

E 6444

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2010-2011

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 20 juillet 2011

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 20 juillet 2011

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Règlement de la Commission 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



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 15 juillet 2011 (18.07)
(OR. en)**

12964/11

AVIATION 189

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	14 juillet 2011
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D011451/03
Objet:	Règlement (UE) n° .../.. de la Commission du XXX 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

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - D011451/03.

p.j.: D011451/03



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le XXX
[...] (2011) XXX projet

D011451/03

RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION

du XXX

déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

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

RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION

du XXX

déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

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

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/CE¹, 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

¹ JO L 79 du 13.3.2008, p. 1.

médecin généraliste puisse agir en tant qu'examineur 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 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 civile² 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

² JO L 373 du 31.12.1991, p. 21.

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.

- (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'examineur aéromédical;
5. l'évaluation aéromédicale régulière des membres de l'équipage de cabine, ainsi que la qualification des personnes chargées de cette évaluation.

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'examineur aéromédical conformes aux JAR», le certificat qui a été délivré ou reconnu conformément à la législation nationale d'application des JAR et aux procédures nationales par un État membre ayant mis en œuvre les JAR en question, et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation («JAA») au regard de ces JAR;
- (10) «certificat médical de pilote et certificat d'examineur aéromédical non conformes aux JAR», le certificat qui a été délivré ou reconnu par un État membre conformément à la législation nationale et dont la reconnaissance mutuelle n'a pas été recommandée au regard des JAR en question.

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 le 8 avril 2012 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 2017.

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'examineur qui possèdent des privilèges pour avions complexes hautes performances monopilotes obtiennent la conversion de ces privilèges en un certificat d'instructeur de qualification de type ou un certificat d'examineur pour avions monopilotes.
7. Un État membre peut autoriser un 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'examineur aéromédical nationaux existants

1. Les certificats médicaux de pilote et les certificats d'examineur aéromédical conformes aux JAR délivrés ou reconnus par un État membre avant la mise en application du présent règlement sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement.
2. Les États membres remplacent les certificats médicaux de pilote et les certificats d'examineur aéromédical par des certificats conformes au modèle établi dans la partie ARA au plus tard le 8 avril 2017.
3. Les certificats médicaux de pilote et les certificats d'examineur aéromédical non conformes aux JAR délivrés par un État membre avant la mise en application du présent règlement restent valables jusqu'à la date de leur prorogation, mais au plus tard jusqu'au 8 avril 2017.
4. La prorogation des certificats visés aux paragraphes 1 et 2 s'effectue conformément aux dispositions de l'annexe IV.

Article 6

Conversion des qualifications pour les essais en vol

- (1) Les qualifications pour les essais en vol des pilotes qui ont effectué avant la mise en application du présent règlement des essais en vol de catégorie 1 et 2 au sens de l'annexe du règlement (CE) n° 1702/2003³ de la Commission ou qui ont dispensé une instruction à des pilotes d'essai en vol sont converties en qualifications d'essais en vol conformément à l'annexe I du présent règlement et, le cas échéant, en certificats d'instructeur d'essais en vol par l'État membre ayant délivré les qualifications pour les essais en vol.
- (2) Cette conversion est effectuée conformément aux éléments établis dans un rapport de conversion répondant aux exigences de l'article 4, paragraphes 4 et 5.

Article 7

Licences de mécanicien navigant nationales existantes

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

³ JO L 243 du 27.9.2003, p. 6.

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 I 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 I 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 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 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.
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 2 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

Par la Commission

Le président

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

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

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

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

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

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

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), 2^{ème} 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'examineur.

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 1^{er}, 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 1^{er} et 2^{ème} 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), 1^{er} et 2^{ème} 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.

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), 2^{ème} 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'examineur 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), 2^{ème} 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'examineur 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), 2^{ème} et 4^{ème} 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'examineur 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), 2^{ème} et 3^{ème} 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).

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'examineur peut être rémunéré pour:

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

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

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

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

(a) Les candidats à une PPL(A) devront avoir 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), 2^{ème} 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'examineur peut être rémunéré pour:
- (1) dispenser une instruction au vol pour la LAPL(H) ou la PPL(H);
 - (2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétence pour ces licences;
 - (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'examineur peut être rémunéré pour:

(1) dispenser une instruction au vol pour la PPL(As);

(2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ladite licence;

(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), 2^{ème} alinéa, ci-dessus, le titulaire d'une SPL ayant des privilèges d'instructeur ou d'examineur 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), 2^{ème} et 4^{ème} 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 dans un ballon de la classe spécifique.

