie-FCL;

7) "**simulateur d'entraînement au vol" (FSTD – flight simulation training device) :** un dispositif d'entraînement qui :

a) dans le cas d'avions, désigne un simulateur de vol (FFS – full flight simulator), un système d'entraînement au vol (FTD – flight training device), un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT – flight and navigation procédures trainer) ou un système basique d'entraînement au vol aux instruments (BITD – basic instrument training device);

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);

8) "**qualification FSTD**": le niveau d'aptitude technique d'un FSTD, tel que défini dans le document de mise en conformité;

9) "**utilisateur FSTD**": l'organisme ou la personne qui introduit auprès d'un ATO une demande de formation, de contrôle ou d'examen par le biais d'un FSTD;

10) "**immobilisation au sol**": l'interdiction formelle pour un aéronef de décoller et le fait de prendre les mesures requises pour l'en empêcher;

11) "**documents d'orientation" (GM – guidance material) :** les documents non contraignants élaborés par l'Agence qui permettent d'illustrer la signification d'une exigence ou d'une spécification et qui servent à appuyer l'interprétation du règlement de base, de ses règles de mise en œuvre et des AMC;

12) "**AR.RAMP":** la sous-partie RAMP de l'annexe II du règlement sur les opérations aériennes;

13) "**autre dispositif d'entraînement" (OTD – other training device) :** une aide utilisée pour l'entraînement des pilotes, autre qu'un FSTD, qui permet l'entraînement lorsqu'il n'est pas nécessaire de disposer d'un environnement de poste de pilotage ou de cockpit complet;

14) "**partie-ARA**": l'annexe VI du règlement sur le personnel navigant de l'aviation civile;

15) "**partie-ORO**": l'annexe III du règlement sur les opérations aériennes;

16) "**partie-CC**": l'annexe V du règlement sur le personnel navigant de l'aviation civile;

17) "**partie-FCL**": l'annexe I du règlement sur le personnel navigant de l'aviation civile;

18) "**partie-MED**": l'annexe IV du règlement sur le personnel navigant de l'aviation civile;

19) "**partie-ORA**": l'annexe VII du règlement sur le personnel navigant de l'aviation civile;

20) "**établissement principal**": le siège social ou le siège principal d'un organisme au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement;

21) "**guide d'essai de qualification**" (QTG – qualification test guide): désigne 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.

ARA.GEN.115 Documentation de surveillance

L'autorité compétente fournit tout acte légal, norme, règle, publication technique et document associé au personnel concerné aux fins de lui permettre de s'acquitter de ses tâches et d'exercer ses responsabilités.

ARA.GEN.120 Moyens de conformité

a) L'Agence élabore des moyens acceptables de conformité (AMC) qui peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre. Lorsque les AMC sont respectés, les exigences correspondantes des règles de mise en œuvre sont satisfaites.

b) D'autres moyens de conformité peuvent être utilisés pour établir la conformité avec les règles de mise en œuvre.

c) L'autorité compétente établit un système en vue d'évaluer de manière constante que tous les autres moyens de conformité qu'elle utilise ou que des organismes et personnes sous sa supervision utilisent, permettent d'établir la conformité avec le règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre.

d) L'autorité compétente évalue tous les moyens alternatifs de conformité proposés par un organisme conformément à l'ORA.GEN.120, en analysant la documentation fournie et, si elle le juge nécessaire, en effectuant une inspection de l'organisme.

Lorsque l'autorité compétente constate que les moyens alternatifs de conformité sont en conformité avec les règles de mise en œuvre, elle doit sans délai :

1) notifier au postulant que les moyens alternatifs de conformité peuvent être mis en œuvre et, le cas échéant, modifier l'agrément ou le certificat du postulant en conséquence;

2) notifier leur contenu à l'Agence, en y incluant des copies de tout document pertinent; et

3) informer les autres États membres des moyens alternatifs de conformité qui ont été acceptés.

e) Lorsque l'autorité compétente elle-même utilise des moyens alternatifs de conformité pour satisfaire aux exigences du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre, elle:

1) les met à la disposition de tous les organismes et des personnes sous sa surveillance; et

2) en informe l'Agence sans délai.

L'autorité compétente fournit à l'Agence une description complète des moyens alternatifs de conformité, notamment toute révision des procédures qui pourrait s'avérer pertinente, ainsi qu'une évaluation démontrant que les règles de mise en œuvre sont satisfaites.

ARA.GEN.125 Informations fournies à l'Agence

a) L'autorité compétente notifie l'Agence sans délai si des problèmes importants surviennent lors de la mise en œuvre du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre.

b) L'autorité compétente fournit à l'Agence les informations pertinentes en termes de sécurité provenant des comptes rendus d'événements qu'elle a reçus.

ARA.GEN.135 Réaction immédiate à un problème de sécurité

a) Sans préjudice des dispositions de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil (1), l'autorité compétente met en œuvre un système visant à collecter, analyser et diffuser de manière appropriée des informations relatives à la sécurité.

b) L'Agence met en œuvre un système visant à analyser correctement toute information pertinente reçue relative à la sécurité et à fournir sans délai aux États membres et à la Commission toute information, notamment des recommandations ou des actions correctives à mettre en œuvre, qui serait utile pour leur permettre réagir de manière opportune à un problème de sécurité impliquant des produits, des pièces, des équipements, des personnes ou des organismes soumis au règlement (CE) n 216/2008 et à ses modalités d'exécution.

c) Dès la réception des informations auxquelles il est fait référence aux points a) et b), l'autorité compétente prend les mesures appropriées pour traiter le problème lié à la sécurité.

d) Les mesures prises en vertu du point c) sont immédiatement notifiées à toute personne ou organisme, qui se doit de les satisfaire en vertu du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre. L'autorité compétente notifie également ces mesures à l'Agence et, lorsqu'une action conjuguée est nécessaire, aux autres États membres concernés.

SECTION II

Gestion

ARA.GEN.200 Système de gestion

a) L'autorité compétente établit et maintient un système de gestion, comportant au moins :

1) des politiques et des procédures documentées décrivant son organisation, les moyens et les méthodes pour atteindre la conformité avec le règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre. Lesdites procédures sont tenues à jour et servent de documents de travail de base au sein de ladite autorité compétente pour toutes les tâches concernées;

(1) JO L 167 du 4.7.2003, p. 23.

2) un nombre suffisant de personnel pour exécuter ces tâches et s'acquitter des responsabilités correspondantes. Le personnel est qualifié pour exécuter les tâches qui lui sont attribuées et dispose des connaissances et de l'expérience nécessaires, ainsi que d'une formation initiale et de remise à niveau qui lui assure une compétence constante. Un système est mis en place pour planifier la disponibilité du personnel, aux fins de s'assurer de l'exécution correcte de toutes les tâches;

3) des installations adéquates et des bureaux pour effectuer les tâches attribuées;

4) une fonction pour surveiller la conformité du système de gestion avec les exigences applicables et l'adéquation des procédures, notamment par l'instauration d'un processus d'audit interne et d'un processus de gestion des risques liés à la sécurité. La fonction de contrôle de la conformité comporte un système de retour d'informations vers les cadres de direction de l'autorité compétente, des

constatations découlant des audits afin d'assurer la mise en œuvre des actions correctives le cas échéant; et

5) une personne ou un groupe de personnes, responsable de la fonction de contrôle de la conformité et qui dépend directement des cadres de direction de l'autorité compétente.

b) Pour chaque domaine d'activité y compris le système de gestion, l'autorité compétente nomme une ou plusieurs personnes qui ont la responsabilité globale de la gestion de la ou des tâches pertinentes.

c) L'autorité compétente établit des procédures visant à partager dans un échange mutuel toute information et toute assistance requise avec d'autres autorités compétentes impliquées, notamment en ce qui concerne les constatations et le suivi des actions prises résultant de la supervision des personnes et des organismes qui exercent des activités sur le territoire d'un État membre, mais qui sont certifiés par l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence.

d) Une copie des procédures liées au système de gestion, ainsi que leurs mises à jour sont mises à la disposition de l'Agence en vue d'une normalisation.

ARA.GEN.205 Attribution de tâches à des entités qualifiées

a) Les États membres n'attribuent qu'à des entités qualifiées les tâches liées à la certification initiale ou à la surveillance continue de personnes ou d'organismes soumis au règlement (CE) n 216/2008 et à ses règles de mise en œuvre. Lors de l'attribution de tâches, l'autorité compétente s'assure qu'elle dispose :

1) d'un système établi pour évaluer initialement et de manière continue que l'entité qualifiée satisfait à l'annexe V du règlement (CE) n 216/2008.

Ce système et les résultats des évaluations sont documentés;

2) d'un accord documenté établi avec l'entité qualifiée, approuvé par le niveau approprié d'encadrement des deux parties, qui définit clairement :

i) les tâches à exécuter;

ii) les déclarations, comptes rendus et dossiers à fournir;

iii) les conditions techniques à remplir lors de l'exécution de telles tâches;

iv) la couverture de responsabilité correspondante; et

v) la protection offerte aux informations obtenues lors de l'exécution de telles tâches.

b) L'autorité compétente s'assure que le processus d'audit interne prévu par l'ARA.GEN.200, point a) 4), couvre toutes les tâches de certification ou de surveillance continue effectuées en son nom.

ARA.GEN.210 Modifications apportées au système de gestion

a) L'autorité compétente dispose d'un système établi permettant d'identifier les modifications qui ont une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et à exercer ses responsabilités au sens du règlement (CE) n 216/2008 et de ses modalités d'exécution. Ce système lui permet de prendre les mesures appropriées pour veiller à ce que son système de gestion reste adéquat et efficace.

b) L'autorité compétente met à jour son système de gestion en temps opportun pour refléter toute modification apportée au règlement (CE) n 216/2008 et à ses règles de mise en œuvre, de manière à assurer une mise en œuvre efficace.

c) L'autorité compétente notifie l'Agence des modifications qui ont une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et à exercer ses responsabilités au sens du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre.

ARA.GEN.220 Archivage

a) L'autorité compétente établit un système d'archivage assurant un stockage et une accessibilité adéquats, ainsi qu'une traçabilité fiable, concernant :

1) les politiques et procédures documentées du système de gestion;

2) la formation, la qualification et l'agrément de son personnel;

3) l'attribution des tâches, couvrant les éléments demandés par l'ARA.GEN.205, ainsi que le détail des tâches attribuées;

4) les processus de certification et la supervision continue des organismes certifiés;

5) les processus permettant la délivrance au personnel des licences, qualifications, certificats et attestations, ainsi que la supervision continue des titulaires de ces licences, qualifications, certificats et attestations;

6) les processus relatifs à la délivrance de certificats de qualification FSTD et à la supervision continue du FSTD et de l'organisme qui l'exploite;

7) la supervision des personnes et organismes qui exercent des activités sur le territoire de l'État membre, mais qui sont surveillés ou certifiés par l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence, en vertu d'un accord entre lesdites autorités;

8) l'évaluation et la notification de l'Agence d'autres moyens de mise en conformité proposés par des organismes, ainsi que l'évaluation des autres moyens de mise en conformité utilisés par l'autorité compétente elle-même;

9) les constatations, les actions correctives et la date de clôture de l'action;

10) les mesures prises aux fins de la mise en application;

11) les informations relatives à la sécurité et les mesures de suivi; et

12) l'utilisation des mesures dérogatoires conformément à l'article 14 du règlement (CE) n°216/2008.

b) L'autorité compétente maintient une liste de tous les certificats d'organismes, des certificats de qualification FSTD, ainsi que des licences, certificats et attestations qu'elle a délivrés.

c) Tous les dossiers sont conservés pour la durée minimale spécifiée dans le présent règlement. En l'absence de disposition dans le présent règlement, les dossiers sont conservés pendant une durée minimale de cinq ans dans le respect du droit applicable à la protection des données.

❁ ❁ ❁

SECTION III

Surveillance, certification et mise en application

ARA.GEN.300 Surveillance

a) L'autorité compétente vérifie :

1) la conformité avec les exigences applicables aux organismes ou aux personnes avant la délivrance d'un certificat d'organisme, d'un agrément, d'un certificat de qualification FSTD, ou d'une licence, attestation, qualification ou autorisation, le cas échéant;

2) la conformité continue avec les exigences applicables des organismes qu'elle a certifiés, des personnes et des titulaires d'un certificat de qualification FSTD;

3) la mise en œuvre des mesures de sécurité appropriées prescrites par l'autorité compétente, comme prévu à l'ARA.GEN.135, points c) et d).

b) Cette vérification :

1) s'appuie sur une documentation spécifiquement conçue pour apporter au personnel chargé de la surveillance de la sécurité des indications quant à l'exercice de ses fonctions;

2) permet de fournir aux personnes et aux organismes concernés les résultats de l'activité de surveillance de la sécurité;

3) repose sur des audits, des inspections, y compris des inspections au sol et des inspections non systématiques; et

4) permet à l'autorité compétente de pouvoir disposer des preuves nécessaires dans le cas où des actions additionnelles s'avèrent nécessaires, y compris les mesures prévues par l'ARA.GEN.350 et l'ARA.GEN.355.

c) La portée de la surveillance définie aux points a) et b) tient compte des résultats des activités de surveillance passées et des priorités en matière de sécurité.

d) Sans préjudice des compétences des États membres et de leurs obligations telles qu'établies à l'ARO.RAMP, la portée de la surveillance des activités exercées sur le territoire d'un État membre par des personnes ou des organismes établis ou résidant dans un autre État membre est déterminée sur la base des priorités en matière de sécurité, ainsi que des activités de surveillance passées.

e) Lorsque l'activité d'une personne ou d'un organisme implique plusieurs États membres ou l'Agence, l'autorité compétente responsable de la surveillance en vertu du point a) peut consentir à ce que des tâches de surveillance soient exécutées par la/les autorité(s) compétente(s) du/des État(s) membre(s) où a lieu l'activité ou par l'Agence. Toute personne ou tout organisme soumis à un accord de ce type est informé de son existence et de son champ d'application.

f) L'autorité compétente recueille et traite toute information jugée utile pour la surveillance, notamment pour les inspections au sol et les inspections inopinées.

