

Journal officiel de l'Union européenne

L 326



Édition
de langue française

Législation

61^e année

20 décembre 2018

Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ Règlement d'exécution (UE) 2018/1974 de la Commission du 14 décembre 2018 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ 1
- ★ Règlement d'exécution (UE) 2018/1975 de la Commission du 14 décembre 2018 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exigences d'exploitation aérienne applicables aux planeurs et aux sacs de vol électroniques 53
- ★ Règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil 64

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1974 DE LA COMMISSION

du 14 décembre 2018

modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 23,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission ⁽²⁾ fixe les exigences techniques relatives à la certification des simulateurs d'entraînement au vol, des pilotes participant à l'exploitation de certains aéronefs et des personnes et organismes intervenant dans la formation, l'examen et le contrôle des pilotes.
- (2) Au cours de la dernière décennie, il a été déterminé que le décrochage ou la perte de contrôle des avions font partie des facteurs de risque majeurs susceptibles d'entraîner des accidents mortels dans le cadre des activités de transport aérien commercial, et leur prévention est devenue une priorité stratégique, tant en Europe ⁽³⁾ qu'au niveau mondial. Cela a notamment conduit à la définition de nouvelles exigences de formation visant à mieux préparer les pilotes aux situations de décrochage et de perte de contrôle.
- (3) Le règlement (UE) 2015/445 de la Commission ⁽⁴⁾ a mis à jour les exigences en vigueur pour la formation des pilotes pour le transport aérien commercial afin qu'elles prévoient, en tant que composante obligatoire des connaissances théoriques des pilotes, une formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle (UPRT). Une description plus détaillée des objectifs et des éléments de formation est nécessaire afin d'accroître les compétences des pilotes en matière de prévention et de récupération à la suite d'un décrochage pouvant entraîner une perte de contrôle, voire un accident mortel.
- (4) La formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle (UPRT) doit être intégrée à divers stades de la carrière d'un pilote professionnel et elle devrait être prise en compte dans les privilèges associés à sa licence de pilote. Il convient d'assurer que les pilotes professionnels disposent de compétences solides et bien entretenues en matière de prévention et de récupération à la suite d'une perte de contrôle. L'UPRT

⁽¹⁾ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

⁽³⁾ Plan européen pour la sécurité aérienne 2018-2022, point 5.3.1, p. 33.

⁽⁴⁾ Règlement (UE) 2015/445 de la Commission du 17 mars 2015 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile (JO L 74 du 18.3.2015, p. 1).

devrait devenir un élément obligatoire du cours de formation pour la délivrance d'une licence de pilote en équipage multiple (MPL), du cours de formation intégrée pour la délivrance d'une licence de pilote de ligne d'avion [ATP(A)], du cours de formation pour la délivrance d'une licence de pilote professionnel d'avion [CPL(A)], ainsi que des cours de formation pour l'obtention des qualifications de classe et de type pour les avions monopilotes utilisés en exploitations multipilotes, les avions complexes non hautes performances monopilotes, les avions complexes hautes performances monopilotes, et les avions multipilotes. Pour permettre aux pilotes de développer des compétences approfondies dans la prévention et la récupération à la suite d'une perte de contrôle, les cours de formation en la matière devraient inclure des exercices en vol à bord d'un avion.

- (5) À la suite de l'introduction du nouveau cours consacré au développement de compétences avancées des pilotes en matière de prévention et de récupération à la suite d'une perte de contrôle, les exigences pour l'obtention du certificat d'instructeur devraient être révisées afin d'assurer que les formateurs enseignant ce cours sont correctement qualifiés.
- (6) Le présent règlement reflète les dispositions adoptées en 2014 par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur la prévention et la récupération à la suite d'une perte de contrôle pour les licences de pilote en équipage multiple et pour les qualifications de type des avions multipilotes au moyen de l'amendement de l'annexe 1 de la convention de Chicago relative aux licences du personnel.
- (7) Il est de l'intérêt de la sécurité de l'aviation que les nouveaux éléments liés à l'UPRT soient mis en œuvre dès que possible. Des dispositions de transition devraient être mises en place pour que les cours de formation amorcés avant l'entrée en vigueur des modifications des exigences relatives à la formation des pilotes en matière de prévention et de récupération à la suite d'une perte de contrôle puissent être suivis sans adaptation supplémentaire. Dans ce contexte, il convient de considérer que les pilotes effectuant des vols pour des transporteurs aériens commerciaux conformément au règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ⁽¹⁾ devraient suivre une formation régulière des exploitants qui contient déjà des éléments liés à l'UPRT. En outre, les organismes de formation des pilotes devraient bénéficier d'une période de transition afin d'adapter leurs programmes de formation de façon à ce qu'ils respectent les nouvelles exigences en matière d'UPRT. Au terme de cette période de transition, tous les cours de formation concernés devraient être dispensés conformément aux nouvelles exigences en matière d'UPRT.
- (8) Des négociations sont toujours en cours entre l'Union et certains pays tiers, notamment en ce qui concerne la conversion des licences de pilote et des certificats médicaux associés. Afin que les États membres puissent continuer à reconnaître les licences et certificats médicaux des pays tiers pendant une période provisoire qui dépendra de la durée de ces négociations, il est nécessaire de prolonger la période pendant laquelle les États membres peuvent décider de ne pas appliquer, sur leur territoire, les dispositions du règlement (UE) n° 1178/2011 aux pilotes titulaires d'une licence et d'un certificat médical associé délivrés par un pays tiers participant à l'exploitation non commerciale d'aéronefs.
- (9) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a soumis à la Commission, avec son avis n° 6/2017, un projet de règles de mise en œuvre.
- (10) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission est modifié comme suit:

- 1) L'article 4 *ter* suivant est inséré après l'article 4 *bis*:

«Article 4 *ter*

Formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle

1. La formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle devient un élément obligatoire du cours de formation pour la délivrance d'une licence de pilote en équipage multiple (MPL), du cours de formation intégrée pour la délivrance d'une licence de pilote de ligne d'avion [ATP(A)], du cours de formation pour la délivrance d'une licence de pilote professionnel d'avion [CPL(A)], ainsi que des cours de formation pour l'obtention des qualifications de classe ou de type pour:

- a) les avions monopilotes utilisés en exploitations multipilotes;
- b) les avions complexes non hautes performances monopilotes;
- c) les avions complexes hautes performances monopilotes; ou
- d) les avions multipilotes,

conformément à l'annexe I (partie FCL).

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

2. Pour les cours de formation visés au paragraphe 1 qui commencent avant le 20 décembre 2019 dans un organisme de formation agréé (ATO), la formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle n'est pas obligatoire, à condition:

- a) que les cours de formation pour la délivrance des licences CPL(A), ATP(A) ou MPL sont suivis autrement conformément à l'annexe I (partie FCL) et que l'examen pratique est effectué conformément aux paragraphes FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) ou FCL.415.A (MPL) de l'annexe I (partie FCL), au plus tard avant le 20 décembre 2021; ou
- b) que les cours de formation pour l'obtention des qualifications de classe ou de type pour les avions sont suivis autrement conformément à l'annexe I (partie FCL) et que l'examen pratique est effectué conformément au deuxième alinéa du point c) du paragraphe FCL.725 de l'annexe I (partie FCL) du présent règlement, au plus tard avant le 20 décembre 2021.

Aux fins du paragraphe 1, l'autorité compétente peut, selon sa propre évaluation et sur recommandation émanant d'un ATO, octroyer des crédits pour toute formation relative à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle suivie avant le 20 décembre 2019 conformément aux exigences nationales de formation.»

2) À l'article 12, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

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

3) À l'article 12, le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

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

4) L'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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

Toutefois:

- a) l'article 1^{er}, paragraphe 1, s'applique à partir du 20 décembre 2019;
- b) l'article 1^{er}, paragraphe 4, s'applique à partir du 20 décembre 2019;
- c) nonobstant le point b), les points 2), 4), 5) et 12) de l'annexe du présent règlement s'appliquent à partir du 31 janvier 2022.

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

Fait à Bruxelles, le 14 décembre 2018.

Par la Commission
Violeta BULC
Membre de la Commission

ANNEXE

L'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 (partie FCL) est modifiée comme suit:

(1) Le paragraphe FCL.010 est modifié comme suit:

a) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

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

b) avant la définition de «vol acrobatique», une nouvelle définition d'«accessible» est insérée comme suit:

«“Accessible” désigne un dispositif qui peut être utilisé par:

- l'organisme de formation agréé (ATO) sous l'autorité duquel un cours de formation pour une qualification de classe ou de type est dispensé; ou
- l'examineur conduisant l'évaluation des compétences, l'examen pratique ou le contrôle de compétences à des fins d'évaluation, d'examen ou de contrôle.»;

c) la définition de «vol acrobatique» est remplacée par le texte suivant:

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

d) après la définition d'«avion qui doit être exploité avec un copilote», une nouvelle définition de «formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle d'un avion» est insérée comme suit:

«La “formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle d'un avion” (UPRT) désigne une formation comprenant:

- une formation à la prévention de la perte de contrôle d'un avion: une combinaison de connaissances théoriques et de formation au vol dans le but de doter l'équipage de conduite des compétences requises pour prévenir la perte de contrôle d'un avion; et
- une formation à la récupération à la suite de la perte de contrôle d'un avion: une combinaison de connaissances théoriques et de formation au vol dans le but de doter l'équipage de conduite des compétences requises pour effectuer une récupération à la suite de la perte de contrôle d'un avion.»;

e) après la définition de «dirigeable», une nouvelle définition de «simulateur d'entraînement au vol (FSTD) disponible» est insérée comme suit:

«Un “simulateur d'entraînement au vol (FSTD) disponible” désigne tout simulateur d'entraînement au vol (FSTD) disponible pour une utilisation par l'organisme exploitant le FSTD ou par le client, sans aucune considération de temps.».

(2) Le paragraphe FCL.310 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.310 CPL — Examens théoriques

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

- a) droit aérien;
- b) connaissance générale de l'aéronef – cellule/systèmes/motorisation;
- c) connaissance générale de l'aéronef – instruments;
- d) masse et centrage;
- e) performances;
- f) préparation et surveillance du vol;
- g) performance humaine;
- h) météorologie;
- i) navigation générale;
- j) radionavigation;
- k) procédures opérationnelles;

- l) principes du vol; et
- m) communications.»

(3) Le paragraphe FCL.410.A est remplacé par le texte suivant:

«FCL.410.A MPL — Cours de formation et examens théoriques

a) Cours

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

b) Examen

Les candidats à la délivrance d'une MPL devront avoir démontré un niveau de connaissances théoriques correspondant à celui d'un titulaire d'une ATPL(A), conformément au paragraphe FCL.515 et à une qualification de type multipilote.»

(4) Le paragraphe FCL.515 est remplacé par le texte suivant:

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

a) Cours

Les candidats à une ATPL devront avoir suivi un cours de formation auprès d'un ATO. Le cours sera soit un cours de formation intégré, soit un cours modulaire, conformément à l'appendice 3 de la présente annexe (partie FCL).

b) Examen

Les candidats à la délivrance d'une ATPL devront démontrer, dans les sujets suivants, un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés:

1. droit aérien;
2. connaissance générale de l'aéronef – cellule/systèmes/motorisation;
3. connaissance générale de l'aéronef – instruments;
4. masse et centrage;
5. performances;
6. préparation et surveillance du vol;
7. performance humaine;
8. météorologie;
9. navigation générale;
10. radionavigation;
11. procédures opérationnelles;
12. principes du vol; et
13. communications.»

(5) Le paragraphe FCL.615 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.615 IR — Instruction théorique et instruction au vol

a) Cours

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

1. un cours de formation intégré qui inclut un entraînement pour l'IR, conformément à l'appendice 3 de la présente annexe (partie FCL); ou
2. un cours modulaire, conformément à l'appendice 6 de la présente annexe (partie FCL).

b) Examen

Les candidats devront démontrer, dans les sujets suivants, un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés:

1. droit aérien;
2. connaissance générale de l'aéronef – instruments;

3. préparation et surveillance du vol;
 4. performance humaine;
 5. météorologie;
 6. radionavigation; et
 7. communications.».
- (6) Le point d) du paragraphe FCL.725 est remplacé par le texte suivant:
- «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. Ce candidat devra suivre une formation en vol supplémentaire pour l'autre forme d'exploitation auprès d'un ATO ou d'un titulaire de CTA spécifiquement autorisé par l'autorité compétente à dispenser cette formation. La forme d'exploitation devra être inscrite sur la licence.».
- (7) Le paragraphe FCL.720.A est remplacé par le texte suivant:

«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) n° 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 d'une première qualification de classe ou de type sur un avion monopilote souhaitant bénéficier du privilège d'utiliser l'avion en exploitations multipilotes devront satisfaire aux exigences des points b) 4) et b) 5).

De plus, pour:

1. 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. les avions non complexes hautes performances monopilotes

Avant de commencer la formation en vol, les candidats à la délivrance d'une première qualification de classe ou de type pour un avion monopilote classé comme avion hautes performances devront:

- i) avoir effectué au moins 200 heures d'expérience totale en vol, dont 70 heures en tant que PIC à bord d'avions; et
- ii) satisfaire à l'une des exigences suivantes:
 - A) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours théorique additionnel auprès d'un ATO; ou
 - B) avoir réussi les examens théoriques de l'ATPL(A) conformément à la présente annexe (partie FCL); ou
 - C) en plus d'une licence délivrée conformément à la présente annexe (partie FCL), être titulaires d'une ATPL(A) ou d'une CPL(A)/IR avec un crédit de connaissances théoriques pour l'ATPL(A), délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;

3. les avions complexes hautes performances monopilotes

Les candidats à la délivrance d'une qualification de type pour un avion complexe monopilote classé comme avion hautes performances devront, en plus de satisfaire aux exigences du point 2), être titulaires ou avoir été titulaires d'une IR(A) mono- ou multimoteur, selon le cas et comme défini dans la sous-partie G, et satisfaire aux exigences du point b) 5).

b) Avions multipilotes

Les candidats à la délivrance d'une première qualification de type pour un avion multipilote seront des élèves pilotes en train de suivre une formation dans un cours MPL ou satisferont aux exigences suivantes:

1. avoir effectué au moins 70 heures d'expérience de vol en tant que PIC à bord d'avions;
2. être ou avoir été titulaires d'une IR(A) multimoteur;

3. avoir réussi les examens théoriques de l'ATPL(A) conformément à la présente annexe (partie FCL);
 4. sauf lorsque le cours de qualification de type est combiné avec un cours sur le MCC:
 - i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours sur le MCC à bord d'avions; ou
 - ii) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante une formation sur le MCC sur hélicoptère et avoir à leur actif une expérience de plus de 100 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes; ou
 - iii) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes; ou
 - iv) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes en exploitations multipilotes sur des avions monopilotes multimoteurs, en transport aérien commercial, conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables; et
 5. avoir suivi le cours de formation mentionné au paragraphe FCL.745.A.
- c) Nonobstant les dispositions du point b), un État membre peut délivrer une qualification de type avec des privilèges limités pour un avion multipilote qui permet aux titulaires de cette qualification d'agir en tant que copilotes de relève en croisière au-dessus du niveau de vol. 200, à condition que deux autres membres d'équipage possèdent une qualification de type conformément au point b).
- d) Lorsque défini dans les OSD, l'exercice des privilèges d'une qualification de type peut être initialement restreint au vol sous la supervision d'un instructeur. Les heures de vol sous supervision seront consignées dans le carnet de vol des pilotes ou dans un document équivalent, et seront validées par la signature de l'instructeur. Cette limitation sera supprimée lorsque les pilotes pourront démontrer que les heures de vol sous supervision exigées par les OSD ont été accomplies.».
- (8) Le paragraphe FCL.725.A est remplacé par le texte suivant:

«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) n° 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) pour les avions complexes non hautes performances monopilotes, les avions complexes hautes performances monopilotes et les avions multipilotes: les cours de formation devront inclure une instruction théorique à l'UPRT et une instruction au vol adaptées aux spécificités de la classe ou du type concerné.».
- (9) Un nouveau paragraphe FCL.745.A est inséré comme suit:

«FCL.745.À Cours avancé sur l'UPRT — avions

- a) Le cours avancé sur l'UPRT sera suivi auprès d'un ATO et comprendra au moins:
 1. 5 heures d'instruction théorique;
 2. des exposés avant et après le vol; et
 3. 3 heures d'instruction au vol en double commande avec un instructeur de vol sur avions FI(A) qualifié conformément au point e) du paragraphe FCL.915 et consistant en un cours avancé sur l'UPRT à bord d'un avion qualifié pour la formation.

b) À l'issue du cours avancé sur l'UPRT, l'ATO délivrera aux candidats un certificat attestant qu'ils ont suivi ce cours.».

(10) Le point b) 1) du paragraphe FCL.900 est remplacé par le texte suivant:

«1. L'autorité compétente peut délivrer une qualification spécifique octroyant des privilèges pour l'instruction au vol lorsque la conformité avec les exigences établies dans la présente sous-partie n'est pas possible du fait de l'introduction:

- i) d'un aéronef nouveau dans les États membres ou dans la flotte d'un transporteur; ou
- ii) de nouveaux cours de formation dans la présente annexe (partie FCL).

Une telle qualification sera limitée aux vols de formation nécessaires pour l'introduction du nouveau type d'aéronef ou du nouveau cours de formation et sa durée de validité ne sera en aucun cas supérieure à un an.».

(11) Le paragraphe FCL.915 est modifié comme suit:

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

a) Généralités

Les candidats à l'obtention d'une qualification d'instructeur auront au moins 18 ans révolus.

b) Exigences additionnelles pour les instructeurs qui dispensent une instruction au vol sur des aéronefs

Les candidats à l'obtention d'une qualification d'instructeur ou les titulaires d'une telle qualification ayant des privilèges pour dispenser une instruction au vol sur un aéronef devront:

1. pour dispenser une formation en vue de la délivrance d'une licence, être au moins titulaires de la licence pour laquelle l'instruction au vol est dispensée ou, dans le cas du point c) du paragraphe FCL.900, d'une licence équivalente;
2. pour dispenser une formation en vue d'une qualification, être titulaires de la qualification pour laquelle l'instruction au vol est dispensée ou, dans le cas du point c) du paragraphe FCL.900, d'une qualification équivalente;
3. à l'exception des instructeurs pour les essais en vol (FTI), avoir:
 - i) effectué au moins 15 heures de vol en tant que pilotes sur la classe ou le type d'aéronef utilisé pour l'instruction au vol, dont un maximum de 7 heures peuvent avoir été effectuées dans un FSTD représentant la classe ou le type d'aéronef, si applicable; ou
 - ii) réussi une évaluation de compétences pour la qualification pertinente d'instructeur sur cette classe ou ce type d'aéronef; et
4. être autorisés à agir en tant que PIC à bord de l'aéronef au cours d'une telle instruction au vol.

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

1. Les candidats à des qualifications additionnelles d'instructeur peuvent obtenir des crédits au titre des aptitudes d'enseignement et d'apprentissage dont ils ont déjà fait la preuve pour la qualification d'instructeur qu'ils détiennent.
2. Les heures de vol accomplies en tant qu'examineur au cours des épreuves d'aptitude ou des contrôles de compétences seront portées en crédit pour satisfaire aux exigences relatives à la prorogation, dans le cas de toutes les qualifications d'instructeur détenues.

d) Les crédits pour l'extension à d'autres types devront tenir compte des éléments pertinents définis dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 (OSD).

e) Exigences additionnelles pour pouvoir dispenser une formation conformément au paragraphe FCL.745.A:

1. Outre le respect du point b), avant d'intervenir comme instructeurs dans un cours de formation conformément au paragraphe FCL.745.A, les titulaires d'une qualification d'instructeur devront:
 - i) avoir à leur actif au moins 500 heures de vol en tant que pilotes d'avions, dont 200 heures d'instruction au vol;
 - ii) après avoir satisfait aux exigences d'expérience du point e) 1) i), avoir suivi un cours de formation d'instructeur pour l'UPRT auprès d'un ATO, au cours duquel la compétence des candidats devra avoir été évaluée en continu; et
 - iii) à l'issue du cours, s'être vu délivrer un certificat attestant qu'ils ont suivi ce cours par l'ATO, dont le responsable de formation aura inscrit les privilèges spécifiés au point e) 1) dans le carnet de vol des candidats.