(c) Nonobstant les dispositions du point b), le titulaire d’une BPL ayant des privilèges d’instructeur ou d’examineur peut être rémunéré pour:

(1) dispenser une instruction au vol pour la LAPL(B) ou la BPL;

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

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.

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.

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), 2^{ème} 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), 1^{er} 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.

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.

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'examineur 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), 4^{ème} 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), 1^{er} 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), 1^{er} 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), 1^{er} alinéa, i), ou du point a), 2^{ème} alinéa, sous i), selon le cas;
- (e) les candidats à une formation MCC/IR qui ont suivi une formation MCC/VFR seront exemptés de remplir l'exigence du point a), 1^{er} 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), 3^{ème} et 4^{ème} 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), 1^{er} 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.

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), 2^{ème} 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 de 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), 2^{ème} 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.

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), 1^{er} 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'examineur au cours des épreuves d'aptitude ou des contrôles de compétences seront portées en crédit pour satisfaire aux exigences relatives à la prorogation, dans le cas de toutes les qualifications d'instructeur détenues.

FCL.920 Compétences d'instructeur et évaluation

Tous les instructeurs seront formés pour atteindre les compétences suivantes:

- préparer 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), 2^{ème} 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), 1^{er} 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), 2^{ème} 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), 1^{er} alinéa et aux prérequis pour le cours de formation TRI(H) établi au paragraphe FCL.915.TRI, point b), 2^{ème} 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), 2^{ème} alinéa, i), ou de 18 heures pour répondre à l'exigence du point b), 2^{ème} 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 TRI(H) 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), 1^{er} 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'examineur de qualification de type (TRE), que SFI ou qu'examineur 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'examineur sera également pertinent à cette fin;

(ii) suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un ATO;

(iii) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.

(3) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification TRI, le titulaire devra réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.

(4) Si une personne est titulaire d'une qualification TRI sur plus d'un type d'aéronef au sein de la même catégorie, l'évaluation de compétences, effectuée sur l'un desdits types, prorogera la qualification TRI pour les autres types détenus dans la même catégorie d'aéronef.

(5) *Exigences particulières pour la prorogation d'une qualification TRI(H).* Un TRI(H) titulaire d'une qualification FI(H) du type pertinent recevra la totalité du crédit pour satisfaire aux exigences du point a) ci-dessus. Dans ce cas, la qualification TRI(H) sera valide jusqu'à la date d'expiration de la qualification FI(H).

(b) *Renouvellement.*

(1) Avions. Si la qualification TRI(A) est arrivée à expiration, le candidat devra:

(i) effectuer, au cours des 12 derniers mois précédant 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), 1^{er} 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), 3^{ème} 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), 2^{ème} alinéa, peut être remplacée par l'exécution d'un cours décrit au paragraphe FCL.905.FI, point j), 3^{ème} 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), 3^{ème} 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), 1^{er} 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), 2^{ème} 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), 3^{ème} 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), 2^{ème} et 3^{ème} 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 a 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), 1^{er} 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), 3^{ème} 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), 2^{ème} et 3^{ème} 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), 1^{er} 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), 2^{ème} 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), 3^{ème} 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), 3^{ème} alinéa.

SOUS-PARTIE K

EXAMINATEURS

SECTION 1

Exigences communes

FCL.1 000 Autorisations d'examineur

(a) Généralités. Les titulaires d'une autorisation d'examineur devront:

(1) être titulaires d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celles pour lesquelles ils sont habilités à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et détenir les privilèges de dispenser une instruction pour celles-ci;

(2) être qualifiés pour agir en tant que PIC sur aéronefs pendant un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences accomplie sur l'aéronef.

(b) Conditions particulières

(1) Dans le cas de l'introduction d'un 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), 1^{er} alinéa, qui souhaitent introduire une demande d'autorisation d'examineur, devront satisfaire aux prérequis et aux exigences de prorogation établis pour ladite catégorie d'examineur.

(c) Examen hors du territoire des États membres

(1) Nonobstant les dispositions du point a), dans le cas d'examens pratiques et de contrôles de compétences effectués dans un ATO se trouvant hors du territoire des États membres, l'autorité compétente de l'État membre peut délivrer une qualification d'examineur 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'examineur 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'examineur 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'examineur devront faire la preuve:

(a) de connaissances et d'un cursus pertinents, ainsi que d'une expérience appropriée par rapport aux privilèges d'un examineur;

(b) qu'ils n'ont fait l'objet d'aucune sanction au cours des 3 dernières années, et notamment d'aucune suspension, limitation ou retrait d'aucune de leurs licences, qualifications ou autorisations délivrées conformément à la présente partie, pour défaut de conformité avec le règlement de base et de ses règles de mise en œuvre.