ARA.GEN.305 Programme de surveillance

a) L'autorité compétente établit et maintient un programme de surveillance couvrant les activités de surveillance requises par les ARA.GEN.300 et ARO.RAMP.

b) En ce qui concerne les organismes certifiés par l'autorité compétente et les titulaires d'un certificat de qualification FSTD, le programme de surveillance est élaboré en prenant en compte la nature spécifique de l'organisme, la complexité de ses activités les résultats d'activités passées de certification et/ou de surveillance et est fondé sur l'évaluation des risques associés. Sont inclus dans chaque cycle de planification de surveillance :

(1) des audits et des inspections, y compris des inspections au sol et des inspections inopinées si nécessaire; et

(2) des réunions organisées entre le dirigeant responsable et l'autorité compétente pour s'assurer que tous deux restent informés des questions importantes.

c) En ce qui concerne les organismes certifiés par l'autorité compétente et les titulaires d'un certificat de qualification FSTD, un cycle de planification de surveillance de 24 mois maximum est appliqué.

Le cycle de planification de la surveillance peut être réduit s'il est avéré que le niveau de performance de l'organisme ou du titulaire de la qualification FSTD a diminué du point de vue de la sécurité.

Le cycle de planification de la surveillance peut être prolongé jusqu'à un maximum de 36 mois si l'autorité compétente a établi qu'au cours des 24 mois précédents :

(1) l'organisme a démontré son efficacité dans l'identification de dangers pour la sécurité aéronautique et dans la gestion des risques associés;

(2) l'organisme a démontré de manière continue comme prévu à l'ORA.GEN.30 qu'il maîtrise totalement tous les changements;

(3) aucune constatation de niveau 1 n'a été émise; et

(4) toutes les actions correctives ont été mises en œuvre dans le délai imparti par l'autorité compétente, comme prévu à l'ARA.GEN.350, point d) 2).

Le cycle de planification de la surveillance peut être prolongé jusqu'à 48 mois maximum si, outre le point mentionné ci-dessus, l'organisme a établi un système qui lui permet de rapporter à l'autorité compétente d'une manière continue et efficace ses performances en termes de sécurité et sa conformité réglementaire, système que l'autorité compétente a approuvé.

d) Pour les personnes titulaires d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente, le programme de surveillance inclut des inspections, notamment des inspections inopinées, si nécessaires.

e) Le programme de surveillance inclut l'enregistrement des dates auxquelles des audits, des inspections et des réunions sont prévues, ainsi que les dates auxquelles ces audits, inspections et réunions ont eu lieu.

ARA.GEN.310 Procédure initiale de certification – organismes

a) Dès la réception d'une demande de délivrance initiale d'un certificat à un organisme, l'autorité compétente vérifie que l'organisme satisfait aux exigences applicables.

b) Lorsque l'autorité compétente est assurée de la conformité de l'organisme avec les exigences applicables, elle délivre le ou les certificats, comme défini à l'appendice III et l'appendice V de la présente partie. Le ou les certificats sont délivrés pour une durée

illimitée. Les privilèges et la nature des activités pour lesquelles l'organisme est agréé sont définis dans les conditions d'agrément jointes au(x) certificat(s).

c) Pour permettre à un organisme de mettre en œuvre des changements sans l'approbation préalable de l'autorité compétente, conformément à l'ORA.GEN.130, l'autorité compétente approuve la procédure soumise par l'organisme, qui définit la portée de tels changements et la manière dont ils seront gérés et notifiés.

ARA.GEN.315 Procédure de délivrance, prorogation, renouvellement ou modification de licences, qualifications, attestations ou autorisations - personnes

a) Dès la réception d'une demande de délivrance, de prorogation, de renouvellement ou de modification d'une licence, qualification, attestation ou autorisation d'une personne, ainsi que de toute documentation associée, l'autorité compétente vérifie que le candidat satisfait aux exigences applicables.

b) Lorsque l'autorité compétente est assurée que le candidat satisfait aux exigences applicables, elle délivre, proroge, renouvelle ou modifie la licence, l'attestation, la qualification ou l'autorisation.

ARA.GEN.330 Modifications - organismes

a) Dès la réception d'une demande de modification soumise à approbation préalable, l'autorité compétente vérifie que l'organisme satisfait aux exigences applicables avant de donner son approbation.

L'autorité compétente définit les conditions dans lesquelles l'organisme peut exploiter pendant l'instruction de la demande de modification, sauf si l'autorité compétente détermine que le certificat de l'organisme doit être suspendu.

Une fois satisfaite de la conformité de l'organisme avec les exigences applicables, l'autorité compétente approuve la modification.

b) Sans préjudice de toute mesure additionnelle de mise en application, lorsque l'organisme met en œuvre des modifications nécessitant l'approbation préalable sans qu'elle n'ait reçu l'approbation de l'autorité compétente au sens du point a), l'autorité compétente suspend, limite ou retire le certificat à l'organisme.

c) Dans le cas de modifications qui ne nécessitent pas d'approbation préalable, l'autorité compétente évalue les informations fournies dans la notification de l'organisme conformément à l'ORA.GEN.130 afin de vérifier la conformité avec les exigences applicables. À défaut de conformité, l'autorité compétente:

1) informe l'organisme de la non-conformité et demande des modifications supplémentaires; et

2) dans le cas de constatations de niveau 1 ou de niveau 2, agit conformément à l'ARA.GEN.350.

ARA.GEN.350 Constatations et actions correctives – organismes

a) L'autorité compétente responsable de la supervision conformément à l'ARA.GEN.300, point a), dispose d'un système destiné à analyser les constatations pour déterminer leur importance du point de vue de la sécurité.

b) Une constatation de niveau 1 est établie par l'autorité compétente lorsque toute non-conformité significative est détectée par rapport aux exigences applicables du règlement (CE) n°216/2008 et de ses règles de mise en œuvre, dans les procédures ou manuels de l'organisme ou dans les termes de l'agrément ou du certificat, qui réduit la sécurité ou met gravement en danger la sécurité du vol.

Les constatations de niveau 1 comprennent :

1) le fait de ne pas avoir permis à l'autorité compétente d'accéder aux installations de l'organisme, comme prévu à l'ORA.GEN.140, pendant les heures d'ouverture normales et après deux demandes écrites;

2) l'obtention ou le maintien de la validité d'un certificat d'organisme par falsification des preuves documentaires présentées;

3) une preuve d'une négligence professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse du certificat d'organisme; et

4) l'absence de dirigeant responsable.

c) Une constatation de niveau 2 est établie par l'autorité compétente lorsque toute non-conformité est détectée par rapport aux exigences applicables du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre, dans les procédures et manuels de l'organisme ou dans les termes de l'agrément ou du certificat, qui réduit la sécurité ou met en danger la sécurité du vol.

d) Lorsqu'une constatation est établie au cours de la supervision ou par tout autre moyen, l'autorité compétente, sans préjudice de toute action additionnelle exigée par le règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre, communique par écrit la constatation à l'organisme et demande la mise en œuvre d'une action corrective pour traiter la ou les non-conformités identifiées. Le cas échéant, l'autorité compétente en informe l'État membre dans lequel l'aéronef est immatriculé.

1) Dans le cas de constatations de niveau 1, l'autorité compétente prend immédiatement l'action appropriée pour interdire ou limiter les activités et, si nécessaire, intervient en vue de retirer le certificat ou l'agrément spécifique ou pour le limiter ou le suspendre en totalité ou en partie, en fonction de l'importance de la constatation de niveau 1, jusqu'à ce que l'organisme ait appliqué une action corrective suffisante.

2) Dans le cas de constatations de niveau 2, l'autorité compétente :

i) accorde à l'organisme un délai de mise en œuvre de l'action corrective correspondant à la nature de la constatation, mais qui ne peut initialement dépasser trois mois. Au terme de cette période, et en fonction de la nature de la constatation, l'autorité compétente peut prolonger la période de trois mois sur la base d'un plan d'actions correctives satisfaisant approuvé par l'autorité compétente; et

ii) évalue le plan d'actions correctives et le plan de mise en œuvre proposés par l'organisme et, si l'évaluation conclut qu'ils sont suffisants pour traiter la ou les non-conformités, les accepte.

3) Dans le cas où un organisme ne soumet pas de plan acceptable d'actions correctives ou n'exécute pas l'action corrective dans le délai imparti ou prolongé par l'autorité compétente, la constatation passe au niveau 1 et des actions sont prises comme établi au point d) 1).

4) L'autorité compétente enregistre toutes les constatations dont elle est à l'origine ou qui lui ont été communiquées et, le cas échéant, les mesures de mise en application qu'elle a exécutées, ainsi que les actions correctives et la date de clôture de l'action relative aux constatations.

e) Sans préjudice de mesures additionnelles de mise en application, lorsque l'autorité d'un État membre agissant en vertu des dispositions de l'ARA.GEN.300, point d), identifie une non-conformité aux exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre au sein d'un organisme certifié par l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence, elle en informe ladite autorité compétente et indique le niveau de la constatation.

ARA.GEN.355 Constatations et actions correctives –personnes

a) Si, dans le cadre d'une supervision ou par tout autre moyen, la preuve est établie par l'autorité compétente responsable de la surveillance conformément à l'ARA.GEN.300, point a), qu'il y a non-conformité par rapport aux exigences applicables de la part d'une personne titulaire d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée conformément au règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre, l'autorité compétente établit une constatation, l'enregistre et la communique par écrit au titulaire de la licence, de l'attestation, de la qualification ou de l'autorisation.

b) Lorsqu'une telle constatation est établie, l'autorité compétente mène une enquête. Si la constatation est confirmée, elle :

1) limite, suspend ou retire la licence, l'attestation, la qualification ou l'autorisation selon le cas, lorsqu'un problème lié à la sécurité a été identifié; et

2) prend toutes les mesures supplémentaires de mise en application afin d'éviter que la non-conformité ne perdure.

c) Le cas échéant, l'autorité compétente informe la personne ou l'organisme qui a délivré l'attestation médicale ou le certificat.

d) Sans préjudice de toute mesure additionnelle de mise en application, lorsque l'autorité d'un État membre agissant en vertu des dispositions de l'ARA.GEN.300, point d), découvre une preuve indiquant une non-conformité par rapport aux exigences applicables de la part d'une personne titulaire d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente de tout autre État membre, elle en informe ladite autorité compétente.

e) Si, dans le cadre de la supervision, ou par tout autre moyen, la preuve est établie d'une non-conformité par rapport aux exigences applicables de la part d'une personne soumise aux exigences établies au règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre et que la personne n'est pas titulaire d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée conformément à ce règlement et ses règles de mise en œuvre, l'autorité compétente qui a identifié la non-conformité prend toutes les mesures nécessaires de mise en application afin d'éviter que la non- conformité ne perdure.

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SOUS-PARTIE FCL

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

SECTION I

Généralités

ARA.FCL.120 Archivage

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

SECTION II

Licences, qualifications et autorisations

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

a) Délivrance de licences et de qualifications. L'autorité compétente délivre une licence de pilote et ses qualifications associées à l'aide du formulaire tel qu'établi à l'appendice I de la présente partie.

b) Délivrance d'un certificat d'instructeurs et d'examinateurs. L'autorité compétente délivre un certificat d'instructeur ou d'examinateur sous la forme:

1) d'une mention de validation des privilèges correspondants sur la licence de pilote, tel qu'établi à l'appendice I de la présente partie; ou
2) d'un document séparé, selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente.

c) Mentions de validation portées sur les licences par des examinateurs. Avant d'autoriser spécifiquement certains examinateurs à proroger ou renouveler des qualifications ou des autorisations, l'autorité compétente élabore des procédures adéquates.

ARA.FCL.205 Contrôle des examinateurs

a) L'autorité compétente établit un programme de supervision afin de contrôler la conduite et les performances des examinateurs en tenant compte :

1) du nombre d'examinateurs qu'elle a certifiés; et
2) du nombre d'examinateurs certifiés par d'autres autorités compétentes qui exercent leurs privilèges sur un territoire soumis à la supervision de l'autorité compétente.

b) L'autorité compétente établit une liste d'examinateurs qu'elle a certifiés et d'examinateurs certifiés par le biais d'une autre autorité compétente, qui exercent leurs privilèges sur son territoire et ont assisté à une séance d'information organisée par l'autorité compétente conformément au FCL.1015, point c) 2). La liste énonce les privilèges des examinateurs et est publiée et tenue à jour par l'autorité compétente.

c) L'autorité compétente établit des procédures permettant de désigner les examinateurs qui font passer les examens pratiques.

ARA.FCL.210 Informations pour les examinateurs

L'autorité compétente peut fournir aux examinateurs qu'elle a certifiés, ainsi qu'à ceux certifiés par d'autres autorités compétentes et qui exercent leurs privilèges sur son territoire, des critères de sécurité à respecter lorsque des examens pratiques et des contrôles de compétences sont effectués dans un aéronef.

ARA.FCL.215 Durée de validité

a) Lors de la délivrance ou du renouvellement d'une qualification ou d'un certificat, l'autorité compétente ou, dans le cas d'un renouvellement, un examinateur ayant reçu l'autorisation spécifique de la part de l'autorité compétente, étend la période de validité jusqu'à la fin du mois au cours duquel cette qualification ou ce certificat doit expirer.

b) Dans le cas de la prorogation d'une qualification ou d'un certificat d'instructeur ou d'examinateur, l'autorité compétente, ou un examinateur ayant reçu l'autorisation spécifique de la part de l'autorité compétente, étend la période de validité jusqu'à la fin du mois au cours duquel cette qualification ou ce certificat doit expirer.

c) L'autorité compétente, ou un examinateur ayant reçu l'autorisation spécifique pour ce faire de la part de l'autorité compétente, indique la date d'expiration sur la licence ou l'autorisation.

d) L'autorité compétente peut mettre au point des procédures permettant l'exercice des privilèges par le titulaire d'une licence ou d'un certificat pour une période maximale de huit semaines après avoir réussi le ou les examens applicables, en attendant la mention de validation portée sur la licence ou le certificat.

