Éditions Cépaduès

Erratum

Manuel du pilote d'avion 18e édition – 2e tirage - à partir de janvier 2020

9782364936614

Afin de disposer d'une documentation à jour au-delà de janvier 2020, reportez-vous aux erratum et additifs publiés pour la 19e édition (impression août 2021) et la 19e 2e tirage (impression novembre 22).

Phase 7

Le manuel de vol – Les performances

Détermination de la distance de décollage

(ou Distance de franchissement des 15 mètres)

Remplacer le début du paragraphe par le suivant :

On pratique par interpolation entre 0 et 2 000 pieds :
610 m – 520 m = 90 m
L'altitude de 728 pieds correspondant au tiers de la plage environ, la distance de décollage est de :
520m + 30m soit **550 m.**
La distance de roulement calculée selon la même méthode est de :
340 m + (395-340)/3 = 359 m arrondie à 360 m ; cette distance doit être majorée de 10% pour prendre en compte le revêtement de la piste supposé être une herbe courte et sèche.
Compte tenu de cette majoration, la distance de décollage est : 550 m + 36 m = **586 m**.
Il nous reste à prendre l'effet du vent : avec un vent de face de 5 kt, nous devons réduire la distance de décollage de 20 % soit :
586 m - 20% = **469 m.**
Ce qui donne **610 m** après la majoration de 30% préconisée (*voir le paragraphe relatif aux paramètres influant sur les performances au décollage*).
Pour terminer, on compare la distance de décollage à la longueur de la TODA (distance utilisable au décollage), relevée sur la carte d'aérodrome : 930 mètres pour la RWY 04. Nous disposons d'une marge suffisante pour pouvoir décoller sur cette piste.

La marge est ici confortable…

Le reste du paragraphe sans changement

chaque région. Certains bureaux peuvent regrouper plusieurs régions comme par exemple le bureau situé à Paris qui couvre la région Europe (EUR) (en jaune sur la carte de la Fig. 549) et l'Atlantique Nord (NAT).

Dans ces régions, les services de la circulation aérienne sont rendus par des États signataires de la Convention à l'intérieur de l'espace aérien qui leur a été confié. Cet espace est d'abord identifié par une lettre commune à plusieurs États, par exemple la lettre L pour la zone australe de la Région Europe/Nord Atlantique (EURNAT), puis une seconde désignant l'État, par exemple la lettre F pour la France. C'est ainsi que sont formés les **indicateurs d'emplacement** des aérodromes ou organismes en y ajoutant une troisième et quatrième lettre par exemple LFFF pour la FIR de PARIS, LFPO pour Paris-Orly ; le Bureau de la Région EURNAT est à Paris.

Les missions de l'OACI

Sa vocation est de coordonner et d'harmoniser, à des fins de sécurité, le développement et la vie de l'aéronautique civile. Pour cela, elle édicte des « **normes** » et des « **pratiques recommandées** », que les États contractants s'engagent à suivre. Ces normes et pratiques recommandées concernent les licences du personnel, les règles de l'air, les codes météorologiques, les cartes aéronautiques, les unités de mesure utilisées, les balisages d'aérodromes, etc.

Les normes et pratiques recommandées, regroupées dans des **Annexes**, sont reprises par les États membres qui les introduisent dans leur réglementation nationale. Chaque Annexe traite d'un sujet différent (voir liste des Annexes en page 418). La réglementation française est considérablement inspirée des normes et pratiques recommandées de l'OACI.

Si un État adopte un règlement différent qui pourrait mettre en cause la sécurité aérienne, les différences sont insérées à la fin de chaque Annexe OACI concernée et signalées dans les AIP (pour « Aeronautical Information Publication ») mis à la disposition des usagers.

Les organisations européennes

L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA)

L'agence européenne de la sécurité aérienne est entrée en fonction en 2003.

L'AESA est la clé de voûte de la stratégie de sécurité aérienne de l'Union européenne ; elle est un véritable organe exécutif de la Communauté européenne.

Dans un premier temps, ses compétences portaient essentiellement sur la certification des aéronefs et leurs équipements. Dans un second temps, ce cadre réglementaire a été étendu à l'exploitation des aéronefs et aux personnels navigants. Son domaine

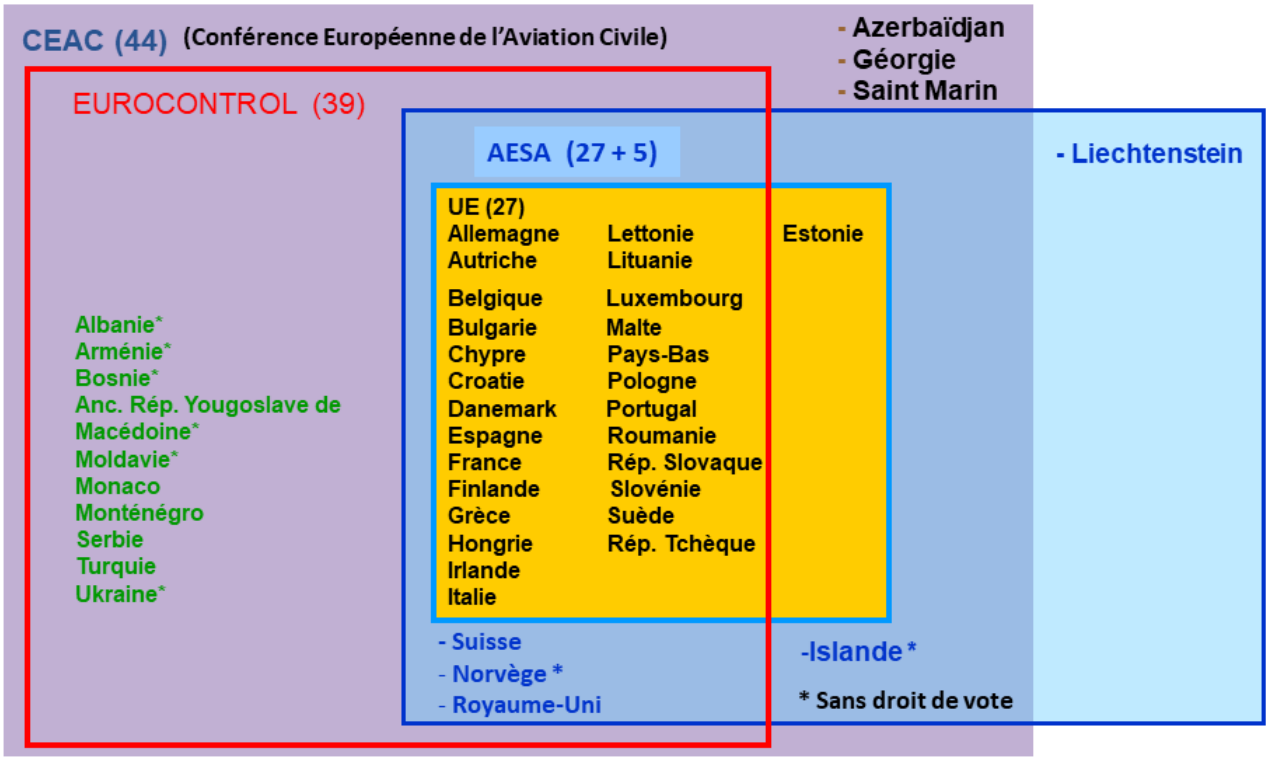


Fig. 550 - Liste des États membres UE/AESA/EUROCONTROL/CEAC au 01/02/2020.

EXTRAIT DU RÈGLEMENT N° 1178/2011 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

(à jour de ses amendements, décembre 2020)

ANNEXE I – PART FCL

SOUS-PARTIE A
Exigences générales

FCL.010 Définitions

Aux fins de la présente annexe (partie FCL), les définitions suivantes s'appliquent :

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.

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 « **temps de vol** » : dans le cas des avions, des motoplaneurs et des aéronefs à sustentation motorisée, ce terme désigne le temps total 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.

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.

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.