FCL.1015 Standardisation des examinateurs

(a) Les candidats à une autorisation d'examineur devront suivre un cours de standardisation dispensé par l'autorité compétente ou par un ATO et agréé par l'autorité compétente.

(b) Le cours de standardisation comportera une instruction théorique et pratique et devra au moins inclure:

(1) la conduite de 2 examens pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences pour des licences, des qualifications ou des autorisations pour lesquelles le candidat souhaite obtenir le privilège de conduire des épreuves et des contrôles;

(2) 1 instruction sur les exigences applicables de la présente partie, ainsi que les exigences applicables en termes d'exploitation aérienne, sur la conduite d'examens pratiques, de contrôles de compétences et d'évaluations de compétences et leur documentation, ainsi que sur la préparation de rapports;

(3) 1 séance d'information portant sur les procédures administratives nationales, les exigences en termes de protection des données personnelles, de responsabilité, d'assurances contre les accidents et de redevances.

(c) Les titulaires d'une autorisation d'examineur ne pourront faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur, sauf:

(1) s'ils ont informé l'autorité compétente du candidat de leur intention de conduire une épreuve pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences, ainsi que de l'étendue de leurs privilèges en tant qu'examineurs;

(2) s'ils ont reçu des informations de la part de l'autorité compétente dont dépend le candidat sur les éléments mentionnés au point b), 3^{ème} alinéa.

FCL.1020 Évaluation des compétences des examinateurs

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

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

(a) *Validité.* Une autorisation d'examineur sera valide pendant 3 ans.

(b) *Prorogation.* Une autorisation d'examineur sera prorogée lorsque le titulaire aura, pendant la période de validité de l'autorisation:

(1) conduit au moins 2 épreuves pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences chaque année;

(2) participé à un stage de remise à niveau d'examineur organisé par l'autorité compétente ou par un ATO agréé par l'autorité compétente, au cours de la dernière année de la période de validité.

(3) 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'examineur;

(4) lorsque le candidat à la prorogation est détenteur de privilèges pour plus d'une catégorie d'examineur, une prorogation combinée de tous les privilèges d'examineur 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'examineur qu'il détient, en accord avec l'autorité compétente.

(c) *Renouvellement.* Si l'autorisation est arrivée à expiration, les candidats devront satisfaire aux exigences du point b), 2^{ème} alinéa et au paragraphe FCL.1020 avant de pouvoir reprendre l'exercice desdits privilèges.

(d) Une autorisation d'examineur 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'examineur devra:

(1) informer le candidat du résultat de l'épreuve. Dans le cas d'une réussite partielle ou d'un échec, l'examineur devra informer le candidat qu'il ne peut exercer les privilèges de la qualification tant qu'il n'aura pas totalement réussi l'épreuve. L'examineur devra donner en détail les besoins additionnels en termes de formation et expliquer au candidat son droit de 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'examineur. Ce rapport devra inclure:

(i) une déclaration attestant que l'examineur a reçu du candidat des informations concernant son expérience et l'instruction suivie, et qu'il a constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences applicables de la présente partie;

(ii) une confirmation que toutes les manœuvres et tous les exercices requis ont été effectués, ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques, si applicable; En cas d'échec à l'une des rubriques, l'examineur indiquera les raisons 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'examineur, ou de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, les examinateurs devront soumettre tous leurs dossiers et rapports, ainsi que toute autre information, si requis dans le cadre d'éventuelles activités de surveillance.

SECTION 2

Exigences particulières pour les examinateurs de vol – FE

FCL.1005.FE FE — Privilèges et conditions

(a) *FE(A)*. Les privilèges d'un FE pour avions 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'examineur ait effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction 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'examineur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol;

(3) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la LAPL(A), pour autant que l'examineur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 100 heures d'instruction au vol;

(4) des examens pratiques pour la délivrance de la qualification de vol en montagne, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion

ou TMG, incluant au moins 500 décollages et atterrissages en instruction 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'examineur 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'examineur 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'examineur ait satisfait aux exigences des points 1 ou 2, selon le cas, et soit titulaire d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H) et, le cas échéant, une IR(H);

(4) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la LAPL(H), pour autant que l'examineur ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 150 heures d'instruction 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'examineur 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'examineur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont au moins 150 heures ou 300 lancements en instruction au vol;