ARA.FCL.220 Procédure de redélivrance d'une licence de pilote

a) L'autorité compétente redélivre une licence lorsque cela s'avère nécessaire pour raisons administratives et:

1) à l'occasion de la mention d'une nouvelle qualification; ou
2) lorsque le paragraphe XII de la licence présentée à l'appendice I de la présente partie est rempli et qu'il ne reste plus d'espace disponible.

b) Seules les qualifications et certificats valides sont transférés sur le nouveau document de licence.

ARA.FCL.250 Limitation, suspension ou retrait de licences, qualifications et autorisations

a) L'autorité compétente limite, suspend ou retire, le cas échéant, une licence de pilote et ses qualifications ou autorisations associées conformément à l'ARA.GEN.355, dans les circonstances suivantes, qui ne sont pas exhaustives:

1) l'obtention d'une licence de pilote, d'une qualification ou d'une autorisation par falsification des preuves documentaires présentées;
2) une falsification du carnet de vol ou des dossiers de licence ou d'autorisation;
3) le fait que le titulaire de la licence ne satisfait plus aux exigences applicables de la partie-FCL;
4) l'exercice des privilèges d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation sous l'emprise de l'alcool ou de drogue;

5) la non-conformité avec les exigences opérationnelles applicables;

6) une preuve d'une négligence professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse de l'autorisation; ou

7) l'accomplissement, dans des conditions inacceptables, des tâches ou des responsabilités qui sont celles de l'examinateur de vol pendant toute phase du vol.

b) L'autorité compétente peut également limiter, suspendre ou retirer une licence, qualification ou autorisation sur demande écrite du titulaire de la licence ou de l'autorisation.

c) Tous les examens pratiques, les contrôles de compétence ou les évaluations de compétence accomplis pendant la période de suspension ou après la révocation d'une autorisation d'examinateur ne seront pas valides.

SECTION III

Examens théoriques

ARA.FCL.300 Procédures d'examen

a) L'autorité compétente met en place les mesures et procédures requises pour permettre aux candidats de passer les examens théoriques conformément aux exigences applicables de la partie-FCL.

b) Dans le cas d'une licence de pilote de ligne (ATPL), d'une licence de pilote d'avion multipilote (MPL) ou d'une licence de pilote commercial (CPL), et de qualifications de vol aux instruments, lesdites procédures satisfont à tous les points suivants :

1) les examens sont faits par écrit ou sur un formulaire informatique;

2) les questions d'un examen sont sélectionnées par l'autorité compétente au sein de la banque centrale européenne de questions (ECQB), selon une méthode commune qui permet de couvrir la totalité du programme dans chaque domaine. L'ECQB est une base de données de questions à choix multiple tenue par l'Agence;

3) l'examen portant sur les communications peut être passé séparément de ceux portant sur d'autres sujets. Un candidat qui a déjà passé l'examen sur les communications en VFR (règles du vol à vue) ou celui sur les communications en IFR (règles du vol aux instruments), voire les deux, n'est pas réinterrogé sur les sections correspondantes.

c) L'autorité compétente informe les candidats des langues dans lesquelles les examens peuvent être passés.

d) L'autorité compétente établit les procédures appropriées aux fins de s'assurer de l'intégrité des examens.

e) Si l'autorité compétente estime que le candidat ne respecte pas les procédures d'examen au cours de l'épreuve, elle apprécie si le candidat doit être mis en échec, soit pour un seul sujet de l'examen ou pour la totalité de ce dernier.

f) L'autorité compétente interdit aux candidats, pour lesquels il est avéré qu'ils ont triché, de passer tout autre examen pendant une période d'au moins 12 mois à dater de l'examen pendant lequel ils ont été pris à tricher.

❁ ❁ ❁

SOUS-PARTIE CC

EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE

SECTION I

Certificats de membre d'équipage de cabine

ARA.CC.100 Procédures relatives aux certificats de membre d'équipage de cabine

a) L'autorité compétente élabore les procédures visant à la délivrance, l'archivage et la supervision des certificats de membre d'équipage de cabine conformément aux ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 et ARA.GEN.300 respectivement.

b) Les certificats de membre d'équipage de cabine sont délivrés, selon le modèle et les spécifications établis à l'appendice II de la présente partie,

soit

1) par l'autorité compétente;

et/ou, si un État membre en décide ainsi,

2) par un organisme agréé pour ce faire par l'autorité compétente.

c) L'autorité compétente indique publiquement:

1) quel(s) organisme(s) délivre(nt) les certificats de membre d'équipage de cabine sur leur territoire; et

2) si des organismes sont agréés pour ce faire, la liste de ces organismes.

ARA.CC.105 Suspension ou retrait des certificats de membre d'équipage de cabine

L'autorité compétente prend des mesures conformes à l'ARA.GEN.355, notamment la suspension ou le retrait d'un certificat de membre d'équipage de cabine, au moins dans les cas suivants :

a) non-conformité avec la partie-CC ou avec les exigences applicables de la partie-ORO et de la partie-CAT, lorsqu'un problème de sécurité a été identifié;

b) obtention ou maintien de la validité d'un certificat de membre d'équipage de cabine par falsification des preuves documentaires présentées;

c) exercice des privilèges d'un certificat de membre d'équipage de cabine sous l'emprise de l'alcool ou de drogues; et

d) preuve d'une négligence professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse du certificat de membre d'équipage de cabine.

SECTION II

Organismes dispensant une formation de membre d'équipage de cabine ou délivrant des certificats de membre d'équipage de cabine

ARA.CC.200 Agrément des organismes pour dispenser une formation de membre d'équipage de cabine ou pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine

a) Avant de délivrer un agrément à un organisme de formation ou à un exploitant de transport aérien commercial aux fins de dispenser une formation de membre d'équipage de cabine, l'autorité compétente vérifie que :

1) la conduite, le programme et les plans associés des cours de formation dispensés par l'organisme satisfont aux exigences applicables de la partie-CC;
2) les dispositifs d'entraînement utilisés par l'organisme représentent de manière réaliste l'environnement de cabine du/des type(s) d'aéronef(s), ainsi que les caractéristiques techniques des matériels utilisés par l'équipage de cabine; et
3) les formateurs et instructeurs qui mènent les sessions d'entraînement disposent d'une expérience et d'une qualification adéquates dans le domaine couvert par la formation.

b) Si, dans un État membre, des organismes peuvent être agréés pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine, l'autorité compétente ne délivre ces agréments qu'aux organismes qui respectent les exigences énoncées au point a). Avant de délivrer un tel agrément, l'autorité compétente :

1) évalue si la capacité et l'assise financière de l'organisme lui permettent de s'acquitter des tâches correspondantes;
2) s'assure que l'organisme a établi des procédures documentées en vue de l'exécution des tâches correspondantes, notamment pour faire passer des examens par du personnel qualifié à cet effet et n'étant soumis à aucun conflit d'intérêts, et pour la délivrance des certificats de membre d'équipage de cabine conformément aux ARA.GEN.315 et ARA.CC.100, point b); et
3) exige de l'organisme qu'il fournisse les informations et la documentation relatives aux certificats de membre d'équipage de cabine qu'elle délivre et à leurs titulaires, tel que requis par l'autorité compétente pour exécuter ses tâches d'archivage, de surveillance et de mise en application.

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SOUS-PARTIE ATO

EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES AUX ORGANISMES DE FORMATION AGRÉÉS (ATO)

SECTION I

Généralités

ARA.ATO.105 Programme de surveillance

Le programme de surveillance pour les ATO inclut la surveillance des normes de cours, notamment l'échantillonnage de vols d'entraînement avec des étudiants, pour l'aéronef utilisé, le cas échéant.

ARA.ATO.120 Archivage

Outre les dossiers requis par l'ARA.GEN.220, l'autorité compétente inclut dans son système d'archivage des détails relatifs aux cours dispensés par l'ATO et, le cas échéant, des dossiers relatifs aux FSTD utilisés pour la formation.

❁ ❁ ❁

SOUS-PARTIE FSTD

EXIGENCES SPÉCIFIQUES LIÉES À LA QUALIFICATION DES SIMULATEURS D'ENTRAÎNEMENT AU VOL (FSTD)

SECTION I

Généralités

ARA.FSTD.100 Procédure d'évaluation initiale

a) Dès la réception d'une demande de certificat de qualification d'un FSTD, l'autorité compétente :

1) évalue le FSTD soumis pour évaluation initiale ou pour mise à niveau par rapport à la base de qualification applicable;
2) évalue le FSTD dans les domaines essentiels à l'accomplissement de la formation de membre d'équipage de conduite et, selon le cas, le processus d'examen et de contrôle;
3) mène des tests objectifs, subjectifs et fonctionnels conformément à la base de qualification et passe en revue les résultats de tels tests afin d'établir le guide de test de qualification (QTG); et
4) vérifie si l'organisme exploitant le FSTD satisfait aux exigences applicables. Ce point ne s'applique pas à l'évaluation initiale des systèmes basiques d'entraînement au vol aux instruments (BITD).

b) L'autorité compétente n'approuve le QTG qu'au terme de l'évaluation initiale du FSTD et lorsque toutes les divergences dans le QTG ont été traitées à la satisfaction de l'autorité compétente. Le QTG résultant de la procédure d'évaluation initiale constitue le guide de

test de qualification de référence (MQTG), sur lequel s'appuient la qualification FSTD et les réévaluations FSTD suivantes.

c) Base de qualification et conditions particulières.

1) L'autorité compétente peut définir des conditions particulières pour la base de qualification FSTD lorsque les exigences de l'ORA.FSTD.210, point a), sont satisfaites et lorsqu'il est avéré que les conditions particulières assurent un niveau de sécurité équivalent à celui établi dans la spécification de certification applicable.

2) Lorsque l'autorité compétente, si elle est autre que l'Agence, a établi des conditions particulières pour la base de qualification d'un FSTD, elle en informe l'Agence sans délai. La notification est accompagnée d'une description complète des conditions particulières recommandées, ainsi que d'une évaluation de sécurité démontrant qu'un niveau de sécurité équivalent à celui établi dans la spécification de certification applicable est respecté.

ARA.FSTD.110 Délivrance d'un certificat de qualification FSTD

a) Au terme d'une évaluation du FSTD et lorsqu'elle est assurée que le FSTD répond à la base de qualification applicable conformément à l'ORA.FSTD.210 et que l'organisme qui l'exploite répond aux exigences applicables permettant le maintien de la qualification du FSTD conformément à l'ORA.FSTD.100, l'autorité compétente délivre le certificat de qualification FSTD de durée illimitée, en utilisant le formulaire établi à l'appendice IV de la présente partie.

ARA.FSTD.115 Qualification FSTD intermédiaire

a) Dans le cas de l'introduction de nouveaux programmes d'aéronefs, lorsque la conformité avec les exigences établies dans la présente sous-partie en matière de qualifications FSTD n'est pas possible, l'autorité compétente peut délivrer un niveau de qualification FSTD intermédiaire.

b) En ce qui concerne les simulateurs de vol (FFS), un niveau de qualification intermédiaire n'est octroyé qu'aux niveaux A, B ou C.

c) Ce niveau de qualification intermédiaire est valide jusqu'à ce qu'un niveau de qualification final puisse être délivré et, dans tous les cas, ne saurait excéder trois ans.

ARA.FSTD.120 Maintien d'un certificat de qualification FSTD

a) L'autorité compétente supervise en permanence l'organisme qui exploite le FSTD aux fins de vérifier que :

1) l'ensemble complet des tests du MQTG (guide de test de qualification de référence) est réitéré progressivement sur une période de douze mois;

2) les résultats des évaluations récurrentes continuent de satisfaire aux normes de qualification et sont datés et conservés; et

3) un système de contrôle de configuration est instauré pour s'assurer de l'intégrité permanente du matériel et des logiciels du FSTD qualifié.

b) L'autorité compétente évalue le FSTD de manière régulière selon les procédures détaillées à l'ARA.FSTD.100. Ces évaluations ont lieu :

1) chaque année, dans le cas d'un simulateur de vol (FFS), d'un système d'entraînement au vol (FTD), ou d'un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT); chaque période de 12 mois commence à la date anniversaire de la qualification initiale. La réévaluation du FSTD a lieu dans les 60 jours qui précèdent le terme de la période de réévaluation de 12 mois;

2) tous les trois ans dans le cas d'un BITD.

ARA.FSTD.130 Modifications

a) Dès la réception d'une demande de modification à apporter au certificat de qualification FSTD, l'autorité compétente se conforme aux éléments applicables des exigences de la procédure d'évaluation initiale, en vertu de l'ARA.FSTD.100, points a) et b).

b) L'autorité compétente peut accomplir une évaluation spéciale à la suite de modifications majeures ou lorsqu'un FSTD semble ne plus offrir les mêmes performances qu'à son niveau de qualification initial.

c) L'autorité compétente effectue toujours une évaluation spéciale avant d'accorder un niveau supérieur de qualification au FSTD.

ARA.FSTD.135 Constatations et actions correctives - certificat de qualification FSTD

L'autorité compétente limite, suspend ou retire, selon le cas, un certificat de qualification FSTD conformément à l'ARA.GEN.350, dans les circonstances suivantes, qui ne sont pas exhaustives :

a) l'obtention d'un certificat de qualification FSTD en falsifiant les preuves documentaires présentées;

b) le fait que l'organisme exploitant le FSTD n'est plus en mesure de démontrer que le FSTD satisfait à sa base de qualification; ou

c) le fait que l'organisme qui exploite le FSTD ne satisfait plus aux exigences applicables de la partie-ORA.