Un « **contrôle de compétences** » désigne une épreuve pratique d'aptitude, effectuée en vue de proroger ou de renouveler des qualifications ou de privilèges 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.

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

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

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

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

Les « **OSD** » désignent les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) no 748/2012.

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

Un « **planeur motorisé** » désigne un planeur équipé d'un ou de plusieurs moteurs et qui, avec son ou ses moteurs à l'arrêt, possède les caractéristiques d'un planeur.

Un « **motoplaneur** ("*Touring Motor Glider*" – **TMG**) » désigne, sauf indication contraire à la suite du processus de certification conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) no 748/2012, 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 grâce à la puissance de son moteur 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, prorogation et renouvellement 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, ainsi que toutes les modifications qui y sont apportées, seront soumises à l'autorité compétente selon la forme et la manière établies par ladite autorité. Elles devront être accompagnées de la preuve que les candidats satisfont 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 annexe (partie FCL) et dans l'annexe IV (partie MED).
(b) Sauf indication contraire dans la présente annexe, toute limitation ou extension des privilèges accordés par une licence, une qualification ou une autorisation sera mentionnée sur la licence ou l'autorisation par l'autorité compétente.
(c) Une personne ne pourra détenir à aucun moment plus d'une licence par catégorie d'aéronef, délivrée conformément à la présente partie.
(d) Le titulaire d'une licence soumettra les demandes conformément au point a) à l'autorité compétente désignée par l'État membre dans lequel sa licence a été délivrée conformément à la présente annexe (partie FCL)...
(e) Le titulaire d'une licence délivrée conformément à la présente annexe (partie FCL) peut demander à l'autorité compétente désignée par un autre État membre un changement d'autorité compétente concernant toutes les licences détenues, conformément au point d).
(f) Pour la délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation, le candidat présentera sa demande au plus tard 6 mois après avoir réussi l'examen pratique ou l'évaluation de compétences.
(g) La formation effectuée à bord d'un aéronef ou dans un FSTD conformément à l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) no 965/2012 sera prise en compte pour les exigences en matière d'expérience et de prorogation établies dans la présente annexe (partie FCL).

FCL.020 Élève pilote

a) Un élève pilote ne volera pas en solo sauf s'il est autorisé à le faire et est supervisé par un instructeur de vol.
b) Avant son premier vol solo, un élève pilote devra avoir au moins **16 ans révolus.**
…

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

a) *Obligations du candidat*
1) Les candidats présenteront la totalité des examens théoriques en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification spécifique sous la responsabilité de l'autorité compétente du même État membre.
2) Les candidats ne présenteront l'examen que sur recommandation de l'organisme de formation déclaré (**DTO**) ou de l'organisme de formation agréé (**ATO**) responsable de leur formation, une fois qu'ils auront suivi de manière satisfaisante les parties appropriées du cours de connaissances théoriques.
3) La recommandation formulée par un DTO ou un ATO aura une validité de **12 mois**. Si le candidat a omis de présenter au moins un des sujets de l'examen théorique au cours de la période de validité, le DTO ou l'ATO déterminera la nécessité d'une formation complémentaire sur la base des besoins du candidat.

b) *Standards de réussite*
1) Un candidat sera reçu à un sujet d'examen théorique s'il atteint **au moins 75 % des points** alloués à ce sujet. Aucune notation négative ne sera appliquée.
2) Sauf disposition contraire dans la présente partie, un candidat a réussi l'examen théorique requis pour la licence de pilote ou la qualification appropriée, lorsqu'il a été reçu à tous les sujets d'examen théorique requis pendant une période de **18 mois**, qui débute à la fin du mois calendaire au cours duquel le candidat a présenté un examen pour la première fois.
3) Si un candidat a échoué à l'un des sujets d'examen théorique après **quatre tentatives** ou a échoué à tous les sujets après soit **six sessions d'examen**, soit la période mentionnée au point 2), il devra à nouveau présenter la totalité des sujets d'examen.
Avant de présenter à nouveau les examens théoriques, le candidat devra suivre une formation complémentaire auprès d'un DTO ou d'un ATO. La durée et le champ d'application de la formation nécessaire devront être déterminés par le DTO ou l'ATO sur la base des besoins du candidat.
4) Si les candidats à la délivrance d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL), d'une licence de pilote privé (PPL), d'une licence de pilote de planeur (SPL) ou d'une licence de pilote de ballon (BPL) ont échoué à l'un des sujets d'examen théorique après quatre tentatives ou ont échoué à tous les sujets au cours de la période mentionnée au point b) 2), ils devront présenter à nouveau la totalité des sujets d'examen théorique.
5) Avant de présenter à nouveau les examens théoriques, les candidats devront suivre une formation complémentaire auprès d'un DTO ou d'un ATO. La durée et le champ d'application de la formation nécessaire devront être déterminés par le DTO ou l'ATO sur la base des besoins des candidats.

c) *Durée de validité*
(1) La réussite aux examens théoriques sera valide :
(i) dans le cadre de la délivrance d'une licence de pilote d'aéronef léger ou d'une licence de pilote privé, pour une durée de **24 mois** ;
(ii) … ;
(iii)... ;
Les périodes indiquées aux points i) et ii) débuteront à partir du jour où les pilotes auront réussi l'examen théorique, conformément au point b) 2).

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)...
Le candidat à un examen pratique doit être recommandé pour l'examen par l'organisme/la personne responsable de la formation, à l'issue de ladite formation. Les dossiers de formation seront mis à la disposition de l'examinateur.
c) ...

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) PIC ou en instruction
i) Un candidat à une licence, une qualification ou une autorisation bénéficiera de crédit pour la totalité du temps

de vol effectué en solo, en instruction en double commande ou en tant que commandant de bord pour atteindre le temps de vol total requis pour la licence, qualification ou autorisation.
...
(3) Temps de vol en tant que copilote ou PICUS. Sauf spécification contraire dans la présente partie, le titulaire d'une licence de pilote, lorsqu'il agit en tant que copilote ou PICUS, peut bénéficier de crédits pour l'ensemble du temps de vol accompli en tant que copilote pour atteindre le temps de vol total nécessaire à l'obtention d'un grade supérieur de licence de pilote.
(4) Toutes les heures de vol effectuées à bord d'un avion ou d'un TMG qui font l'objet d'une décision d'un État membre prise conformément à l'article 2, paragraphe 8, point a) ou c), du règlement (UE) 2018/1139 ou qui relèvent du champ d'application de l'annexe I dudit règlement seront intégralement portées en crédit pour satisfaire aux exigences en matière de temps de vol énoncées au point FCL.140.A a) 1) et au point FCL.740.A b) 1) ii) de la présente annexe, pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

i) l'avion ou le TMG concerné appartient à la même catégorie et à la même classe que l'aéronef relevant de la partie FCL pour lequel les heures de vol doivent être créditées ;

ii) dans le cas de vols d'entraînement avec un instructeur, l'avion ou le TMG utilisé est soumis à une autorisation prévue au point ORA.ATO.135 de l'annexe VII (partie ORA) ou au point DTO.GEN.240 de l'annexe VIII (partie DTO).

b) *Obtention de crédits de connaissances théoriques*
1) Les candidats qui ont réussi l'examen théorique pour une licence de pilote de ligne bénéficieront des crédits correspondant aux exigences en matière de connaissances théoriques applicables à la licence de pilote d'aéronef léger, la licence de pilote privé, la licence de pilote commercial et, à l'exception du cas des hélicoptères, l'IR et la BIR dans la même catégorie d'aéronef.
2) Les candidats qui ont réussi l'examen théorique pour la licence de pilote commercial bénéficieront des crédits correspondant aux exigences en matière de connaissances théoriques applicables à :
i) la licence de pilote d'aéronef léger dans la même catégorie d'aéronef ;
ii) la licence de pilote privé dans la même catégorie d'aéronef; et iii) ...
3) ...
4) Les titulaires d'une licence de pilote bénéficieront des crédits correspondant aux exigences en matière d'instruction et d'examen théoriques en vue d'obtenir une licence dans une autre catégorie d'aéronef conformément à l'appendice 1 de la présente partie. Ces crédits s'appliquent 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 l'examen théorique a lieu pendant la période de validité spécifiée au paragraphe FCL.025, point c).
5)…

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 nécessaire aux privilèges exercés.