(2) des contrôles de compétences pour l'extension des privilèges de la SPL à l'exploitation commerciale, pour autant que l'examineur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur planeurs ou motoplaneurs, dont 90 heures d'instruction 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'examineur 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'examineur 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'examineur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote sur ballons, dont 50 heures d'instruction au vol dans le même groupe de ballons que celui pour lequel l'extension est sollicitée. Les 300 heures de vol devront inclure 50 heures d'instruction 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'examineur 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'examineur 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'examineur 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), 3^{ème} 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'examineur 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'examineur de qualification de vol aux instruments – IRE

FCL.1005.IREIRE – 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.IREIRE – 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'examineur sur système synthétique de vol – SFE

FCL.1005.SFE SFE — Privilèges et conditions

(a) *SFE(A)* et *SFE(PL)*. Les privilèges d'un SFE pour avions ou aéronefs à sustentation motorisée consistent à conduire dans un FFS:

- (1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type d'avions multipilotes ou d'aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas;
- (2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE pour la catégorie applicable d'aéronef;
- (3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(A);
- (4) des examens pratiques pour la délivrance d'une MPL, pour autant que l'examineur satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.925;
- (5) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant que l'examineur ait 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'examineur 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'examineur d'instructeur de vol – FIE

FCL.1005.FIE FIE — Privilèges et conditions

- (a) *FIE(A)*. Les privilèges d'un FIE sur avions consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de FI(A), CRI(A), IRI(A) et TRI(A) sur avions monopilotes, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.
- (b) *FIE(H)*. Les privilèges d'un FIE sur hélicoptères consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de

FI(H), IRI(H) et TRI(H) sur hélicoptères monopilotes, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.

(c) *FIE (As), (S), (B)*. Les privilèges d'un FIE sur planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications d'instructeur sur la catégorie applicable d'aéronef, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.

FCL.1010.FIE FIE – Prérequis

(a) *FIE(A)*. Les candidats à une autorisation FIE pour avions devront:

(1) 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.

APPENDICE 2

Échelle de compétences linguistiques – niveau expert, avancé et opérationnel

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 est 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	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	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	Ses réactions sont immédiates, appropriées et informatives. Gère de manière efficace la relation entre la personne qui parle et celle qui écoute.

NIVEAU	PRONONCIATION	STRUCTURE	VOCABULAIRE	AISANCE D'ÉLOCUTION	COMPRÉHENSION	INTERACTIONS
		parfois avec la signification.	parfois idiomatique.		comprendre une grande diversité de discours (dialecte et/ou accent) ou de registres.	
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.

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 démontrer 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 démontrer 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 débiter 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 doit 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'examineur 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'examineur, 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 $\pm 5^\circ$

Cap

Vol normal $\pm 10^\circ$

Avec panne moteur simulée $\pm 15^\circ$

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	<p>Vol par seule référence aux instruments, y compris:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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 aéroport 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	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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 $\pm 10^\circ$

Urgence majeure simulée $\pm 15^\circ$

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/dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

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 hélistructures 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 $\pm 10^\circ$

Cap

Vol normal $\pm 10^\circ$

Urgence majeure simulée $\pm 15^\circ$

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 COMPÉTENCE

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 prévus 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;

recupération 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 doit 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 de 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'examineur. 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 de 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'examineur, le candidat devra représenter la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examineur, seules les sections inachevées devront être testées au cours d'un vol ultérieur.
6. Il incombe à l'examineur de décider si une manœuvre ou une procédure peut être recommencée une fois par le candidat. L'examineur 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'examineur 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'examineur.

9. Un candidat à la qualification IR devra indiquer à l'examineur 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 prévue 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 $\pm 5^\circ$
Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente

Cap

Tous les moteurs opérationnels $\pm 5^\circ$
Avec panne moteur simulée $\pm 10^\circ$

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

a	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	
a	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
b	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
c	Exposé d'approche et d'atterrissage, avec 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.
SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES	
a	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
b	Procédures d'arrivée, réglages 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.
SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT (avions multimoteurs exclusivement)	
a	Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz.
b	Approche, remise des gaz et procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt.
c	Approche et atterrissage avec un moteur à l'arrêt.
d	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.
- o 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	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, plan de vol en IFR/journal.
d	Visite prévol.
e	Minima météorologiques.
f	Exposé avant le décollage, procédure de séparation du mât, manœuvres au sol.
g	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 – MANIEMENT GÉNÉRAL	

a	Contrôle du dirigeable par seule référence aux instruments
b	Virages en montée et en descente avec taux de virage constant
c	Récupération d'assiettes inhabituelles
d	Instruments inopérants sur la planche de bord.
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	Planification et revue des ETA.
f	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.
g	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	
a	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
b	Procédures d'arrivée, réglages 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 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT	
<p>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:</p>	
a	Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz;
b	Approche et procédure de remise des gaz avec un moteur à l'arrêt;