2. Les privilèges visés au point e) 1) devront être exercés uniquement si les instructeurs ont, au cours de l'année précédente, suivi une formation de remise à niveau auprès d'un ATO, au cours de laquelle les compétences requises pour pouvoir dispenser un cours conformément au paragraphe FCL.745.A sont évaluées à la satisfaction du responsable de formation.
 3. Les instructeurs qui détiennent les privilèges visés au point e) 1) peuvent dispenser un cours, comme précisé au point e) 1) ii), à condition:
 - i) qu'ils disposent d'une expérience de 25 heures d'instruction au vol acquise pendant leur formation conformément au paragraphe FCL.745.A;
 - ii) qu'ils aient passé une évaluation de compétences pour ce privilège; et
 - iii) qu'ils satisfont aux exigences en matière d'expérience récente du point e) 2).
 4. Ces privilèges seront inscrits dans le carnet de vol des instructeurs et validés par la signature de l'examineur.».
- (12) L'appendice 1 est remplacé par le texte suivant:

«Appendice 1

Obtention de crédits de connaissances théoriques

OBTENTION DE CRÉDITS DE CONNAISSANCES THÉORIQUES DANS LA MÊME CATÉGORIE D'AÉRONEF OU DANS UNE CATÉGORIE DIFFÉRENTE — PASSERELLES ET CONDITIONS D'EXAMEN

1. LAPL, PPL, BPL et SPL

- 1.1. Dans le cas de la délivrance d'une LAPL, les titulaires d'une LAPL dans une autre catégorie d'aéronef recevront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences pour les connaissances théoriques dans les sujets communs établis au point a) du paragraphe FCL.120.
- 1.2. Sans préjudice du paragraphe 1.1, pour la délivrance d'une LAPL, d'une PPL, d'une BPL ou d'une SPL, les titulaires d'une licence dans une autre catégorie d'aéronef devront suivre une instruction théorique et être reçus à des examens théoriques correspondant au niveau approprié, sur les sujets suivants:
 - principes du vol;
 - procédures opérationnelles;
 - performances et préparation du vol;
 - connaissance générale de l'aéronef; et
 - navigation.
- 1.3. Dans le cas de la délivrance d'une PPL, d'une BPL ou d'une SPL, les titulaires d'une LAPL dans la même catégorie d'aéronef recevront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences en termes d'instruction théorique et d'examen théorique.
- 1.4. Nonobstant le point 1.2, pour la délivrance d'une LAPL(A), les titulaires d'une LAPL(S) avec extension TMG devront justifier d'un niveau adéquat de connaissances théoriques de la classe d'avion monomoteur à pistons (terre) conformément au point a) 2) du paragraphe FCL.135.A.

2. CPL

- 2.1. Les candidats à la délivrance d'une CPL, titulaires d'une CPL dans une autre catégorie d'aéronef, auront bénéficié d'une passerelle de connaissances théoriques sur un cours agréé, auprès d'un ATO, en fonction des différences identifiées entre les programmes de la CPL pour différentes catégories d'aéronefs.
- 2.2. Les candidats devront réussir les examens théoriques tels que définis dans la présente annexe (partie FCL), portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef:
 - 021 — connaissance générale de l'aéronef: cellule et systèmes, électricité, motorisation et équipements de secours;
 - 022 — connaissance générale de l'aéronef: instruments;
 - 032/034 — performances des avions ou des hélicoptères, selon le cas;
 - 070 — procédures opérationnelles; et
 - 080 — principes du vol.
- 2.3. Les candidats à la délivrance d'une CPL qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une IR dans la même catégorie d'aéronef reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les performances humaines et la météorologie, à moins qu'ils aient suivi le cours de formation IR conformément à l'appendice 6, section A bis, de la présente annexe (partie FCL).

2.4. Les candidats à une CPL qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une IR ou une EIR dans la même catégorie d'aéronef reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications.

3. ATPL

3.1. Les candidats à la délivrance d'une ATPL, titulaires d'une ATPL dans une autre catégorie d'aéronef, auront bénéficié d'une passerelle de connaissances théoriques sur un cours agréé, auprès d'un ATO, en fonction des différences identifiées entre les programmes de l'ATPL pour différentes catégories d'aéronefs.

3.2. Les candidats devront réussir les examens théoriques tels que définis dans la présente annexe (partie FCL), portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef:

021 — connaissance générale de l'aéronef: cellule et systèmes, électricité, motorisation et équipements de secours;

022 — connaissance générale de l'aéronef: instruments;

032/034 — performances des avions ou des hélicoptères, selon le cas;

070 — procédures opérationnelles; et

080 — principes du vol.

3.3. Les candidats à la délivrance d'une ATPL(A) qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(A) reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications.

3.4. Les candidats à la délivrance d'une ATPL(H) qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(H) reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les sujets suivants:

— droit aérien;

— principes du vol (hélicoptère); et

— communications.

3.5. Les candidats à la délivrance d'une ATPL(A) qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une IR(A) reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications.

3.6. Les candidats à la délivrance d'une ATPL(H) avec une IR(H) qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(H) reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les sujets suivants:

— principes du vol (hélicoptère); et

— communications.

4. IR

4.1. Les candidats à la délivrance d'une IR ou d'une EIR qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL dans la même catégorie d'aéronef reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les sujets suivants:

— performance humaine;

— météorologie; et

— communications.

4.2. Les candidats à la délivrance d'une IR(H) qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une ATPL(H) VFR doivent réussir l'examen portant sur les sujets suivants:

— droit aérien;

— préparation et surveillance du vol; et

— radionavigation.».

(13) La section A de l'appendice 3 est modifiée comme suit:

a) Le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4. Le cours devra inclure:

a) 1 formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(A);

b) 1 formation au vol à vue et aux instruments;

c) 1 formation au MCC pour l'exploitation d'avions multipilotes; et

d) 1 UPRT conformément au paragraphe FCL.745.A, à moins que les candidats n'aient déjà suivi ce cours de formation avant de commencer le cours intégré ATP.».

b) Le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5. Les candidats qui ne terminent pas ou ne peuvent assister à la totalité du cours ATP(A) peuvent introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.».

c) Le point 7 est renommé «7.1.» et un nouveau point «7.2.» est inséré comme suit:

«7.2. L'instruction théorique à l'UPRT devra être menée conformément au paragraphe FCL.745.A.».

d) Le point 9) est remplacé par le texte suivant:

«9. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprendra au moins 195 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 55 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 195 heures, les candidats devront au moins accomplir:

a) 95 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 55 heures peut être du temps aux instruments au sol;

b) 70 heures de vol en tant que PIC, dont du temps de vol en VFR et aux instruments en tant que SPIC. Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures;

c) 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ; et

d) 5 heures de vol de nuit, dont 3 heures d'instruction en double commande, qui devront comprendre au moins:

1. 1 heure de navigation en campagne;

2. 5 décollages en solo; et

3. 5 atterrissages avec arrêt complet en solo;

e) l'instruction au vol à l'UPRT conformément au paragraphe FCL.745.A;

f) 115 heures de temps aux instruments comprenant au moins:

1. 20 heures en tant que SPIC;

2. 15 heures de MCC, pour lesquels un FFS ou un FNPT II peut être utilisé;

3. 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont au maximum:

i) 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I; ou

ii) 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être accompli dans un FNPT I.

Les candidats détenteurs d'un certificat attestant qu'ils ont accompli le module de base de vol aux instruments recevront un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit; et

g) 5 heures dans un avion qui:

1. est certifié pour le transport d'au moins 4 personnes; et

2. est doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.».

(14) L'appendice 5 est modifié comme suit:

a) Le point 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Un cours théorique MPL agréé devra comprendre au moins 750 heures d'instruction pour atteindre le niveau de connaissance de l'ATPL(A), ainsi que les heures requises pour:

a) l'instruction théorique nécessaire à la qualification de type pertinente, conformément à la sous-partie H; et

b) l'instruction théorique à l'UPRT conformément au paragraphe FCL.745.A.».

b) Le point 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. La formation en vol comprendra un total d'au moins 240 heures, composées d'heures en tant que PF et PM, en vol réel et simulé, et couvrant les 4 phases de formation suivantes:

a) phase 1 — aptitudes de vol élémentaires

formation spécifique de base monopilote sur avion

b) phase 2 — formation de base

introduction aux opérations en équipage multiple et au vol aux instruments

c) phase 3 — intermédiaire

application des opérations en équipage multiple à un avion à turbine multimoteur certifié comme avion hautes performances, conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012

d) phase 4 — avancé

formation à la qualification de type dans un environnement orienté compagnie aérienne

Des exigences en matière de MCC seront incluses dans les phases pertinentes précitées.

La formation au vol asymétrique sera dispensée dans un avion ou un FFS.».

c) Un nouveau point 8 bis est inséré comme suit:

«8 bis L'expérience de vol en vol réel devra inclure:

a) toutes les exigences figurant dans la sous-partie H en matière d'expérience;

b) l'instruction au vol à l'UPRT conformément au paragraphe FCL.745.A;

c) des exercices UPRT sur avion associés aux spécificités du type concerné, conformément au point c) du paragraphe FCL.725.A;

d) le vol de nuit;

e) le vol par seule référence aux instruments; et

f) l'expérience requise pour atteindre un sens de l'air pertinent.».

(15) L'appendice 9 est remplacé par le texte suivant:

«Appendice 9

Formation, examen pratique et contrôle de compétences pour la MPL, l'ATPL, les qualifications de type et de classe et contrôle de compétences pour l'IRS

A. Généralités

1. Les candidats à un examen pratique devront avoir suivi une instruction sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.

La formation pour les qualifications de type MPA et PL devra être effectuée dans un FFS ou dans une combinaison d'un ou de plusieurs FSTD et de FFS. L'examen pratique ou le contrôle de compétences pour les qualifications de type MPA et PL et la délivrance d'une ATPL et d'une MPL, sera effectué dans un FFS, si ce dispositif est disponible.

La formation, l'examen pratique ou le contrôle de compétences pour les qualifications de classe ou de type pour SPA et hélicoptères sera effectué dans:

a) un FFS disponible et accessible, ou

b) une combinaison d'un ou de plusieurs FSTD et d'aéronef si aucun FFS n'est disponible ou accessible; ou

c) l'aéronef si aucun FSTD n'est disponible ou accessible.

Si des FSTD sont utilisés pendant la formation, l'examen ou le contrôle, l'adéquation des FSTD utilisés devra être vérifiée par rapport aux tableaux intitulés «Table of functions and subjective tests» et «Table of FSTD validation tests» applicables, qui figurent dans le document de référence principal en vigueur pour le dispositif utilisé. Toutes les restrictions et limitations indiquées sur le certificat de qualification du dispositif devront être prises en compte.

2. À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen au terme de 2 tentatives, une formation additionnelle sera requise.
3. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

4. Sauf disposition contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 (OSD), le programme d'instruction au vol, l'examen pratique et le contrôle de compétences devront être conformes au présent appendice. Lesdits programme, examen et contrôle peuvent être réduits en cas d'octroi de crédits à la suite d'une expérience antérieure sur des types d'aéronefs similaires, comme prévu dans les OSD.
5. Sauf en cas d'examen pratique pour la délivrance d'une ATPL, lorsqu'il en est disposé ainsi dans les OSD pour l'aéronef spécifique, des crédits peuvent être octroyés pour des rubriques de l'examen pratique communes à d'autres types ou d'autres variantes pour lesquels les pilotes sont qualifiés.

CONDUITE DE L'EXAMEN/DU CONTRÔLE

6. L'examineur peut choisir entre différents scénarios d'examen pratique ou de contrôle de compétences, qui contiennent des opérations pertinentes simulées. Des simulateurs de vol et d'autres dispositifs d'entraînement seront utilisés, comme établi dans la présente annexe (partie FCL).
7. Au cours du contrôle de compétences, l'examineur devra vérifier que les titulaires de la qualification de classe ou de type conservent un niveau de connaissance théorique adéquat.
8. Si des candidats décidaient d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examineur, ils devraient représenter la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examineur, seules les sections inachevées devront être testées au cours d'un vol ultérieur.
9. Il incombe à l'examineur de décider si une manœuvre ou une procédure peut être recommencée une fois par les candidats. L'examineur peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol des candidats requiert qu'ils représentent la totalité de l'examen.
10. Les candidats devront piloter l'aéronef depuis une position permettant de remplir des fonctions de PIC ou de copilote, selon le cas. Dans le cas où l'examen est présenté dans des conditions monopilotes, il sera réalisé comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent.
11. Au cours de la préparation prévol de l'examen, les candidats devront déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les candidats devront indiquer à l'examineur les vérifications et les tâches effectuées, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications seront exécutées conformément à la liste de vérification de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté et, si applicable, avec le concept MCC. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage devront être calculées par les candidats, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé. Les hauteurs/altitudes de décision, les hauteurs/altitudes minimales de descente et le point d'approche interrompue devront être définis en accord avec l'examineur.
12. L'examineur ne participera en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic.

EXIGENCES PARTICULIÈRES POUR L'EXAMEN PRATIQUE/LE CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LES QUALIFICATIONS DE TYPE D'AÉRONEF MULTIPILOTE ET POUR LES QUALIFICATIONS DE TYPE D'AVION MONOPILOTE, EN EXPLOITATIONS MULTIPILOTES, POUR LA MPL ET L'ATPL

13. L'examen pratique pour un aéronef multipilote ou un avion monopilote lorsqu'il est utilisé en exploitations multipilotes devra être accompli dans un environnement d'opérations en équipage multiple. Un autre candidat ou un autre pilote détenant la qualification de type peut remplir le rôle de second pilote. Si un aéronef est utilisé, le second pilote sera l'examineur ou un instructeur.
14. Les candidats devront agir en tant que pilote aux commandes (PF) pendant toutes les sections de l'examen pratique, à l'exception des procédures inhabituelles et d'urgence, qui peuvent être conduites en tant que PF ou PM, conformément au MCC. Les candidats à la délivrance initiale d'une qualification de type d'aéronef multipilote ou d'une ATPL devront également démontrer leur aptitude à agir en tant que PM. Les candidats peuvent choisir soit le siège gauche, soit le siège droit pour l'examen pratique si toutes les rubriques peuvent être accomplies depuis le siège sélectionné.

15. Les matières suivantes seront particulièrement vérifiées par l'examineur pour les candidats à l'ATPL ou à une qualification de type pour aéronefs multipilotes ou pour une exploitation multipilote d'un avion monopilote dont les tâches s'étendent à celles d'un PIC, que les candidats agissent en tant que PF ou PM:
 - a) gestion du travail en équipage;
 - b) maintien d'une surveillance générale de l'exploitation de l'aéronef par une supervision appropriée; et
 - c) définition des priorités et prise de décision conformément aux aspects liés à la sécurité et aux règles et règlements pertinents appropriés à la situation opérationnelle, y compris les situations d'urgence.
16. L'examen ou le contrôle devrait être effectué en IFR, si la qualification IR est incluse, et autant que possible être accompli dans un environnement simulé de transport aérien commercial. La capacité des candidats à préparer le plan de vol et à conduire le vol sur la base des informations habituellement fournies constitue un point essentiel à vérifier.
17. Lorsque le cours de qualification de type a inclus moins de 2 heures de formation en vol à bord de l'aéronef, l'examen pratique peut être accompli dans un FFS et peut être terminé avant la formation en vol à bord de l'aéronef. La formation en vol agréée devra être réalisée par un instructeur qualifié sous la responsabilité:
 - a) d'un ATO; ou
 - b) d'une organisation titulaire d'un CTA délivré conformément à l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) n° 965/2012 et spécifiquement agréée pour cette formation; ou
 - c) de l'instructeur, dans le cas où aucune formation en vol à bord de l'aéronef pour un aéronef SP n'est agréée pour l'ATO ou le titulaire du CTA et la formation en vol à bord de l'aéronef a été approuvée par l'autorité compétente en charge des candidats.Un certificat attestant le suivi du cours de qualification de type reprenant la formation en vol à bord de l'aéronef sera envoyé à l'autorité compétente avant que la nouvelle qualification de type soit consignée sur la licence des candidats.
18. Pour la formation à la récupération à la suite d'une perte de contrôle, le terme «situation de décrochage» désigne un décrochage imminent ou un décrochage. Un FFS peut être utilisé par l'ATO soit pour la formation à la récupération à la suite d'un décrochage, soit pour démontrer les caractéristiques d'un décrochage spécifiques à un type d'aéronef, soit les deux, sous réserve:
 - a) que le FFS a été qualifié conformément aux exigences particulières d'évaluation dans un CS-FSTD(A); et
 - b) que l'ATO a démontré à l'autorité compétente que tout transfert de formation négatif a été atténué.

B. Exigences particulières pour la catégorie d'avion

CRITÈRES DE RÉUSSITE

1. Dans le cas d'avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, les candidats devront réussir toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à l'une des rubriques de la section entraînera l'échec des candidats à la totalité de la section. Si les candidats n'échouent qu'à une section, ils ne devront représenter que ladite section. L'échec à plus d'une section impliquera que les candidats doivent représenter la totalité de l'examen ou du contrôle. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen ou le contrôle est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen ou du contrôle. Pour les avions multimoteurs monopilotes, la section 6 de l'examen ou du contrôle pertinent, relative au vol asymétrique, devra être réussie.
2. Dans le cas des avions complexes hautes performances monopilotes et multipilotes, les candidats devront être reçus à toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Les candidats qui échouent à 5 rubriques ou moins ne devront représenter que les rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. La section 6 ne fait pas partie de l'examen pratique de l'ATPL ou de la MPL. Si les candidats n'échouent qu'à la section 6 ou ne la présentent pas, la qualification de type sera délivrée sans les privilèges CAT II ou CAT III. Pour étendre les privilèges de la qualification de type à CAT II ou CAT III, les candidats devront être reçus à la section 6 sur le type d'aéronef approprié.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

3. Les candidats devront démontrer leur aptitude à:
 - a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation;

- b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
 - c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
 - d) mettre en pratique leurs connaissances aéronautiques;
 - e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit toujours assurée;
 - f) comprendre et appliquer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage, si applicable; et
 - g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage, si applicable.
4. Les limites suivantes seront applicables, et corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé:

Hauteur

En général	± 100 pieds
Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision	+ 50 pieds/- 0 pied
Hauteur/MAPt/altitude de descente minimale	+ 50 pieds/- 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage	± 5°
Pour les déviations «angulaires»	Déviations à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente (ex.: LPV, ILS, MLS, GLS)
Déviations latérales «linéaires» 2D (LNAV) et 3D (LNAV/VNAV)	L'erreur/la déviation transversale est normalement limitée à ± ½ de la valeur de la RNP associée à la procédure. Une brève déviation par rapport à la norme jusqu'à un maximum d'une fois la valeur de la RNP est autorisée.
Déviations verticales linéaires 3D [ex.: RNP APCH (LNAV/VNAV) reposant sur la BARO VNAV]	Au maximum - 75 pieds sous le profil vertical à tout moment, et au maximum + 75 pieds au-dessus du profil vertical à ou sous 1 000 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrome.

Cap

Tous les moteurs opérationnels	± 5°
Avec simulation de panne moteur	± 10°

Vitesse

Tous les moteurs opérationnels	± 5 nœuds
Avec simulation de panne moteur	+ 10 nœuds/- 5 nœuds

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

5. Avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances

- a) Les symboles suivants signifient:

P =	formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PM
OTD =	d'autres dispositifs d'entraînement peuvent être utilisés pour cet exercice
X =	un FFS sera utilisé pour cet exercice; sinon un avion sera utilisé si approprié pour la manœuvre ou la procédure
P# =	la formation sera complétée par une inspection supervisée de l'avion

- b) La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (—>).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

A =	avion
FFS =	simulateur de vol
FSTD =	simulateur d'entraînement au vol

- c) Les rubriques marquées d'un astérisque (*) dans la section 3B et, pour les aéronefs multimoteurs, dans la section 6, seront accomplies par seule référence aux instruments si la prorogation/le renouvellement d'une IR est inclus dans l'examen pratique ou le contrôle de compétences. Si les rubriques marquées d'un (*) ne sont pas accomplies par seule référence aux instruments au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences et lorsqu'il n'existe aucun crédit de privilèges IR, la qualification de type ou de classe sera restreinte au vol en VFR exclusivement.
- d) La section 3 A sera effectuée pour proroger une qualification de type ou de classe multimoteur, en VFR exclusivement, lorsque l'exigence portant sur une expérience de 10 étapes accomplies au cours des 12 mois précédents n'est pas satisfaite. La section 3 A n'est pas requise si la section 3B est accomplie.
- e) Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique qu'un exercice est obligatoire ou qu'il existe un choix lorsque plusieurs exercices apparaissent.
- f) Un FSTD sera utilisé pour la formation pratique aux qualifications de type ou de classe ME s'il fait partie d'un cours de qualification de classe ou de type agréé. Les considérations suivantes seront applicables pour l'agrément du cours:
- i) la qualification du FSTD telle que définie par les exigences applicables de l'annexe VI (partie ARA) et de l'annexe VII (partie ORA);
 - ii) les qualifications des instructeurs;
 - iii) le nombre d'heures de formation dispensées sur FSTD; et
 - iv) les qualifications et l'expérience antérieure des pilotes stagiaires sur des types similaires.
- g) Lors d'une première tentative d'obtention de privilèges pour exploitations multipilotes, les pilotes titulaires de privilèges pour exploitations monopilotes devront:
- (1) suivre un cours passerelle contenant des manœuvres et procédures incluant le MCC, ainsi que les exercices de la section 7 intégrant la gestion des menaces et des erreurs (TEM), la CRM et les facteurs humains auprès d'un ATO; et
 - (2) réussir un contrôle de compétences en matière d'exploitations multipilotes.
- h) Lors d'une première tentative d'obtention de privilèges pour exploitations monopilotes, les pilotes titulaires de privilèges pour exploitations multipilotes seront formés auprès d'un ATO et leurs compétences visées ci-après concernant les manœuvres et procédures supplémentaires en exploitations monopilotes seront contrôlées:
- (1) pour les avions monomoteurs, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 et, si applicable, une approche de la section 3.B; et
 - (2) pour les avions multimoteurs, 1.6, Section 6 et, si applicable, une approche de la section 3.B.
- i) Les pilotes titulaires de privilèges pour exploitations à la fois monopilotes et multipilotes, conformément aux points g) et h), pourront proroger leurs privilèges pour les deux types d'exploitations en passant un contrôle de compétences en exploitations multipilotes en plus des exercices visés aux points h) 1) ou h) 2), selon le cas, en exploitations monopilotes.
- j) Si un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes uniquement, la qualification de type sera restreinte aux exploitations multipilotes. Cette restriction sera levée lorsque les pilotes satisferont aux exigences du point h).
- k) La formation, l'examen et le contrôle seront conformes au tableau mentionné ci-après.
- (1) Formation auprès d'un ATO, exigences d'examen et de contrôle pour les privilèges monopilotes
 - (2) Formation auprès d'un ATO, exigences d'examen et de contrôle pour les privilèges multipilotes
 - (3) Formation auprès d'un ATO, exigences d'examen et de contrôle pour les pilotes titulaires de privilèges monopilotes sollicitant l'obtention de privilèges multipilotes pour la première fois (cours passerelle)
 - (4) Formation auprès d'un ATO, exigences d'examen et de contrôle pour les pilotes titulaires de privilèges multipilotes sollicitant l'obtention de privilèges monopilotes pour la première fois (cours passerelle)
 - (5) Formation auprès d'un ATO et exigences de contrôle pour une prorogation et un renouvellement combinés de privilèges mono- et multipilotes

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Type d'exploitation	SP		MP		SP → MP (initial)		MP → SP (initial)		SP + MP	
	Formation	Examen/ contrôle	Formation	Examen/ contrôle	Formation	Examen/ contrôle	Formation, examen et contrôle (avions monomoteurs)	Formation, examen et contrôle (avions multimoteurs)	Avions monomoteurs	Avions multimoteurs
Délivrance initiale	Sections 1-6	Sections 1-6	Sections 1-7	Sections 1-7	MCC CRM Facteurs hu- mains TEM Section 7	Sections 1-7	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 et, si applicable, une approche de la section 3.B	1.6, section 6 et, si applicable, une approche de la section 3.B		
SP complexe	1-7	1-7								
Prorogation	s.o.	Sections 1-6	s.o.	Sections 1-7	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	MPO: Sections 1-7 SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 et, si applicable, une ap- proche de la sec- tion 3.B	MPO: Sections 1-7 SPO: 1.6, section 6 et, si applicable, une ap- proche de la sec- tion 3.B
SP complexe	1-7	1-7								
Renouvellement	FCL.740	Sections 1-6	FCL.740	Sections 1-6	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	Formation: FCL.740	Formation: FCL.740
SP complexe	1-7	1-7							Contrôle: comme pour la prorogation	Contrôle: comme pour la prorogation

- l) Pour établir ou maintenir des privilèges PBN, une approche est une RNP APCH. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle est effectuée sur un FSTD correctement équipé.