FCL.045 Obligation de porter et de présenter des documents

a) Le pilote devra toujours être muni de sa licence et de son attestation médicale valides lorsqu'il exerce les privilèges de cette licence.
b) Le pilote devra également être muni d'un document d'identité comportant sa photographie.
c) Un pilote ou un élève pilote devra toujours présenter sans délai et pour inspection son carnet de vol, sur demande d'un représentant habilité d'une autorité compétente.
d) Lors de tous ses vols en campagne en solo, un élève pilote devra être muni de la preuve qu'il est autorisé à voler, comme exigé au point FCL.020.
...

FCL.050 Enregistrement du temps de vol

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

FCL.055 Compétences linguistiques

a) Généralités. Les pilotes d'avions, d'hélicoptères, d'aéronefs à sustentation motorisée et de dirigeables qui doivent utiliser un radiotéléphone ne pourront exercer les privilèges de leur licence et de leurs qualifications que si leurs compétences linguistiques sont validées sur leur licence, soit pour l'anglais, soit pour la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques effectuées pendant le vol. La mention indiquera la langue, le niveau de compétences et la date de validité et elle sera obtenue conformément à une procédure établie par une autorité compétente. Le niveau de compétences minimal admissible est le niveau opérationnel (niveau 4) conformément à l'appendice 2 de la présente annexe.
b) Le candidat à une mention de compétences linguistiques fera la preuve, conformément à l'appendice 2 de la présente annexe, d'au moins un niveau opérationnel de compétences linguistiques, tant dans l'utilisation de phraséologies que dans le langage usuel, à un évaluateur certifié par une autorité compétente ou un organisme de test linguistique agréé par une autorité compétente, le cas échéant. 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 (niveau 6), conformément à l'appendice 2 de la présente annexe, la mention de compétences linguistiques sera réévaluée : 1) tous les quatre ans, si le niveau démontré est un niveau opérationnel (niveau 4) ; ou 2) tous les six ans, si le niveau démontré est un niveau avancé (niveau 5).

FCL.060 Expérience récente

a) supprimé
b) Avions, hélicoptères, aéronefs à sustentation motorisée et dirigeables. Un pilote ne pourra exploiter un aéronef pour le transport aérien commercial ou le transport de passagers :
1) en tant que PIC ou copilote, que s'il a effectué, **au cours des 90 jours** qui précèdent, **au moins 3 décollages, approches et atterrissages sur un aéronef de même type ou classe** ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe. Les 3 décollages et atterrissages seront effectués en exploitations multipilotes ou monopilotes, en fonction des privilèges détenus par le pilote et ;
2) en tant que PIC **de nuit** que s'il :
i) a accompli, **au cours des 90 jours** qui précèdent, **au moins 1 décollage, 1 approche et 1 atterrissage de nuit** en tant que pilote aux commandes d'un aéronef du même type ou de la même classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe.
3)...
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.
...

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

SOUS-PARTIE B
Licence LAPL(A)
SECTION 1 – Exigences communes

FCL.100 LAPL - Âge minimum

a) Les candidats à une LAPL pour les avions ou les hélicoptères devront avoir au moins 17 ans révolus.
b)...

FCL.105 LAPL - Privilèges et conditions

a) Privilèges. Les privilèges d'un titulaire d'une LAPL pour avion permettent d'agir en tant que PIC sur des avions monomoteurs à pistons (terre), des avions monomoteurs à pistons (mer) ou des TMG ayant une masse maximale certifiée au décollage ne dépassant pas 2000 kg, transportant 3 passagers au maximum, de manière que le nombre maximum de personnes à bord soit toujours de 4.
b) Conditions. 1) Les titulaires d'une LAPL(A) ne pourront transporter des passagers que s'ils ont effectué 10 heures de vol en tant que PIC sur avions ou TMG après la délivrance de la licence. 2) Les titulaires d'une LAPL(A) précédemment détenteurs d'une ATPL(A), d'une MPL(A), d'une CPL(A) ou d'une PPL (A) seront exemptés des exigences prévues au point b) 1).

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

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

FCL.115 LAPL - Cours de formation

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

FCL.120 LAPL - Examen théorique

Les candidats à une LAPL devront démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés, au moyen d'examens portant sur:
a) sujets communs:
- droit aérien,
- performance humaine,
- météorologie,
- communications, et
- navigation.

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

FCL.125 LAPL - Examen pratique

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

provoquera l'échec du candidat à la totalité de l'examen.
4) À défaut d'être reçue dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation pratique additionnelle sera requise.

SECTION 2
Exigences particulières pour la LAPL pour avions LAPL(A)

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

a) Les privilèges d'un titulaire d'une **LAPL** pour avion permettent d'agir en tant que **PIC** sur des avions monomoteurs à pistons (terrestre) ou des **TMG** ayant une masse maximale certifiée au décollage ne dépassant pas 2000 kg, transportant 3 passagers au maximum, de manière à ce qu'il n'y ait jamais plus de 4 personnes à bord de l'appareil.
b) Les titulaires d'une **LAPL(A)** ne peuvent transporter des passagers qu'une fois qu'ils ont effectué, 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 spécifiques pour les candidats qui sont titulaires d'une SPL délivrée conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, y compris les privilèges pour piloter des TMG. Les candidats à une LAPL(A) qui sont titulaires d'une SPL avec les privilèges pour piloter des TMG devront avoir à leur actif au moins 21 heures de vol sur des TMG après mention des privilèges correspondant aux TMG, et satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.135.A, point 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 le DTO ou l'ATO auprès duquel le pilote suit le cours de formation, sur la base d'un vol d'évaluation, 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).

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

a) Les privilèges d'une LAPL(A) seront limités à la classe et à la variante de l'avion ou du TMG utilisé pour présenter l'examen pratique. Cette restriction peut être levée lorsque le pilote a rempli dans une autre classe les exigences suivantes :
1) 3 heures d'instruction au vol, comportant :
i) 10 décollages et atterrissages en double commande ; et
ii) 10 décollages et atterrissages en solo supervisés ;
2) un examen pratique pour démontrer un niveau adéquat de compétences dans la nouvelle classe. Au cours de l'examen pratique, le candidat devra également démontrer à l'examinateur un niveau adéquat de connaissances théoriques pour l'autre classe dans les sujets suivants :
i) procédures opérationnelles ;
ii) performance et préparation du vol ;
iii) connaissance générale de l'aéronef.
b) Afin d'étendre les privilèges à une autre variante au sein d'une classe, le pilote devra suivre 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.
c) Les candidats à l'extension des privilèges de la LAPL(A) aux TMG qui sont également titulaires d'une SPL conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, y compris les privilèges de piloter des TMG, bénéficieront de l'intégralité des crédits correspondant aux exigences du point a).

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 si, au cours des 2 dernières années, ils ont rempli l'une des conditions suivantes en tant que pilotes sur avions ou TMG :
1) avoir effectué au moins 12 heures de vol en tant que PIC ou en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, y compris :
— 12 décollages et atterrissages,
— 1 cours de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur ;
2) avoir réussi un contrôle de compétences LAPL(A) avec un examinateur. Le programme de contrôle des compétences sera basé sur l'examen pratique de la LAPL(A).
b) Si les titulaires d'une LAPL(A) sont titulaires à la fois d'un privilège d'avion monomoteur à pistons (terre) et d'un privilège d'avion monomoteur à pistons (mer), ils peuvent satisfaire aux exigences du point a) 1) dans l'une des classes ou une association des deux qui sera valable pour les deux privilèges. À cette fin, au moins 1 heure du temps de vol requis et 6 des 12 décollages et atterrissages requis devront être effectués dans chaque classe.