ARA.FSTD.140 Archivage

Outre les dossiers prévus à l'ARA.GEN.220, l'autorité compétente conserve et tient à jour une liste des FSTD qualifiés sous sa surveillance, les dates auxquelles des évaluations sont prévues et les dates auxquelles de telles évaluations ont été effectuées.

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SOUS PARTIE AeMC

EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES AUX CENTRES AÉROMÉDICAUX (AeMC)

SECTION I

Généralités

ARA.AeMC.110 Procédure de certification initiale

La procédure de certification d'un AeMC suit les dispositions établies à l'ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Constatations et actions correctives - AeMC

Sans préjudice des dispositions de l'ARA.GEN.350, les constatations de niveau 1 incluent les points suivants, sans y être limitées:

a) défaut de nomination d'un responsable de l'AeMC;

b) non-respect du principe de confidentialité des dossiers aéromédicaux; et

c) manquement quant à la fourniture à l'autorité compétente des données médicales et statistiques aux fins de la surveillance.

❁ ❁ ❁

SOUS PARTIE MED

EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES A LA CERTIFICATION AÉROMÉDICALE

SECTION I

Généralités

ARA.MED.120 Évaluateurs médicaux

L'autorité compétente désigne un ou plusieurs évaluateurs médicaux pour exécuter les tâches décrites dans la présente section. L'évaluateur médical est diplômé en médecine, dispose des qualifications requises et possède :

a) une expérience professionnelle de 3 cycle en médecine d'au moins cinq ans;

b) une connaissance et une expérience spécifiques en médecine aéronautique; et

c) une formation propre à la procédure de certification médicale.

ARA.MED.125 Renvoi devant l'autorité de délivrance d'une licence

Lorsqu'un AeMC ou un examinateur aéromédical (AME) a renvoyé la décision de l'aptitude médicale d'un candidat devant l'autorité de délivrance de la licence:

a) l'évaluateur médical ou le personnel médical désigné par l'autorité compétente évalue la documentation médicale pertinente et demande, le cas échéant, des documents, examens et contrôles médicaux additionnels; et

b) l'évaluateur médical détermine l'aptitude physique du candidat pour la délivrance d'un certificat médical comportant une ou plusieurs limitations si nécessaire.

ARA.MED.130 Modèle du certificat médical

Le format du certificat médical est conforme à celui présenté à l'appendice VI de la présente partie.

ARA.MED.135 Formulaires aéromédicaux

L'autorité compétente utilise des formulaires pour:

a) la demande de certificat médical;

b) le rapport d'examen pour les candidats de classe 1 et de classe 2; et

c) le rapport d'examen pour les candidats à l'obtention d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL).

ARA.MED.145 Notification du GMP à l'autorité compétente

L'autorité compétente établit, le cas échéant, une procédure d'information à l'attention des médecins généralistes (GMP) pour s'assurer que le GMP est conscient des exigences médicales établies au MED.B.095.

ARA.MED.150 Archivage

a) En plus des dossiers requis à l'ARA.GEN.220, l'autorité compétente inclut dans son système d'archivage les éléments relatifs aux examens et évaluations aéromédicaux transmis par les AME, AeMC ou GMP.

b) Tous les dossiers aéromédicaux des titulaires d'une licence sont conservés pendant au moins 10 ans après l'expiration de leur dernier certificat médical.

c) Aux fins des évaluations aéromédicales et de la standardisation et après consentement écrit du candidat/du titulaire d'une licence, les dossiers aéromédicaux sont mis à la disposition:

1) d'un AeMC, un AME ou un GMP aux fins d'accomplir une évaluation aéromédicale;
2) d'un comité d'examen médical qui peut être établi par l'autorité compétente pour effectuer un réexamen du dossier médical dans des cas limites;
3) des spécialistes médicaux concernés aux fins de pratiquer une évaluation aéromédicale;
4) de l'évaluateur médical de l'autorité compétente d'un autre État membre à des fins de coopération dans les activités de surveillance;
5) du candidat/du titulaire d'une licence concerné sur demande écrite; et
6) après suppression de l'identité du candidat/du titulaire de la licence, l'Agence à des fins de standardisation.

d) L'autorité compétente peut mettre les dossiers aéromédicaux à disposition à d'autres fins que celles visées au point c) conformément à la directive 95/46/CE telle que mise en œuvre dans le droit national.

e) L'autorité compétente conserve des listes :

1) de tous les AME qui détiennent un certificat valable délivré par cette autorité; et

2) le cas échéant, de tous les GMP agissant en tant qu'AME sur leur territoire.

Ces listes sont fournies, sur leur demande, aux autres États membres et à l'Agence.

SECTION II

Examinateurs aéromédicaux (AME)

ARA.MED.200 Procédure de délivrance, prorogation ou renouvellement ou modification d'un certificat d'AME

a) La procédure de certification d'un AME est conforme aux dispositions établies à l'ARA.GEN.315. Avant de délivrer le certificat, l'autorité compétente s'assure que le cabinet de l'AME dispose de tout l'équipement nécessaire aux examens aéromédicaux dans le champ d'application du certificat AME sollicité.

b) Lorsque l'autorité compétente est assurée que l'AME satisfait aux exigences applicables, elle délivre, proroge, renouvelle ou modifie le certificat d'AME pour une période de trois ans, en utilisant le formulaire établi à l'appendice VII de la présente partie.

ARA.MED.240 Médecin généraliste (GMP) agissant en tant qu'AME

L'autorité compétente d'un État membre informe l'Agence et les autorités compétentes d'autres États membres si des examens aéromédicaux effectués en vue de l'obtention d'une LAPL peuvent être effectués par des GMP sur son territoire.

ARA.MED.245 Surveillance continue des AME et des GMP

Lors de l'élaboration du programme de surveillance continue visé à l'ARA.GEN.305, l'autorité compétente tient compte du nombre d'AME et de GMP exerçant leurs privilèges sur le territoire où elle exerce l'activité de surveillance.

ARA.MED.250 Limitation, suspension ou retrait d'un certificat AME

a) L'autorité compétente limite, suspend ou retire un certificat d'AME dans les cas suivants :

1) l'AME ne satisfait plus aux exigences applicables;

2) les critères de certification ou de certification continue ne sont plus satisfaits;

3) la non-conformité dans l'archivage aéromédical ou des données ou informations incorrectes ont été soumises;

4) la falsification des dossiers, certificats ou documents médicaux;

5) la dissimulation d'informations contenues dans une demande de certificat médical ou à un titulaire d'un tel certificat, ou déclarations, voire représentations, fausses ou frauduleuses, à l'autorité compétente;

6) le défaut d'actions correctives à la suite des constatations découlant d'un audit effectué au sein du cabinet de l'AME;

et

7) à la demande de l'AME certifié.

b) Le certificat d'un AME est automatiquement retiré dans l'un des cas suivants:

1) interdiction d'exercer la médecine; ou

2) radiation de l'Ordre des médecins.

ARA.MED.255 Mesures d'exécution

Si, au cours des activités de surveillance ou par tout autre moyen, la preuve est faite qu'un AeMC, un AME ou un GMP n'est pas en conformité, l'autorité de délivrance des licences réexamine les certificats médicaux délivrés par ledit AeMC, AME ou GMP et est en droit de les annuler afin de garantir la sécurité des vols.

SECTION III

Certification médicale

ARA.MED.315 Revue des rapports d'examen

L'autorité responsable de la délivrance des licences met en place des procédures visant à:

a) réexaminer les rapports d'examen et d'évaluation reçus des AeMC, AME et GMP et à informer ces derniers de toute incohérence, méprise ou erreur commise lors du processus d'évaluation; et

b) assister les AME et AeMC, à leur demande, pour prendre leur décision dans des cas litigieux quant à l'examen de l'aptitude aéromédicale d'un candidat.

ARA.MED.325 Procédure de réexamen médical

L'autorité compétente établit une procédure destinée à effectuer un réexamen médical des cas limites et litigieux par des conseillers médicaux indépendants, ayant une expérience dans la pratique de la médecine aéronautique, afin qu'ils analysent et donnent un avis quant à l'aptitude médicale d'un candidat pour l'obtention d'un certificat médical.

❁ ❁ ❁

Appendice I de L'ANNEXE VI (PART-ARA)

Licence de membre d'équipage de conduite

La licence de membre d'équipage de conduite délivrée par un État membre selon la partie-FCL est conforme aux spécifications suivantes :

a) Contenu. Le numéro de rubrique indiqué est toujours imprimé avec l'en-tête de la rubrique. Les rubriques I à XI sont "permanentes" et les rubriques XII à XIV sont "variables" et peuvent apparaître sur une partie séparée ou détachable du formulaire principal. Toute partie séparée ou détachable est clairement identifiable comme faisant partie de la licence.

1) Rubriques permanentes:

I) état de délivrance de la licence;

II) titre de la licence;

III) numéro de série de la licence commençant par le code de pays UN de l'État dans lequel la licence a été délivrée et suivi par "FCL", ainsi qu'une suite de numéros et/ou de lettres, en chiffres arabes et caractères latins;

IV) nom du titulaire (en caractères latins, même si les caractères de la langue nationale ne sont pas latins);

IVa) date de naissance;

V) adresse du titulaire;

VI) nationalité du titulaire;

VII) signature du titulaire;

VIII) autorité compétente et, le cas échéant, conditions dans lesquelles la licence a été délivrée;

IX) certification de la validité et autorisation pour les privilèges accordés;

X) signature de la personne qui délivre la licence et date de délivrance; et

XI) sceau ou cachet de l'autorité compétente.

2) Rubriques variables:

XII) qualifications et autorisations: classe, type, autorisation d'instructeur, etc. avec dates d'expiration. Des privilèges liés à la radiotéléphonie (R/T) peuvent apparaître sur le formulaire ou sur une autorisation séparée;

XIII) remarques: c'est-à-dire validations spéciales liées à des limitations et validations de privilèges, notamment en termes de compétences linguistiques et qualifications pour des aéronefs relevant de l'annexe II lorsqu'ils sont utilisés aux fins du transport aérien commercial; et

XIV) tout autre détail requis par l'autorité compétente (par exemple lieu de naissance/lieu d'origine).

b) Matériau. Le papier ou tout autre matériau utilisé prévient toute altération ou suppression, ou les fait apparaître clairement. Tout élément ajouté sur, ou supprimé du formulaire, est validé d'une manière claire par l'autorité compétente.

c) Langue. Les licences sont établies dans la/les langue(s) nationale(s) et en anglais, ainsi que dans toute autre langue que l'autorité compétente juge appropriée.

Page de garde

Nom et logo de l'autorité compétente [anglais et toute(s) autre(s) langue(s) déterminée(s) par l'autorité compétente]		Exigences
UNION EUROPÉENNE (anglais uniquement)		"Union européenne" à effacer pour les États membres non européens
LICENCE DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE [anglais et toute(s) autre(s) langue(s) déterminée(s) par l'autorité compétente]		Chaque page est d'un format équivalent à 1/8 de A4.
Délivré conformément à la partie-FCL		
La présente licence est conforme aux normes OACI, à l'exception des privilèges LAPL [anglais et toute(s) autre(s) langue(s) déterminée(s) par l'autorité compétente]		
Formulaire 141 de l'EASA, 1re édition		

Page 2

I	**État de délivrance**		Exigences
III	**Licence nº**		Le numéro de série de la licence commencera toujours par le code de pays UN de l'État dans lequel la licence est délivrée, suivi par ".FCL.".
IV	**Nom et prénom du titulaire**		
IVa	**Date de naissance** (voir instructions)		Un format normalisé de date doit être utilisé, c'est-à-dire le format de date courte, jour/mois/année (par exemple 21.1.1995)
XIV	**Lieu de naissance**		
V	**Adresse du titulaire:** Rue, ville, région, code postal		
VI	**Nationalité**		
VII	**Signature du titulaire**		
VIII	**Autorité compétente qui délivre la licence** Par exemple: La présente CPL(A) a été délivrée sur la base d'une ATPL délivrée par ..... (pays tiers)		
X	**Signature de la personne qui délivre la licence et date**		
XI	**Sceau ou cachet de l'autorité compétente qui délivre la licence**		

❁ ❁ ❁

Page 3

II	**Titres des licences, date de délivrance initiale et code du pays**		Les abréviations utilisées sont celles de la partie-FCL [par exemple PPL(H), ATPL(A), etc.] Un format normalisé de date doit être utilisé. Un format normalisé de date doit être utilisé, c'est-à-dire le format de date courte, jour/mois/année (par exemple 21.1.1995).
IX	**Validité:** Les privilèges de la licence ne sont exercés que si le titulaire dispose d'un certificat médical valide pour le privilège exercé. ..... Un document contenant une photo est en la possession du titulaire de la licence afin de l'identifier.		Le type de document n'est pas précisé, mais un passeport pourrait suffire lorsque le titulaire ne se trouve pas dans l'État dans lequel la licence a été délivrée.
XII	**Privilèges de radiotéléphonie:** le titulaire de la présente licence a démontré sa compétence dans l'utilisation d'un équipement R/T à bord d'un aéronef en ..... (spécifier la/les langue(s)].		
XIII	**Remarques:** Compétences linguistiques: [langue(s)/niveau/date de validité]		Toute information additionnelle requise pour la délivrance de la licence, ainsi que les privilèges établis par les directives/règlements de l'OACI, la CE ou l'Union européenne, doivent être indiqués ici. La ou les validations des compétences linguistiques, le niveau et la date de validité sont inclus. Dans le cas d'une LAPL: LAPL qui n'a pas été délivrée conformément aux normes OACI.

Page 4

XII Qualification, autorisations et privilèges	
Qualifications à proroger	
Classe/type/IR	**Remarques et restrictions**
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
Instructeurs	
.....	.....
Examinateurs	
.....	.....
.....	.....