TMG ET AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES		FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE	
		FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle
SECTION 1						
1	Départ	OTD				
1.1	Prévol, y compris: — documentation; — masse et centrage; — bulletin météo; et — NOTAM.					
1.2	Vérifications avant le démarrage					
1.2.1	Extérieur	OTD P#	P		M	
1.2.2	Interne	OTD P#	P		M	
1.3	Démarrage du moteur: défaillances habituelles	P—>	—>		M	
1.4	Roulage	P—>	—>		M	
1.5	Vérifications avant le départ: point fixe moteur (si applicable)	P—>	—>		M	
1.6	Procédure de décollage: — normale avec configuration des volets conforme au manuel de vol; et — vent de travers (si les conditions sont présentes)	P—>	—>		M	
1.7	Montée: — Vx/Vy; — virages sur cap; et — mise en palier.	P—>	—>		M	
1.8	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie	P—>			M	
SECTION 2						
2	Conditions de vol (conditions météorologiques de vol à vue, VMC)	P—>	—>			
2.1	Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses-air, notamment à des vitesses-air extrêmement faibles avec et sans volets (y compris approche à la V _{mca} le cas échéant).					

TMG ET AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES		FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE	
		Manceuvres/procédures	FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A
2.2	Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°)	P—>	—>		M	
2.3	Décrochages et récupération: i) décrochage tout rentré; ii) approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance; iii) approche du décrochage en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant; et iv) approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement)	P—>	—>		M	
2.4	Maniement avec le pilote automatique et le directeur de vol (peut être effectué à la section 3), si applicable	P—>	—>		M	
2.5	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie	P—>	—>		M	
SECTION 3 A						
3 A	Procédures VFR en route	P—>	—>			
3 A.1	(voir B.5 c) et d)]. Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes	P—>	—>			
3 A.2	Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse	P—>	—>			
3 A.3	Orientation, planification et revue des ETA	P—>	—>			
3 A.4	Utilisation du radioguidage (si applicable)	P—>	—>			
3 A.5	Gestion du vol (journal de bord, vérifications de routine y compris le carburant, les systèmes et le givrage)	P—>	—>			
3 A.6	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie	P—>	—>			
SECTION 3B						
3B	Vol aux instruments	P—>	—>		M	
3B.1*	Départ en IFR	P—>	—>			

TMG ET AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES		FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE	
		FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle
3B.2*	IFR en route	P—>	—>		M	
3B.3*	Procédures d'attente	P—>	—>		M	
3B.4*	Opérations 3D jusqu'à la hauteur/altitude de décision (DH/A) de 200 pieds (60 m) ou jusqu'à des minima supérieurs si requis par la procédure d'approche (le pilote automatique peut être utilisé pour intercepter la trajectoire verticale sur le segment d'approche finale)	P—>	—>		M	
3B.5*	Opérations 2D jusqu'à la hauteur/altitude minimale de descente (MDH/A)	P—>	—>		M	
3B.6*	Exercices en vol y compris une panne simulée du compas et de l'indicateur d'assiette: — virages de taux 1; et — récupération d'assiettes inhabituelles.	P—>	—>		M	
3B.7*	Panne de la radiobalise d'alignement d'axe de piste ou de descente	P—>	—>			
3B.8*	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie	P—>	—>		M	
Laissé intentionnellement vide						
SECTION 4						
4	Arrivée et atterrissage	P—>	—>		M	
4.1	Procédure d'arrivée sur aéroport					
4.2	Atterrissage normal	P—>	—>		M	
4.3	Atterrissage sans volets	P—>	—>		M	
4.4	Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates)	P—>	—>			
4.5	Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2 000 pieds au-dessus de la piste d'atterrissage (avions monomoteurs uniquement)	P—>	—>			
4.6	Manœuvre de remise des gaz depuis une hauteur minimale	P—>	—>		M	
4.7	Manœuvre de remise des gaz et d'atterrissage de nuit (si applicable)	P—>	—>			
4.8	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie	P—>	—>		M	
SECTION 5						
5	Procédures inhabituelles et d'urgence (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4)					

TMG ET AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES		FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE	
		Manceuvres/procédures	FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A
5.1	Décollage interrompu à une vitesse raisonnable	P—>	—>		M	
5.2	Panne moteur simulée après le décollage (avions monomoteurs exclusivement)		P		M	
5.3	Atterrissage forcé simulé sans puissance (avions monomoteurs uniquement)		P		M	
5.4	Urgences simulées: i) incendie ou fumée en vol; et ii) mauvais fonctionnement des systèmes selon le cas	P—>	—>			
5.5	Formation avions ME et formation TMG unique-ment: coupure et redémarrage du moteur (à une altitude sûre si effectué sur aéronef)	P—>	—>			
5.6	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie					
SECTION 6						
6	Vol asymétrique simulé	P—>	—>X		M	
6.1*	(Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5) Panne moteur simulée pendant le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS ou dans un FNPT II)					
6.2*	Approche et remise des gaz en vol asymétrique	P—>	—>		M	
6.3*	Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet	P—>	—>		M	
6.4	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie	P—>	—>		M	
SECTION 7						
7	UPRT					
7.1	Manceuvres et procédures de vol					
7.1.1	Vol manuel avec et sans directeurs de vol (pas de pilote automatique, pas de commande automatique de poussée/automanette et à différentes lois de commande, le cas échéant)	P—>	—>			

TMG ET AVIONS MONOPILOTES, À L'EXCEPTION DES AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES	FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE		
	Manceuvres/procédures	FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle
7.1.1.1	À différentes vitesses (y compris vol lent) et altitudes comprises dans le domaine d'entraînement du FSTD.	P—>	—>			
7.1.1.2	Virages serrés en appliquant une inclinaison de 45°, de 180° à 360° vers la gauche et vers la droite	P—>	—>			
7.1.1.3	Virages avec et sans destructeurs de portance	P—>	—>			
7.1.1.4	Procédures de vol et manœuvres aux instruments, y compris départ, arrivée et approche à vue	P—>	—>			
7.2	Formation à la récupération à la suite d'une perte de contrôle	P—>	—>			
7.2.1	Récupération à la suite d'une situation de décrochage en: — configuration de décollage; — configuration lisse à basse altitude; — configuration lisse près de l'altitude d'exploitation maximale; et — configuration d'atterrissage					
7.2.2	Exercices suivants à la suite d'une perte de contrôle: — récupération d'un cabré à différents angles d'inclinaison latérale; et — récupération d'un piqué selon différents angles d'inclinaison latérale.	P FFS qualifié pour la formation uniquement	X Ne pas utiliser d'avion pour cet exercice		FFS exclusivement	
7.3	Remise des gaz avec tous les moteurs en fonctionnement* à différents paliers pendant une approche aux instruments	P—>	—>			
7.4	Atterrissage interrompu avec tous les moteurs en fonctionnement: — à différentes hauteurs sous DH/MDH 15 m (50 pieds) au-dessus du seuil de piste — après toucher des roues (atterrissage manqué) — Dans les avions qui ne sont pas certifiés comme avions de catégorie de transport (JAR/FAR 25) ou comme avions de catégorie de transport régional (SFAR 23), l'atterrissage interrompu avec tous les moteurs en fonctionnement devra être initié en dessous de la MDH/A ou après toucher des roues.	P—>	—>			

6. Avions multipilotes et avions complexes hautes performances monopilotes

a) Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PM pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas.

OTD = d'autres dispositifs d'entraînement peuvent être utilisés pour cet exercice

X = un FFS sera utilisé pour cet exercice; sinon un avion sera utilisé si approprié pour la manœuvre ou la procédure

P# = la formation sera complétée par une inspection supervisée de l'avion

- b) La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (—>).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

A = avion

FFS = simulateur de vol

FSTD = simulateur d'entraînement au vol

- c) Les rubriques marquées d'un (*) devront être accomplies par seule référence aux instruments.
- d) Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.
- e) Un FFS sera utilisé pour la formation et l'examen pratiques si le FFS fait partie d'un cours de qualification de type agréé. Les considérations suivantes seront applicables pour l'agrément du cours:
- i) les qualifications des instructeurs;
 - ii) la qualification et le nombre d'heures de formation fournis pour le cours dans un FSTD; et
 - iii) les qualifications et l'expérience antérieure des pilotes stagiaires sur des types similaires.
- f) Les manœuvres et procédures incluront le MCC pour avion multipilote et pour les avions complexes hautes performances multipilotes en exploitations multipilotes.
- g) Les manœuvres et procédures seront accomplies par un seul pilote pour les avions monopilotes complexes hautes performances en exploitations monopilotes.
- h) Dans le cas d'avions complexes hautes performances monopilotes, lorsqu'un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes, la qualification de type sera limitée aux exploitations multipilotes. Pour des privilèges monopilotes, les manœuvres/procédures des points 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 et au moins une manœuvre/procédure de la section 3.4 doivent être effectuées en plus dans une configuration monopilote.
- i) En cas de qualification de type restreinte délivrée conformément au paragraphe FCL.720.A, point e), les candidats devront satisfaire aux mêmes exigences que les autres candidats à la qualification de type sauf en ce qui concerne les exercices pratiques relatifs aux phases de décollage et d'atterrissage.
- j) Pour établir ou maintenir des privilèges PBN, une approche est une RNP APCH. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle est effectuée sur un FSTD correctement équipé.

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES		FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL/LA MPL/LA QUALIFICATION DE TYPE	
Manœuvres/procédures		FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle
SECTION 1						
1	Préparation du vol	OTD				
1.1.	Calcul des performances	P				
1.2.	Inspection visuelle externe de l'avion; emplacement de chaque élément et but de l'inspection	OTD P#	P			
1.3.	Inspection du poste de pilotage	P—>	—>			
1.4.	Utilisation de la liste de vérification avant le démarrage des moteurs, procédures de démarrage, vérification des équipements radio et de navigation, sélection et réglage des fréquences de navigation et de communication	P—>	—>		M	

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES		FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL/LA MPL/LA QUALIFICATION DE TYPE	
Manœuvres/procédures		FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle
1.5.	Roulage conformément aux instructions ATC ou aux consignes de l'instructeur	P——>	——>			
1.6.	Vérifications avant le décollage	P——>	——>		M	
SECTION 2						
2	Décollages	P——>	——>			
2.1.	Décollages normaux avec différentes configurations des volets, y compris 1 décollage expédié					
2.2*	Décollage aux instruments; une transition au vol aux instruments est requise pendant la rotation ou juste après avoir quitté le sol	P——>	——>			
2.3.	Décollage par vent de travers	P——>	——>			
2.4.	Décollage à la masse maximale au décollage (masse au décollage réelle ou simulée)	P——>	——>			
2.5.	Décollages avec simulation de panne moteur:	P——>	——>			
2.5.1*	juste après avoir atteint V2					
	(Dans des avions qui ne sont pas certifiés comme avions de la catégorie de transport ou de transport régional, la panne moteur ne sera pas simulée avant d'avoir atteint une hauteur minimale de 500 pieds au-dessus du bout de piste. Pour les avions qui présentent les mêmes performances que des avions de catégorie de transport en termes de masse au décollage et d'altitude-densité, l'instructeur peut simuler la panne moteur juste après avoir atteint V2)					
2.5.2*	Entre V1 et V2	P	X		M FFS uniquement	
2.6.	Décollage interrompu à une vitesse raisonnable avant d'atteindre V1	P——>	——>X		M	
SECTION 3						
3	Manœuvres et procédures de vol	P——>	——>			
3.1.	Vol manuel avec et sans directeurs de vol (pas de pilote automatique, pas de commande automatique de poussée/automanette et à différentes lois de commande, le cas échéant)					
3.1.1.	À différentes vitesses (y compris vol lent) et altitudes comprises dans l'enveloppe de formation du FSTD	P——>	——>			
3.1.2.	Virages serrés en appliquant une inclinaison de 45°, de 180° à 360° vers la gauche et vers la droite	P——>	——>			
3.1.3.	Virages avec et sans destructeurs de portance	P——>	——>			
3.1.4.	Procédures de vol et manœuvres aux instruments, y compris départ, arrivée et approche à vue	P——>	——>			

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES		FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL/LA MPL/LA QUALIFICATION DE TYPE	
Manœuvres/procédures		FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle
3.2.	Tendance à piquer et tremblements de compressibilité (si applicable), et autres caractéristiques de vol de l'avion (p. ex. roulis hollandais)	P——>	——>X Ne pas utiliser d'avion pour cet exercice		FFS exclusivement	
3.3.	Exploitation normale des systèmes et commandes du tableau de bord du mécanicien navigant (si applicable)	OTD P——>	——>			
3.4.	Exploitation normale et inhabituelle des systèmes suivants:				M	Un minimum obligatoire de 3 situations inhabituelles devra être sélectionné dans 3.4.0 à 3.4.14 inclus
3.4.0.	Moteur (si nécessaire, hélice)	OTD P——>	——>			
3.4.1.	Systèmes de pressurisation et de conditionnement d'air	OTD P——>	——>			
3.4.2.	Système de sondes anémo-barométriques	OTD P——>	——>			
3.4.3.	Circuit de carburant	OTD P——>	——>			
3.4.4.	Système électrique	OTD P——>	——>			
3.4.5.	Circuit hydraulique	OTD P——>	——>			
3.4.6.	Système de commande de vol et de compensation	OTD P——>	——>			
3.4.7.	Système d'antigivrage/dégivrage, chauffage du pare-soleil	OTD P——>	——>			
3.4.8.	Pilote automatique/directeur de vol	OTD P——>	——>		M (monopilote uniquement)	
3.4.9.	Avertisseurs de décrochage ou dispositifs d'évitement de décrochage et dispositifs d'augmentation de stabilité	OTD P——>	——>			
3.4.10.	Dispositif avertisseur de proximité du sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur	P——>	——>			
3.4.11.	Radios, équipements de navigation, instruments, FMS	OTD P——>	——>			

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL/LA MPL/LA QUALIFICATION DE TYPE	
	Manceuvres/procédures	FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A
3.4.12. Train d'atterrissage et frein	OTD P————>	————>			
3.4.13. Système de bec de bord d'attaque et de volets	OTD	————>			
3.4.14. Groupe auxiliaire de puissance (APU)	OTD P————>	————>			
Laisser intentionnellement vide					
3.6. Procédures inhabituelles et d'urgence:				M	Un minimum obligatoire de 3 situations inhabituelles devra être sélectionné dans 3.6.1 à 3.6.9. inclus
3.6.1. Exercices incendie, p.ex. moteur, APU, soute, poste de pilotage, incendie de voilure et feu électrique, évacuation incluse	P————>	————>			
3.6.2. Contrôle et évacuation des fumées	P————>	————>			
3.6.3. Pannes du moteur, coupure et redémarrage à hauteur sûre	P————>	————>			
3.6.4. Largage de carburant (simulé)	P————>	————>			
3.6.5. Cisaillement de vent au décollage/à l'atterrissage	P	X		FFS exclusivement	
3.6.6. Simulation d'une panne de pressurisation de cabine/descente d'urgence	P————>	————>			
3.6.7. Incapacité d'un membre de l'équipage de conduite	P————>	————>			
3.6.8. Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel de vol de l'avion (AFM)	P————>	————>			
3.6.9. Événement TCAS	OTD P————>	Ne pas utiliser d'avion		FFS exclusivement	
3.7. Formation à la récupération à la suite d'une perte de contrôle	P	X			
3.7.1. Récupération à la suite d'une situation de décrochage en: <ul style="list-style-type: none"> — configuration de décollage; — configuration lisse à basse altitude; — configuration lisse près de l'altitude d'exploitation maximale; et — configuration d'atterrissage. 	P FFS qualifié pour la formation uniquement	X Ne pas utiliser d'avion pour cet exercice			
3.7.2. Exercices suivants à la suite d'une perte de contrôle: <ul style="list-style-type: none"> — récupération d'un cabré à différents angles d'inclinaison latérale; et — récupération d'un piqué à différents angles d'inclinaison latérale 	P FFS qualifié pour la formation uniquement	X Ne pas utiliser d'avion pour cet exercice		FFS exclusivement	

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL/LA MPL/LA QUALIFICATION DE TYPE	
	Manceuvres/procédures	FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A
3.8. Procédures de vol aux instruments					
3.8.1.* Respect des routes de départ et d'arrivée et instructions ATC	P————>	————>		M	
3.8.2.* Procédures d'attente	P————>	————>			
3.8.3.* Opérations 3D jusqu'à la DH/A de 200 pieds (60 m) ou jusqu'à des minima supérieurs si requis par la procédure d'approche					

Remarque: Conformément à l'AFM, les procédures RNP APCH peuvent exiger l'utilisation du pilote automatique ou du directeur de vol. La procédure à exécuter manuellement est sélectionnée en tenant compte de ces limitations (par exemple, sélectionner un ILS pour 3.8.3.1 en cas de limitation de l'AFM).