SOUS-PARTIE C
LICENCE DE PILOTE PRIVÉ (PPL)
SECTION 1 – Exigences communes

FCL.200 Âge minimum

Les candidats à une PPL doivent avoir au moins 17 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

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

FCL.215 Examen théorique

Les candidats à une PPL devront démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés, au moyen d'examens portant sur les sujets suivants :
a) sujets communs :
- droit aérien,
- performance humaine,
- météorologie,
- communications, et
- navigation.

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

FCL.235 Examen pratique

a) Les candidats à une PPL devront démontrer, au moyen d'un examen pratique, leur aptitude à exécuter, en tant que PIC sur la catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres pertinentes avec la compétence correspondant aux privilèges accordés.
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.
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, y compris celles qui ont été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera l'échec du candidat à la totalité de l'examen.
4) À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle sera requise.

SECTION 2
Exigences particulières pour la PPL avions PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) - Privilèges

a) Les privilèges des titulaires d'une PPL(A) permettent d'agir sans rémunération en tant que PIC ou copilotes sur des avions ou des TMG utilisés en exploitation non commerciale et d'exercer tous les privilèges des titulaires d'une LAPL(A).
b)...

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

a) Les candidats à une PPL(A) devront avoir effectué au moins 45 heures d'instruction au vol sur avions ou TMG, dont 5 heures peuvent avoir été effectuées sur une 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 DTO ou 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 spécifiques pour les candidats qui sont titulaires d'une SPL délivrée conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, y compris les privilèges pour piloter des TMG. Les candidats à une PPL(A) qui sont titulaires d'une SPL ayant les privilèges de piloter des TMG devront avoir à leur actif :

1) au moins 24 heures de vol sur TMG après la mention des privilèges correspondant aux TMG ; et
2) 15 heures d'instruction au vol sur avions dans le cadre d'un cours de formation auprès d'un DTO ou ATO, comprenant au moins les exigences du point a) 2).

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

SOUS-PARTIE H
Qualifications de classe ou de type
SECTION 1 – Exigences communes

FCL.700 Circonstances dans lesquelles des qualifications de classe ou de type sont exigées

a) Les titulaires d'une licence de pilote ne pourront agir en tant que pilote d'un aéronef que s'ils possèdent une qualification de classe ou de type en cours de validité et appropriée, sauf si l'un des cas suivants s'applique:
1) ils exercent les privilèges d'une LAPL;
2) ils passent des examens pratiques ou des contrôles de compétences visant à renouveler des qualifications de classe ou de type;

3) ils suivent une instruction au vol;
4) ils sont titulaires d'une qualification pour les essais en vol délivrée conformément au paragraphe FCL.820.

GM1 FCL.700

Note : Les différentes variantes du monomoteur sont regroupées dans l'appellation SEP et les variantes ne sont pas enregistrées sur la licence FCL. Elles doivent être apposées sur le carnet de vol par l'instructeur après formation théorique et pratique, et ont une durée de validité illimitée. Il existe 7 variantes à ce jour :

- *SLPC (Single Lever Power Control) : avions disposant d'une monomanette de puissance,*
- *EFIS (Electronic Flight Instrument System) : avions équipés de systèmes électroniques d'information de vol,*
- *RU (Retractable Undercarriage) : train rentrant,*
- *VP (Variable Pitch) : hélice à calage variable,*
- *TW (Tail Wheel) :train classique,*
- *T (Turbocharged) : moteur turbocompressé/ suralimenté,*
- *P (Pressurised) : cabine pressurisée.*

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

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

FCL.710 Qualifications de classe et de type – variantes

a) Les pilotes devront accomplir une formation traitant des différences ou une formation de familiarisation afin d'étendre leurs privilèges à une autre variante d'aéronef au sein d'une qualification de classe ou de type. Dans le cas de variantes au sein d'une qualification de classe ou de type, la formation traitant des différences ou la formation de familiarisation devra inclure les éléments pertinents définis dans les OSD, le cas échéant.
b) La formation traitant des différences sera dispensée à l'un ou l'autre des endroits suivants :
1) dans un ATO ;
2) dans un DTO dans le cas des aéronefs visés aux points a) 1) c) et a) 2) c) du paragraphe DTO.GEN.110 de l'annexe VIII ;
3) auprès du titulaire d'un AOC dont le programme de formation traitant des différences est approuvé pour la classe ou le type concerné.
c) Nonobstant l'exigence du point b), la formation traitant des différences pour les TMG, les avions monomoteurs à pistons, les avions monomoteurs à turbine et les avions multimoteurs à pistons peut être dispensée par un instructeur possédant les qualifications requises, sauf disposition contraire prévue dans les données d'adéquation opérationnelle (OSD).
d) Si les pilotes n'ont pas piloté la variante dans les deux ans suivant la formation visée au point b), une autre formation traitant des différences ou un contrôle de compétences dans cette variante sera accompli, sauf pour les types ou les variantes appartenant aux qualifications de classes avions monomoteurs à pistons et TMG.
e) La formation traitant des différences ou le contrôle de compétences portant sur cette variante sera inscrit(e) dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'instructeur ou l'examinateur 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 suivre un cours de formation auprès d'un ATO. Un candidat à une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances, à une qualification de classe de TMG ou à une qualification de type d'hélicoptère monomoteur visé au point DTO.GEN.110 a) 2) c) de l'annexe VIII (partie DTO) pourra suivre le cours de formation auprès d'un DTO. Le cours de formation de qualification de type devra inclure les éléments de formation obligatoires pour le type concerné, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission.
b) Examen théorique. Le candidat à une qualification de classe ou de type devra être reçu à un examen théorique organisé par un ATO afin de démontrer le niveau de connaissances théoriques requises pour utiliser le type ou la classe d'aéronef applicable en toute sécurité.
1) Dans le cas des aéronefs multipilotes, l'examen théorique sera une épreuve écrite et contiendra au moins 100 questions à choix multiple, réparties de manière appropriée entre les sujets principaux du programme.
2) Dans le cas des aéronefs monopilotes multimoteurs, l'examen théorique sera une épreuve écrite et le nombre de questions à choix multiple dépendra de la complexité de l'aéronef.
3) Dans le cas des aéronefs monomoteurs, l'examen théorique sera conduit oralement par l'examinateur pendant l'examen pratique afin de déterminer si un niveau de connaissance suffisant a été atteint ou pas.
4) Dans le cas des avions monopilotes qui sont classés comme avions hautes performances, l'examen théorique sera une épreuve écrite et contiendra au moins 60 questions à choix multiple, réparties de manière appropriée entre les sujets principaux du programme.
5) Dans le cas des avions monopilotes monomoteurs et monopilotes multimoteurs (mer), l'examen sera une épreuve écrite et contiendra au moins 30 questions à choix multiple.
c) Examen pratique. Un candidat à une qualification de classe ou de type devra être reçu à un examen pratique conforme à l'appendice 9 à la présente partie, afin de démontrer l'aptitude requise pour exploiter la classe ou le type d'aéronef applicable, en toute sécurité.
Le candidat devra réussir l'examen pratique dans les 6 mois qui suivent le début du cours de formation relatif à la qualification de classe ou de type, et dans les 6 mois qui précèdent l'introduction de la demande de délivrance d'une qualification de classe ou de type.
d) Un candidat qui est déjà titulaire d'une qualification de type pour un type d'aéronef, ayant des privilèges pour l'exploitation monopilote ou multipilote, sera réputé avoir déjà satisfait aux exigences théoriques lorsqu'il introduira la demande d'ajout de privilèges pour une autre forme d'exploitation sur le même type d'aéronef.
e) Nonobstant les paragraphes précédents, les pilotes détenteurs d'une qualification d'essais en vol délivrée conformément au paragraphe FCL.820, qui étaient impliqués dans les essais en vol de développement, de certification ou de production pour un type d'aéronef, et

qui ont à leur actif soit 50 heures de vol total, soit 10 heures de vol en tant que PIC pour des vols d'essai sur ledit type d'aéronef, peuvent demander la délivrance de qualification du type pertinent, pour autant qu'ils satisfassent aux exigences relatives à l'expérience, ainsi qu'aux prérequis pour la délivrance de ladite qualification de type, comme établi dans la présente sous-partie pour la catégorie d'aéronef pertinente.

f) Les candidats à l'obtention d'une qualification de classe pour les TMG qui sont également titulaires d'une SPL conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, y compris les privilèges pour piloter des TMG, bénéficieront de l'intégralité des crédits correspondant aux exigences des points a), b) et c).