Exigences

Ces pages sont prévues pour être utilisées par l'autorité compétente ou l'examinateur, spécifiquement agréé à cet effet, pour établir les exigences à la suite d'une délivrance initiale de qualification, ou à un renouvellement de qualifications qui sont arrivées à expiration.

Une délivrance initiale de qualification et de privilèges liés à une autorisation d'instructeur et d'examinateur est toujours indiquée par l'autorité compétente. La prorogation ou le renouvellement de qualification ou d'autorisations est indiqué par l'autorité compétente ou par les examinateurs qui en ont reçu l'autorisation spécifique.

Les limitations opérationnelles sont indiquées dans la section remarques/restrictions, en face du privilège restreint correspondant, par exemple contrôle de compétences IR passé avec un copilote, dont les privilèges d'instruction sont restreints à un type d'aéronef.

Pages 5, 6 et 7

Les qualifications qui ne sont pas valides sont supprimées de la licence par l'autorité compétente au plus tard cinq ans à dater de la dernière prorogation.

XII/XIII

Validation du certificat de qualification	Date de l'examen de qualification	Date de l'examen IR	Valable jusqu'au	Autorisation de l'examinateur n°	Signature de l'examinateur	

❁ ❁ ❁

Page 8

Abréviations employées dans la présente licence		
		Par exemple ATPL (licence de pilote de ligne), CPL (licence de pilote commercial), IR (qualification de vol aux instruments), R/T (radiotéléphonie), MEP (avion multimoteurs à pistons), FI (instructeur de vol), TRE (examinateur de qualification de type), etc.

Formulaire 141 de l'EASA, 1re édition.

❁ ❁ ❁

Appendice II de L'ANNEXE VI (PART-ARA)

Format EASA normalisé pour les certificats de membre d'équipage de cabine

1. **CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE**
Délivré conformément à la partie-CC

2. **Numéro de référence:**
3. **État de délivrance**
4. **Nom complet du titulaire:**
5. **Date et lieu de naissance:**
6. **Nationalité:**
7. **Signature du titulaire:**
8. **Autorité compétente:**
9. **Organisme qui délivre le certificat:** *Sceau officiel, cachet ou logo*
10. **Signature du responsable qui délivre le certificat:**
11. **Date de délivrance:**
12. Le titulaire ne peut exercer les privilèges liés à l'activité de membre d'équipage de cabine sur un aéronef exploité dans le cadre de transport aérien commercial que s'il/elle satisfait aux exigences de la partie-CC en termes d'aptitude médicale permanente et de qualification de type d'aéronef valide.

Formulaire 142 de l'EASA, 1re édition

Les certificats de membre d'équipage de cabine délivrés dans un État membre conformément à la partie-CC sont conformes aux spécifications suivantes:

Instructions:

a) Le certificat de membre d'équipage de cabine inclut toutes les rubriques spécifiées dans le formulaire 142 de l'EASA conformément aux rubriques 1 à 12 ci-dessous.

b) Le format est de 1/8 d'A4 et le matériau utilisé prévient toute altération ou suppression, ou les fait apparaître clairement.

c) Le document est imprimé en anglais et dans toute autre langue jugée utile par l'autorité compétente.

d) Le document est délivré par l'autorité compétente ou par un organisme agréé pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine. Dans ce dernier cas, une référence à l'agrément octroyé par l'autorité compétente de l'État membre est indiquée.

e) Le certificat de membre d'équipage de cabine est reconnu dans tous les États membres et il n'est pas nécessaire d'échanger le document pour travailler dans un autre État membre.

Rubrique 1: Le titre «CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE» et la référence à la partie-CC

Rubrique 2: Le numéro de référence du certificat commence par le code de pays «UN» de l'État membre, suivi par au moins les deux derniers chiffres de l'année de délivrance, ainsi que d'une référence/un numéro individuel selon un code établi par l'autorité compétente (par exemple BE-08-XXXX).

Rubrique 3: L'État membre dans lequel l'attestation est délivrée.

Rubrique 4: Le nom complet (nom et prénom) tel qu'indiqué dans le document officiel d'identité du titulaire.

Rubriques 5 et 6: Date et lieu de naissance, ainsi que la nationalité, tels qu'indiqués sur le document officiel d'identité du titulaire.

Rubrique 7: La signature du titulaire.

Rubrique 8: Des détails relatifs à l'identification de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le certificat est délivré sont indiqués, et comportent le nom complet de l'autorité compétente, son adresse postale, son sceau officiel, ainsi que son logo le cas échéant.

Rubrique 9: Si l'autorité compétente est l'organisme de délivrance, le terme «autorité compétente», ainsi qu'un sceau ou un cachet officiel sont repris.

Dans le cas d'un organisme agréé, des détails relatifs à son identification sont repris et comportent au moins le nom complet de l'organisme, son adresse postale et, si applicable, son logo et :

a) dans le cas d'un exploitant de transport aérien commercial, le numéro de certificat de transporteur aérien (AOC), ainsi que des références détaillées aux agréments octroyés par l'autorité compétente en vue de dispenser une formation de membre d'équipage de cabine et de délivrer des certificats;

ou

b) dans le cas d'un organisme de formation agréé, le numéro de référence de l'agrément pertinent délivré par l'autorité compétente.

Rubrique 10: La signature de la personne agissant au nom de l'organisme de délivrance.

Rubrique 11: C'est-à-dire format complet jour/mois/année (par exemple 22/2/2008).

Rubrique 12: La même phrase en anglais, ainsi que sa traduction précise et complète dans toute autre langue jugée appropriée par l'autorité compétente.

❁ ❁ ❁

Appendice III de L'ANNEXE VI (PART-ARA)

En vertu du règlement (UE) n°1178 / 2011 de la Commission et sous réserve des conditions spécifiées ci-dessous, l'[Autorité compétente] certifie par la présente :

[Nom de l'organisme]

[Adresse de l'organisme de formation]

en tant qu'organisme de formation certifié selon la partie ORA disposant du privilège de dispenser des cours de formation conforme à la partie FCL, notamment l'utilisation de FSTD, comme indiqué dans la liste ci-jointe de cours de formation agréés.

Le présent certificat est valide tant que l'organisme agréé reste conforme à la partie ORA, la partie FCL et d'autres règlements applicables.

Sous réserve de conformité avec les conditions citées précédemment, le le présent certificat reste valide sauf s'il a été restitué, annulé et remplacé, limité, suspendu ou révoqué.

Date de délivrance :

Signature

[Autorité compétente]

CERTIFICAT D'ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ

AGRÉMENT DU COURS DE FORMATION

Pièce jointe au numéro de certificat ATO:

[NUMÉRO/RÉFÉRENCE DU CERTIFICAT]

[NOM DE L'ORGANISME DE FORMATION]

a obtenu le privilège de fournir et de dispenser les cours de formation partie-FCL suivants et d'utiliser les FSTD suivants:

Cours de formation	FSTD(s) utilisés, incluant le code en lettres (1)

(1) Tel qu'indiqué sur le certificat de qualification.

Cet agrément pour les cours de formation reste valide tant que:

a) le certificat ATO n'a pas été restitué, annulé et remplacé, limité, suspendu ou révoqué; et

b) toutes les opérations sont exécutées conformément à la partie-ORA, la partie-FCL, à d'autres règlements applicables et, le cas échéant, aux procédures reprises dans les documents de l'organisme en vertu de la partie-ORA.

Date de délivrance:

Signature: [Autorité compétente]

Pour l'État membre/EASA.

Formulaire 143 de l'EASA – 1re édition - page 2/2.

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

Appendice IV de L'ANNEXE VI (PART-ARA)

CERTIFICATS DE QUALIFICATION DES SIMULATEURS D'ENTRAÎNEMENT AU VOL

Introduction

Un formulaire 145 de l'EASA est utilisé pour le certificat de qualification FSTD. Ce document contient la spécification du FSTD et notamment toute(s) limitation(s) et toute(s) autorisation(s) spéciale(s) ou tout/tous agrément(s) spécial/spéciaux qui serait/seraient applicable(s) au FSTD concerné. Le certificat de qualification est imprimé en anglais et dans toute(s) autre(s) langue(s) déterminée(s) par l'autorité compétente.

Les FSTD convertibles disposent d'un certificat de qualification séparé pour chaque type d'aéronef. Des configurations différentes de moteurs et d'équipement prévues sur un FSTD n'exigent pas de certificats de qualification séparés. Tous les certificats de qualification portent un numéro de série prédéterminé, consistant en un code constitué de lettres, qui est propre à ce FSTD. Ce code en lettres est propre à l'autorité compétente qui délivre le certificat.

Union européenne (*)

Autorité compétente

CERTIFICATS DE QUALIFICATION DES SIMULATEURS D'ENTRAÎNEMENT AU VOL

RÉFÉRENCE:

En vertu du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission et sous réserve des conditions spécifiées ci-dessous, [l'autorité compétente] certifie par la présente que

FSTD [TYPE ET CODE EN LETTRES]

situé à [NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME]

a satisfait aux exigences de qualification de la partie-OR, sous réserve des conditions de la spécification du FSTD en pièce jointe.

Le présent certificat de qualification reste valide sous réserve que le FSTD et le titulaire du certificat de qualification continuent de satisfaire aux exigences applicables de la partie-OR, pour autant qu'il n'ait pas été restitué, annulé et remplacé, suspendu ou révoqué.

Date de délivrance: .....

Signature: .....

[Autorité compétente]

CERTIFICAT DE QUALIFICATION FSTD: [Référence]

SPÉCIFICATIONS DU FSTD

A. Type ou variante d'aéronef:

B. Niveau de qualification du FSTD:

C. Document de référence principal:

D. Système de visualisation:

E. Système de mouvement:

F. Configuration moteur:

G. Configuration instruments:

H. Configuration ACAS:

I. Cisaillement de vent:

J. Capacités additionnelles:

K. Restrictions ou limitations:

L. **Informations d'orientation à des fins de formation, d'examen et de contrôle**

CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III (minimum inférieur)	RVR	m	DH	ft	
LVTO	RVR	m			
Expérience récente					
IFR-formation/contrôle					/
Qualification de type					
Contrôles de compétences					
Approche au pilote automatique					
Atterrissage automatique/guidage de roulage au sol					/
ACAS I/II					/
Système d'avertissement/de prévision de cisaillement de vent					/
Radar météo					
HUD/HUGS					/
FANS					
GPWS/EGPWS					/
Capacité ETOPS					
GPS					
Autre					

Date de délivrance: .....

Signature: .....

Pour l'État membre/EASA.
Formulaire 145 de l'EASA – 1er édition - page 2/2.

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

Appendice V de L'ANNEXE VI (PART-ARA)

CERTIFICAT POUR LES CENTRES AÉROMÉDICAUX (AeMC)

CERTIFICAT POUR LES CENTRES AÉROMÉDICAUX (AeMC)

Union européenne (*)
Autorité compétente

CERTIFICAT DE CENTRE AÉROMÉDICAL

RÉFÉRENCE:

En vertu du règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission et sous réserve des conditions spécifiées ci-dessous, [l'autorité compétente] certifie par la présente

[NOM DE L'ORGANISME]

[ADRESSE DE L'ORGANISME]

en tant que centre aéromédical certifié selon la partie-OR, dont les privilèges et la portée des activités sont repris dans les termes d'agrément en pièces jointes.

CONDITIONS

1. Le présent certificat est limité à ce qui est spécifié dans la section relative au champ d'application de l'agrément du manuel d'organisme agréé.
2. Le présent certificat exige la conformité avec les procédures spécifiées dans la documentation de l'organisme, tel qu'exigé par la partie-ORA.
3. Le présent certificat restera valide sous réserve de conformité avec les exigences de la partie-OR, pour autant qu'il n'ait pas été restitué, annulé et remplacé, suspendu ou révoqué.

Date de délivrance: ..... Signature: .....

❁ ❁ ❁

Appendice VI de L'ANNEXE VI (PART-ARA)

MODÈLE NORMALISÉ DE CERTIFICAT MEDICAL DE l'AESA

Le certificat médical est conforme aux spécifications suivantes :

a) Contenu

1) État dans lequel la licence de pilote a été délivrée ou demandée (I)
2) Classe du certificat médical (II)
3) Numéro de certificat commençant par le code de pays "UN" de l'État dans lequel la licence de pilote a été délivrée ou demandée et suivi d'un code constitué d'une suite de numéros et/ou de lettres, en chiffres arabes et caractères latins (III)
4) Nom du titulaire (IV)
5) Nationalité du titulaire (VI)
6) Date de naissance du titulaire: (jj/mm/aaaa) (XIV)
7) Signature du titulaire (VII)
8) Limitation(s) (XIII)

9) Date d'expiration de l'attestation médicale (IX) pour:

Classe 1, exploitation commerciale monopilote avec transport de passagers,

Classe 1, autres exploitations commerciales,

Classe 2,

LAPL

10) Date de l'examen médical

11) Date du dernier électrocardiogramme

12) Date du dernier audiogramme

13) Date de délivrance et signature de l'AME ou de l'évaluateur médical qui a délivré le certificat (X). Un médecin généraliste peut être ajouté dans ce champ s'il dispose de la compétence de délivrer des certificats médicaux en vertu du droit national de l'État membre dans lequel la licence est délivrée.

14) Sceau ou cachet (XI)

b) Support: Sauf dans le cas d'une LAPL délivrée par un GMP, le papier ou tout autre support utilisé prévient toute altération ou suppression, ou les fait apparaître clairement. Tout élément ajouté sur ou supprimé du formulaire est validé d'une manière claire par l'autorité compétente.

c) Langue: les licences sont établies dans la/les langue(s) nationale(s) et en anglais, ainsi que dans toute autre langue que l'autorité compétente juge appropriée.

d) Toutes les dates présentes sur l'attestation médicale sont écrites selon le format jj/mm/aaaa.

e) Un format normalisé d'attestation médicale est illustré dans le présent appendice.