c	Approche et atterrissage, procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt;
d	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;	une classe monomoteur (SE)* et
qualification de type d'avion complexe hautes performances;	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;	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;	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;	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;	une qualification de classe et de type SE;
qualification valide de type SP SE.	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'examineur 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'examineur 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'examineur, le candidat devrait représenter la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examineur, seules les sections inachevées devront être testées au cours d'un vol ultérieur.
9. Il incombe à l'examineur de décider si une manœuvre ou une procédure peut être recommencée une fois par le candidat. L'examineur 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'examineur 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'examineur.

12. L'examineur 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'examineur 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'examineur 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.

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 doit 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 doit 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 doit 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 $\pm 5^\circ$

Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente

Cap

Tous les moteurs opérationnels $\pm 5^\circ$
 Avec panne moteur simulée $\pm 10^\circ$

Vitesse

Tous les moteurs opérationnels ± 5 nœuds
 Avec panne moteur simulée $+ 10$ nœuds / $- 5$ nœuds

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE/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	
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	

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	
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 l'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	
<p>2.3 Décrochages et récupération:</p> <p>(i) décrochage tout rentré;</p> <p>(ii) approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance;</p> <p>(iii) approche du décrochage en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant;</p> <p>(iv) approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement).</p>		P---->	---->		M	
<p>2.4 Maniement avec le pilote automatique et le directeur de vol (peut être effectué à la section 3) si applicable.</p>		P---->	---->		M	
<p>2.5 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.</p>						

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 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.						
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 Vol aux instruments. 3B.1* Départ en IFR.		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.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	
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.						

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 4						
4 Arrivée et atterrissage.						
4.1 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---->	---->	---->			

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	
5.6	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.						
SECTION 6							
6	Vol asymétrique simulé.						
6.1*	(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----->	----->			

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	
1.6 Vérifications avant le décollage.		P----->	----->	----->		M	
SECTION 2							
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.					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	
3.2 Tendance à piquer et tremblements de compressibilité après avoir atteint le nombre de <i>Mach</i> 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----->	----->	----->	----->			

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	
3.4.2 Système de sondes anémo-barométriques.	P----->	----->	----->	----->			
3.4.3 Circuit de carburant.	P----->	----->	----->	----->			
3.4.4 Système électrique.	P----->	----->	----->	----->			
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----->	----->	----->	----->			

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	
3.4.10 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----->	----->	----->	----->			
Laisse 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.

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE/ CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL/LA MPL/LA QUALIFICATION DE TYPE		
						Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
Manœuvres/Procédures.	OTD	FTD	FFS	A			FFS A	
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----->	----->	----->				
3.6.8 Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel de vol de l'avion.		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	
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). 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----->	----->			
3.9 Procédures de vol aux instruments.			P	X			

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	
3.9.1* 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			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	
<p>d'approche interrompue.</p> <p>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 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.</p>							
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	
<p>3.9.5 Approche en manœuvre à vue dans les conditions suivantes:</p> <p>(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,</p> <p>suivie par:</p> <p>(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.</p> <p>Remarque: si (a) et (b) ne sont pas possibles pour des raisons ATC, un circuit à faible visibilité simulé peut être effectué.</p>			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	
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*--->	----->			
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----->	----->			

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 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----->	----->			
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	

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	
5.6 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							
<p>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).</p> <p>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.</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	
6.1* Décollage interrompu à une portée visuelle de piste (RVR) minimale autorisée.			P*----->	----->X Un aéronef ne peut pas être utilisé pour cet exercice		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. 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	

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	
<p>6.3* Remise des gaz: après des approches, comme indiqué au 6.2 lorsque la DH est atteinte.</p> <p>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>			P----->	----->		M*	
<p>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>			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 CLASSE – MER	DE	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.			
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.			

QUALIFICATION CLASSE – MER	DE	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.		Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
1.8 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 CLASSE – MER	DE	FORMATION PRATIQUE
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
<p>2.3 Décrochages et récupération:</p> <p>(i) décrochage tout rentré;</p> <p>(ii) approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance;</p> <p>(iii) approche du décrochage en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant;</p> <p>(iv) approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement).</p>		
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 CLASSE – MER	DE	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.		