3.8.3.1.* Manuellement, sans directeur de vol	P————>	————>		M (examen pratique uniquement)	
3.8.3.2.* Manuellement, avec directeur de vol	P————>	————>			
3.8.3.3.* Avec pilote automatique	P————>	————>			
3.8.3.4.* Manuellement, avec simulation d'un moteur à l'arrêt; la panne du moteur doit être simulée pendant l'approche finale avant de dépasser 1 000 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrome jusqu'au point du toucher des roues ou pendant toute la procédure d'approche interrompue. Dans les avions qui ne sont pas certifiés comme avions de catégorie de transport (JAR/FAR 25) ou comme avions de catégorie de transport régional (SFAR 23), l'approche avec une panne moteur simulée et la remise des gaz consécutive seront initiées en même temps que l'approche non précise décrite au point 3.8.4. La remise des gaz sera initiée une fois atteinte la hauteur/l'altitude de dégagement d'obstacle publiée (OCH/A); mais pas en dessous de la hauteur/altitude minimale de descente (MDH/A) de 500 pieds au-dessus de l'altitude du seuil de piste. Pour les avions qui présentent les mêmes performances que des avions de catégorie de transport en termes de masse au décollage et d'altitude-densité, l'instructeur peut simuler la panne moteur conformément au point 3.8.3.4.	P————>	————>		M	
3.8.3.5.* Manuellement, avec simulation d'un moteur à l'arrêt; la panne du moteur doit être simulée pendant l'approche finale dépassement de la radioborne extérieure (OM) à une distance maximale de 4 NM jusqu'au point du toucher des roues ou pendant toute la procédure d'approche interrompue	P————>	————>		M	

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL/LA MPL/LA QUALIFICATION DE TYPE		
	Manceuvres/procédures	FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle
Dans les avions qui ne sont pas certifiés comme avions de catégorie de transport (JAR/FAR 25) ou comme avions de catégorie de transport régional (SFAR 23), l'approche avec une panne moteur simulée et la remise des gaz consécutive seront initiées en même temps que l'approche non précise décrite au point 3.8.4. La remise des gaz sera initiée une fois atteinte l'OCH/A; mais pas en dessous de la hauteur/altitude minimale de descente (MDH/A) de 500 pieds au-dessus de l'altitude du seuil de piste. Pour les avions qui présentent les mêmes performances que des avions de catégorie de transport en termes de masse au décollage et d'altitude-densité, l'instructeur peut simuler la panne moteur conformément au point 3.8.3.4.						
3.8.4* Opérations 2D jusqu'à la MDH/A	P*—>	—>		M		
3.8.5. Approche en manœuvre à vue dans les conditions suivantes: a)* approche à l'altitude d'approche en manœuvre à vue minimale sur l'aérodrome en question, conformément aux installations locales d'approche aux instruments en conditions de vol aux instruments simulées; suivie par: b) approche en manœuvre à vue vers une autre piste décalée d'au moins 90° par rapport à l'axe de la piste utilisée pour l'approche finale du point a), à l'altitude minimale autorisée d'approche en manœuvre à vue. <i>Remarque:</i> Si a) et b) ne sont pas possibles pour des raisons ATC, un circuit à faible visibilité simulé peut être effectué.	P*—>	—>				
3.8.6. Approches à vue	P—>	—>				
SECTION 4						
4 Procédures d'approche interrompue						
4.1. Remise des gaz avec tous les moteurs en fonctionnement* pendant une opération 3D lorsque la hauteur de décision est atteinte	P*—>	—>				
4.2. Remise des gaz avec tous les moteurs en fonctionnement* à différents paliers pendant une approche aux instruments	P*—>	—>				
4.3. Autres procédures d'approche interrompue	P*—>	—>				
4.4* Remise des gaz manuelle avec simulation du moteur critique à l'arrêt après une approche aux instruments une fois atteinte la DH, MDH ou MAPt	P*—>	—>		M		

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES		FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL/LA MPL/LA QUALIFICATION DE TYPE	
Manœuvres/procédures		FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen ou du contrôle
4.5.	Atterrissage interrompu avec tous les moteurs en fonctionnement: — à différentes hauteurs en dessous de la DH/MDH; — après toucher des roues (atterrissage manqué) Dans les avions qui ne sont pas certifiés comme avions de catégorie de transport (JAR/FAR 25) ou comme avions de catégorie de transport régional (SFAR 23), l'atterrissage interrompu avec tous les moteurs en fonctionnement devra être initié en dessous de la MDH/A ou après toucher des roues.	P————>	————>			
SECTION 5						
5	Atterrissages	P				
5.1.	Atterrissages normaux* avec référence visuelle établie une fois atteinte la DA/H à la suite d'une opération d'approche aux instruments					
5.2.	Atterrissage avec simulation de blocage du stabilisateur horizontal dans toute position de déséquilibre	P————>	Ne pas utiliser d'avion pour cet exercice		FFS exclusivement	
5.3.	Atterrissages par vent de travers (aéronef, si praticable)	P————>	————>			
5.4.	Circuit d'aérodrome et atterrissage sans déployer les becs et les volets, ou en les déployant partiellement	P————>	————>			
5.5.	Atterrissage avec simulation d'arrêt du moteur critique	P————>	————>		M	
5.6.	Atterrissage avec 2 moteurs à l'arrêt: — avions trimoteurs: le moteur central et un moteur extérieur pour autant que ce soit faisable, en fonction des données de l'AFM; et — avions quadrimoteurs: 2 moteurs d'un côté	P	X		M FFS exclusivement (examen pratique uniquement)	

Remarques générales:

Exigences particulières pour l'extension d'une qualification de type pour l'approche aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 200 pieds (60 m), c.-à-d. opérations CAT II/III.

SECTION 6

Agrément additionnel sur une qualification de type pour l'approche aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds), (CAT II/III).

AVIONS MULTIPILOTES ET AVIONS COMPLEXES HAUTES PERFORMANCES MONOPILOTES	FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE/CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR L'ATPL/LA MPL/LA QUALIFICATION DE TYPE	
	Manceuvres/procédures	FSTD	A	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Objet d'un examen ou d'un contrôle en FSTD ou A
Les manœuvres et les procédures suivantes constituent les exigences minimales pour permettre des approches aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds). Au cours des approches aux instruments et procédures d'approche interrompue suivantes, tous les équipements de l'avion nécessaires pour une certification de type d'approches aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds) seront utilisés.					
6.1* Décollage interrompu à une portée visuelle de piste (RVR) minimale autorisée	P*—>	—>X Ne pas utiliser d'avion pour cet exercice		M*	
6.2* Approches CAT II/III: en conditions simulées de vol aux instruments jusqu'à la DH applicable, à l'aide d'un système de guidage du vol. Les procédures standard relatives à la coordination de l'équipage (partage des tâches, procédures de rappel, surveillance mutuelle, échange d'informations et soutien) seront respectées.	P—>	—>		M	
6.3* Remise des gaz: après des approches, comme indiqué au point 6.2 lorsque la DH est atteinte. La formation inclura également une remise des gaz à la suite d'une RVR insuffisante (simulée), d'un cisaillement de vent, d'une dérive excessive de l'avion par rapport aux limites d'approche pour que l'approche soit concluante, une panne de l'équipement au sol/embarqué avant d'atteindre la DH et une remise des gaz avec simulation d'une panne des équipements embarqués.	P—>	—>		M*	
6.4* Atterrissage(s): avec référence visuelle établie à la DH à la suite d'une approche aux instruments. En fonction du système de guidage de vol, 1 atterrissage automatique sera effectué	P—>	—>		M	

NOTE: Des opérations CAT II/III seront exécutées conformément aux exigences applicables en matière d'exploitation aérienne.

7. Qualification de classe – mer

La section 6 sera effectuée pour proroger une qualification de classe multimoteur mer, en VFR exclusivement, lorsque l'exigence portant sur une expérience de 10 étapes accomplies au cours des 12 mois précédents n'a pas été satisfaite.

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE
Manceuvres/procédures	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
SECTION 1		
1 Départ		
1.1. Prévol, y compris: <ul style="list-style-type: none"> — documentation; — masse et centrage; — bulletin météo; et — NOTAM. 		
1.2. Vérifications avant le démarrage externes/internes		
1.3. Démarrage et arrêt du moteur défaillances habituelles		
1.4. Roulage		
1.5. Roulage progressif		
1.6. Amarrage: <ul style="list-style-type: none"> plage jetée bouée 		
1.7. Navigation moteur coupé		
1.8. Vérifications avant le départ: point fixe moteur (si applicable)		
1.9. Procédure de décollage: <ul style="list-style-type: none"> — normale avec configuration des volets conforme au manuel de vol; et — vent de travers (si les conditions sont présentes) 		
1.10. Montée: <ul style="list-style-type: none"> — virages sur cap — mise en palier 		
1.11. Liaison ATC — conformité, procédures de radiotélé- phonie		
SECTION 2		
2 Conditions de vol (VFR)		
2.1. Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses-air, no- tamment à des vitesses-air extrêmement faibles avec et sans volets (y compris approche à Vmca le cas échéant)		
2.2. Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°)		

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE
Manceuvres/procédures	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
2.3. Décrochages et récupération: i) décrochage tout rentré; ii) approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance; iii) approche du décrochage en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant; et iv) approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avions monomoteurs uniquement)		
2.4. Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie		
SECTION 3		
3 Procédures VFR en route		
3.1. Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes		
3.2. Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse		
3.3. Orientation, planification et revue des ETA		
3.4. Utilisation du radioguidage (si applicable)		
3.5. Gestion du vol (journal de bord, vérifications de routine y compris le carburant, les systèmes et le givrage)		
3.6. Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie		
SECTION 4		
4 Arrivée et atterrissage		
4.1. Procédure d'arrivée sur l'aérodrome (avions amphibies uniquement)		
4.2. Atterrissage normal		
4.3. Atterrissage sans volets		
4.4. Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates)		
4.5. Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2 000 pieds au-dessus de l'eau (avions monomoteurs uniquement)		
4.6. Manœuvre de remise des gaz depuis une hauteur minimale		

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE CLASSE
Manceuvres/procédures	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
4.7. Atterrissage sur plan d'eau calme Atterrissage sur plan d'eau agité		
4.8. Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie		
SECTION 5		
5 Procédures inhabituelles et d'urgence (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4)		
5.1. Décollage interrompu à une vitesse raisonnable		
5.2. Panne moteur simulée après le décollage (avions monomoteurs exclusivement)		
5.3. Atterrissage forcé simulé sans puissance (avions monomoteurs uniquement)		
5.4. Urgences simulées: i) incendie ou fumée en vol; et ii) mauvais fonctionnement des systèmes selon le cas		
5.5. Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie		
SECTION 6		
6 Vol asymétrique simulé (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5)		
6.1. Simulation d'une panne moteur pendant le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS et un FNPT II)		
6.2. Coupure et redémarrage du moteur (examen pratique du ME uniquement)		
6.3. Approche et remise des gaz en vol asymétrique		
6.4. Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet		
6.5. Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie		

C. Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères

1. Dans le cas d'un examen pratique ou d'un contrôle de compétences pour des qualifications de type et l'ATPL, les candidats devront être reçus aux sections 1 à 4 et 6 (selon le cas) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Les candidats qui échouent à 5 rubriques, voire moins, ne devront représenter que les rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences seront présentées dans un délai de 6 mois.
2. Dans le cas d'un contrôle de compétences pour une IR, les candidats devront être reçus à la section 5 du contrôle de compétences. L'échec à plus de 3 rubriques impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de la section 5. Les candidats qui échouent à 3 rubriques, voire moins, ne devront représenter que les rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lors de la seconde tentative, ou à toute rubrique de la section 5 réussie lors d'une tentative précédente, impliquera que les candidats devront présenter à nouveau la totalité du contrôle.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

3. Les candidats devront démontrer leur aptitude à:
 - a) piloter l'hélicoptère dans ses limites d'utilisation;
 - b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
 - c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
 - d) mettre en pratique leurs connaissances aéronautiques;
 - e) garder la maîtrise de l'hélicoptère à tout instant de manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question;
 - f) comprendre et appliquer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage, si applicable; et
 - g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage, si applicable.
4. Les limites suivantes seront applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'hélicoptère utilisé.
 - a) Limites du vol en IFR

Hauteur

En général	± 100 pieds
Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision	+ 50 pieds/- 0 pied
Hauteur/MAPt/altitude de descente minimale	+ 50 pieds/- 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage	± 5°
Pour les déviations «angulaires»	Déviations à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente (ex.: LPV, ILS, MLS, GLS)
Déviations latérales «linéaires» 2D (LNAV) et 3D (LNAV/VNAV)	L'erreur/la déviation transversale est normalement limitée à ± ½ de la valeur de la RNP associée à la procédure. Une brève déviation par rapport à la norme jusqu'à un maximum d'une fois la valeur de la RNP est autorisée.
Déviations verticales linéaires 3D [ex.: RNP APCH (LNAV/VNAV) reposant sur la BARO VNAV]	Au maximum - 75 pieds sous le profil vertical à tout moment, et au maximum + 75 pieds au-dessus du profil vertical à ou sous 1 000 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrome.

Cap

Tous les moteurs opérationnels	± 5°
Avec simulation de panne moteur	± 10°

Vitesse	
Tous les moteurs opérationnels	± 5 nœuds
Avec simulation de panne moteur	+ 10 nœuds/- 5 nœuds
b) Limites du vol en VFR	
Hauteur	
En général	± 100 pieds
Cap	
Opérations normales	± 5°
Opérations inhabituelles/d'urgence	± 10°
Vitesse	
En général	± 10 nœuds
Avec simulation de panne moteur	+ 10 nœuds/- 5 nœuds
Dérive au sol	
Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE)	± 3 pieds
Atterrissage	± 2 pieds (avec 0 pied vers l'arrière ou en vol latéral)

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES
GÉNÉRALITÉS

5. Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC pour la délivrance d'une qualification de type pour hélicoptères monopilotes (SPH) ou formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PM pour la délivrance d'une qualification de type pour hélicoptères multipilotes (MPH).

6. La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (—>).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

FFS = simulateur de vol

FTD = système d'entraînement au vol

H = hélicoptère

7. Les éléments marqués d'un (*) devront être pilotés en conditions IMC réelles ou simulées, exclusivement par des candidats qui souhaitent renouveler ou proroger une IR(H), voire étendre les privilèges de ladite qualification à un autre type.

8. Les procédures de vol aux instruments (section 5) seront accomplies exclusivement par des candidats qui souhaitent renouveler ou proroger une IR(H), voire étendre les privilèges de ladite qualification à un autre type. Un FFS ou un FTD 2/3 peut être utilisé à cet effet.

9. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

10. Un FSTD sera utilisé pour la formation et l'examen pratiques si le FSTD fait partie d'un cours de qualification de type. Les considérations suivantes seront applicables au cours:

- a) la qualification du FSTD telle que définie par les exigences applicables de l'annexe VI (partie ARA) et de l'annexe VII (partie ORA);
- b) les qualifications de l'instructeur et de l'examineur;
- c) le nombre d'heures de formation dispensées sur FSTD;
- d) les qualifications et l'expérience antérieure des pilotes stagiaires sur des types similaires; et
- e) le nombre d'heures d'expérience de vol supervisé dont bénéficient les candidats après la délivrance de la nouvelle qualification de type.

HÉLICOPTÈRES MULTIPILOTES

11. Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote et d'une ATPL(H) ne devront réussir que les sections 1 à 4 et, si applicable, la section 6.

12. Les candidats à un contrôle de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote ne devront réussir que les sections 1 à 4 et, le cas échéant, la section 6.

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
		FSTD	H	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FSTD ou H	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen.
SECTION 1 – Préparations et vérifications prévol						
1.1	Inspection visuelle externe de l'hélicoptère; emplacement de chaque élément et but de l'inspection		P		M (si effectuées dans un hélicoptère).	
1.2	Inspection du poste de pilotage	P	—>		M	
1.3	Procédures de démarrage, vérification des équipements radio et de navigation, sélection et réglage des fréquences de navigation et de communication	P	—>		M	
1.4	Roulage/circulation à basse altitude conformément aux instructions ATC ou aux consignes de l'instructeur	P	—>		M	
1.5	Procédures et vérifications avant le décollage	P	—>		M	
SECTION 2 – Procédures et manœuvres en vol						
2.1	Décollages (différents profils)	P	—>		M	
2.2	Décollages et atterrissages sur terrains en dévers ou par vent de travers	P	—>			
2.3	Décollage à la masse maximale au décollage (masse au décollage réelle ou simulée)	P	—>			
2.4	Décollage avec panne moteur simulée juste avant d'atteindre le TDP (Take-off Decision Point) ou le point défini après le décollage (PDAD)	P	—>		M	
2.4.1	Décollage avec panne moteur simulée juste après avoir atteint le TDP ou le DPATO	P	—>		M	
2.5	Virages en montée et en descente sur des caps spécifiés	P	—>		M	
2.5.1	Virages avec inclinaison de 30°, de 180° à 360° vers la gauche et vers la droite par seule référence aux instruments	P	—>		M	
2.6	Descente en autorotation	P	—>		M	
2.6.1	Pour les hélicoptères monomoteurs (SEH) atterrissage en autorotation ou pour les hélicoptères multimoteurs (MEH) remise des gaz	P	—>		M	
2.7	Atterrissages, différents profils	P	—>		M	
2.7.1	Remise des gaz ou atterrissage à la suite d'une panne moteur simulée avant le LDP ou le DPBL	P	—>		M	
2.7.2	Atterrissage à la suite d'une panne moteur simulée après le LDP ou le DPBL	P	—>		M	

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/procédures		FSTD	H	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FSTD ou H	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen.
SECTION 3 – Exploitations normales et inhabituelles des systèmes et procédures suivants						
3	Exploitations normales et inhabituelles des systèmes et procédures suivants:				M	Un minimum obligatoire de 3 éléments devra être sélectionné dans la présente section
3.1	Moteur	P	—>			
3.2	Systèmes de conditionnement d'air (chauffage, ventilation)	P	—>			
3.3	Système de sondes anémo-barométriques	P	—>			
3.4	Circuit de carburant	P	—>			
3.5	Système électrique	P	—>			
3.6	Circuit hydraulique	P	—>			
3.7	Système de commande de vol et de compensation	P	—>			
3.8	Système antigivrage et de dégivrage	P	—>			
3.9	Pilote automatique/directeur de vol	P	—>			
3.10	Dispositifs d'augmentation de stabilité	P	—>			
3.11	Radar météo, radio altimètre, transpondeur	P	—>			
3.12	Système de navigation	P	—>			
3.13	Système de train d'atterrissage	P	—>			
3.14	APU	P	—>			
3.15	Radio, équipements de navigation, instruments et FMS	P	—>			
SECTION 4 – Procédures inhabituelles et d'urgence						
4	Procédures inhabituelles et d'urgence				M	Un minimum obligatoire de 3 éléments devra être sélectionné dans la présente section
4.1	Exercices incendie (y compris l'évacuation si applicable)	P	—>			
4.2	Contrôle et évacuation des fumées	P	—>			
4.3	Pannes du moteur, coupure et redémarrage à hauteur sûre	P	—>			
4.4	Largage de carburant (simulé)	P	—>			

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
		FSTD	H	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FSTD ou H	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen.
4.5	Panne du dispositif de commande du rotor anticouple (si applicable)	P	—>			
4.5.1	Perte du rotor anticouple (si applicable)	P	Ne pas utiliser d'hélicoptère pour cet exercice			
4.6	Incapacité d'un membre de l'équipage de conduite – MPH uniquement	P	—>			
4.7	Mauvais fonctionnement de la transmission	P	—>			
4.8	Autres procédures d'urgence, telles que décrites dans le manuel de vol approprié	P	—>			
SECTION 5 – Procédures de vol aux instruments (à effectuer en IMC ou IMC simulé)						
5.1	Décollage aux instruments: une transition au vol aux instruments est requise dès que possible après avoir quitté le sol	P*	—>*			
5.1.1	Simulation de panne moteur pendant le départ	P*	—>*		M*	
5.2	Respect des routes de départ et d'arrivée et instructions ATC	P*	—>*		M*	
5.3	Procédures d'attente	P*	—>*			
5.4	Opérations 3D jusqu'à la DH/A de 200 pieds (60 m) ou jusqu'à des minima supérieurs si requis par la procédure d'approche	P*	—>*			
5.4.1	Manuellement, sans directeur de vol Remarque: Conformément à l'AFM, les procédures RNP APCH peuvent exiger l'utilisation du pilote automatique ou du directeur de vol. La procédure à exécuter manuellement est sélectionnée en tenant compte de ces limitations (par exemple, sélectionner un ILS pour 5.4.1 en cas de limitation de l'AFM).	P*	—>*		M*	
5.4.2	Manuellement, avec directeur de vol	P*	—>*		M*	
5.4.3	Avec pilote automatique couplé	P*	—>*			
5.4.4	Manuellement, avec simulation d'un moteur à l'arrêt; la panne du moteur doit être simulée pendant l'approche finale avant de passer 1 000 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrome jusqu'au point de toucher des roues ou pendant toute la procédure d'approche interrompue	P*	—>*		M*	
5.5	Opérations 2D jusqu'à la MDA/H	P*	—>*		M*	

HÉLICOPTÈRES MONO/MULTIPILOTES		FORMATION PRATIQUE			EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/procédures		FSTD	H	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FSTD ou H	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen.
5.6	Remise des gaz avec tous les moteurs en fonctionnement lorsque la DA/H ou la MDA/MDH est atteinte	P*	—>*			
5.6.1	Autres procédures d'approche interrompue	P*	—>*			
5.6.2	Remise des gaz avec arrêt simulé d'un moteur lorsque la DA/H ou la MDA/MDH est atteinte	P*	—>*		M*	
5.7	Autorotation en IMC avec remise des gaz	P*	—>*		M*	
5.8	Récupération d'assiettes inhabituelles	P*	—>*		M*	
SECTION 6 — Utilisation d'équipements en option						
6	Utilisation d'équipements en option	P	—>			

D. Exigences particulières pour la catégorie des aéronefs à sustentation motorisée

1. Dans le cas d'examens pratiques ou de contrôles de compétences pour des qualifications de type d'aéronef à sustentation motorisée, les candidats devront être reçus aux sections 1 à 5 et à la section 6 (si applicable) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Les candidats qui échouent à 5 rubriques, voire moins, ne devront représenter que les rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences seront présentées dans un délai de 6 mois.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

2. Les candidats devront démontrer leur aptitude à:
 - a) piloter l'aéronef à sustentation motorisée dans ses limites d'utilisation;
 - b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
 - c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
 - d) mettre en pratique leurs connaissances aéronautiques;
 - e) garder la maîtrise de l'aéronef à sustentation motorisée à tout instant de manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question;
 - f) comprendre et appliquer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage; et
 - g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.
3. Les limites suivantes seront applicables, et corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'aéronef à sustentation motorisée utilisé.

a) Limites du vol en IFR

Hauteur

En général ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision + 50 pieds/– 0 pied

Hauteur/altitude minimale de descente + 50 pieds/– 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage $\pm 5^\circ$

Approche de précision	déviations à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente
Cap	
Opérations normales	± 5°
Opérations inhabituelles/d'urgence	± 10°
Vitesse	
En général	± 10 nœuds
Avec simulation de panne moteur	+ 10 nœuds/- 5 nœuds

b) Limites du vol en VFR:

Hauteur	
En général	± 100 pieds
Cap	
Opérations normales	± 5°
Opérations inhabituelles/d'urgence	± 10°
Vitesse	
En général	± 10 nœuds
Avec simulation de panne moteur	+ 10 nœuds/- 5 nœuds
Dérive au sol	
Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE)	± 3 pieds
Atterrissage	± 2 pieds (avec 0 pied vers l'arrière ou en vol latéral)

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

4. Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PM pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas.