Nom et logo de l'autorité compétente [anglais et toute(s) autre(s) langue(s) déterminée(s) par l'autorité compétente] UNION EUROPÉENNE (anglais uniquement) Classe 1/2/LAPL ATTESTATION MÉDICALE liée à une licence Part-FCL [anglais et toute(s) autre(s) langue(s) déterminée(s) par l'autorité compétente] Délivré conformément à la partie-MED La présente licence est conforme aux normes OACI, à l'exception du certificat médical LAPL [anglais et toute(s) autre(s) langue(s) déterminée(s) par l'autorité compétente] Formulaire 147 de l'EASA, 1re édition.		Exigences "Union européenne" à effacer pour les États membres non européens Chaque page est d'un format équivalent à 1/8 de A4

I	Langue(s) nationale(s)/*Autorité qui a délivré ou doit délivrer la licence de pilote*
III	Langue(s) nationale(s):/Numéro de certificat
IV	Langue(s) nationale(s):/
	Nom et prénom du titulaire:
XIV	Langue(s) nationale(s):/*Date de naissance: (j/mm/aaaa)*
VI	Langue(s) nationale(s)/*Nationalité:*
VII	Langue(s) nationale(s)/
	Signature du titulaire:
	2

XIII	Langue(s) nationale(s)/*Limitations:* Code. Description:
X	Langue(s) nationale(s):/ (*) *Date de délivrance:* (j/mm/aaaa)
	Signature de l'AME/évaluateur médical/(GMP) délivrant le certificat:
XI	Langue(s) nationale(s)/*Cachet:*
	3

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

Appendice VII de L'ANNEXE VI (PART-ARA)

CERTIFICAT POUR LES EXAMINATEURS AÉROMÉDICAUX (AME)

Union européenne (*)
Autorité compétente

CERTIFICAT D'EXAMINATEUR AÉROMÉDICAL

NUMERO/RÉFÉRENCE DU CERTIFICAT

En vertu du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission et sous réserve des conditions spécifiées ci-dessous, [l'autorité compétente] certifie par la présente

[NOM DE L'EXAMINATEUR AÉROMÉDICAL]

[ADRESSE DE L'EXAMINATEUR AÉROMÉDICAL]

en tant qu'examinateur aéromédical

CONDITIONS:

1. Le présent certificat est limité aux privilèges spécifiés dans l'annexe du présent certificat AME.
2. Le présent certificat exige la conformité avec les procédures spécifiées dans les modalités d'exécution et procédures décrites dans la partie-MED.
3. Le présent certificat reste valide pour une période de trois ans expirant le [xx/yy/zzzz (**)] sous réserve de conformité avec les exigences de la partie-MED, pour autant qu'il n'ait pas été restitué, annulé et remplacé, suspendu ou révoqué.

Date de délivrance: xx/yy/zzzz Signature: [Autorité compétente]

❁ ❁ ❁

CERTIFICAT D'EXAMINATEUR AÉROMÉDICAL

Pièce jointe au certificat AME numéro:

PRIVILÈGES ET CHAMP D'APPLICATION

[Nom et titre de formation de l'examinateur aéromédical] a obtenu le(s) privilège(s) d'effectuer des examens et évaluations aéromédicaux en vue de la délivrance d'attestations médicales comme indiqué dans le tableau ci-dessous et de délivrer ces attestations médicales pour:

LAPL	[oui/date]
Classe 2	[oui/date]
Classe 1 prorogation/renouvellement	[oui/date] [non]

Date de délivrance: xx/yy/zzzz Signature: [Autorité compétente]

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

ANNEXE VII

EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISATIONS POUR LE PERSONNEL NAVIGANT

[PART-ORA]

SOUS-PARTIE GEN

EXIGENCES GÉNÉRALES

SECTION I

Généralités

ORA.GEN.105 Autorité compétente

a) Aux fins de la présente partie, l'autorité compétente qui exerce une surveillance sur :

1) des organismes soumis à une obligation de certification est:

i) dans le cas d'organismes dont l'établissement principal se trouve dans un État membre, l'autorité désignée par ledit État membre;

ii) dans le cas d'organismes dont l'établissement principal se trouve dans un pays tiers, l'Agence;

2) des FSTD est :

i) l'Agence, pour les FSTD:

— situés hors du territoire des États membres, ou

— se trouvant sur le territoire des États membres et exploités par des organismes dont le principal établissement se trouve dans un pays tiers;

ii) les FSTD se trouvant sur le territoire d'un État membre et exploités par des organismes dont le principal établissement est dans un État membre, l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'organisme qui exploite le FSTD a son principal établissement, ou l'Agence, si tel est le souhait de l'État membre concerné.

b) Lorsque le FSTD situé hors du territoire des États membres est exploité par un organisme certifié par un État membre, l'Agence qualifie le FSTD en coordination avec l'État membre qui a certifié l'organisme exploitant ledit FSTD.

ORA.GEN.115 Demande de certificat par un organisme

a) La demande de certificat par un organisme ou de modification d'un certificat existant est introduite selon la forme et la manière établies par l'autorité compétente, en prenant en compte les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre.

b) Les postulants à l'obtention d'un certificat initial fournissent à l'autorité compétente les documents démontrant la manière dont ils satisfont aux exigences établies au règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre. Ladite documentation inclut une procédure décrivant la manière dont les modifications qui ne demandent aucune autorisation préalable sont gérées et notifiées à l'autorité compétente.

ORA.GEN.120 Moyens de conformité

a) Des moyens alternatifs de conformité autres que les AMC adoptés par l'Agence peuvent être utilisés par un organisme pour assurer la conformité avec le règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre.

b) Lorsqu'un organisme souhaite utiliser un moyen alternatif de conformité, il fournit à l'autorité compétente, avant sa mise en œuvre, une description complète de ce moyen de conformité. La description inclut toute mise à jour des manuels ou des procédures susceptibles d'être pertinents, ainsi qu'une évaluation démontrant que les dispositions du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre sont satisfaites.

L'organisme peut mettre en œuvre ce moyen alternatif de conformité sous réserve de l'obtention de l'autorisation préalable de l'autorité compétente et de la réception de la notification, comme prévu à l'ARA.GEN.120, point d).

ORA.GEN.125 Termes d'agrément et privilèges d'un organisme

Un organisme certifié se conforme au champ d'application et aux privilèges définis dans les termes d'agréments joints au certificat de l'organisme.

ORA.GEN.130 Modifications apportées aux organismes

a) Toute modification portant sur :

1) le champ d'application du certificat ou les termes d'agrément d'un organisme; ou

2) l'un des éléments du système de gestion de l'organisme, tel qu'établi à l'ORA.GEN.200, points a) 1) et a) 2), exige l'approbation préalable de l'autorité compétente. o

b) Pour toute modification exigeant une approbation préalable conformément au règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre, l'organisme introduit une demande auprès de l'autorité compétente en vue d'en obtenir l'approbation. La demande est introduite avant que soit apportée ladite modification, afin de permettre à l'autorité compétente de déterminer le maintien de la conformité avec le règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre et de modifier, le cas échéant, le certificat d'organisme, ainsi que les termes d'agrément correspondants qui y sont joints.

L'organisme fournit à l'autorité compétente toute documentation pertinente.

La modification n'est mise en œuvre qu'à la réception d'une approbation formelle de la part de l'autorité compétente conformément à l'ARA.GEN.330.

L'organisme exerce son activité dans les conditions établies par l'autorité compétente au cours de telles modifications, le cas échéant.

c) Toutes les modifications qui n'exigent pas d'approbation préalable sont gérées et notifiées à l'autorité compétente comme défini dans la procédure approuvée par l'autorité compétente conformément à l'ARA.GEN.310, point c).

ORA.GEN.135 Maintien de la validité

a) Le certificat de l'organisme reste valide pour autant que :

1) l'organisme maintienne la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre, en tenant compte des dispositions liées au traitement des constatations, tel qu'établi à l'ORA.GEN.150;
2) l'autorité compétente ait accès à l'organisme de la manière définie à l'ORA.GEN.140 aux fins de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre; et
3) le certificat n'ait pas fait l'objet d'une restitution ou d'un retrait.

b) En cas de retrait ou de restitution, le certificat doit être renvoyé sans délai à l'autorité compétente.

ORA.GEN.140 Accès

Aux fins de déterminer la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre, l'organisme autorise l'accès à toutes les installations, aéronefs, documents, dossiers, données, procédures ou tout autre matériel liés à son activité soumise à certification, qu'elle soit sous-traitée ou pas, à toute personne habilitée par :

a) l'autorité compétente définie à l'ORA.GEN.105; ou

b) l'autorité agissant selon les dispositions de l'ARA.GEN.300, point d), l'ARA.GEN.300, point e), ou l'ARA.RAMP.

ORA.GEN.150 Constatations

Dès la réception d'une notification relative à des constatations, l'organisme:

a) identifie la cause à l'origine de la non-conformité;

b) définit un plan d'actions correctives; et

c) démontre à l'autorité compétente une mise en œuvre satisfaisante des actions correctives, dans un délai convenu avec ladite autorité, tel qu'établi à l'ARA.GEN.350, point d).

ORA.GEN.155 Réaction immédiate à un problème de sécurité

L'organisme met en œuvre :

a) toutes les mesures de sécurité prescrites par l'autorité compétente conformément à l'ARA.GEN.135, point c), et

b) toute information de sécurité contraignante applicable publiée par l'Agence, notamment des consignes de navigabilité.

ORA.GEN.160 Compte rendu d'événement

a) L'organisme doit signaler à l'autorité compétente, et à tout autre organisme que l'État de l'exploitant demande d'informer, tout accident, incident grave et événement, tels que définis par le règlement (UE) n 996/2010 du Parlement européen et du Conseil (1) et par la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil (2) .

b) Sans préjudice des dispositions du point a), l'organisme rapporte à l'autorité compétente et à l'organisme responsable de la conception de l'aéronef tout incident, défaillance, défaut technique, dépassement des limitations techniques, événement qui mettrait en évidence des informations imprécises, incorrectes ou ambiguës contenues dans les données établies conformément à la partie-21 ou toute autre circonstance anormale qui a ou pourrait avoir mis en danger l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, mais qui n'a pas débouché sur un accident ou un incident grave.

c) Sans préjudice des dispositions du règlement (UE) n 996/2010, de la directive 2003/42/CE, du règlement (CE) n 1321/2007 de la Commission ( ) et du règlement (CE) n 1330/2007 de la Commission (4), les comptes rendus visés aux points a) et b) sont établis selon la forme et la manière définies par l'autorité compétente et contiennent toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues de l'organisme.

d) Des comptes rendus sont établis dès que possible, mais dans tous les cas dans les 72 heures qui suivent l'identification par l'organisme des circonstances auxquelles il est fait référence dans le compte rendu, sauf si des événements exceptionnels l'en empêchent.

e) Lorsque cela s'avère pertinent, l'organisme établit un compte rendu de suivi afin de détailler les actions qu'il a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir, dès que lesdites actions sont identifiées. Ce compte rendu est établi selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente.

(1) JO L 295 du 12.11.2010, p. 35 ; (2) JO L 167 du 4.7.2003, p. 23 ;

(3) JO L 294 du 13.11.2007, p. 3 ; (4) JO L 295 du 14.11.2007, p. 7

SECTION II

Gestion

ORA.GEN.200 Système de gestion

a) L'organisme établit, met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend :

1) des fonctions et des responsabilités clairement définies au sein de l'organisme, et notamment une responsabilité directe du dirigeant responsable en ce qui concerne la sécurité;

2) une description de l'ensemble des philosophies et principes de l'organisme en matière de sécurité, le tout constituant la politique de sécurité;

3) l'identification des dangers pour la sécurité aéronautique, qui découlent des activités de l'organisme, leur évaluation et la gestion des risques associés, y compris les mesures prises aux fins d'atténuer le risque et de vérifier leur efficacité;

4) le maintien de personnel formé et compétent pour effectuer ses tâches;

5) une documentation relative aux processus principaux du système de gestion, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel à ses responsabilités et la procédure relative aux modifications de ladite documentation;

6) une fonction de supervision de la conformité de l'organisme avec les exigences applicables. La fonction de contrôle de la conformité comporte un système de retour

d'informations vers le dirigeant responsable afin d'assurer la mise en œuvre réelle des actions correctives le cas échéant; et

7) toute exigence supplémentaire recommandée dans les sous-parties pertinentes de la présente partie ou d'autres parties applicables.

b) Le système de gestion est adapté à la taille de l'organisme, ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités, et prend en compte les dangers et les risques associés qui sont inhérents à ces activités.

ORA.GEN.205 Activités sous-traitées

a) Doivent être considérées comme activités sous-traitées, toutes les activités faisant partie du champ d'application de l'agrément de l'organisme qui sont effectuées par un autre organisme, soit lui-même certifié pour mener à bien l'activité soit, s'il n'est pas certifié, qui travaille sous couvert de l'agrément de l'organisme donneur d'ordre. L'organisme veille à ce que, dans le cadre de la sous-traitance ou de l'achat de toute partie de son activité, le produit ou service sous-traité ou acheté soit conforme aux exigences applicables.

b) Lorsque l'organisme certifié sous-traite une partie de son activité à un organisme qui n'est pas certifié lui-même conformément à la présente partie pour mener à bien une telle activité, ce dernier travaille sous couvert de l'agrément de l'organisme donneur d'ordre. L'organisme donneur d'ordre veille à ce que l'autorité compétente ait accès à l'organisme sous-traitant, afin de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables.

ORA.GEN.210 Exigences en matière de personnel

a) L'organisme désigne un dirigeant responsable, qui a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient financées et exécutées conformément aux exigences applicables. Le dirigeant responsable est chargé d'établir et de maintenir un système de gestion efficace.

b) Une personne ou un groupe de personnes est nommé par l'organisme, avec la responsabilité de veiller à ce que l'organisme reste conforme aux exigences applicables. La ou les personnes dépendent directement du dirigeant responsable.

c) L'organisme dispose de suffisamment de personnels qualifiés pour que les tâches et les activités planifiées soient exécutées conformément aux exigences applicables.

d) L'organisme maintient des dossiers adéquats relatifs à l'expérience, la qualification et la formation afin de démontrer la conformité avec le point c).

e) L'organisme veille à ce que tous les membres du personnel connaissent les règles et les procédures qui concernent l'exercice de leurs tâches.