QUALIFICATION CLASSE – MER	DE	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.		Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
4.8 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.			
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			

QUALIFICATION CLASSE – MER	DE	FORMATION PRATIQUE
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
<p>6 Vol asymétrique simulé.</p> <p>(Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5).</p> <p>6.1 Simulation d'une panne moteur pendant le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS et un FNPT II).</p>		
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 doit 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 doit 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 doit 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	$\pm 5^\circ$	
Approche de précision alignement de descente	déviations à moitié de l'échelle,	azimut et
Cap:		
Opérations normales	$\pm 5^\circ$	
Opérations inhabituelles/d'urgence	$\pm 10^\circ$	
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	$\pm 5^\circ$	
Opérations inhabituelles/d'urgence	$\pm 10^\circ$	
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 latéral)	± 2 pieds (avec 0 pied vers l'arrière ou en vol	

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'examineur;
- (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	
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	---->	---->			

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	
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	
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	

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.					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	
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
4.1	Exercices incendie (y compris l'évacuation si applicable).	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	
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	---->	---->			
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*	---->*	---->*			

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	
5.1.1	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*	---->*	---->*			
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*	

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	
5.6	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*	
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 doit 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 doit 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 $\pm 5^\circ$

Approche de précision \pm déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente

Cap:

Opérations normales $\pm 5^\circ$

Opérations inhabituelles/d'urgence $\pm 10^\circ$

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 $\pm 5^\circ$

Opérations inhabituelles/d'urgence $\pm 10^\circ$

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								
1.1	Inspection visuelle extérieure de l'aéronef à sustentation motorisée. Emplacement de chaque élément et but de l'inspection.				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	
1.4	Roulage conformément aux instructions du contrôle de la circulation aérienne ou aux consignes d'un instructeur.		P	---->	---->			
1.5	Procédures et vérifications avant le décollage, y compris le point fixe.	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 2 – Procédures et manœuvres en vol								
2.1	Profils de décollage normaux en VFR. Opérations sur piste (STOL et VTOL), y compris vent de travers. Hélicoptères surélevés. Hélicoptères au niveau du sol.		P	---->	---->		M	
2.2	Décollage à la masse maximale au décollage (masse au décollage réelle ou simulée).		P	---->				
2.3.1	Décollage interrompu: pendant les opérations sur piste; pendant les opérations sur hélicoptères surélevés; pendant les opérations sur hélicoptères au niveau du sol.		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	
2.3.2	Décollages avec panne moteur simulée après avoir dépassé le point de décision: pendant les opérations sur piste; pendant les opérations sur héliports surélevés; pendant les opérations sur héliports au niveau du sol.		P	---->			M	
2.4	Descente en autorotation en mode hélicoptère jusqu'au sol (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice).	P	---->	---->			M FFS Uniquement	
2.4.1	Descente en moulinet en mode avion (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice).		P	---->			M FFS Uniquement	
2.5	Profils normaux d'atterrissage en VFR. Opérations sur piste (STOL et VTOL). Héliports surélevés. Héliports au niveau du sol.		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	
2.5.1	Atterrissage avec panne moteur simulée après avoir atteint le point de décision: pendant les opérations sur piste; pendant les opérations sur héliports surélevés; pendant les opérations sur héliports au niveau du sol.							
2.6	Remise des gaz ou atterrissage suite à une panne moteur simulée avant le point de décision.		P	---->			M	
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	Systèmes de pressurisation et de conditionnement d'air (chauffage, ventilation).	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	
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 d'antigivrage/dégivrage, chauffage du pare-soleil (si installé).	P	---->	---->				
3.9	Pilote automatique/directeur de vol.	P	--->	--->				
3.10	Avertisseurs de décrochage ou dispositifs d'évitement de décrochage et dispositifs d'augmentation de stabilité.	P	---->	---->				
3.11	Radar météo, radio altimètre, transpondeur, dispositif avertisseur de proximité du sol (si installé).	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	
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	---->	---->				
3.15	Système de volets.	P	---->	---->				
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
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	---->	---->				

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	
4.3	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	---->	---->				
4.9	Mauvais fonctionnement de la transmission.	P	---->	---->			FFS uniquement	

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	
4.10	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.						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	
5.4	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*	

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	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	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)								
6	<p>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).</p> <p>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.</p>							
6.1	Décollage interrompu à une portée visuelle de piste (RVR) minimale autorisée.		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	
6.2	<p>Approches ILS.</p> <p>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>		P	---->	---->		M*	
6.3	<p>Remise des gaz.</p> <p>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>		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	
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								
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 doit 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 doit 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 $\pm 5^\circ$

Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimut et

alignement de descente

Cap:

Opérations normales $\pm 5^\circ$

Opérations inhabituelles/d'urgence $\pm 10^\circ$

(b) Limites du vol en VFR:

Hauteur:

En général ± 100 pieds

Cap:

Opérations normales $\pm 5^\circ$

Opérations inhabituelles/d'urgence $\pm 10^\circ$

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				Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
	OTD	FTD	FFS	As		Contrôle sur	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
Manœuvres/Procédures.						FFS As	

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	
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	---->			

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	
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	
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

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	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	---->	---->	---->			
	Laisseé intentionnellement vide.							
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 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	
4.1	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, dans les phases particulières du vol, y compris panne moteur multiple.	P	---->	---->	---->			
4.4	Incapacité d'un membre d'équipage.	P	---->	---->	---->			
4.5	Mauvais fonctionnement de la transmission/du réducteur.	P	---->	---->	---->		FFS exclusive ment.	
4.6	Autres procédures d'urgence, telles que décrites dans le manuel de vol approprié.	P	---->	---->	---->			

SECTION 5 – Procédures de vol aux instruments (à effectuer en IMC ou IMC simulé)

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	<p>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).</p> <p>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.</p>							
6.1	Décollage interrompu à une portée visuelle de piste (RVR) minimale autorisée		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	
6.2	<p>Approches ILS</p> <p>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>		P	---->			M*	
6.3	<p>Remise des gaz,</p> <p>après des approches, comme indiqué au 6.2 lorsque la DH est atteinte.</p> <p>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>		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	
6.4	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								
7	Utilisation d'équipements en option.		P	---->				

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 (<i>le cas échéant</i>).	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.	ATPL(A), avec qualification de type restreinte aux privilèges de copilote.	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 (<i>le cas échéant</i>).	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.		(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).	CPL/IR(A) crédit pour la partie théorique de l'ATPL.	Sans objet.	(d)
CPL/IR(A)	> 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.	(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).	CPL/IR(A) crédit pour la partie théorique de l'ATPL	Sans objet.	(e)

Licence nationale détenue.	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Exigences additionnelles.	Licence «partie FCL» de remplacement et conditions (<i>le cas échéant</i>).	Suppression de conditions.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 en tant que PIC sur avions monopilotes.	Aucune.	CPL/IR(A), avec qualifications de type/classe restreintes aux avions monopilotes.		(f)
CPL/IR(A)	< 500 en tant que PIC sur avions monopilotes.	Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances pour un niveau CPL/IR.	Comme au point (4) (f).	Obtenir une qualification de type multipilote conformément à la «partie FCL».	(g)
CPL(A)	> 500 en tant que PIC sur avions monopilotes.	Qualification au vol de nuit, si applicable.	CPL(A), avec qualifications de type/classe restreintes aux avions monopilotes.		(h)
CPL(A)	< 500 en tant que PIC sur avions monopilotes.	(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.	Comme au point (4) (h).		(i)

Licence nationale détenue.	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Exigences additionnelles.	Licence «partie FCL» de remplacement et conditions (<i>le cas échéant</i>).	Suppression de conditions.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL/IR(A)	≥ 75 conformément à l'IFR.	Qualification au vol de nuit si des privilèges de vol de nuit ne sont pas inclus dans la qualification de vol aux instruments.	PPL/IR(A) (IR restreinte à la PPL).	Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.615, point (b).	(j)
PPL(A)	≥ 70 sur avions.	Démontrer l'utilisation des équipements de radioguidage.	PPL(A)		k)

* 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:

Qualification nationale ou privilèges détenus.	Expérience.	Exigences additionnelles.	Qualification «partie FCL» de remplacement.
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Comme requis par la «partie FCL» pour la qualification pertinente.	Sans objet.	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:

Qualification nationale détenue.	Expérience.	Exigences additionnelles.	Qualification «partie FCL» de remplacement.
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 heures en tant que pilote de MPA.	(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.	SFI(A)
SFI(A)	3 ans d'expérience récente en tant que SFI.	Avoir effectué de manière satisfaisante la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification, y compris le MCC.	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)
STI(A)	> 500 heures en tant que pilote de SPA.	(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(A)
STI(A)	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(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 (<i>le cas échéant</i>).	Suppression de conditions.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) IR(H) valide	> 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multipilotes.	Aucune.	ATPL(H) IR	Sans objet.	(a)
ATPL(H) sans privilèges IR(H)	> 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multipilotes.	Aucune.	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) IR(H) valide	> 1 000 sur hélicoptères multipilotes.	Aucune.	ATPL(H), et IR avec qualification de type restreinte aux privilèges de copilote.	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 des conditions (<i>le cas échéant</i>).	Suppression de conditions.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) sans privilèges IR(H)	> 1 000 sur hélicoptères multipilotes.	Aucune.	ATPL(H), avec qualification de type restreinte aux privilèges de copilote	Démontrer une aptitude à agir en tant que PIC comme requis par l'appendice 9 de la «partie FCL».	(d)
ATPL(H) IR(H) valide	> 500 sur hélicoptères multipilotes.	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).	Comme au point (4) (c).	Comme au point (5) (c).	(e)
ATPL(H) sans privilèges IR(H)	> 500 sur hélicoptères multipilotes.	Comme au point (3) (e).	Comme au point (4) (d).	Comme au point (5) (d).	(f)