5. La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (—>).

6. Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

FFS = simulateur de vol
 FTD = système d'entraînement au vol
 OTD = autres dispositifs d'entraînement
 PL = aéronefs à sustentation motorisée

a) Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devront réussir les sections 1 à 5 et, le cas échéant, la section 6.

b) Les candidats à la prorogation ou au renouvellement du contrôle de compétences d'une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devront réussir les sections 1 à 5 et, le cas échéant, la section 6 et/ou la section 7.

c) Les rubriques marquées d'un (*) devront être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type sera restreinte au VFR uniquement.

7. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

8. Des FSTD seront utilisés pour la formation et l'examen pratiques s'ils font partie d'un cours de qualification de type agréé. Les considérations suivantes seront applicables pour l'agrément du cours:

a) la qualification des FSTD telle que définie par les exigences applicables de l'annexe VI (partie ARA) et de l'annexe VII (partie ORA); et

b) les qualifications de l'instructeur.

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE				EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES		
Manœuvres/procédures		OTD	FTD	FFS	PL	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FFS PL	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
SECTION 1 – Préparations et vérifications prévol								
1.1	Inspection visuelle extérieure de l'aéronef à sustentation motorisée; emplacement de chaque élément et but de l'inspection				P			
1.2	Inspection du poste de pilotage	P	—>	—>	—>			
1.3	Procédures de démarrage, vérification des équipements radio et de navigation, sélection et réglage des fréquences de navigation et de communication	P	—>	—>	—>		M	
1.4	Roulage conformément aux instructions ATC ou aux consignes de l'instructeur		P	—>	—>			
1.5	Procédures et vérifications avant le décollage, y compris le point fixe	P	—>	—>	—>		M	
SECTION 2 – Procédures et manœuvres en vol								
2.1	Profils de décollage normaux en VFR Opérations sur piste (décollage et atterrissage courts - STOL - et décollage et atterrissage verticaux - VTOL), y compris vent de travers Héliports surélevés Héliports au niveau du sol		P	—>	—>		M	
2.2	Décollage à la masse maximale au décollage (masse au décollage réelle ou simulée)		P	—>				
2.3.1	Décollage interrompu: — pendant les opérations sur piste; — pendant les opérations sur héliports surélevés; et — pendant les opérations sur héliports au niveau du sol		P	—>			M	
2.3.2	Décollages avec panne moteur simulée après avoir dépassé le point de décision: pendant les opérations sur piste; pendant les opérations sur héliports surélevés; et pendant les opérations sur héliports au niveau du sol		P	—>			M	
2.4	Descente en autorotation en mode hélicoptère jusqu'au sol (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice)	P	—>	—>			M FFS uniquement	
2.4.1	Descente en moulinet en mode avion (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice)		P	—>			M FFS uniquement	

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/procédures		OTD	FTD	FFS	PL	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FFS PL	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
2.5	Profils normaux d'atterrissage en VFR: Opérations sur piste (STOL et VTOL) Héliports surélevés Héliports au niveau du sol		P	—>	—>		M	
2.5.1	Atterrissage avec panne moteur simulée après avoir atteint le point de décision: — pendant les opérations sur piste; — pendant les opérations sur héliports surélevés; et — pendant les opérations sur héliports au niveau du sol							
2.6	Remise des gaz ou atterrissage à la suite d'une panne moteur simulée avant le point de décision		P	—>			M	
SECTION 3 – Exploitations normales et inhabituelles des systèmes et procédures suivants								
3	Exploitations normales et inhabituelles des systèmes et procédures suivants (peut être effectué dans un FSTD s'il est agréé pour l'exercice)						M	Un minimum obligatoire de 3 éléments devra être sélectionné dans la présente section
3.1	Moteur	P	—>	—>				
3.2	Systèmes de pressurisation et de conditionnement d'air (chauffage, ventilation)	P	—>	—>				
3.3	Système de sondes anémo-barométriques	P	—>	—>				
3.4	Circuit de carburant	P	—>	—>				
3.5	Système électrique	P	—>	—>				
3.6	Circuit hydraulique	P	—>	—>				
3.7	Système de commande de vol et de compensation	P	—>	—>				
3.8	Système d'antigivrage/dégivrage, chauffage du pare-soleil (si installé)	P	—>	—>				
3.9	Pilote automatique/directeur de vol	P	—>	—>				
3.10	Avertisseurs de décrochage ou dispositifs d'évitement de décrochage et dispositifs d'augmentation de stabilité	P	—>	—>				
3.11	Radar météo, radio altimètre, transpondeur, dispositif avertisseur de proximité du sol (si installé)	P	—>	—>				

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/procédures		OTD	FTD	FFS	PL	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FFS PL	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
3.12	Système de train d'atterrissage	P	————>	————>				
3.13	APU	P	————>	————>				
3.14	Radio, équipements de navigation, instruments et FMS	P	————>	————>				
3.15	Système de volets	P	————>	————>				
SECTION 4 – Procédures inhabituelles et d'urgence								
4	Procédures inhabituelles et d'urgence (peut être effectué dans un FSTD s'il est agréé pour cet exercice)						M	Un minimum obligatoire de 3 éléments devra être sélectionné dans la présente section
4.1	Exercices incendie, moteur, APU, soute, poste de pilotage, et incendie électrique, y compris l'évacuation si applicable	P	————>	————>				
4.2	Contrôle et évacuation des fumées	P	————>	————>				
4.3	Pannes, coupure et redémarrage du moteur (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice), y compris le basculement «un moteur à l'arrêt» du mode hélicoptère au mode avion et vice versa	P	————>	————>			FFS uniquement	
4.4	Largage de carburant (simulé, si installé)	P	————>	————>				
4.5	Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice)			P			FFS uniquement	
4.6	Simulation d'une panne de pressurisation dans la cabine/descente d'urgence (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice)	P	————>	————>			FFS uniquement	
4.7	Événement ACAS (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice)	P	————>	————>			FFS uniquement	
4.8	Incapacité d'un membre d'équipage	P	————>	————>				
4.9	Mauvais fonctionnement de la transmission	P	————>	————>			FFS uniquement	

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/procédures		OTD	FTD	FFS	PL	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FFS PL	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
4.10	Récupération d'un décrochage complet (marche/arrêt) ou après activation de l'avertisseur de décrochage en configurations de montée, de croisière et d'approche (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice)	P	—>	—>			FFS uniquement	
4.11	Autres procédures d'urgence, telles que détaillées dans le manuel de vol approprié	P	—>	—>				
SECTION 5 – Procédures de vol aux instruments (à effectuer en IMC ou IMC simulé)								
5.1	Décollage aux instruments: une transition au vol aux instruments est requise dès que possible après avoir quitté le sol	P*	—>*	—>*				
5.1.1	Simulation de panne moteur pendant le départ après le point de décision	P*	—>*	—>*			M*	
5.2	Respect des routes de départ et d'arrivée et instructions ATC	P*	—>*	—>*			M*	
5.3	Procédures d'attente	P*	—>*	—>*				
5.4	Approche de précision jusqu'à une hauteur de décision d'au moins 60 m (200 pieds)	P*	—>*	—>*				
5.4.1	Manuellement, sans directeur de vol	P*	—>*	—>*			M* (Examen pratique uniquement)	
5.4.2	Manuellement, avec directeur de vol	P*	—>*	—>*				
5.4.3	En utilisant le pilote automatique	P*	—>*	—>*				
5.4.4	Manuellement, avec simulation d'un moteur à l'arrêt; la panne du moteur doit être simulée pendant l'approche finale avant de dépasser l'OM et poursuivie jusqu'au point du toucher des roues ou jusqu'au terme de toute la procédure d'approche interrompue	P*	—>*	—>*			M*	
5.5	Approche non précise jusqu'à la MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6	Remise des gaz avec tous les moteurs en fonctionnement lorsque la DA/H ou la MDA/MDH est atteinte	P*	—>*	—>*				

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
		OTD	FTD	FFS	PL	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FFS PL	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
Manœuvres/procédures								
5.6.1	Autres procédures d'approche interrompue	P*	—>*	—>*				
5.6.2	Remise des gaz avec arrêt simulé d'un moteur lorsque la DA/H ou la MDA/MDH est atteinte	P*					M*	
5.7	Descente en autorotation en IMC, avec remise des gaz pour atterrir sur la piste en mode hélicoptère uniquement (ne pas utiliser d'aéronef pour cet exercice)	P*	—>*	—>*			M* FFS exclusivement	
5.8	Récupération d'assiettes inhabituelles (cette rubrique dépend de la qualité du FFS)	P*	—>*	—>*			M*	

SECTION 6 – Agrément additionnel sur une qualification de type pour les approches aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 pieds) (CAT II/III)

6	<p>Agrément additionnel sur une qualification de type pour l'approche aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 pieds), (CAT II/III)</p> <p>Les manœuvres et les procédures suivantes constituent les exigences minimales pour permettre des approches aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds). Au cours des approches aux instruments et des procédures d'approche interrompue suivantes, tous les équipements de l'aéronef à sustentation motorisée nécessaires pour une certification de type d'approches aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds) seront utilisés.</p>							
6.1	Décollage interrompu à une portée visuelle de piste (RVR) minimale autorisée		P	—>			M*	
6.2	Approches ILS: en conditions simulées de vol aux instruments jusqu'à la DH applicable, à l'aide d'un système de guidage du vol. Les procédures d'exploitation standard (SOP) relatives à la coordination de l'équipage seront respectées.		P	—>	—>		M*	

CATÉGORIE DES AÉRONEFS À SUSTENTATION MOTORISÉE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/procédures		OTD	FTD	FFS	PL	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FFS PL	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
6.3	Remise des gaz: après des approches, comme indiqué au point 6.2 lorsque la DH est atteinte. La formation inclura également une remise des gaz à la suite d'une RVR insuffisante (simulée), d'un cisaillement de vent, d'une dérive excessive de l'aéronef par rapport aux limites d'approche pour que l'approche réussisse, et d'une panne de l'équipement au sol/embarqué avant d'atteindre la DH, et une remise des gaz avec simulation d'une panne des équipements embarqués		P	—>	—>		M*	
6.4	Atterrissage(s): avec référence visuelle établie à la DH à la suite d'une approche aux instruments. En fonction du système de guidage de vol, 1 atterrissage automatique sera effectué		P	—>			M*	
SECTION 7- Équipements en option								
7	Utilisation d'équipements en option		P	—>	—>			

E. Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables.

1. Dans le cas d'examens pratiques ou de contrôles de compétences pour des qualifications de type de dirigeables, les candidats devront être reçus aux sections 1 à 5 et à la section 6 (si applicable) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Les candidats qui échouent à 5 rubriques, voire moins, ne devront représenter que les rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences seront présentées dans un délai de 6 mois.

TOLÉRANCES DE L'EXAMEN PRATIQUE EN VOL

2. Les candidats devront démontrer leur aptitude à:
 - a) piloter le dirigeable dans ses limites d'utilisation;
 - b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
 - c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air;
 - d) mettre en pratique leurs connaissances aéronautiques;
 - e) garder la maîtrise du dirigeable à tout instant de manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question;
 - f) comprendre et appliquer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage; et
 - g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

3. Les limites suivantes seront applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances du dirigeable utilisé.

a) **Limites du vol en IFR:**

Hauteur	
En général	± 100 pieds
Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision	+ 50 pieds/- 0 pied
Hauteur/altitude minimale de descente	+ 50 pieds/- 0 pied
Tenue d'axe	
Sur radioguidage	± 5°
Approche de précision	déviations à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente
Cap	
Opérations normales	± 5°
Opérations inhabituelles/d'urgence	± 10°

b) Limites du vol en VFR:

Hauteur	
En général	± 100 pieds
Cap	
Opérations normales	± 5°
Opérations inhabituelles/d'urgence	± 10°

CONTENU DE LA FORMATION/DE L'EXAMEN PRATIQUE/DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

4. Les symboles suivants signifient:

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PM pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas.

5. La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (—>).

6. Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé:

FFS = simulateur de vol
 FTD = système d'entraînement au vol
 OTD = autres dispositifs d'entraînement
 As = dirigeable

- a) Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type de dirigeable devront réussir les sections 1 à 5 et, si applicable, la section 6.
- b) Les candidats à un contrôle de compétences aux fins de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification de type de dirigeable devront réussir les sections 1 à 5 et, si applicable, la section 6.
- c) Les rubriques marquées d'un (*) devront être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type sera restreinte au VFR uniquement.
7. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.
8. Des FSTD seront utilisés pour la formation et l'examen pratiques s'ils font partie d'un cours de qualification de type agréé. Les considérations suivantes seront applicables au cours:
- a) la qualification des FSTD telle que définie par les exigences applicables de l'annexe VI (partie ARA) et de l'annexe VII (partie ORA); et

b) les qualifications de l'instructeur.

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/procédures		OTD	FTD	FFS	As	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
							FFS As	
SECTION 1 – Préparations et vérifications prévol								
1.1	Contrôle prévol				P			
1.2	Inspection du poste de pilotage	P	—>	—>	—>			
1.3	Procédures de démarrage, vérification des équipements radio et de navigation, sélection et réglage des fréquences de navigation et de communication		P	—>	—>		M	
1.4	Procédure de séparation du mât et manœuvres au sol			P	—>		M	
1.5	Procédures et vérifications avant le décollage	P	—>	—>	—>		M	
SECTION 2 – Procédures et manœuvres en vol								
2.1	Profil de décollage normal en VFR			P	—>		M	
2.2	Décollage avec panne moteur simulée			P	—>		M	
2.3	Décollage avec masse apparente > 0 (décollage lourd)			P	—>			
2.4	Atterrissage avec masse apparente < 0 (décollage léger)			P	—>			
2.5	Procédure normale de montée			P	—>			
2.6	Montée à l'altitude pression			P	—>			
2.7	Reconnaissance de l'altitude pression			P	—>			
2.8	Vol proche de ou à l'altitude pression			P	—>		M	
2.9	Descente et approche normales			P	—>			
2.10	Profil normal d'atterrissage en VFR			P	—>		M	
2.11	Atterrissage avec masse apparente > 0 (atterrissage lourd)			P	—>		M	
2.12	Atterrissage avec masse apparente < 0 (atterrissage léger)			P	—>		M	
	Laissé intentionnellement vide							
SECTION 3 – Exploitations normales et inhabituelles des systèmes et procédures suivants								
3	Exploitations normales et inhabituelles des systèmes et procédures suivants (peut être effectué dans un FSTD s'il est agréé pour l'exercice)						M	Un minimum obligatoire de 3 éléments devra être sélectionné dans la présente section

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
Manœuvres/procédures		OTD	FTD	FFS	As	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
							FFS As	
3.1	Moteur	P	—>	—>	—>			
3.2	Pressurisation de l'enveloppe	P	—>	—>	—>			
3.3	Système de sondes anémo-barométriques	P	—>	—>	—>			
3.4	Circuit de carburant	P	—>	—>	—>			
3.5	Système électrique	P	—>	—>	—>			
3.6	Circuit hydraulique	P	—>	—>	—>			
3.7	Système de commande de vol et de compensation	P	—>	—>	—>			
3.8	Système de ballonnets	P	—>	—>	—>			
3.9	Pilote automatique/directeur de vol	P	—>	—>	—>			
3.10	Dispositifs d'augmentation de stabilité	P	—>	—>	—>			
3.11	Radar, météo, radio altimètre, transpondeur, dispositif avertisseur de proximité du sol (si installé)	P	—>	—>	—>			
3.12	Système de train d'atterrissage	P	—>	—>	—>			
3.13	APU	P	—>	—>	—>			
3.14	Radio, équipements de navigation, instruments et FMS	P	—>	—>	—>			
	Laissé intentionnellement vide							

SECTION 4 – Procédures inhabituelles et d'urgence

4	Procédures inhabituelles et d'urgence (peut être effectué dans un FSTD s'il est agréé pour cet exercice)						M	Un minimum obligatoire de 3 éléments devra être sélectionné dans la présente section
4.1	Exercices incendie, moteur, APU, soute, poste de pilotage, et incendie électrique, y compris l'évacuation si applicable	P	—>	—>	—>			
4.2	Contrôle et évacuation des fumées	P	—>	—>	—>			
4.3	Pannes, coupure et redémarrage du moteur: dans les phases particulières du vol, y compris panne moteur multiple	P	—>	—>	—>			

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
		OTD	FTD	FFS	As	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FFS As	Initiales de l'examinateur à l'issue de l'examen
Manœuvres/procédures								
4.4	Incapacité d'un membre d'équipage	P	—>	—>	—>			
4.5	Mauvais fonctionnement de la transmission/du réducteur	P	—>	—>	—>		FFS exclusivement	
4.6	Autres procédures d'urgence, telles que décrites dans le manuel de vol approprié	P	—>	—>	—>			
SECTION 5 – Procédures de vol aux instruments (à effectuer en IMC ou IMC simulé)								
5.1	Décollage aux instruments: une transition au vol aux instruments est requise dès que possible après avoir quitté le sol	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1	Simulation de panne moteur pendant le départ	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2	Respect des routes de départ et d'arrivée et instructions ATC	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3	Procédures d'attente	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4	Approche de précision jusqu'à une hauteur de décision d'au moins 60 m (200 pieds)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1	Manuellement, sans directeur de vol	P*	—>*	—>*	—>*		M* (Examen pratique uniquement)	
5.4.2	Manuellement, avec directeur de vol	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3	En utilisant le pilote automatique	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4	Manuellement, avec simulation d'un moteur à l'arrêt; la panne du moteur doit être simulée pendant l'approche finale avant de dépasser l'OM et poursuivie jusqu'au point du toucher des roues ou jusqu'au terme de toute la procédure d'approche interrompue	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5	Approche non précise jusqu'à la MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6	Remise des gaz avec tous les moteurs en fonctionnement lorsque la DA/H ou la MDA/MDH est atteinte	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1	Autres procédures d'approche interrompue	P*	—>*	—>*	—>*			

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
		OTD	FTD	FFS	As	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
FFS As								
Manœuvres/procédures								
5.6.2	Remise des gaz avec arrêt simulé d'un moteur lorsque la DA/H ou la MDA/MDH est atteinte	P*					M*	
5.7	Récupération d'assiettes inhabituelles (cet élément dépend de la qualité du FFS)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	

SECTION 6 – Agrément additionnel sur une qualification de type pour les approches aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 pieds) (CAT II/III)

6	<p>Agrément additionnel sur une qualification de type pour l'approche aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 pieds) (CAT II/III).</p> <p>Les manœuvres et les procédures suivantes constituent les exigences minimales pour permettre des approches aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds). Au cours des approches aux instruments et procédures d'approche interrompue suivantes, tous les équipements du dirigeable nécessaires pour une certification de type d'approches aux instruments jusqu'à une DH inférieure à 60 m (200 pieds) seront utilisés.</p>							
6.1	Décollage interrompu à une portée visuelle de piste (RVR) minimale autorisée		P	—>			M*	
6.2	<p>Approches ILS:</p> <p>en conditions simulées de vol aux instruments jusqu'à la DH applicable, à l'aide d'un système de guidage du vol. Les procédures d'exploitation standard (SOP) relatives à la coordination de l'équipage seront respectées.</p>		P	—>			M*	
6.3	<p>Remise des gaz</p> <p>Après des approches, comme indiqué au point 6.2 lorsque la DH est atteinte</p> <p>La formation inclura également une remise des gaz à la suite d'une RVR insuffisante (simulée), d'un cisaillement de vent, d'une dérive excessive de l'aéronef par rapport aux limites d'approche pour que l'approche réussisse, et d'une panne de l'équipement au sol/embarqué avant d'atteindre la DH, et une remise des gaz avec simulation d'une panne des équipements embarqués</p>		P	—>			M*	

CATÉGORIE DE DIRIGEABLE		FORMATION PRATIQUE					EXAMEN PRATIQUE OU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES	
		OTD	FTD	FFS	As	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation	Contrôle sur FFS As	Initiales de l'examineur à l'issue de l'examen
6.4	Atterrissage(s): avec référence visuelle établie à la DH à la suite d'une approche aux instruments. En fonction du système de guidage de vol, 1 atterrissage automatique sera effectué.		P	—>			M*	
SECTION 7 – Équipements en option								
7	Utilisation d'équipements en option		P	—>».				