ORA.GEN.215 Exigences en termes d'installations

L'organisme dispose d'installations permettant l'exécution et la gestion de toutes les tâches et activités planifiées conformément aux exigences applicables.

ORA.GEN.220 Archivage

a) L'organisme établit un système d'archivage permettant un stockage adéquat et une traçabilité fiable de toutes les activités élaborées, couvrant plus particulièrement tous les éléments de l'ORA.GEN.200.

b) Le format des dossiers est défini dans les procédures de l'organisme.

c) Les dossiers sont stockés de manière à en assurer la protection contre les dommages, l'altération et le vol.

❁ ❁ ❁

RÈGLEMENT EUROPÉEN AIRCREW PART FCL - PART MED

SOUS-PARTIE ATO

ORGANISMES DE FORMATION AGRÉÉS

SECTION I

Généralités

ORA.ATO.100 Champ d'application

La présente sous-partie établit les exigences auxquelles doivent satisfaire les organismes qui dispensent une formation en vue de l'obtention de licences de pilote et des qualifications et autorisations associées.

ORA.ATO.105 Demande

a) Les candidats à la délivrance d'un certificat d'organisme de formation agréé (ATO) fournissent à l'autorité compétente :

1) les informations suivantes :

i) le nom et l'adresse de l'organisme de formation;

ii) la date prévue du début d'activité;

iii) les coordonnées et qualifications du responsable pédagogique (HT), du/des instructeur(s) de vol ou instructeur(s) sur simulateurs d'entraînement au vol, et du/des instructeur(s) dispensant le cours théorique;

iv) le/les nom(s) et adresse(s) du/des aérodrome(s) et/ou du/des lieu(x) d'exploitation où doit être tenue la formation;

v) une liste des aéronefs qui sont exploités pour l'entraînement, y compris leur catégorie, leur classe ou type, leur immatriculation, les propriétaires et la catégorie du certificat de navigabilité, le cas échéant;

vi) une liste des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) que l'organisme de formation a l'intention d'utiliser, selon le cas;

vii) le type de formation que l'organisme de formation souhaite dispenser, ainsi que le programme de formation correspondant; et

2) les manuels d'exploitation et de formation.

b) Organismes de formation aux essais en vol. Nonobstant le point a), alinéa 1, iv) et v), les organismes de formation qui dispensent une formation aux essais en vol doivent uniquement fournir:

1) le/les nom(s) et adresse(s) du/des aérodrome(s) et/ou du/des lieu(x) d'exploitation principaux où doit être tenue la formation; et

2) une liste des types ou catégories d'aéronefs qui sont utilisés pour la formation aux essais en vol.

c) Dans le cas d'une modification apportée au certificat, les candidats fournissent à l'autorité compétente tous les éléments d'information et la documentation auxquels il est fait référence au point a).

ORA.ATO.110 Exigences en termes de personnel

a) Un HT est nommé. Il a à son actif une solide expérience en tant qu'instructeur dans les domaines couverts par la formation dispensée par l'ATO et dispose de compétences approfondies de l'encadrement.

b) Les responsabilités du HT consistent à :

1) veiller à ce que la formation dispensée soit conforme à la partie-FCL et, dans le cas d'une formation aux essais en vol, que les exigences pertinentes de la partie-21 et du programme de formation aient été établies;

2) veiller à une bonne intégration de l'enseignement pratique au vol sur un aéronef ou un simulateur d'entraînement au vol (FSTD) ainsi que de l'enseignement théorique; et

3) superviser les progrès de chaque stagiaire.

c) Les instructeurs qui dispensent une formation théorique ont :

1) une expérience aéronautique pratique dans les domaines couverts par la formation dispensée et ont suivi un cours sur les techniques d'instruction; ou

2) une expérience préalable dans l'instruction théorique, ainsi qu'une expérience théorique adéquate dans le domaine pour lequel ils dispensent une instruction théorique.

d) Les instructeurs de vol et les instructeurs sur simulateur d'entraînement de vol disposent des qualifications requises par la partie-FCL pour le type d'enseignement qu'ils dispensent.

ORA.ATO.120 Archivage

Les dossiers suivants sont conservés pendant au moins trois ans après la fin de la formation:

a) les détails des formations au sol, en vol et sur simulateur d'entraînement de vol dispensées à chaque stagiaire;

b) les comptes rendus détaillés et réguliers d'avancement établis par les instructeurs et comportant des évaluations, ainsi que les contrôles réguliers en vol visant à estimer les progrès, ainsi que les examens au sol; et

c) les informations relatives aux licences des stagiaires et à leurs qualifications et autorisations associées, notamment les dates d'expiration des certificats médicaux et des qualifications.

ORA.ATO.125 Programme de formation

a) Un programme de formation est élaboré pour chaque type de cours proposé.

b) Le programme de formation satisfait aux exigences de la partie-FCL et, dans le cas d'une formation aux essais en vol, aux exigences applicables de la partie-21.

ORA.ATO.130 Manuel de formation et manuel d'exploitation

a) L'ATO établit et maintient un manuel de formation et un manuel d'exploitation contenant les informations et instructions permettant aux membres du personnel de

s'acquitter de leurs tâches et d'orienter les stagiaires dans la manière de satisfaire aux exigences du cours.

b) L'ATO met à la disposition du personnel, et lorsque c'est approprié, aux étudiants, les informations contenues dans le manuel de formation, le manuel d'exploitation et la documentation relative à l'agrément de l'ATO.

c) Dans le cas d'ATO qui proposent une formation aux essais en vol, le manuel d'exploitation est conforme aux exigences relatives au manuel d'exploitation d'essais en vol, comme établi dans la partie-21.

d) Le manuel d'exploitation établit les plans de limitation du temps de vol applicables aux instructeurs de vol, notamment le nombre maximal d'heures de vol, le nombre maximal d'heures de vol en service et le temps minimal de repos entre les activités d'instruction conformément à la partie-ORO.

ORA.ATO.135 Aéronefs d'entraînement et FSTD

a) L'ATO utilise une flotte appropriée d'aéronefs d'entraînement ou de FSTD appropriés aux cours de formation dispensés.

b) L'ATO ne dispense la formation dans un FSTD que lorsqu'il a démontré à l'autorité compétente:

1) l'adéquation entre les spécifications du FSTD et le programme de formation correspondant;
2) que les FSTD utilisés satisfont aux exigences applicables de la partie-FCL;
3) dans le cas de simulateurs de vol (FFS), que le FFS représente correctement le type correspondant d'aéronefs; et
4) qu'il a établi un système permettant de surveiller correctement les modifications apportées au FSTD et de garantir que ces modifications n'ont aucun impact sur l'adéquation du programme de formation.

c) Si l'aéronef utilisé pour l'examen pratique est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal est limité à celui attribué pour un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPT II) pour avion et FNPT II/III pour hélicoptère dans le programme de formation en vol correspondant.

d) Un aéronef utilisé pour une formation aux essais en vol est équipé des instruments d'essais en vol adéquats, conformément à l'objectif poursuivi par la formation.

ORA.ATO.140 Aérodromes et sites d'exploitation

Lorsqu'il dispense une formation en vol sur un aéronef, l'ATO le fait au départ d'aérodromes ou de sites d'exploitation qui disposent des installations adéquates et des caractéristiques permettant la formation aux manœuvres pertinentes, compte tenu de la formation dispensée, ainsi que de la catégorie et du type d'aéronef utilisé.

ORA.ATO.145 Prérequis pour la formation

a) L'ATO veille à ce que les stagiaires satisfassent à tous les prérequis pour la formation établis dans la partie-Med, la partie-FCL et, le cas échéant, à ceux définis dans les données établies conformément à la partie-21.

b) Dans le cas d'ATO fournissant une formation aux essais en vol, les étudiants répondent à toutes les conditions préalables relatives à la formation, établies à la partie-21.

ORA.ATO.150 Formation dans des pays tiers

Lorsque l'ATO est agréé pour fournir une formation en vue de l'obtention d'une qualification de vol aux instruments (IR) dans des pays tiers:

a) le programme de formation inclut un vol d'acclimatation dans l'un des États membres avant de passer l'examen pratique IR; et

b) l'examen pratique IR est passé dans l'un des États membres.

SECTION II

Exigences additionnelles applicables aux ATO qui dispensent une formation pour l'obtention d'une CPL, MPL et ATPL, et de leurs qualifications et autorisations associées

ORA.ATO.210 Exigences en termes de personnel

a) Responsable pédagogique (HT). Sauf dans le cas d'ATO qui dispensent une formation aux essais en vol, le responsable de formation désigné dispose d'une vaste expérience de formation en tant qu'instructeur pour les licences de pilote professionnel et les qualifications et autorisations associées.

b) Chef instructeur de vol (CFI). L'ATO qui dispense une instruction en vol nomme un CFI responsable de superviser les instructeurs de vol et les instructeurs sur simulateurs d'entraînement au vol, ainsi que de normaliser toutes les instructions applicables au vol et à la simulation du vol. Le CFI est titulaire de la licence de pilote professionnel la plus élevée ainsi que des qualifications associées correspondant au cours de formation en vol dispensé et est titulaire d'une autorisation d'instructeur avec le privilège d'instruire au moins un des cours de formation dispensés.

c) Chef instructeur d'enseignement théorique (CTKI). L'ATO qui propose un enseignement théorique nomme un CTKI chargé de superviser tous les instructeurs des cours théoriques, ainsi que de normaliser toutes les connaissances théoriques. Le CTKI dispose d'une solide expérience en tant qu'instructeur de cours théorique dans les domaines correspondants à la formation dispensée par l'ATO.

ORA.ATO.225 Programme de formation

a) Le programme de formation comporte le découpage de l'instruction en vol et théorique, sous la forme d'une présentation par semaine ou par phase, une liste des exercices standard et un résumé du cours.

b) Le contenu et l'organisation du programme de formation sont définis dans le manuel de formation.

ORA.ATO.230 Manuel de formation et manuel d'exploitation

a) Le manuel de formation indique pour chaque phase de la formation les normes, objectifs et buts à atteindre par les étudiants et aborde les sujets suivants:

— le plan de formation,

— le briefing et les exercices en vol,

— l'entraînement au vol dans un FSTD, le cas échéant,

— l'instruction théorique.

b) Le manuel d'exploitation fournit toutes les informations propres à chaque type de personnel, comme les instructeurs de vol, les instructeurs sur simulateur d'entraînement au vol, les instructeurs de cours théoriques, le personnel d'exploitation et de maintenance, et inclut des informations générales, techniques, sur les routes et sur la formation du personnel.

SECTION III

Exigences additionnelles applicables aux ATO qui dispensent des formations d'un type spécifique

Chapitre 1

Cours d'apprentissage à distance

ORA.ATO.300 Généralités

L'ATO peut être agréé pour dispenser des programmes de cours modulaires dans le cadre d'un apprentissage à distance, dans les cas suivants:

a) cours modulaires d'instruction théorique;

b) cours d'instruction théorique additionnel pour une qualification de classe ou de type; ou

c) cours agréé d'instruction théorique d'appréciation en vue de l'obtention d'une première qualification de type pour un hélicoptère multimoteur.

ORA.ATO.305 Enseignement direct en classe

a) Un module d'enseignement direct en classe est inclus dans tous les domaines couverts par les cours modulaires d'apprentissage à distance.

b) Le temps dévolu à l'enseignement direct en classe ne saurait être inférieur à 10 % de la durée totale du cours.

c) À cette fin, une salle de cours est disponible soit au principal établissement de l'ATO, soit dans des installations appropriées situées à un autre endroit.

ORA.ATO.310 Instructeurs

Tous les instructeurs sont familiarisés avec les exigences du programme de cours d'apprentissage à distance.

Chapitre 2

Formation sans temps de vol

ORA.ATO.330 Généralités

a) Un agrément pour une formation sans temps de vol (ZFTT), telle que définie dans la partie-FCL, n'est délivré qu'aux ATO qui disposent également des privilèges d'effectuer des exploitations à des fins de transport aérien commercial ou aux ATO disposant d'accords spécifiques avec des exploitants de transport aérien commercial.

b) Un agrément pour des ZFTT n'est délivré que si l'exploitant dispose d'au moins 90 jours d'expérience opérationnelle sur le type d'avion.

c) Dans le cas de ZFTT fournies par un ATO disposant d'un accord spécifique avec un exploitant, l'exigence consistant à avoir une expérience opérationnelle de 90 jours ne s'applique pas si l'instructeur de qualification de type (TRI(A)] qui participe aux activités de décollages et d'atterrissages additionnels, tel qu'exigé à la partie-ORO dispose de l'expérience opérationnelle sur le type avion.

ORA.ATO.335 Simulateur de vol

a) Le FFS agréé pour la ZFTT est en état de fonctionnement conformément aux critères du système de gestion de l'ATO.

b) Le système de mouvement cabine et le système visuel du FFS sont en état de fonctionnement, conformément aux spécifications de certification applicables aux FSTD, comme mentionné à l'ORA.FSTD.205.

Chapitre 3

Cours pour la licence de pilote en équipage multiple (MPL)

ORA.ATO.350 Généralités

Les privilèges de dispenser des cours de formation intégrés MPL et des cours d'instructeur MPL ne sont délivrés à l'ATO que s'il dispose également du privilège d'effectuer des exploitations à des fins de transport aérien commercial ou d'un accord spécifique avec un exploitant de transport aérien commercial.