Licence nationale détenue.	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Exigences additionnelles.	Licence «partie FCL» de remplacement des conditions (<i>le cas échéant</i>).	Suppression de conditions.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H) et avoir réussi un examen théorique ATPL(H) de l'OACI dans l'État membre qui a délivré la licence.		<p>(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);</p> <p>(ii) satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.H, point b).</p>	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».	Sans objet.	(g)

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)	> 500 heures sur hélicoptères multipilotes.	(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)	CPL/IR(H) avec crédit pour la partie théorique de l'ATPL(H).	Sans objet.	(h)
CPL/IR(H)	> 500 en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes.	Aucune.	CPL/IR(H), avec qualifications de type restreintes aux hélicoptères monopilotes.	Obtenir une qualification de type multipilote conformément à la «partie FCL».	(i)

Licence nationale détenue.	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Exigences additionnelles.	Licence «partie FCL» de remplacement des conditions (<i>le cas échéant</i>).	Suppression de conditions.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 heures en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes.	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)
CPL(H)	> 500 en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes.	Qualification au vol de nuit.	CPL(H), avec qualifications de type restreintes aux hélicoptères monopilotes.		k)
CPL(H)	< 500 heures en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes.	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.	Comme au point (4) (k).		l)
CPL(H) sans	> 500 en tant que PIC sur hélicoptères		Comme au point (4) (k) et restreint aux	Obtenir une qualification de type	m)

Licence nationale détenue.	Nombre total d'heures de vol d'expérience.	Exigences additionnelles.	Licence «partie FCL» de remplacement des conditions (<i>le cas échéant</i>).	Suppression de conditions.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
qualification au vol de nuit.	monopilotes.		opérations en VFR de jours.	multi-pilote conformément à la «partie FCL», ainsi qu'une qualification au vol de nuit.	(n)
CPL(H) sans qualification au vol de nuit.	< 500 heures en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes.	Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances en vol comme exigé au paragraphe FCL. 310.	Comme au point (4) (k) et restreint aux opérations en VFR de jours		
PPL/IR(H)	≥ 75, conformément à l'IFR.	Qualification au vol de nuit, si des privilèges de vol de nuit ne sont pas inclus dans la qualification de vol aux instruments.	PPL/IR(H) (IR restreinte à la PPL)	Démontrer une connaissance de la préparation du plan de vol et des performances en vol comme exigé au paragraphe FCL.615, point b).	(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 multi-pilote 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)	Comme requis par la «partie FCL» pour la qualification pertinente.		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)	(2)	(3)	(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)	(2)	(3)	(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)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 en tant que PIC sur avions multipilotes.	Transport aérien commercial sur avions multipilotes en tant que PIC.	(a)
ATPL(A) ou CPL(A)/IR*	> 1 500 en tant que PIC ou copilote sur avions multipilotes en fonction des exigences opérationnelles.	Transport aérien commercial sur avions multipilotes en tant que copilote.	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 heures en tant que PIC en transport aérien commercial depuis l'obtention d'une qualification IR.	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que PIC.	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 en tant que PIC ou copilote sur avions monopilotes en fonction des exigences opérationnelles.	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que copilote conformément à la partie-OPS.	(d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 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.	Exercice de privilèges dans des avions exploités à d'autres fins que le transport aérien commercial.	(e)
CPL(A)	> 1500 heures en tant que PIC en transport aérien commercial dont 500 heures sur hydravion	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)	(2)	(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.

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 proroguer 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.

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 influencer 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 complet 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 26^{ème} 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 26^{ème} 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) anisométrie;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 influencer 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 intracrânienne 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'examineur 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.

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.

SOUS-PARTIE D

EXAMINATEURS AEROMEDICAUX (EAM), MÉDECINS GÉNÉRALISTES (MG) ET MÉDECINS DU TRAVAIL (MDT)

Section 1

Examineurs 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'examen 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'examineur 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.