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1975 DE LA COMMISSION**du 14 décembre 2018****modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exigences d'exploitation aérienne applicables aux planeurs et aux sacs de vol électroniques**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 31,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ⁽²⁾ établit les conditions régissant la sécurité de plusieurs types d'opérations aériennes effectuées avec différentes catégories d'aéronefs, parmi lesquelles les planeurs.
- (2) Les exploitants intervenant dans l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points b) i) et ii), du règlement (UE) 2018/1139 sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles applicables énoncées dans l'annexe V dudit règlement.
- (3) Le règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission ⁽³⁾ établit des règles spécifiques pour l'exploitation de planeurs. À partir de la date de mise en application dudit règlement, ces opérations ne devraient plus être soumises aux règles générales en matière d'opérations aériennes prévues par le règlement (UE) n° 965/2012. Toutefois, les règles concernant la surveillance des opérations aériennes par les autorités compétentes des États membres, énoncées à l'article 3 du règlement (UE) n° 965/2012 et dans son annexe II, devraient continuer de s'appliquer aux opérations aériennes effectuées avec des planeurs, dans la mesure où il s'agit d'exigences qui ne sont pas spécifiques à une activité aérienne déterminée mais qui s'appliquent de manière horizontale à l'ensemble de ces activités.
- (4) Le règlement (UE) n° 965/2012 devrait donc être modifié en conséquence, de manière à tenir compte des nouvelles règles applicables aux opérations effectuées avec des planeurs et à préciser quelles dispositions dudit règlement continuent de s'appliquer aux opérations effectuées avec des planeurs.
- (5) Eu égard à l'étroite relation entre les dispositions du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 et les dispositions du présent règlement, leurs dates d'application devraient coïncider.
- (6) En 2014, l'OACI a introduit dans la partie 1 et dans la partie 3, section II, de l'annexe 6, des dispositions relatives à l'utilisation de sacs de vol électroniques pour les activités de transport aérien commercial. Ces dispositions contiennent des exigences générales pour l'utilisation de sacs de vol électroniques, ainsi qu'une exigence concernant l'agrément d'exploitation relative à l'utilisation des applications de sacs de vol électroniques pour l'exploitation en toute sécurité des aéronefs. Par conséquent, il est nécessaire d'harmoniser le règlement (UE) n° 965/2012 avec les dispositions de l'OACI en introduisant une nouvelle règle contenant des exigences générales concernant l'utilisation de sacs de vol électroniques pour les opérations commerciales de transport aérien et de nouvelles dispositions relatives à l'agrément d'exploitation pour l'utilisation des applications de sacs de vol électroniques qui présentent une condition de défaillance classée comme mineure ou en dessous de mineure.
- (7) En 2014, l'OACI a introduit dans la partie 2 et dans la partie 3, section III, de l'annexe 6, des dispositions relatives à l'utilisation de sacs de vol électroniques pour les activités d'aviation générale. Ces dispositions contiennent des exigences générales pour l'utilisation de sacs de vol électroniques, ainsi qu'une exigence concernant l'établissement, par les États contractants, de critères relatifs à l'utilisation des applications de sacs de vol électroniques pour l'exploitation en toute sécurité des aéronefs. Par conséquent, il est nécessaire d'harmoniser le règlement (UE) n° 965/2012 avec les dispositions de l'OACI en introduisant, en ce qui concerne

⁽¹⁾ JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 déterminant les règles détaillées applicables à l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 (voir page 64 du présent Journal officiel).

les exploitations non commerciales d'aéronefs motorisés complexes et les exploitations spécialisées d'aéronefs motorisés complexes, de nouvelles règles contenant des exigences générales pour l'utilisation de sacs de vol électroniques et des exigences pour l'utilisation des applications de sacs de vol électroniques qui présentent une condition de défaillance classée comme mineure ou en dessous de mineure. En outre, le présent règlement modifie le règlement (UE) n° 965/2012 en harmonisant les exigences relatives aux appareils électroniques portatifs pour les exploitations non commerciales d'aéronefs motorisés autres que complexes avec les dispositions générales de l'OACI relatives aux sacs de vol électroniques.

- (8) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a élaboré un projet de règlement d'exécution relatif à des règles spécifiques pour l'exploitation de planeurs et l'a présenté sous forme d'avis ⁽¹⁾ à la Commission conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (9) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a élaboré un projet de règlement d'exécution relatif à l'utilisation des sacs de vol électroniques et l'a présenté sous forme d'avis ⁽²⁾ à la Commission conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (10) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (UE) n° 965/2012

Le règlement (UE) n° 965/2012 est modifié comme suit:

1) l'article 1^{er} est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Le présent règlement établit des règles détaillées concernant les opérations aériennes effectuées avec des avions et des hélicoptères, notamment les inspections au sol des aéronefs d'exploitants dont la surveillance en matière de sécurité est assurée par un autre État, lorsque ces aéronefs ont atterri sur des aérodromes situés sur le territoire soumis aux dispositions des traités.

2. Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats d'exploitants d'aéronefs, à l'exception des ballons et des planeurs, effectuant des opérations de transport aérien commercial visés à l'article 2, paragraphe 1, points b) i) et ii), du règlement (UE) 2018/1139, aux privilèges et responsabilités des titulaires de certificats ainsi qu'aux conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions par souci de sécurité.

3. Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions et procédures applicables à la déclaration effectuée par les exploitants pour l'exploitation spécialisée commerciale d'avions et d'hélicoptères ou l'exploitation d'aéronefs motorisés complexes à des fins non commerciales, y compris pour des exploitations spécialisées, attestant qu'ils sont capables et qu'ils ont les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation d'aéronefs, et à la surveillance de ces exploitants.»;

b) le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des ballons et des planeurs. Toutefois, ces opérations aériennes effectuées avec des ballons, autres que des ballons à gaz captifs, et avec des planeurs sont soumises aux exigences en matière de surveillance prévues à l'article 3.»;

2) l'article 2 est modifié comme suit:

a) les points 1), 1a) et 1b) sont remplacés par le texte suivant:

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

1a) "hélicoptère", un aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux;

1b) "ballon", un aéronef non motorisé plus léger que l'air, avec équipage, et capable de voler grâce à l'utilisation soit d'un gaz plus léger que l'air, soit d'un brûleur embarqué, y compris les ballons à gaz, les ballons à air chaud, les ballons mixtes et, bien qu'ils soient motorisés, les dirigeables à air chaud.»;

⁽¹⁾ Avis n° 07/2017 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 23 août 2017 concernant un projet de règlement de la Commission portant révision des règles d'exploitation applicables aux planeurs.

⁽²⁾ Avis n° 10/2017 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 18 décembre 2017 concernant un projet de règlement de la Commission portant modification du règlement (UE) n° 965/2012.

b) les points 1c) 1d) et 1e) suivants sont insérés:

- «1c) “planeur”, un aéronef plus lourd que l'air sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur sa voilure et dont le vol libre ne dépend d'aucun moteur;
- 1d) “exploitation commerciale”, toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant;
- 1e) “ballon à gaz captif”, un ballon à gaz muni d'un système d'ancrage continu à un point fixe pendant l'exploitation;»;

c) le point 9) est remplacé par le texte suivant:

- «9. “vol de découverte”, toute opération effectuée contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres et proposé par un organisme de formation visé à l'article 10 bis du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission (*) ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir;

(*) Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).»;

3) l'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

- «1. Les exploitants n'exploitent un avion ou un hélicoptère à des fins de transport aérien commercial (ci-après “CAT”) qu'en se conformant aux exigences des annexes III et IV.»;

b) au paragraphe 2, le point b) est remplacé par le texte suivant:

- «b) des avions et hélicoptères utilisés pour le transport de marchandises dangereuses (DG);»;

c) les paragraphes 4, 5 et 6 sont remplacés par le texte suivant:

- «4. Les exploitants d'avions et hélicoptères motorisés autres que complexes utilisés à des fins non commerciales, y compris à des fins non commerciales spécialisées, exploitent ces aéronefs en se conformant aux dispositions énoncées dans l'annexe VII.

5. Lorsqu'ils assurent une formation en vol à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union, les organismes de formation visés à l'article 10 bis du règlement (UE) n° 1178/2011 dont le principal établissement se trouve dans un État membre, exploitent:

- a) les avions et hélicoptères motorisés complexes conformément aux dispositions de l'annexe VI;
- b) les autres avions et hélicoptères conformément aux dispositions de l'annexe VII.

6. Les exploitants n'exploitent un avion ou un hélicoptère à des fins d'exploitation spécialisée commerciale qu'en se conformant aux exigences des annexes III et VIII.»;

4) l'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

- «3. Par dérogation à l'article 5 du présent règlement et sans préjudice de l'article 18, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) 2018/1139 et de l'annexe I, sous-partie P, du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission (*) concernant l'autorisation de vol, les vols suivants continuent d'être exploités selon les conditions établies dans la législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, si l'exploitant ne possède pas d'établissement principal, du lieu dans lequel il est établi ou réside:

- a) vols liés à l'introduction ou à la modification de types d'avions ou d'hélicoptères effectués par des organismes de conception ou de production dans le cadre de leurs privilèges;
- b) vols ne transportant pas de passagers ni de marchandises effectués pour convoyer un avion ou un hélicoptère à des fins de remise en état, de réparation, de contrôles de maintenance, d'inspections, de livraison, d'exportation, ou à des fins similaires.

(*) Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).»;

- b) le paragraphe 4 *bis* est modifié comme suit:
- i) la phrase introductive est remplacée par la phrase suivante:
- «4 *bis* Par dérogation à l'article 5, paragraphes 1 et 6, les exploitations suivantes d'avions et hélicoptères motorisés autres que complexes peuvent être effectuées conformément à l'annexe VII:»;
- ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:
- «c) des vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.»;
- 5) l'article 10 est modifié comme suit:
- a) au paragraphe 1, la numérotation des paragraphes est supprimée et le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Il est applicable à partir du 28 octobre 2012.»;
- b) les paragraphes 2 à 6 sont supprimés.
- 6) Les annexes I, II, III, IV, V, VI, VII et VIII sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Entrée en vigueur et application

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

Il s'applique à partir du 9 juillet 2019.

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

Fait à Bruxelles, le 14 décembre 2018.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

Les annexes I, II, III, IV, V, VI, VII et VIII du règlement (UE) n° 965/2012 sont modifiées comme suit:

1. l'annexe I est modifiée comme suit:

- a) le point 6 est supprimé;
- b) le point 11 *bis*) est supprimé;
- c) les points 42 a), 42 b) et 42 c) suivants sont insérés:
 - «42 a) une «application EFB» est une application logicielle installée sur une plateforme d'accueil EFB qui fournit une ou plusieurs fonctions opérationnelles spécifiques en appui aux opérations de vol;
 - 42 b) une «plateforme d'accueil EFB» est un matériel informatique qui contient les capacités de calcul et le logiciel de base, y compris le système d'exploitation et les logiciels d'entrée/sortie;
 - 42 c) un «système EFB» est un matériel informatique (y compris les batteries, les dispositifs en matière de connectivité, les composants d'entrée/sortie) et un logiciels (y compris les bases de données et le système d'exploitation) nécessaires pour soutenir la ou les applications EFB prévues;»;
- d) le point 44 a) suivant est inséré:
 - «44 a) «sacoche de vol électronique (EFB)», un système d'information électronique constitué d'équipement et d'applications destiné à l'équipage de conduite, qui permet de stocker, d'actualiser, d'afficher et de traiter des fonctions EFB à l'appui de l'exécution des vols ou de tâches liées au vol;»;
- e) le point 57 est supprimé;
- f) le point 69 a) suivant est inséré:
 - «69 a) «interface homme-machine (HMI)» désigne un élément de certains dispositifs qui est capable de gérer des interactions homme-machine. L'interface se compose de matériels et de logiciels qui permettent l'interprétation et le traitement des données de l'utilisateur par des machines ou des systèmes qui, à leur tour, fournissent les résultats requis à l'utilisateur;»;
- g) le point 78 a) est remplacé par le texte suivant:
 - «78 a) «condition de défaillance mineure» désigne une condition de défaillance qui ne réduirait pas manière significative la sécurité de l'aéronef et qui suppose des actions de l'équipage de conduite qui correspondent parfaitement à ses capacités;»;
- h) le point 78 b) suivant est inséré:
 - «78 b) «utilisation abusive de substances», l'utilisation d'une ou de plusieurs substances psychotropes par des membres de l'équipage de conduite, de l'équipage de cabine et d'autre personnel critique pour la sécurité d'une manière qui:
 - a) constitue un risque direct pour celui qui consomme ou compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui; et/ou
 - b) engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique;»;
- i) les points 96 a) et 96 b) suivants sont insérés:
 - «96 a) «EFB portable» désigne une plateforme d'accueil EFB portable, utilisée au poste de pilotage, qui ne fait pas partie de la configuration des aéronefs certifiés;
 - 96 b) «appareil électronique portable (PED)» désigne tout type d'appareil électronique, généralement, mais pas exclusivement, un appareil électronique grand public, apporté à bord de l'aéronef par des membres d'équipage ou des passagers, ou compris dans le chargement, qui ne fait pas partie de la configuration de l'aéronef certifiés. Il recouvre tous les équipements qui sont capables de consommer de l'énergie électrique. L'énergie électrique peut être fournie par des sources internes telles que des batteries (rechargeables ou non) ou bien par un raccordement à des sources d'alimentation électrique spécifiques de l'aéronef;»;
- j) les points 120 a) et 120 b) suivants sont insérés:
 - «120 a) «application EFB de type A» désigne une application EFB dont le dysfonctionnement ou la mauvaise utilisation n'a aucune incidence sur la sécurité;
 - 120 b) «application EFB de type B» désigne une application EFB:
 - a) dont le dysfonctionnement ou la mauvaise utilisation est classé comme condition de défaillance mineure ou en dessous de mineure: et
 - b) qui ne remplace ni ne fait double emploi avec aucun système ou fonctionnalité requis par les règles de navigabilité, les exigences de l'espace aérien ou les règles d'exploitation;»;

2. l'annexe II est modifiée comme suit:

a) au point ARO.GEN.120, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) L'autorité compétente évalue tous les moyens de conformité alternatifs proposés par un organisme conformément:

1. au point ORO.GEN.120 b), de l'annexe III (partie ORO) du présent règlement;
2. dans le cas de ballons, au point BOP.ADD.010 de l'annexe II (partie BOP) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission (*); ou
3. dans le cas de planeurs, au point SAO.DEC.100 c), de l'annexe II (partie SAO) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission (**);

en analysant la documentation fournie et, si elle le juge nécessaire, en effectuant une inspection de l'organisme.

Lorsque l'autorité compétente constate que les autres moyens de mise en conformité correspondent aux modalités d'exécution, elle doit sans délai:

1. notifier au demandeur que les moyens de conformité alternatifs peuvent être mis en œuvre et, le cas échéant, modifier l'agrément, l'autorisation d'exploitation spécialisée ou le certificat du demandeur en conséquence; et
2. notifier leur contenu à l'Agence, en y incluant des copies de tout document pertinent;
3. informer les autres États membres des autres moyens de mise en conformité qui ont été acceptés.

(*) Règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 déterminant les règles détaillées applicables à l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 71 du 14.3.2018, p. 10).

(**) Règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 déterminant les règles détaillées applicables à l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (JO L 326 du 20.12.2018, p. 64).»;

b) au point ARO.GEN.345, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Dès la réception d'une déclaration émanant d'un organisme exerçant ou ayant l'intention d'exercer des activités pour lesquelles une déclaration est requise, l'autorité compétente s'assure que ladite déclaration contient toutes les informations requises:

1. conformément au point ORO.DEC.100 de l'annexe III (partie ORO) du présent règlement;
2. dans le cas des exploitants de ballons, conformément au point BOP.ADD.100 de l'annexe II (partie BOP) du règlement (UE) 2018/395; ou
3. dans le cas des exploitants de planeurs, conformément au point SAO.DEC.100 de l'annexe II (partie SAO) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976;

Après avoir vérifié les informations requises, l'autorité compétente accuse réception de la déclaration de l'organisme.»;

c) à l'appendice II, le tableau (formulaire 139 de l'EASA) est remplacé par le tableau suivant:

«SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES (soumises aux conditions approuvées dans le manuel d'exploitation)				
Coordonnées de contact de l'autorité de délivrance Tél. (1): _____; Télécopieur: _____; Courriel: _____				
CTA (2):	Nom de l'exploitant (3): Nom commercial	Date (4):	Signature:	
Spécifications techniques #:				
Modèle d'aéronef (5): Marques d'immatriculation (6):				
Types d'exploitation: Transport aérien commercial <input type="checkbox"/> Passagers <input type="checkbox"/> Fret <input type="checkbox"/> Autres (7): _____				
Région d'exploitation (8):				
Restrictions particulières (9):				
Agréments spécifiques:	Oui	Non	Spécifications (10)	Remarques
Marchandises dangereuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations par faible visibilité Décollage Approche et atterrissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CTA (11): RVR (12): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (13): <input type="checkbox"/> Sans objet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (14): <input type="checkbox"/> Sans objet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Temps d'éloignement maximal (15): min.	
Spécifications de navigation pour opérations PBN complexes (16)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Spécifications des performances minimales de navigation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Exploitation d'avions monomoteurs à turbine de nuit ou en conditions IMC (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Exploitation d'hélicoptère assistée par des systèmes d'imagerie nocturne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations d'hélicoptère	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations de services médicaux d'urgence par hélicoptère	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Exploitation en mer d'hélicoptères	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Formation de l'équipage de cabine (19)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Délivrance d'un certificat CC (20)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilisation d'applications EFB de type B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Maintien de la navigabilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Autres (23)				

- (1) Coordonnées téléphoniques et de télécopie de la personne de contact au sein de l'autorité compétente, indicatif national compris. Adresse courriel à indiquer si disponible.
- (2) Indiquer le numéro associé de certificat de transporteur aérien (CTA).
- (3) Indiquer le nom déposé de l'exploitant, ainsi que son nom commercial s'il diffère. Insérer «agissant sous la dénomination de» avant le nom commercial.
- (4) Date de publication des spécifications techniques (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité compétente.
- (5) Indiquer la dénomination OACI de la marque, du modèle et de la série de l'aéronef, ou de la série de référence, si une série a été désignée (par exemple, Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232).
- (6) Les marques d'immatriculation figurent soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation. Si tous les agréments spécifiques ne s'appliquent pas au modèle d'aéronef, les marques d'immatriculation de l'aéronef peuvent être indiquées dans la colonne «Remarques» de l'agrément spécifique associé.
- (7) Autre type de transport à préciser (par exemple, services médicaux d'urgence).
- (8) Liste de la/des zone(s) géographique(s) où l'exploitation est autorisée (par coordonnées géographiques ou routes spécifiques, régions d'informations de vol ou limites nationales ou régionales).
- (9) Liste des restrictions particulières applicables (par exemple, VFR uniquement, jour uniquement, etc.).
- (10) Indiquer dans cette colonne les critères les moins contraignants pour chaque agrément ou type d'agrément (avec les critères appropriés).
- (11) Indiquer la catégorie d'approche de précision applicable: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ou CAT IIIC. Indiquer la portée visuelle de piste (RVR) minimale en mètres et la hauteur de décision (DH) en pieds (ft). Utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
- (12) Indiquer la RVR minimale approuvée pour le décollage en mètres. Une ligne peut être utilisée pour chaque agrément si différents agréments sont octroyés.
- (13) La case «sans objet» ne peut être cochée que si le plafond maximal de l'aéronef est inférieur au FL290.
- (14) L'exploitation long-courrier (ETOPS) ne s'applique actuellement qu'aux aéronefs bimoteurs. Par conséquent, la case «sans objet» peut être cochée si le modèle d'aéronef dispose de plus de deux moteurs ou de moins de deux.
- (15) La distance de seuil peut également être indiquée (en NM), tout comme le type de moteur.
- (16) Navigation fondée sur les performances (PBN): une ligne est utilisée pour chaque agrément spécifique portant sur des opérations PBN complexes (par exemple, RNP AR APCH), avec les limites appropriées figurant dans les colonnes «Spécifications» et/ou «Remarques». Les agréments spécifiques par procédure pour les opérations RNP AR APCH peuvent figurer soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent comporter une référence à la page correspondante du manuel d'exploitation.
- (17) Préciser si l'agrément spécifique est limité à certaines extrémités de piste et/ou à certains aérodromes.
- (18) Indiquer la combinaison spécifique cellule/moteur.
- (19) Agrément pour dispenser le cours de formation et faire passer l'examen aux postulants d'un certificat de membre d'équipage de cabine, comme défini à l'annexe V (partie CC) du règlement (UE) n° 1178/2011.
- (20) Agrément pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine, comme défini à l'annexe V (partie CC) du règlement (UE) n° 1178/2011.
- (21) Insertion de la liste des applications EFB de type B accompagnée de la référence du matériel EFB (pour les EFB portatifs). Cette liste figure soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation.
- (22) Le nom de la personne/l'organisme chargé d'assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef, ainsi qu'une référence au règlement qui impose le travail, c'est-à-dire la sous-partie G de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014.
- (23) D'autres agréments ou données peuvent être indiqués à cet endroit, en utilisant une ligne (ou un bloc multilignes) par autorisation (par exemple, opérations avec atterrissage court, opérations d'approche à forte pente, exploitation d'hélicoptère à destination/au départ d'un site d'intérêt public, exploitation d'hélicoptère au-dessus d'un environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée, exploitation d'hélicoptère sans capacité d'atterrissage forcé en sécurité, opérations avec angle d'inclinaison latérale accru, distance maximale par rapport à un aérodrome adéquat pour des avions bimoteurs sans agrément ETOPS, aéronefs utilisés pour une exploitation non commerciale).