Chapitre 4

Formation aux essais en vol

ORA.ATO.355 Organismes de formation aux essais en vol

a) L'ATO agréé pour dispenser une formation aux essais en vol en vue de la délivrance d'une qualification d'essais en vol de catégorie 1 ou 2 conformément à la partie-FCL peut voir ses privilèges étendus à la dispense d'une formation pour d'autres catégories d'essais en vol et d'autres catégories de personnel d'essais en vol, pour autant que:

1) les exigences applicables de la partie-21 soient satisfaites; et

2) un accord spécifique existe entre l'ATO et l'organisme partie-21 qui emploie, ou a l'intention d'employer, ledit personnel.

b) les dossiers de formation comportent des comptes rendus écrits établis par l'étudiant, conformément au programme de formation, et notamment, le cas échéant, le traitement des données et l'analyse des paramètres enregistrés applicables aux types d'essais en vol.

❁ ❁ ❁

SOUS-PARTIE FSTD

EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES EXPLOITANT DES SIMULATEURS D'ENTRAÎNEMENT AU VOL (FSTD) ET À LA QUALIFICATION DES FSTD

SECTION I

Exigences applicables aux organismes exploitant des FSTD

ORA.FSTD.100 Généralités

a) Le candidat à l'obtention d'un certificat de qualification FSTD démontre à l'autorité compétente qu'il a établi un système de gestion conformément à l'ORA.GEN.200 section II. Cette démonstration permet de garantir que le candidat dispose, directement ou par le biais de la sous-traitance, de la capacité de maintenir les performances, fonctions et autres caractéristiques définies pour le niveau de qualification FSTD, ainsi que de contrôler l'installation du FSTD.

b) Si le candidat est titulaire d'un certificat de qualification établi conformément à la présente partie, les spécifications du FSTD sont détaillées:

1) dans les termes du certificat ATO; ou

2) dans le cas du titulaire d'un AOC, dans le manuel de formation.

ORA.FSTD.105 Maintien de la qualification FSTD

a) Aux fins de maintenir la qualification du FSTD, le titulaire d'un certificat de qualification FSTD exécute progressivement sur une période de 12 mois la série complète des tests repris dans le guide de tests de qualification de référence (MQTG) ainsi que les essais fonctionnels et subjectifs.

b) Les résultats sont datés, marqués comme étant analysés et évalués, et conservés conformément à l'ORA.FSTD.240 aux fins de démontrer que les normes du FSTD sont maintenues.

c) Un système de contrôle de configuration est instauré pour s'assurer du maintien de l'intégrité des matériels et des logiciels du FSTD qualifié.

ORA.FSTD.110 Modifications

a) Le titulaire d'un certificat de qualification FSTD établit et maintient un système permettant d'identifier, d'évaluer et d'incorporer toute modification importante dans les FSTD qu'il exploite, en particulier:

1) toute modification apportée à un aéronef qui est essentielle pour la formation, les examens et les contrôles, qu'elle soit validée ou pas par une consigne de navigabilité; et

2) toute modification apportée à un FSTD, y compris au système de mouvement cabine et au système visuel, lorsqu'elle est essentielle pour la formation, les examens et les contrôles, notamment dans le cas de révision des données.

b) Les modifications apportées aux parties logicielle et matérielle du FSTD qui ont un impact sur le maniement, les performances et l'exploitation des systèmes ou toute modification majeure du système de mouvement cabine et de système visuel sont évaluées pour déterminer leur impact sur les critères initiaux de qualification. L'organisme rédige des amendements pour tous les tests de validation concernés. L'organisme effectue des tests du FSTD par rapport aux nouveaux critères.

c) L'organisme informe l'autorité compétente avant tout changement majeur afin de déterminer si les tests effectués sont suffisants. L'autorité compétente détermine si une évaluation spéciale du FSTD est nécessaire avant qu'il ne puisse à nouveau servir à la formation après modification.

ORA.FSTD.115 Installations

a) Le titulaire d'un certificat de qualification FSTD s'assure que:

1) le FSTD est installé dans un environnement adapté qui permet une exploitation fiable et en toute sécurité;

2) tous les occupants des FSTD et le personnel de maintenance sont informés des mesures de sécurité liées aux FSTD et qu'ils connaissent tous les matériels et les procédures de sécurité disponibles dans le FSTD en cas d'urgence; et

3) le FSTD et ses installations sont conformes aux règlements locaux relatifs à la santé et à la sécurité.

b) Les dispositifs de sécurité du FSTD, notamment les arrêts d'urgence et l'éclairage de secours, sont vérifiés au moins une fois par an et le contrôle est enregistré.

ORA.FSTD.120 équipements supplémentaires

Dans le cas où des équipements supplémentaires ont été ajoutés au FSTD, même s'ils ne sont pas nécessaires pour la qualification, ils sont évalués par l'autorité compétente pour s'assurer qu'ils n'ont aucun effet néfaste sur la qualité de la formation.

SECTION II

Exigences applicables à la qualification des FSTD

ORA.FSTD.200 Demande de qualification FSTD

a) La demande de certificat de qualification FSTD est introduite selon la forme et la manière établies par l'autorité compétente:

1) dans le cas de systèmes basiques d'entraînement au vol aux instruments (BITD), par le fabricant du BITD;

2) dans tous les autres cas, par l'organisme qui a l'intention d'exploiter le FSTD.

b) Les candidats à l'obtention d'une qualification initiale fournissent à l'autorité compétente les documents démontrant la manière dont ils satisfont aux exigences établies dans le présent règlement. Cette documentation inclut la procédure élaborée pour assurer la conformité avec les ORA.GEN.130 et ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Spécifications de certification pour les FSTD

a) Conformément à l'article 19 du règlement (CE) n 216/2008, l'Agence publie des spécifications de certification comme moyen normalisé de démontrer la conformité des FSTD avec les exigences essentielles de l'annexe III au règlement (CE) n 216/2008.

b) Lesdites spécifications de certification sont suffisamment détaillées et spécifiques pour indiquer aux candidats les conditions sous lesquelles les qualifications sont délivrées.

ORA.FSTD.210 Base de qualification

a) La base de qualification pour la délivrance d'un certificat de qualification FSTD est constituée :

1) des spécifications de certification applicables établies par l'Agence qui sont en vigueur à la date d'introduction de la demande de qualification initiale;
2) des données de validation de l'aéronef définies par les données approuvées en vertu de la partie-21, selon le cas; et
3) de toute condition particulière recommandée par l'autorité compétente si les spécifications de certification correspondantes ne contiennent pas de normes adéquates ou appropriées au FSTD en raison de caractéristiques nouvelles ou différentes qu'il comporterait par rapport à celles sur lesquelles reposent les spécifications de certification applicables.

b) La base de qualification est applicable aux requalifications futures du FSTD, sauf s'il change de catégorie.

ORA.FSTD.225 Durée et maintien de la validité

a) La qualification portant sur le simulateur de vol (FFS), le système d'entraînement au vol (FTD) ou le système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT) reste valide pour autant que :

1) le FSTD et l'organisme qui l'exploite continuent de satisfaire aux exigences applicables;
2) l'autorité compétente ait accès à l'organisme de la manière définie à l'ORA.GEN.140 aux fins de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre; et
3) le certificat de qualification n'ait pas fait l'objet d'une restitution ou d'une révocation.

b) La période de 12 mois prévue à l'ARA.FSTD.120, point b) 1), peut être prolongée jusqu'à un maximum de 36 mois dans les cas suivants:

1) le FSTD a été soumis à une évaluation initiale et au moins une évaluation récurrente et a démontré sa conformité avec la base de qualification;
2) le titulaire du certificat de qualification FSTD a fait l'objet d'évaluations réglementaires jugées satisfaisantes du FSTD au cours des 36 derniers mois;

3) l'autorité compétente effectue tous les 12 mois un audit formel du système de contrôle de la conformité de l'organisme, tel que défini à l'ORA.GEN.200, point a) 6); et

4) une personne désignée de l'organisme et disposant d'une expérience adéquate examine l'exécution régulière du guide de tests de qualification (QTG) et effectue tous les 12 mois les tests fonctionnels et subjectifs applicables. Elle envoie ensuite un compte rendu des résultats à l'autorité compétente.

c) Une qualification BITD reste valide pour sous réserve d'une évaluation régulière de la conformité avec la base de qualification applicable, effectuée par l'autorité compétente conformément à l'ARA.FSTD.120.

d) En cas de restitution ou de retrait, le certificat de qualification FSTD doit être renvoyé sans délai à l'autorité compétente.

ORA.FSTD.230 Changements apportés au FSTD qualifié

a) Le titulaire d'un certificat de qualification FSTD informe l'autorité compétente de tout changement proposé pour le FSTD, tel que:

1) des modifications majeures;

2) un déménagement du FSTD; et

3) toute désactivation du FSTD.

b) Dans le cas d'une augmentation du niveau de qualification du FSTD, l'organisme introduit la demande d'évaluation de mise à niveau auprès de l'autorité compétente. L'organisme effectue tous les tests de validation applicables au niveau de qualification demandé. Les résultats des évaluations antérieures ne peuvent être utilisés pour valider les performances du FSTD dans le cadre de la mise à niveau en cours.

c) Lorsqu'un FSTD est déplacé vers un autre endroit, l'organisme en informe au préalable l'autorité compétente et lui communique le planning des événements relatifs à ce déménagement.

Avant de remettre le FSTD en service à son nouvel emplacement, l'organisme effectue au moins un tiers des tests de validation, ainsi que des tests fonctionnels et subjectifs, pour s'assurer que les performances du FSTD satisfont à la norme initiale de qualification. Une copie de la documentation relative aux essais est conservée avec le dossier du FSTD pour examen par l'autorité compétente.

L'autorité compétente peut effectuer une évaluation du FSTD après son déplacement. L'évaluation est conforme à la base de qualification initiale du FSTD.

d) Si un organisme envisage de suspendre un FSTD pendant une période prolongée, l'autorité compétente doit en être informée et des contrôles adéquats sont instaurés pour la période pendant laquelle le FSTD est inactif.

L'organisme convient avec l'autorité compétente d'un plan de désactivation, de stockage et de réactivation pour s'assurer que le FSTD peut être ramené à une condition opérationnelle correspondant à son niveau de qualification d'origine.

ORA.FSTD.235 Cessibilité d'un certificat de qualification FSTD

a) Lorsqu'un changement d'organisme qui exploite un FSTD intervient, le nouvel organisme en informe l'autorité compétente au préalable afin de convenir d'un plan de cession du FSTD.

b) L'autorité compétente est en droit d'effectuer une évaluation selon la base de qualification initiale du FSTD.

c) Lorsque le FSTD n'est plus en conformité avec sa base de qualification initiale, l'organisme introduit une demande pour l'obtention d'un nouveau certificat de qualification FSTD.

ORA.FSTD.240 Archivage

Le titulaire d'un certificat de qualification FSTD archive :

a) tous les documents qui décrivent et prouvent le niveau et la base de qualification initiale du FSTD pendant toute la durée de vie du FSTD; et

b) tous les documents et comptes rendus des activités récurrentes liées à chaque FSTD et aux activités de contrôle de la conformité pendant au moins cinq ans.

❁ ❁ ❁

SOUS-PARTIE AeMC

CENTRE AÉROMÉDICAUX

SECTION I

Généralités

ORA.AeMC.105 Champ d'application

La présente partie établit les exigences additionnelles auxquelles doit satisfaire un organisme aux fins de se qualifier pour la délivrance ou le maintien d'un agrément de centre aéromédical (AeMC), en vue de délivrer des certificats médicaux, y compris des certificats médicaux initiaux de classe 1.

ORA.AeMC.115 Demande

Les candidats à l'obtention d'un certificat AeMC:

a) satisfont au MED.D.005; et

b) outre la documentation destinée à l'obtention de l'agrément d'un organisme, telle que spécifiée à l'ORA.GEN.115, fournissent des détails relatifs à leurs accords médicaux avec des hôpitaux ou des instituts médicaux aux fins des examens médicaux spécialisés.

ORA.AeMC.135 Maintien de la validité

Le certificat AeMC est délivré pour une durée illimitée. Il reste valide sous réserve que le titulaire et les examinateurs aéromédicaux de l'organisme:

a) satisfassent au MED.D.030; et

b) assurent le maintien de leur expérience en effectuant un nombre adéquat d'examens médicaux de classe 1 chaque année.

SECTION II

Gestion

ORA.AeMC.200 Système de gestion

L'AeMC établit et maintient un système de gestion qui comporte les éléments abordés à l'ORA.GEN.200, ainsi que les procédures:

a) portant sur la délivrance de certificats médicaux conformément à la partie-MED; et

b) visant à garantir continuellement la confidentialité médicale.

ORA.AeMC.210 Exigences en termes de personnel

a) L'AeMC:

1) a à sa tête un examinateur aéromédical (AME), qui dispose des privilèges de délivrer des certificats médicaux de classe 1 et qui a à son actif une expérience suffisante en médecine aéronautique pour s'acquitter des tâches qui lui sont imparties; et

2) dispose d'un nombre suffisant d'AME correctement qualifiés, ainsi que de personnel technique et d'experts.

b) Le responsable de l'AeMC est responsable de la coordination de l'ensemble des résultats d'examen et de la signature des comptes rendus, des certificats et des certificats médicaux initiaux de classe 1.

ORA.AeMC.215 Exigences en termes d'installations

L'AeMC est doté d'installations médico-techniques pour pratiquer les examens médicaux qui sont nécessaires pour l'exercice des privilèges inclus dans le champ d'application de l'agrément.

ORA.AeMC.220 Archivage

En plus des dossiers exigés à l'ORA.GEN.220, l'AeMC :

a) conserve les dossiers reprenant les éléments des examens et évaluations médicaux effectués en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement certificats médicaux, ainsi que leurs résultats, pendant au moins 10 ans après la dernière date d'examen; et

b) conserve tous les dossiers médicaux de manière à garantir que la confidentialité médicale est continuellement préservée.»

❁ ❁ ❁