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

a) Validité.

1) 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 prévue dans les OSD. Si les pilotes choisissent de satisfaire aux exigences de prorogation avant la date prescrite aux points FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL et FCL.740.As, la nouvelle période de validité commencera à compter de la date du contrôle de compétences.

2) Les candidats à la prorogation d'une qualification de classe et de type bénéficieront de l'intégralité des crédits correspondant au contrôle de compétences, comme requis dans la présente sous-partie, lorsqu'ils auront achevé l'évaluation pratique EBT conformément à l'appendice 10 auprès d'un exploitant ayant mis en œuvre un programme EBT pour la qualification de classe ou de type pertinente.

b) Renouvellement. Pour le renouvellement d'une qualification de classe ou de type, les candidats devront satisfaire à toutes les conditions suivantes :

1) afin de déterminer si une formation de remise à niveau est nécessaire pour que les candidats atteignent le niveau de compétences requis pour exploiter l'aéronef en toute sécurité, ils devront faire l'objet d'une évaluation auprès de l'un des organismes suivants:

i) un ATO;

ii) un DTO ou un ATO, si la qualification arrivée à échéance était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances, une qualification de classe de TMG ou une qualification de type d'hélicoptère monomoteur visé au point DTO.GEN.110 a) 2) c), de l'annexe VIII;

iii) un DTO, un ATO ou avec un instructeur, si la qualification est arrivée à échéance depuis moins de 3 ans et était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances ou une qualification de classe de TMG;

iv) un exploitant EBT spécialement agréé pour cette formation de remise à niveau;

2) si l'organisme ou l'instructeur procédant à l'évaluation conformément au point 1) le juge nécessaire, ils devront suivre une formation de remise à niveau auprès de cet organisme ou avec cet instructeur;

3) après avoir satisfait aux dispositions du point 1) et, le cas échéant, du point 2), ils devront réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 ou effectuer une évaluation pratique EBT conformément à l'appendice 10. L'évaluation pratique EBT peut être combinée avec la formation de remise à niveau prévue au point 2).

Au moyen d'une dérogation aux points b) 1), b) 2) et b) 3), les pilotes titulaires d'une qualification pour les essais en vol délivrée conformément au point 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 au total, soit 10 heures de vol en tant que PIC pour des vols d'essai sur ledit type d'aéronef pendant l'année précédant la date d'introduction de leur demande, pourront demander la prorogation ou le renouvellement de la qualification de type concernée. Les candidats seront exemptés des exigences énoncées aux points b) 1) et b) 2) s'ils sont titulaires d'une qualification valide pour la même classe ou le même type d'aéronef sur une licence de pilote délivrée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago et s'ils sont habilités à exercer les privilèges de cette qualification.

c) …

SECTION 2
Exigences particulières pour la catégorie des avions

FCL.720.A Exigences 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 l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 (OSD), les candidats à la délivrance d'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

Les candidats à la délivrance initiale de privilèges pour l'exploitation d'un avion monopilote en exploitation multipilote, soit lors de la demande de délivrance d'une qualification de classe ou de type, soit lors de l'extension des privilèges d'une qualification de classe ou de type déjà détenue en exploitation multipilote, devront satisfaire aux exigences du point b) 4) et, avant de commencer le cours de formation correspondant, au point b) 5).

b) …

1. Pour les avions monopilotes multimoteurs

Les candidats à la délivrance d'une première qualification de classe ou de type sur un avion monopilote multimoteur devront avoir effectué au moins 70 heures en tant que PIC à bord d'avions ;

2. …

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

Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012:

a) pour les 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 ; et

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) pour les avions monopilotes (hydravions) :

1. le cours de formation pour des qualifications sur avion monopilote (hydravions) devra inclure une instruction théorique et une instruction au vol ; et

2. la formation en vol pour une qualification de classe ou de type (hydravions) pour des avions monopilotes (hydravions) devra inclure au moins 8 heures d'instruction au vol en double commande si les candidats sont titulaires d'une version terrestre de la qualification de classe ou de type concernée, ou 10 heures si les candidats ne détiennent pas une telle qualification ; et

c) …

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

…

b) Prorogation des qualifications de classe monopilote monomoteur.

1) Qualifications de classe d'avion monomoteur à pistons et qualifications de classe de TMG. Aux fins de la prorogation des qualifications de classe d'avion monopilote monomoteur à pistons ou des qualifications de classe de TMG, les candidats devront :

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

ii) au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification, accomplir 12 heures de vol dans la classe concernée, avec :

— 6 heures de vol en tant que PIC,

— 12 décollages et 12 atterrissages, et

— une formation de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI). Les candidats seront exemptés de cette formation s'ils ont réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type, un examen pratique ou une évaluation des compétences pour toute autre classe ou tout autre type d'avion.

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

3)…

4) Lorsque les candidats sont titulaires d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) et d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (mer), ils peuvent satisfaire aux exigences du point 1) ii) dans l'une des classes ou une association des deux et obtenir la prorogation des deux qualifications. Au moins 1 heure du temps de vol en tant que PIC requis et 6 des 12 décollages et atterrissages requis devront être effectués dans chaque classe.

5) Le contrôle de compétences en vue de la prorogation d'une qualification de classe d'avion monopilote monomoteur peut être combiné avec le contrôle de compétences en vue de la prorogation d'une BIR (Basic Instrument Rating : qualification de base pour le vol aux instruments).

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.

SOUS-PARTIE I
Qualifications additionnelles

FCL.800 Qualification de vol acrobatique

a) Les titulaires d'une licence de pilote ayant des privilèges pour piloter des avions ou des TMG devront effectuer des vols acrobatiques uniquement s'ils sont titulaires d'une qualification de vol acrobatique conformément au présent point.

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

1) après la délivrance de la licence, au moins 30 heures de vol en tant que PIC sur avions ou TMG;

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

i) une instruction théorique correspondant à la qualification ;

ii) au moins 5 heures d'instruction de vol acrobatique sur des avions ou des TMG pilotés avec le moteur en fonctionnement.

c) Les privilèges de la qualification de vol acrobatique seront restreints au vol acrobatique sur des avions ou des TMG pilotés avec le moteur en fonctionnement, en fonction de l'aéronef pour lequel les exigences des points b) 1) et b) 2) ii) ont été satisfaites. Cette restriction sera levée sur demande si un pilote a accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande sur des avions ou des TMG pilotés avec le moteur en fonctionnement, selon le cas, couvrant la totalité du programme de formation à l'acrobatie.

d) Les candidats à l'obtention d'une qualification de vol acrobatique qui possèdent également une qualification de classe de TMG ainsi que des privilèges pour le vol acrobatique avancé pour planeurs avec les privilèges spécifiés au paragraphe SFC.200, point d), de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission devront

1) être dispensés d'obtenir leur qualification de vol acrobatique restreinte aux avions comme spécifié au point c) s'ils ont satisfait aux exigences des points b) 1) et b) 2)

ii) dans le cas des avions, ou

2) recevoir l'intégralité des crédits correspondant aux exigences du point b) pour la délivrance d'une

qualification de vol acrobatique restreinte aux TMG pilotés avec le moteur en fonctionnement. Cette restriction est levée sur demande si un pilote a suivi la formation visée au point c).

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

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

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

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

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

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) sauf pour les titulaires d'une SPL conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, 5 vols de familiarisation dans un planeur lancé par un aéronef.