Formulaire 139 de l'EASA – Version 4»

3. L'annexe III est modifiée comme suit:

a) au point ORO.GEN.110, le point k) est remplacé par le texte suivant:

«k) Nonobstant le point j), l'exploitant qui effectue des opérations commerciales avec l'un ou l'autre des aéronefs suivants veille à ce que l'équipage de conduite ait reçu une formation ou une information appropriée pour lui permettre de reconnaître des marchandises dangereuses non déclarées introduites à bord par des passagers ou dans la soute:

1. un avion monomoteur à hélice ayant une MCTOM inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC de 5 ou moins, effectuant des vols au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour;
2. un hélicoptère motorisé autre que complexe, monomoteur, ayant une MOPSC de 5 ou moins, effectuant des vols au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour.»;

b) au point ORO.MLR.101, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Sauf pour l'exploitation d'avions monomoteurs à hélice ou d'hélicoptères monomoteurs non complexes ayant une MOPSC inférieure ou égale 5, décollant et atterrissant sur le même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour, la structure principale du manuel d'exploitation est la suivante:»;

- c) au point ORO.FC.005, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) une SECTION 2 qui définit des exigences supplémentaires applicables aux opérations de transport aérien commercial à l'exception des opérations de transport aérien commercial de passagers effectuées selon les règles VFR de jour, au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation et dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec
1. des avions monomoteurs à hélice ayant une MCTOM inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC de 5 ou moins; ou
 2. des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5 ou moins.»;
- d) au point ORO.FTL.105, le point 13) est remplacé par le texte suivant:
- «13. «temps de vol», pour les avions, le temps écoulé entre le moment où l'aéronef quitte son emplacement de stationnement en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise à l'emplacement de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs ou toutes les hélices sont arrêtés.»;
4. l'annexe IV est modifiée comme suit:
- a) le point CAT.GEN.105 est supprimé;
 - b) le point CAT.GEN.MPA.141 suivant est inséré:
- «CAT.GEN.MPA.141 Utilisation de sacoches de vol électroniques(EFB)**
- a) Lorsqu'un EFB est utilisé à bord d'un aéronef, l'exploitant s'assure que cela n'a aucune incidence négative sur les performances des systèmes ou des équipements de l'aéronef, ni sur l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exploiter l'aéronef.
 - b) L'exploitant n'utilise pas d'application EFB de type B sauf si elle est agréée conformément à la sous-partie M de l'annexe V (Partie SPA).»;
- c) dans la sous-partie A, la section 2 est supprimée;
- d) dans la sous-partie B, la section 2 est supprimée;
- e) au point CAT.POL.MAB.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Lorsque les données et les documents de masse et de centrage sont générés par un système informatisé de masse et centrage, l'exploitant:
1. vérifie l'intégrité des données fournies pour s'assurer qu'elles respectent les limitations prévues dans le manuel de vol; et
 2. précise les consignes et procédures pour son utilisation dans son manuel d'exploitation.»;
- f) au point CAT.POL.MAB.105, le point e) est supprimé;
- g) dans la sous-partie C, la section 4 est supprimée;
- h) dans la sous-partie D, la section 3 est supprimée;
5. À l'annexe V, la partie M suivante est insérée:

«SOUS-PARTIE M

SACOCHE DE VOL ÉLECTRONIQUES (EFB)

SPA.EFB.100 Utilisation de sacoches de vol électroniques (EFB)

- a) Un exploitant de transport aérien commercial utilise une application EFB de type B uniquement s'il a obtenu un agrément de l'autorité compétente pour cette utilisation.
- b) Afin d'obtenir de l'autorité compétente un agrément d'exploitation pour l'utilisation d'une application EFB de type B, l'exploitant fournit la preuve:
 1. qu'une évaluation des risques liés à l'utilisation de l'appareil EFB qui accueille l'application et à l'application EFB et à sa ou ses fonctions associées a été effectuée pour déterminer les risques associés et s'assurer qu'ils sont correctement gérés et atténués;
 2. que les interfaces homme-machine de l'appareil EFB et de l'application EFB ont été évaluées en prenant en compte les principes relatifs aux facteurs humains;
 3. qu'il a établi un système d'administration de l'EFB et que des procédures et des exigences de formation pour l'administration et l'utilisation de l'appareil EFB et de l'application EFB ont été élaborées et mises en œuvre; cela comprend notamment des procédures relatives à:
 - i) l'exploitation de l'EFB;

- ii) la gestion des modifications apportées à l'EFB;
 - iii) la gestion des données de l'EFB;
 - iv) la maintenance de l'EFB; et
 - v) la sûreté de l'EFB;
4. la plateforme d'accueil de l'EFB est adaptée à l'utilisation prévue de l'application EFB.
- Cette preuve est spécifique à l'application EFB et à la plateforme d'accueil EFB sur laquelle l'application est installée.»;
6. l'annexe VI est modifiée comme suit:
- a) Le point NCC.GEN.131 suivant est inséré:
«NCC.GEN.131 Utilisation de sacs de vol électroniques (EFB)
 - a) Lorsqu'un EFB est utilisé à bord d'un aéronef, l'exploitant s'assure que cela n'a aucune incidence négative sur les performances des systèmes ou des équipements de l'aéronef, ni sur l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exploiter l'aéronef.
 - b) Avant d'utiliser une application EFB de type B, l'exploitant:
 - 1. effectue une évaluation des risques liés à l'utilisation de l'appareil EFB qui accueille l'application et à l'application EFB concernée ainsi qu'à sa ou ses fonctions associées, pour déterminer les risques associés et s'assurer qu'ils sont correctement gérés et atténués; l'évaluation des risques porte sur les risques associés à l'interface homme-machine de l'appareil EFB et de l'application EFB concernée; et
 - 2. établi un système d'administration de l'EFB comprenant des procédures et des exigences de formation pour l'administration et l'utilisation de l'appareil EFB et de l'application EFB.»;
 - b) au point NCC.OP.200, le point b) est remplacé par le texte suivant:
«b) Nonobstant le point a), lorsque des vols d'entraînement sont effectués par un organisme de formation visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, ces situations peuvent être simulées avec des élèves-pilotes à bord.»;
7. l'annexe VII est modifiée comme suit:
- a) le point NCO.GEN.102 est supprimé;
 - b) au point NCO.GEN.103, le point a) est remplacé par le texte suivant:
«a) commencer et s'achever sur le même aéroport ou site d'exploitation;»;
 - c) au point NCO.GEN.105, le point a) 4) iii) est remplacé par le texte suivant:
«iii) les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf si des équipements en panne sont autorisés par la liste minimale d'équipements (LME) ou un document équivalent, le cas échéant, aux fins de satisfaire aux exigences des points NCO.IDE.A.105 ou NCO.IDE.H.105;»;
 - d) le point NCO.GEN.125 est remplacé par le texte suivant:
«NCO.GEN.125 Appareils électroniques portatifs
Le pilote commandant de bord n'autorise personne à utiliser, à bord d'un aéronef, un appareil électronique portatif (PED), y compris une sacoche de vol électronique (EFB), susceptible d'avoir une incidence négative sur les performances des systèmes et équipements de l'aéronef ou sur l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exploiter l'aéronef.»;
 - e) au point NCO.GEN.135, le point c) est supprimé;
 - f) au point NCO.OP.120, le titre est remplacé par le texte suivant:
«NCO.OP.120 Procédures antibruit — avions et hélicoptères»;
 - g) le point NCO.OP.156 est supprimé;
 - h) au point NCO.OP.180, le point b) est remplacé par le texte suivant:
«b) Nonobstant le point a), lorsque des vols d'entraînement sont effectués par un organisme de formation visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, ces situations peuvent être simulées avec des élèves-pilotes à bord.»;
 - i) au point NCO.POL.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:
«b) La pesée est accomplie par le fabricant de l'aéronef ou par un organisme de maintenance agréé.»;

- j) au point NCO.IDE.A.160, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Les avions, à l'exception des avions ELA1, sont équipés d'au moins un extincteur à main:
 1. dans le compartiment de l'équipage de conduite; et
 2. dans chaque compartiment passagers séparé du compartiment de l'équipage de conduite, sauf si l'équipage de conduite peut facilement accéder au compartiment.»;
- k) dans la sous-partie D, la section 3 est supprimée;
8. l'annexe VIII est modifiée comme suit:
- a) au point SPO.GEN.005, le point c) 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2. de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs par un avion ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et visé à l'article 10 bis du règlement (UE) n° 1178/2011, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.»;
- b) le point SPO.GEN.102 est supprimé;
- c) au point SPO.GEN.107, le point a) 4) iii) est remplacé par le texte suivant:
- «iii) les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf si des équipements en panne sont autorisés par la liste minimale d'équipements (LME) ou un document équivalent, le cas échéant, aux fins de satisfaire aux exigences des points SPO.IDE.A.105 ou SPO.IDE.H.105;»;
- d) Le point SPO.GEN.131 suivant est inséré:
- «SPO.GEN.131 Utilisation de sacs de vol électroniques (EFB)**
- a) Lorsqu'un EFB est utilisé à bord d'un aéronef, l'exploitant s'assure que cela n'a aucune incidence négative sur les performances des systèmes ou des équipements de l'aéronef, ni sur l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exploiter l'aéronef.
 - b) Avant d'utiliser une application EFB de type B, l'exploitant:
 1. effectue une évaluation des risques liés à l'utilisation de l'appareil EFB qui accueille l'application, à l'application EFB concernée et à sa ou ses fonctions associées, pour déterminer les risques associés et s'assurer qu'ils sont correctement atténués; l'évaluation des risques porte sur les risques associés à l'interface homme-machine de l'appareil EFB et de l'application EFB concernée; et
 2. établi un système d'administration de l'EFB comprenant des procédures et des exigences de formation pour l'administration et l'utilisation de l'appareil EFB et de l'application EFB.»;
- e) au point SPO.GEN.140, le point c) est supprimé;
- f) au point SPO.POL.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) La pesée est accomplie par le fabricant de l'aéronef ou par un organisme de maintenance agréé.»;
- g) au point SPO.IDE.A.180, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Les avions, à l'exception des avions ELA1, sont équipés d'au moins un extincteur à main:
 1. dans le compartiment de l'équipage de conduite; et
 2. dans chaque compartiment de cabine séparé du compartiment de l'équipage de conduite, sauf si l'équipage de conduite peut facilement accéder au compartiment.»;
- h) dans la sous-partie D, la section 3 est supprimée.
-

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1976 DE LA COMMISSION**du 14 décembre 2018****établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 31,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission doit adopter les règles de mise en œuvre requises pour établir les conditions d'une exploitation sûre des planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139, lorsque ces aéronefs remplissent les conditions visées à l'article 2, paragraphe 1, points b.i) et b.ii), dudit règlement.
- (2) Compte tenu de la nature spécifique de l'exploitation de planeurs, il est nécessaire d'arrêter des règles d'exploitation spécifiques, fixées dans un règlement autonome. Ces règles devraient être fondées sur les règles générales relatives aux opérations aériennes fixées dans le règlement (UE) n° 965/2012 ⁽²⁾ de la Commission, mais elles devraient être restructurées et simplifiées de manière à être proportionnées et à reposer sur une approche fondée sur les risques, tout en garantissant une exploitation sûre des planeurs.
- (3) En ce qui concerne la surveillance des personnes et des organismes, les exigences énoncées à l'article 3 et à l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012 devraient continuer à s'appliquer aux opérations aériennes effectuées avec des planeurs.
- (4) Dans l'intérêt de la sécurité et en vue d'assurer le respect des exigences essentielles définies à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139, tous les exploitants de planeurs relevant du présent règlement, à l'exception des organismes de conception ou de production effectuant certaines opérations, devraient être soumis à un ensemble d'exigences de base.
- (5) Compte tenu de la nature moins complexe et de l'échelle plus limitée des opérations commerciales effectuées avec des planeurs par rapport à d'autres formes d'aviation commerciale, et suivant une approche fondée sur les risques, il se justifie que les opérations commerciales effectuées avec des planeurs ne requièrent qu'une déclaration préalable à l'autorité compétente, comme le prévoit l'article 30, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/1139. Le présent règlement fixe les modalités de ces déclarations.
- (6) Eu égard à la nature spécifique de certaines opérations et suivant une approche fondée sur les risques, il se justifie d'exempter certaines opérations effectuées avec des planeurs de l'exigence de déclaration préalable.
- (7) Afin d'assurer une transition sans heurts et d'accorder à toutes les parties un délai suffisant pour se préparer à l'application de ce nouveau régime, le présent règlement ne devrait être mis en application que six mois après son entrée en vigueur.
- (8) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a élaboré un projet de règles de mise en œuvre qu'elle a présenté à la Commission sous la forme d'un avis ⁽³⁾ conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (CE) 2018/1139.
- (9) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

⁽¹⁾ JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

⁽³⁾ Avis n° 07/2017 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 23 août 2017 concernant un projet de règlement de la Commission portant révision des règles d'exploitation applicables aux planeurs.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

Le présent règlement établit des règles détaillées concernant les opérations aériennes effectuées avec des planeurs, lorsque ces aéronefs remplissent les conditions fixées à l'article 2, paragraphe 1, points b.i) et b.ii), du règlement (UE) 2018/1139.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'annexe I et les définitions suivantes s'appliquent:

- (1) le «planeur» désigne un aéronef plus lourd que l'air sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur sa voilure et dont le vol libre ne dépend d'aucun moteur;
- (2) le «moteur» désigne un dispositif utilisé ou destiné à être utilisé pour la propulsion de planeurs motorisés;
- (3) le «planeur motorisé» désigne un planeur équipé d'un ou de plusieurs moteurs et qui, avec un (ou plusieurs) moteur(s) à l'arrêt, possède les caractéristiques d'un planeur;
- (4) l'«exploitation commerciale» désigne toute exploitation d'un planeur, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant;
- (5) le «vol de compétition» désigne toute opération aérienne consistant à utiliser un planeur pour des courses ou des concours, ainsi que pour s'y exercer et pour rallier ou quitter un lieu de courses ou de concours;
- (6) la «manifestation aérienne» désigne toute opération aérienne effectuée avec un planeur et consistant à faire une démonstration ou donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public, ainsi qu'à utiliser un planeur pour s'y exercer et pour rallier ou quitter le lieu de la manifestation;
- (7) le «vol de découverte» désigne toute opération aérienne effectuée avec un planeur contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres et proposé par un organisme de formation visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission ⁽¹⁾ ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir;
- (8) le «vol acrobatique» désigne une manœuvre intentionnelle impliquant un changement brusque de l'assiette du planeur, une position anormale ou une variation anormale de l'accélération et qui n'est pas nécessaire pour un vol normal ou pour l'instruction débouchant sur des licences, des certificats ou des qualifications autres que la qualification de vol acrobatique;
- (9) le «principal établissement» désigne le siège social ou le siège principal de l'exploitant d'un planeur au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement;
- (10) le «contrat de location coque nue» désigne un contrat conclu entre entreprises aux termes duquel le planeur est exploité sous la responsabilité du preneur.

Article 3

Opérations aériennes

1. Les exploitants de planeurs exploitent ceux-ci conformément aux exigences définies dans l'annexe II.

Le premier alinéa ne s'applique pas aux organismes de conception ou de production conformes, respectivement, aux dispositions de l'article 8 et de l'article 9 du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission ⁽²⁾ et qui, dans le cadre de leurs privilèges, exploitent le planeur aux fins de la création ou de la modification de types de planeurs.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).

2. Conformément à l'article 30, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/1139, les exploitants de planeurs n'effectuent d'opérations commerciales qu'après avoir déclaré à l'autorité compétente avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation du planeur.

Le premier alinéa ne s'applique pas aux opérations suivantes effectuées avec des planeurs:

- a) opérations à frais partagés, à condition que les coûts directs du vol, ainsi qu'une partie proportionnée des coûts annuels exposés pour le stockage, l'assurance et l'entretien du planeur, soient répartis entre les personnes à bord;
- b) vols de compétition ou manifestations aériennes, à condition que la rémunération ou toute autre rétribution donnée pour ces vols soit limitée à la couverture des coûts directs du vol du planeur et à une contribution proportionnée aux coûts annuels exposés pour le stockage, l'assurance et l'entretien du planeur, et que les prix remportés n'excèdent pas le montant précisé par l'autorité compétente;
- c) vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et qui est visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite le planeur en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que ces vols ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci;
- d) vols d'entraînement effectués par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et qui est visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011.

Article 4

Entrée en vigueur et application

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

Il s'applique à partir du 9 juillet 2019.

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

Fait à Bruxelles, le 14 décembre 2018.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE I

DÉFINITIONS

[PARTIE-DEF]

Aux fins de l'annexe II, on entend par:

1. «moyens acceptables de conformité (AMC)»: des normes non contraignantes adoptées par l'Agence pour illustrer des méthodes permettant d'établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution;
2. «moyens alternatifs de conformité (alternative means of compliance — AltMoC)»: les moyens de conformité qui constituent une alternative à un AMC existant ou proposent de nouvelles méthodes permettant d'établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution, pour lesquelles aucun AMC associé n'a été adopté par l'Agence;
3. «pilote commandant de bord (Pilot-in-Command – PIC)»: le pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité;
4. «manuel de vol de l'aéronef (AFM)»: le document contenant les limitations opérationnelles applicables et approuvées ainsi que les informations relatives au planeur;
5. «substances psychotropes»: l'alcool, les opioïdes, les cannabinoïdes, les sédatifs et les hypnotiques, la cocaïne, les autres psychostimulants, les hallucinogènes et les solvants volatils, à l'exception de la caféine et du tabac;
6. «phases critiques de vol»: la course au décollage, la trajectoire de décollage, l'approche finale, l'approche interrompue, l'atterrissage, y compris le roulage à l'atterrissage, et toute autre phase du vol que le pilote commandant de bord définit comme critique pour l'exploitation en toute sécurité du planeur;
7. «site d'exploitation»: un site, autre qu'un aérodrome, choisi par le pilote commandant de bord ou l'exploitant, en vue d'opérations d'atterrissage ou de décollage;
8. «membre d'équipage»: une personne, autre que le pilote commandant de bord lui-même, qui se voit attribuer par un exploitant des tâches à exécuter à bord du planeur sous l'autorité du pilote commandant de bord;
9. «organisateur électronique de poste de pilotage (OEPP)»: un système d'information électronique, constitué d'équipements et d'applications destinés à l'équipage de conduite, qui permet le stockage, la mise à jour, l'affichage et le traitement de fonctions OEPP d'assistance aux opérations ou services de vol;
10. «marchandises dangereuses (DG)»: des articles ou des substances de nature à présenter un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement et qui figurent sur la liste des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui sont classés conformément à ces instructions;
11. «instructions techniques»: la version applicable la plus récente des «Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses», y compris le supplément et tout addendum, publiées par l'OACI dans le document 9284-AN/905;
12. «exploitation de planeurs spécialisée»: toute exploitation, commerciale ou non, d'un planeur dont le but principal n'est pas associé à des activités typiquement sportives et de loisir, mais à des opérations de parachutage, des vols d'information médiatique, des vols réalisés pour le tournage de films télévisuels ou cinématographiques, des manifestations aériennes ou d'autres activités spécialisées similaires;
13. «nuit»: la période comprise entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile. Le crépuscule civil se termine lorsque le centre du disque solaire se trouve à 6 degrés en dessous de l'horizon et l'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire se trouve à 6 degrés en dessous de l'horizon.

ANNEXE II

OPÉRATIONS AÉRIENNES EFFECTUÉES AVEC DES PLANEURS

[PARTIE-SAO]

SOUS-PARTIE GEN

EXIGENCES GÉNÉRALES**SAO.GEN.100 Champ d'application**

Conformément à l'article 3, la présente sous-partie établit les exigences devant être respectées par tous les exploitants de planeurs, à l'exception des organismes de conception ou de production visés au deuxième alinéa de l'article 3, paragraphe 1.

SAO.GEN.105 Autorité compétente

L'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, lorsque l'exploitant n'a pas de principal établissement, dans lequel il est établi ou réside. Cette autorité est soumise aux exigences de l'article 3 du règlement (UE) n° 965/2012 conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 7, de ce règlement.

SAO.GEN.110 Démonstration de la conformité

- a) À la demande de l'autorité compétente chargée de la vérification de la conformité de l'exploitant conformément au point ARO.GEN.300 a) 2) de l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012, l'exploitant démontre qu'il respecte les exigences essentielles fixées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 ainsi que les exigences du présent règlement.
- b) Pour démontrer cette conformité, l'exploitant peut recourir aux méthodes suivantes:
 1. des moyens acceptables de conformité (AMC);
 2. des moyens de conformité alternatifs (AltMoC).