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

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

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

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, de manière appropriée selon l'aéronef sur lequel l'instruction au vol a été accomplie. Pour le remorquage de banderoles, les privilèges seront limités à la méthode de remorquage utilisée pour l'instruction en vol. Les privilèges seront étendus si les pilotes ont accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande couvrant la totalité du programme de formation au remorquage sur l'aéronef pertinent et de la méthode de remorquage pour le remorquage de banderoles.

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

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

g) Les candidats à l'obtention d'une qualification de remorquage de planeurs ou de banderoles sur des TMG conformément au présent point recevront l'intégralité des crédits correspondant aux exigences du point b) ou c), selon le cas, s'ils sont titulaires d'une qualification de remorquage de planeurs ou de banderoles conformément au paragraphe SFCL.205 de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, selon le cas, ou s'ils ont satisfait à toutes les exigences relatives à la délivrance de cette qualification.

FCL.810 Qualification de vol de nuit

1) Les candidats devront avoir suivi un cours de formation dans un délai maximal de six mois auprès d'un DTO ou d'un ATO pour exercer les privilèges d'une LAPL ou d'une PPL pour les avions, les TMG ou les dirigeables en conditions VFR de nuit. Le cours devra inclure :

i) une 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 LAPL devront avoir effectué la formation de base au vol aux instruments nécessaire pour la délivrance d'une PPL.

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

4) Les candidats à une qualification de vol de nuit sur avions ou TMG conformément au présent point recevront l'intégralité des crédits correspondant aux exigences des points 1) et 2) s'ils sont titulaires d'une qualification de vol de nuit sur TMG conformément au paragraphe SFCL.210 de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, ou s'ils ont satisfait à toutes les exigences pour la délivrance de cette qualification.

FCL.815 Qualification de vol en montagne

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

Les titulaires d'une LAPL ou d'une PPL leur octroyant des privilèges pour piloter des avions ou des TMG peuvent obtenir la qualification initiale de vol en montagne 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 DTO ou 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 montage, les candidats devront soit :

1) avoir accompli au moins 6 atterrissages, sur une surface désignée comme nécessitant une qualification de vol en montagne, au cours des 2 années précédentes ;

2) avoir réussi un contrôle de compétences satisfaisant 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).

Appendice 1
Obtention de crédits de connaissances théoriques

OBTENTION DE CRÉDITS DE CONNAISSANCES THÉORIQUES POUR LA DÉLIVRANCE D'UNE LICENCE – PASSARELLES ET CONDITIONS D'EXAMENS

1. LAPL et PPL

1.1. Dans le cas de la délivrance d'une LAPL, le titulaire d'une LAPL dans une autre catégorie d'aéronef recevra l'intégralité des crédits correspondant aux exigences en matière de connaissances théoriques dans les sujets communs établis au point FCL.120 a).

1.2. Dans le cas de la délivrance d'une LAPL ou d'une PPL, les titulaires d'une PPL, d'une CPL ou d'une ATPL dans une autre catégorie d'aéronef recevront les crédits correspondant aux exigences en matière de connaissances théoriques dans les sujets communs établis au point FCL.215 a). Ces crédits seront également octroyés aux candidats à une LAPL ou à une PPL qui sont titulaires d'une BPL délivrée conformément à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 ou d'une SPL délivrée conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976, à l'exception du sujet "navigation" pour lequel il ne sera pas accordé de crédit.

1.3. Dans le cas de la délivrance d'une PPL, le titulaire d'une LAPL dans la même catégorie d'aéronef recevra l'intégralité des crédits correspondant aux exigences en matière d'instruction et d'examen théoriques.

1.4. Par dérogation au point 1.2, pour l'obtention d'une LAPL(A), le titulaire d'une SPL délivrée conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 ayant des privilèges pour piloter des TMG devra démontrer un niveau suffisant de connaissances théoriques pour la classe d'avion monomoteur à pistons (terre) conformément au point FCL.135.A a) 2).

2. ...

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

La compétence minimale correspond au niveau 4, niveau dit opérationnel pour lequel :

- 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.
- L'aisance d'élocution permet de produire des parties de discours selon un tempo approprié. Une perte d'aisance 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.

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

icences de pilote privé avion

Une licence délivrée par un État membre conformément aux exigences nationales sera convertie en une licence « PART FCL », pour autant que le candidat satisfasse aux exigences suivantes :

- démontrer une compétence linguistique conformément au paragraphe FCL.055 ;
- avoir au moins 70 heures de vol sur avions et avoir démontré l'utilisation des équipements de radionavigation.

ANNEXE III
CONDITIONS DE CONVERSION DE LICENCES DÉLIVRÉES PAR OU AU NOM DE PAYS TIERS

A. VALIDATION 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 validée par l'autorité compétente d'un État membre.

Les pilotes devront déposer une demande auprès de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ils résident ou sont établis. S'ils ne résident pas sur le territoire d'un État membre, les pilotes déposeront une demande auprès de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel l'opérateur pour lequel ils volent ou ont l'intention de voler a son lieu principal d'activité commerciale, ou dans lequel les aéronefs sur lesquels ils volent ou ont l'intention de voler sont immatriculés.

2. La durée de la validation de la licence ne dépassera pas 1 an, pour autant que la licence détenue reste valide.

Cette période ne peut être prorogée qu'une fois par l'autorité compétente qui a délivré la validation lorsque, au cours de la période de validation, le pilote à effectuer les démarches en vue d'entrer en formation ou suit une formation pour la délivrance d'une licence conformément à la « partie FCL ». Cette prorogation couvrira la durée nécessaire pour que la licence soit délivrée conformément à la « partie FCL ».

Les titulaires d'une licence validée par un État membre devront exercer leur privilège conformément aux exigences énoncées dans la « partie FCL ».

…

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 « PART FCL » ;

b) démontrer qu'il connaît le droit aérien, les codes météorologiques aéronautiques, la préparation du 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 un certificat médical valide de classe 2, délivré conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago ;

e) 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 le droit aérien et la performance humaine ;

b) être reçu à l'examen pratique de la PPL tel que défini dans la « PART FCL » ;

c) remplir les exigences de la « PART 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'un certificat 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.

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 pertinente :

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 « PART 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'un certificat médical de classe 2, délivré conformément à la Part MED ;

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 apposée sur une licence délivrée par un pays tiers peut être apposée sur une licence « PART FCL », pour autant que le candidat :

a) satisfasse aux exigences en termes d'expérience et au pré requis pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la « PART FCL » ;

b) soit reçu à l'examen pratique pertinent pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la « PART FCL » ;

c) ait actuellement une pratique du vol ;

d) 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 sur ladite classe ;
ii) dans le cas des qualifications de type d'avion, 500 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ledit type.

ANNEXE IV – PART MED

SOUS-PARTIE A
Exigences générales
SECTION 1– Généralités

MED.A.001 Autorité compétente

Aux fins de la présente annexe (partie-MED), l'autorité compétente est :
a) pour les centres aéromédicaux (AeMC):
1) l'autorité désignée par l'État membre dans lequel se situe le principal établissement de l'AeMC ;
2) si l'AeMC se situe dans un pays tiers, l'Agence ;
b) pour les examinateurs aéromédicaux (AME):
1) l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'AME a son principal lieu d'activité ;
2) si le principal lieu d'activité d'un AME se situe dans un pays tiers, l'autorité désignée par l'État membre à laquelle l'AME s'adresse pour la délivrance du certificat d'AME ;
c) pour les médecins généralistes (GMP), l'autorité désignée par l'État membre à laquelle le GMP notifie ses activités ;
d) pour les médecins du travail (OHMP) qui évaluent l'aptitude médicale des membres d'un équipage de cabine, l'autorité désignée par l'État membre auquel l'OHMP notifie ses activités.

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 et les élèves-pilotes ne volent jamais en solo 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 l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence en question.
b) En outre, les titulaires d'un certificat médical sont tenus **d'obtenir** auprès de l'AeMC, de l'AME ou du GMP, sans délai et avant d'exercer les privilèges de leur licence, **un avis aéromédical** lorsqu'ils/elles :
1) ont subi une opération chirurgicale ou une procédure invasive ;
2) ont entamé la prise régulière d'un médicament ;
3) ont souffert de toute blessure grave impliquant une incapacité de travailler comme membre d'équipage ;
4) ont souffert d'une maladie grave impliquant une incapacité de travailler comme membre d'équipage ;
5) sont enceintes ;
6) ont été admis dans un hôpital ou une clinique médicale ;
7) ont besoin de verres correcteurs pour la première fois.
c) Dans les cas visés au point b):
1) le titulaire d'un certificat médical de classe 1 ou 2 doit obtenir un avis aéromédical auprès d'un AeMC ou d'un AME. Dans ce cas, l'AeMC ou l'AME évalue son aptitude médicale et détermine son aptitude à reprendre l'exercice de ses privilèges ;
2) le titulaire d'un certificat médical pour licence de pilote d'aéronefs légers doit obtenir un avis aéromédical auprès d'un AeMC, d'un AME ou du GMP qui a signé le certificat médical. Dans ce cas, l'AeMC, l'AME ou le GMP évalue son aptitude médicale et détermine son aptitude à reprendre l'exercice de ses privilèges.
d) Un 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 cette affection médicale est susceptible de le rendre incapable d'assumer ses tâches et obligations en matière de sécurité.
e) En outre, s'il présente une des affections médicales énoncées points b) 1) à 5), un membre de l'équipage de cabine doit obtenir, sans retard indu, l'avis d'un AME, d'un AeMC ou d'un OHMP, selon le cas. Dans ce cas, l'AME, l'AeMC ou l'OHMP évalue l'aptitude médicale du membre de l'équipage de cabine et décide s'il est apte à reprendre ses tâches en matière de sécurité.

Cf. AMC 1 MED.A.020 : tout membre d'équipage titulaire d'un certificat médical doit obtenir l'avis d'un AeMC ou AME lorsqu'il a eu une incapacité d'assurer ses fonctions pendant une période de 21 jours au moins.

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) Le demandeur d'une licence, conformément à l'annexe I (partie-FCL), détient un certificat médical délivré conformément à la présente annexe (partie-MED) et correspondant aux privilèges octroyés par la licence demandée.
c) Lors de l'exercice des privilèges:
1) d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL), d'une licence de pilote de ballon (BPL) délivrée conformément à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission, ou d'une licence de pilote de planeur (SPL) délivrée conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, le pilote détient au moins un certificat médical pour LAPL valide ;
2) d'une licence de pilote privé (PPL), le pilote détient au moins un certificat médical de classe 2 valide;
3) … 4)… 5) ...
d) Si une qualification de vol de nuit est ajoutée à une PPL ou à une LAPL, le titulaire de la licence doit avoir une vision sûre des couleurs.
e) Si une qualification de vol aux instruments ou une qualification de base de vol aux instruments 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.

f) Un titulaire de licence ne peut en aucun cas détenir plusieurs certificats médicaux délivrés en application de la présente annexe (partie-MED).

MED.A.035 Demande de certificat médical

a) Les demandes de certificat médical respectent le format et les modalités établis par l'autorité compétente.
b) Le demandeur d'un certificat médical fournit à l'AeMC, à l'AME ou au GMP, selon le cas :
1) la preuve de son identité ;
2) une déclaration signée indiquant :
i) les éléments médicaux associés à ses antécédents médicaux ;
ii) s'il a déjà demandé un certificat médical ou effectué un examen à caractère aéromédical afin d'obtenir un certificat médical, auquel cas il fournit l'identité de l'examinateur et les résultats de l'examen ;
iii) s'il a précédemment été déclaré inapte ou si un certificat médical le concernant a déjà fait l'objet d'une suspension ou d'un retrait.
c) S'il demande une prorogation ou un renouvellement de son certificat médical, le demandeur présente le dernier certificat médical à l'AeMC, à l'AME ou au GMP, selon le cas, avant de se soumettre aux examens à caractère aéromédical correspondants.

MED.A.040 Délivrance, prorogation et renouvellement des certificats médicaux

a) Un certificat médical n'est délivré, prorogé ou renouvelé que si les examens et évaluations à caractère aéromédical requis, selon le cas, ont été effectués et que le demandeur a été déclaré apte.
b) *Délivrance initiale*
1) Les certificats médicaux de classe 1 sont délivrés par un AeMC.
2) Les certificats médicaux de classe 2 sont délivrés par un AeMC ou un AME.
3) Les certificats médicaux pour LAPL sont délivrés par un AeMC ou un AME. Ils peuvent également être délivrés par un GMP, si le droit national de l'État membre de l'autorité de délivrance des licences auprès de laquelle la demande de certificat médical a été faite le permet.
c) *Prorogation et renouvellement*
1) Les certificats médicaux de classe 1 ou 2 sont prorogés ou renouvelés par un AeMC ou un AME.
2) Les certificats médicaux pour LAPL sont prorogés ou renouvelés par un AeMC ou un AME. Ils peuvent également être prorogés ou renouvelés par un GMP, si le droit national de l'État membre de l'autorité de délivrance des licences auprès de laquelle la demande de certificat médical a été faite le permet.

Commentaire : en France, la délivrance des certificats médicaux pour LAPL par un GMP n'est pas prévue.

d) Les AeMC, AME ou GMP délivrent, prorogent ou renouvellent un certificat médical uniquement si les deux conditions suivantes ont été remplies :
1) le demandeur leur a fourni un dossier médical complet ainsi que, lorsque l'AeMC, l'AME ou le GMP les demande, les résultats des examens et tests médicaux effectués par le médecin traitant du demandeur ou tout médecin spécialiste ;
2) l'AeMC, l'AME ou le GMP a 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 annexe (partie-MED).
e) L'AME, l'AeMC ou, en cas de renvoi, l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences peut exiger du demandeur qu'il subisse des examens ou investigations médicaux supplémentaires si cela est indiqué du point de vue clinique ou épidémiologique avant de délivrer, de proroger ou de renouveler un certificat médical.
f) L'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences peut délivrer ou délivrer à nouveau un certificat médical.

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 douze mois.
2) Par dérogation au point 1), la période de validité des certificats médicaux de classe 1 est de 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) soixante 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) vingt-quatre mois pour les titulaires de licence âgés de 40 à 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 ;
iii) douze mois pour les titulaires de licence âgés de plus de 50 ans.
4) Les certificats médicaux pour LAPL sont valables pendant une période de :
i) soixante 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) vingt-quatre mois pour les titulaires de licence âgés de plus de 40 ans. 5) La période de validité d'un certificat médical, y compris tout examen ou investigation spéciale connexe, est calculée à partir de la date de l'examen aéromédical 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 évaluations à caractère aéromédical requis, selon le cas, pour la prorogation d'un certificat médical peuvent être effectués jusqu'à quarante-cinq 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 une évaluation de renouvellement, selon le cas, sont requis.
2) Dans le cas d'un certificat médical de classe 1 ou 2:
i) si le certificat médical a expiré depuis moins de deux ans, un examen aéromédical de prorogation de routine doit être réalisé ;
ii) si le certificat médical a expiré depuis plus de deux ans mais moins de cinq ans, l'AeMC ou l'AME n'effectue l'examen aéromédical de renouvellement qu'après l'évaluation du dossier aéromédical du demandeur ;

iii) si le certificat médical a expiré depuis plus de cinq ans, les exigences d'examen aéromédical 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, l'AeMC, l'AME ou le GMP évalue le dossier médical du demandeur et effectue les examens et les évaluations à caractère aéromédical, selon le cas, conformément aux points MED.B.005 et MED.B.095.

MED.A.046 Suspension ou retrait d'un certificat médical

a) Un certificat médical peut être suspendu ou retiré par l'autorité de délivrance des licences.

b) En cas de suspension d'un certificat médical, le titulaire doit restituer le certificat médical à l'autorité de délivrance des licences sur demande de ladite autorité.

c) En cas de retrait d'un certificat médical, le titulaire doit immédiatement restituer le certificat médical à l'autorité de délivrance des licences.

MED.A.050 Renvoi

a) Si le demandeur d'un certificat médical de classe 1 ou 2 est renvoyé vers l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences en application du point MED.B.001, l'AeMC ou l'AME doit transmettre à l'autorité les documents médicaux pertinents.

b) Si le demandeur d'un certificat médical pour LAPL est renvoyé vers un AME ou un AeMC conformément au point MED.B.001, le GMP transfère les documents médicaux pertinents à l'AeMC ou à l'AME.

SOUS-PARTIE B
Exigences applicables aux certificats médicaux des pilotes
SECTION I – Généralités

MED.B.001 Limitations des certificats médicaux

a) *Limitations des certificats médicaux de classe 1 ou 2*

1) Si le demandeur ne satisfait pas pleinement aux exigences applicables à la classe de certificat médical en question mais qu'il n'est pas considéré comme susceptible de mettre en péril l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence, l'AeMC ou l'AME 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'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences, comme indiqué dans la présente sous-partie ;

ii) dans les cas où le renvoi à l'évaluateur médical de 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, le cas échéant, de la ou des limitations ;

iii) dans le cas d'un demandeur de certificat médical de classe 2, il détermine, en concertation avec l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences comme indiqué dans la présente sous-partie, 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, le cas échéant, de la ou des limitations.

2) L'AeMC ou l'AME peut proroger ou renouveler un certificat médical assorti des mêmes limitations sans renvoyer le demandeur à l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences ni consulter celui-ci.

b) *Limitations des certificats médicaux pour LAPL*

1) Si un GMP, après avoir dûment pris en considération les antécédents médicaux du demandeur d'un certificat médical pour LAPL, conclut que celui-ci ne satisfait pas entièrement aux exigences d'aptitude médicale, il le renvoie à un AeMC ou un AME, sauf si ledit demandeur a uniquement besoin d'une ou de plusieurs limitations relatives à l'emploi de verres correcteurs ou à la période de validité du certificat médical. 2) Si le demandeur d'un certificat médical pour LAPL fait l'objet d'un renvoi conformément au point 1), l'AeMC ou l'AME prend dûment en considération les points MED.B.005 et 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, le cas échéant, de la ou des limitations. L'AeMC ou l'AME prend toujours en considération la nécessité d'interdire au demandeur de transporter des passagers (limitation opérationnelle passagers — OPL).

3) Le GMP peut proroger ou renouveler un certificat médical pour LAPL assorti de la même limitation sans renvoyer le demandeur à un AeMC ou un AME.

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 que le demandeur ne satisfasse pas à l'une ou l'autre exigence, d'un point de vue quantitatif ou autre, ne rend pas l'exercice des privilèges de la licence demandée 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 un évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences, cet évaluateur détermine si le certificat médical peut être délivré avec une OML "valide seulement comme copilote ou avec un copilote qualifié".

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 la classe et 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 est imposée initialement et retirée uniquement par l'évaluateur médical de 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 pour la classe et le type d'aéronef en question 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 les certificats médicaux de classe 2 peut être imposée et retirée par l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences, ou par un AeMC ou un AME, en concertation avec l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences.

iii) La limitation OSL pour les certificats médicaux pour LAPL peut être imposée et retirée par l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences, ou par un AeMC ou un AME.

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 les certificats médicaux de classe 2 peut être imposée et retirée par l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences, ou par un AeMC ou un AME, en concertation avec l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences.

iii) La limitation OPL pour les certificats médicaux pour LAPL peut être imposée et retirée par l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences, ou par un AeMC ou un AME.

4) Limitation opérationnelle avec restriction pilote (ORL — classe 2 et privilèges LAPL)

i) Le titulaire d'un certificat médical assorti d'une limitation ORL ne peut piloter un aéronef que si l'une des deux conditions suivantes a été remplie :

A) un autre pilote entièrement qualifié pour agir en tant que commandant de bord pour la classe et le type d'aéronef en question se trouve à bord, l'aéronef est équipé de doubles commandes et cet autre pilote occupe un siège aux commandes ;

B) il n'y a pas de passagers à bord de l'aéronef.

ii) La limitation ORL pour les certificats médicaux de classe 2 peut être imposée et retirée par l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences, ou par un AeMC ou un AME, en concertation avec l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences.

iii) La limitation ORL pour les certificats médicaux pour LAPL peut être imposée et retirée par l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences, ou par un AeMC ou un AME.

5) Restriction particulière à préciser (SSL) La restriction SSL sur un certificat médical doit être suivie d'une description de la limitation.

e) Toute autre limitation peut être imposée au titulaire d'un certificat médical par l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences, l'AeMC, l'AME ou le GMP, selon le cas, si cela est nécessaire pour assurer la sécurité des vols.

f) Toute limitation imposée au titulaire d'un certificat médical doit figurer sur ledit certificat.

SECTION 2

Exigences médicales afférentes aux certificats médicaux de classes 1 et 2

...

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 et aux moments suivants :

i) ….

ii) pour un certificat médical de classe 2, lors de l'examen initial, lors du premier examen après l'âge de 40 ans et, ensuite, lors du premier examen après l'âge de 50 ans, puis tous les deux ans.

2) Une évaluation cardiovasculaire approfondie est effectuée si la situation clinique l'exige.

…

…

Amendement Manuel Avion, octobre 2020

Remplacer les textes actuels par les suivants

Phase 1 - Page 41 :

Modifier les 2 premiers alinéas comme suit :

EQUIPEMENT MINIMAL EXIGÉ EN VFR DE JOUR

Conformément au NCO.IDE.A.120 et l'AMC1, les avions exploités en VFR de jour sont équipés d'un dispositif destiné à mesurer et afficher ce qui suit :

- la direction magnétique (compas) ;
- le temps, en heures, minutes et secondes (une montre-bracelet est acceptable) ;
- l'altitude-pression (altimètre);
- la vitesse air indiquée (anémomètre).

Lorsque les conditions météorologiques sont telles que la trajectoire ne peut être maintenue par référence extérieure (absence d'horizon naturel par exemple), il est nécessaire de se référer à un ou plusieurs instruments supplémentaires ; l'avion doit alors être équipé :

- d'un dispositif destiné à mesurer et afficher ce qui suit:
  - le virage et le dérapage (bille et indicateur de virage);
  - l'assiette (horizon artificiel);
  - la vitesse ascensionnelle (variomètre);
  - le cap stabilisé (conservateur de cap); et
- d'un dispositif indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques n'est pas adéquate ("flag" électrique ou "gyro suction" pneumatique).
- d'un réchauffage Pitot pour éviter les défaillances du système anémométrique en cas de risque de condensation ou de givre.

Il appartient au commandant de bord d'apprécier s'il doit avoir besoin de ces équipements supplémentaires pour exécuter le vol projeté.

Phase 3 - Page 147 : **Les fréquences** lire « Les fréquences utilisées pour les communications airsol sont dans la gamme VHF « Very High Frequency», de 118 à 136,975 MHz avec espacement de 25 kHz et de 118 à 136,992 MHz avec un espacement de 8,33 kHz. »

Dans le tableau « *Exemple de codage des fréquences en 8,33 kHz* » lire FRÉQUENCE PORTEUSE DU CANAL (MHz)

Phase 5 - Page 297

Supprimer l'alinéa relatif au message VOLMET.

Phase 6 - Page 339

LE VOL DE NUIT – L'ÉQUIPEMENT DE L'AVION

Après

- le cap stabilisé

lire

- d'un dispositif indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques n'est pas adéquate

Ajouter

.

- d'un réchauffage Pitot pour éviter les défaillances du système anémométrique en cas de risque de condensation ou de givre ; il appartient au commandant de bord d'apprécier s'il doit avoir besoin de cet équipement supplémentaire pour exécuter le vol projeté