SAO.GEN.115 Vols de découverte

Les vols de découverte sont:

- a) effectués selon les règles de navigation à vue (VFR) de jour; et
- b) surveillés, en ce qui concerne leur sécurité, par une personne désignée par l'organisme responsable des vols de découverte.

SAO.GEN.120 Réaction immédiate à un problème de sécurité

L'exploitant met en œuvre:

- a) les mesures de sécurité prescrites par l'autorité compétente conformément au point c) du point ARO.GEN.135 de l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012; et
- b) les consignes de navigabilité et les autres informations obligatoires publiées par l'Agence conformément à l'article 77, paragraphe 1, point h), du règlement (UE) 2018/1139.

SAO.GEN.125 Désignation du pilote commandant de bord

L'exploitant désigne un pilote commandant de bord qualifié pour agir en cette qualité conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011.

SAO.GEN.130 Responsabilités du pilote commandant de bord

Le pilote commandant de bord:

- a) est responsable de la sécurité du planeur ainsi que des personnes transportées à bord au cours des opérations effectuées avec le planeur;
- b) est responsable de l'entreprise, la poursuite ou l'interruption d'un vol dans l'intérêt de la sécurité;
- c) s'assure que toutes les procédures opérationnelles et listes de vérification applicables sont respectées;

- d) entreprend un vol uniquement s'il a la certitude que toutes les exigences opérationnelles sont respectées comme suit:
 - 1. le planeur est en état de voler;
 - 2. le planeur est dûment immatriculé;
 - 3. les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord du planeur et fonctionnent correctement;
 - 4. la masse du planeur et son centre de gravité sont tels que le vol peut être exécuté dans les limites définies par le manuel de vol de l'aéronef;
 - 5. tous les équipements et les bagages sont correctement chargés et attachés et une évacuation d'urgence reste possible; et
 - 6. les limitations opérationnelles du planeur indiquées dans le manuel de vol de l'aéronef ne seront dépassées à aucun moment du vol;
- e) s'assure que la visite prévol a été effectuée conformément aux prescriptions du manuel de vol de l'aéronef;
- f) n'exerce pas de fonctions à bord d'un planeur:
 - 1. lorsqu'il est dans l'incapacité d'exercer ses fonctions pour une raison quelconque, notamment du fait d'une blessure, d'une maladie, d'un traitement médical, de la fatigue ou des effets de psychotropes, ou s'il ne se sent pas en état d'exercer ses fonctions;
 - 2. s'il ne remplit pas les conditions médicales applicables;
- g) refuse de transporter ou débarque toute personne ou tout bagage pouvant constituer un risque potentiel pour la sécurité du planeur ou des personnes transportées à bord;
- h) n'autorise pas le transport à bord du planeur d'une personne qui semble être sous l'influence de substances psychotropes au point d'être susceptible de compromettre la sécurité du planeur ou des personnes transportées à bord;
- i) veille, lors des phases critiques du vol ou lorsqu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, à ce que toutes les personnes à bord soient assises et aient attaché leur ceinture de sécurité;
- j) pendant le vol:
 - 1. garde sa ceinture de sécurité attachée; et
 - 2. reste aux commandes du planeur en permanence, sauf si un autre pilote prend les commandes.
- k) dans une situation d'urgence exigeant une décision et une réaction immédiates, prend toute mesure qu'il estime nécessaire dans ces circonstances. Il peut, dans un tel cas, s'écarter des règles, ainsi que des procédures et méthodes opérationnelles dans la mesure nécessaire pour garantir la sécurité;
- l) ne poursuit pas le vol au-delà de l'aérodrome ou du site d'exploitation le plus proche accessible compte tenu des conditions météorologiques lorsque ses capacités à exercer ses fonctions sont nettement réduites pour des raisons telles que la fatigue, une maladie, un manque d'oxygène ou tout autre motif;
- m) enregistre les données d'utilisation et tous les défauts connus ou présumés du planeur à la fin du vol ou d'une série de vols dans le compte rendu matériel ou le carnet de route;
- n) informe sans délai et par le moyen le plus rapide l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État sur le territoire duquel s'est produit l'événement, ainsi que les services d'urgence de cet État, de tout incident grave ou accident impliquant le planeur;
- o) soumet sans délai un rapport sur un acte d'intervention illicite à l'autorité compétente et informe l'autorité locale désignée par l'État sur le territoire duquel l'intervention illicite a eu lieu; et
- p) signale sans délai à l'unité appropriée des services de la circulation aérienne (ATS) toute condition météorologique ou de vol dangereuse susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité d'autres aéronefs.

SAO.GEN.135 Responsabilités des membres d'équipage

- a) Tout membre d'équipage est responsable de l'exécution correcte de ses tâches en lien avec l'exploitation du planeur.
- b) Un membre d'équipage n'exerce pas de fonctions à bord d'un planeur s'il est en état d'incapacité pour une raison quelconque, notamment du fait d'une blessure, d'une maladie, d'un traitement médical, de la fatigue ou des effets de psychotropes, ou s'il ne se sent pas en état d'exercer ses fonctions.

- c) Un membre d'équipage informe le pilote commandant de bord de:
1. toute panne, défaillance, anomalie ou défaut qui, selon lui, pourrait affecter la navigabilité ou l'exploitation en toute sécurité du planeur, y compris des systèmes d'urgence;
 2. tout incident.

SAO.GEN.140 Conformité aux lois, règlements et procédures

- a) Le pilote commandant de bord et tous les autres membres d'équipage respectent les lois, règlements et procédures des États dans lesquels des exploitations sont exécutées.
- b) Le pilote commandant de bord connaît les lois, règlements et procédures pertinents pour l'exécution de ses tâches et applicables aux zones à traverser, aux aérodromes ou aux sites d'exploitation qu'il est prévu d'utiliser et aux installations de navigation aérienne connexes.

SAO.GEN.145 Appareils électroniques portatifs

Le pilote commandant de bord n'autorise personne à utiliser un appareil électronique portatif à bord d'un planeur, y compris un organisateur électronique de poste de pilotage (OEPP), perturbant le bon fonctionnement des systèmes et équipements du planeur ou sa maniabilité.

SAO.GEN.150 Marchandises dangereuses

- a) Le pilote commandant de bord n'autorise personne à transporter des marchandises dangereuses à bord.
- b) Les quantités raisonnables d'articles et de substances qui seraient autrement classées comme marchandises dangereuses et qui sont utilisées pour améliorer la sécurité du vol, lorsque leur transport à bord du planeur est souhaitable pour en garantir la disponibilité opportune à des fins opérationnelles, sont considérées comme autorisées.

SAO.GEN.155 Documents, manuels et informations devant se trouver à bord

- a) L'ensemble des documents, manuels et informations suivants sont transportés à bord lors de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies:
1. le manuel de vol de l'aéronef (AFM), ou document(s) équivalent(s);
 2. les données détaillées du plan de vol circulation aérienne (ATS) déposé, lorsque celles-ci sont exigées conformément à la section 4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission ⁽¹⁾;
 3. les cartes actualisées et appropriées pour la zone du vol prévu;
 4. toute autre documentation pouvant être pertinente pour le vol ou qui est exigée par les États concernés par ce vol;
 5. les procédures et informations relatives aux signaux visuels à utiliser par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté.
- b) De plus, lorsqu'une déclaration est requise conformément au point SAO.DEC.100, une copie de cette déclaration doit être transportée à bord de chaque vol.
- c) Lorsqu'ils ne sont pas transportés à bord, l'ensemble des documents, manuels et informations suivants restent à disposition dans les bureaux de l'aérodrome ou du site d'exploitation sous la forme d'originaux ou de copies:
1. le certificat d'immatriculation;
 2. le certificat de navigabilité, y compris les annexes;
 3. le certificat d'examen de navigabilité;
 4. le certificat acoustique, si un certificat acoustique a été délivré pour un planeur motorisé;
 5. la licence radio de l'aéronef, lorsque le planeur est équipé de matériel de radiocommunication conformément au point SAO.IDE.130;

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).

6. le ou les certificats d'assurance de responsabilité civile;
 7. le carnet de route, ou équivalent.
- d) Par dérogation aux points a) et b), les documents, manuels et informations qui y sont mentionnés peuvent être conservés dans les bureaux de l'aérodrome ou du site d'exploitation pour les vols:
1. dont il est prévu qu'ils resteront en vue de l'aérodrome ou du site d'exploitation; ou
 2. qui restent dans les limites d'une distance ou zone déterminée par l'autorité compétente.
- e) À la demande de l'autorité compétente, le pilote commandant de bord ou l'exploitant met à la disposition de celle-ci les documents originaux dans le délai fixé par l'autorité, qui ne peut être inférieur à 24 heures.

SAO.GEN.160 Carnet de route

Pour chaque vol ou série de vols, les détails concernant le planeur, son équipage et chaque voyage sont consignés dans un journal de bord ou un document équivalent.

SOUS-PARTIE OP

PROCÉDURES D'EXPLOITATION

SAO.OP.100 Utilisation d'aérodromes et de sites d'exploitation

Le pilote commandant de bord utilise exclusivement des aérodromes et des sites d'exploitation qui sont adaptés aux types de planeurs et d'exploitations concernés.

SAO.OP.105 Procédures antibruit – planeurs motorisés

Le pilote commandant de bord tient compte des procédures d'exploitation pour réduire l'effet de bruit du planeur motorisé tout en s'assurant que la sécurité l'emporte sur la réduction du bruit.

SAO.OP.110 Information des passagers

Le pilote commandant de bord s'assure qu'avant et, le cas échéant, pendant le vol, le passager reçoit un briefing concernant les procédures normales, anormales et d'urgence.

SAO.OP.115 Transport de catégories spéciales de passagers

Le pilote commandant de bord s'assure que les personnes nécessitant des conditions spéciales, une assistance ou des dispositifs particuliers lorsqu'elles sont transportées à bord d'un planeur sont transportées dans des conditions qui garantissent la sécurité du planeur et de toute personne ou tout bien transportés à bord.

SAO.OP.120 Préparation du vol

Avant d'entamer le vol, le pilote commandant de bord s'assure à la fois:

- a) que les installations requises pour le fonctionnement sûr du planeur conviennent pour le type de vol prévu;
- b) que les conditions météorologiques permettront d'effectuer le vol en toute sécurité;
- c) que, dans le cas d'un planeur motorisé et lorsqu'il est prévu d'utiliser le moteur, la quantité de carburant ou d'autres formes d'énergie suffira pour assurer le vol en toute sécurité.

SAO.OP.125 Avitaillement et recharge ou remplacement des batteries avec des personnes à bord — planeurs motorisés

Lorsqu'un passager se trouve à bord d'un planeur motorisé:

- a) le planeur n'est pas avitaillé; et
- b) les batteries utilisées pour la propulsion ne sont pas rechargées ou remplacées.

SAO.OP.130 Interdiction de fumer à bord

Personne n'est autorisé à fumer à bord d'un planeur pendant toutes les phases de vol.

SAO.OP.135 Conditions météorologiques

Le pilote commandant de bord ne commence ou poursuit un vol que si les dernières informations météorologiques disponibles indiquent qu'un atterrissage en toute sécurité est possible.

SAO.OP.140 Givre et autres contaminants — procédures au sol

Le pilote commandant de bord n'entreprend un décollage que si les surfaces externes sont dégagées de tout dépôt susceptible d'avoir une incidence négative sur les performances ou la maniabilité du planeur, sauf dans les conditions prévues par le manuel de vol de l'aéronef.

SAO.OP.145 Gestion en vol du carburant ou des autres formes d'énergie — planeurs motorisés

Dans le cas des planeurs motorisés, le pilote commandant de bord contrôle à intervalles réguliers durant le vol que la quantité de carburant utilisable ou d'autres formes d'énergie disponibles n'est pas inférieure à la quantité nécessaire pour assurer un atterrissage en toute sécurité.

SAO.OP.150 Utilisation de l'oxygène de subsistance

Le pilote commandant de bord veille à ce que toutes les personnes à bord utilisent l'équipement d'oxygène de subsistance lorsqu'il estime qu'à l'altitude du vol prévu, le manque d'oxygène peut entraîner une baisse de leurs facultés ou nuire à leur santé.

SAO.OP.155 Exploitations spécialisées de planeurs

- a) Avant d'entreprendre une exploitation de planeur spécialisée ou une série d'exploitations de ce type, le pilote commandant de bord effectue une évaluation des risques et évalue la complexité de l'activité afin de déterminer les dangers et les risques associés à l'exploitation prévue et d'établir si nécessaire des mesures d'atténuation.
- b) Les exploitations spécialisées de planeurs sont effectuées conformément à une liste de vérification. Sur la base de l'évaluation des risques, le pilote commandant de bord établit cette liste et veille à ce qu'elle soit appropriée pour l'activité spécialisée et le planeur utilisé, en tenant compte de toutes les exigences de la présente annexe. La liste de vérification doit, sur chaque vol, être facilement accessible au pilote commandant de bord et à tout autre membre d'équipage, lorsqu'elle est pertinente pour l'exécution de ses tâches.
- c) Le pilote commandant de bord réexamine et actualise régulièrement la liste de vérification lorsque cela s'avère nécessaire pour tenir dûment compte de l'évaluation des risques.

*SOUS-PARTIE POL***PERFORMANCES ET LIMITATIONS OPÉRATIONNELLES****SAO.POL.100 Pesée**

- a) La pesée du planeur est effectuée par le fabricant du planeur ou conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission ⁽¹⁾.
- b) L'exploitant s'assure que la masse du planeur a été établie sur la base d'une pesée réelle préalablement à sa mise en service initiale. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse sont pris en compte et font l'objet d'une documentation appropriée. Ces informations sont mises à la disposition du pilote commandant de bord. Le planeur fait l'objet d'une nouvelle pesée si les effets des modifications ou des réparations sur la masse ne sont pas connus.

SAO.POL.105 Performances — généralités

Le pilote commandant de bord n'exploite le planeur que si les performances de celui-ci permettent de se conformer aux exigences fixées à l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et à toute autre restriction applicable au vol, à l'espace aérien, aux aérodromes ou aux sites d'exploitation utilisés, en veillant à utiliser la dernière édition disponible des graphiques ou des cartes.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

SOUS-PARTIE IDE

INSTRUMENTS, DONNÉES ET ÉQUIPEMENT**SAO.IDE.100 Instruments et équipements — généralités**

- a) Les instruments et équipements exigés par la présente sous-partie sont agréés conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 748/2012 ou, en cas d'immatriculation dans un pays tiers, aux exigences de navigabilité de l'État d'immatriculation si l'une des conditions suivantes est remplie:
1. ils sont utilisés par l'équipage de conduite pour contrôler la trajectoire de vol;
 2. ils sont utilisés pour se conformer aux points SAO.IDE.130 ou SAO.IDE.135;
 3. ils sont installés de manière permanente dans le planeur.
- b) Par dérogation au point a), tous les instruments ou équipements suivants, lorsqu'ils sont requis par la présente sous-partie, ne nécessitent aucun agrément:
1. torches électriques;
 2. chronomètre de précision;
 3. équipements de survie et de signalisation.
- c) Les instruments et équipements sont facilement utilisables et accessibles depuis le poste où soit le pilote commandant de bord soit tout autre membre d'équipage qui doit les utiliser est assis.

SAO.IDE.105 Instruments de vol et de navigation

- a) Les planeurs sont équipés d'un dispositif destiné à mesurer et afficher l'ensemble des éléments suivants:
1. le temps, en heures et minutes;
 2. l'altitude-pression;
 3. la vitesse air indiquée;
 4. la direction magnétique, dans le cas de planeurs motorisés.
- b) En plus du point a), lorsqu'ils évoluent dans des conditions où ils ne peuvent pas être maintenus sur la trajectoire de vol souhaitée sans référence à un ou plusieurs instruments supplémentaires ou lorsqu'ils volent dans les nuages ou de nuit, les planeurs sont équipés d'un dispositif destiné à mesurer et afficher l'ensemble des éléments suivants:
1. la vitesse ascensionnelle;
 2. l'assiette ou virage et dérapage;
 3. la direction magnétique.

SAO.IDE.110 Feux opérationnels

Les planeurs exploités de nuit sont équipés de tous les éléments suivants:

- a) un système de feux anticollision;
- b) des feux de navigation/position;
- c) un phare d'atterrissage;
- d) un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord assurant un éclairage approprié de l'ensemble des instruments et des équipements indispensables à une exploitation sûre du planeur;
- e) une torche électrique destinée au poste du pilote commandant de bord et de chaque membre d'équipage.

SAO.IDE.115 Oxygène de subsistance

Les planeurs exploités dans des conditions où une alimentation en oxygène est requise conformément au point SAO.OP.150 sont équipés d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance.

SAO.IDE.120 Matériel de survie et de signalisation – vols au-dessus de l'eau

Le pilote commandant de bord d'un planeur survolant une étendue d'eau détermine, avant d'entamer le vol, les chances de survie de toute personne transportée à bord du planeur en cas d'amerrissage. Compte tenu de ces risques, il détermine s'il est nécessaire de transporter du matériel de survie et de signalisation.

SAO.IDE.125 Matériel de survie et de signalisation – difficultés en matière de recherche et de sauvetage

Les planeurs exploités dans des zones dans lesquelles les opérations de recherche et de sauvetage seraient particulièrement difficiles sont équipés de matériel de survie et de signalisation adapté à la zone survolée.

SAO.IDE.130 Équipement de radiocommunication

Les planeurs sont équipés de moyens de radiocommunication afin de permettre la communication requise à l'appendice 4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et, si le vol a lieu dans l'espace aérien d'un pays tiers, par la législation de ce pays.

SAO.IDE.135 Transpondeur

Les planeurs sont équipés d'un transpondeur de radar de surveillance secondaire (SSR) disposant de toutes les fonctionnalités requises par le point b) du point SERA.6005 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et, si le vol a lieu dans l'espace aérien d'un pays tiers, la législation de ce pays.

SOUS-PARTIE DEC

DÉCLARATION**SAO.DEC.100 Déclaration**

- a) Dans la déclaration visée à l'article 3, paragraphe 2, l'opérateur confirme qu'il respecte et continuera de respecter les exigences essentielles fixées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et les exigences du présent règlement.
- b) L'exploitant inclut dans la déclaration l'ensemble des informations suivantes:
 1. son nom;
 2. le lieu où se situe son principal établissement;
 3. ses coordonnées;
 4. la date de début de l'exploitation et, le cas échéant, la date à laquelle la modification d'une déclaration existante prend effet;
 5. pour tous les planeurs utilisés dans le cadre de l'exploitation commerciale, le type de planeur, l'immatriculation, la base principale, le type d'exploitation et l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité.
- c) Lorsqu'il effectue la déclaration, l'exploitant notifie à l'autorité compétente la liste des moyens de conformité alternatifs (AltMoC) pour démontrer la conformité en application du point SAO.GEN.110. Cette liste contient des références aux moyens acceptables de conformité (AMC) associés.
- d) Lorsqu'il fait la déclaration, l'exploitant utilise le formulaire figurant dans l'appendice de la présente annexe.

SAO.DEC.105 Modification de la déclaration et cessation de l'exploitation commerciale

- a) L'exploitant informe sans délai l'autorité compétente de tout changement de sa situation ayant une incidence sur le respect des exigences essentielles fixées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et des exigences du présent règlement, tel qu'il a été déclaré à l'autorité compétente, et de tout changement concernant les informations visées au point SAO.DEC.100 b) et la liste des AltMoC visée au point SAO.DEC.100 c), tel qu'inclus dans la déclaration ou joint à celle-ci.
- b) L'exploitant informe sans délai l'autorité compétente de la cessation de son exploitation commerciale de planeurs.

Appendice

DÉCLARATION				
établie conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission.				
Exploitant				
Nom:				
Lieu de l'établissement principal de l'exploitant:				
Coordonnées:				
Exploitation de planeurs				
Date du début de l'exploitation commerciale et, le cas échéant, date de la modification de l'exploitation commerciale existante:				
Informations sur le(s) planeur(s) utilisé(s), l'exploitation commerciale et la gestion du maintien de la navigabilité: ⁽¹⁾				
Type de planeur	Immatriculation du planeur	Base principale	Type(s) d'exploitation ⁽²⁾	Organisme de gestion du maintien de la navigabilité ⁽³⁾
Le cas échéant, liste des AltMoC avec références aux AMC associés (annexe de la déclaration):				
Déclarations				
<input type="checkbox"/> L'opérateur satisfait, et continuera de satisfaire, aux exigences essentielles fixées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et aux exigences du règlement d'exécution (UE) 2018/1976. En particulier, l'exploitant réalise ses opérations commerciales conformément aux exigences suivantes fixées à l'annexe II du règlement (UE) 2018/1976:				
<input type="checkbox"/> Tous les planeurs exploités possèdent un certificat de navigabilité ⁽⁴⁾ délivré conformément au règlement (UE) n° 748/2012.				
<input type="checkbox"/> Tout pilote est titulaire d'une licence et de qualifications délivrées ou acceptées conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011, comme l'exige le point SAO.GEN.125 de l'annexe II.				
<input type="checkbox"/> L'exploitant informe l'autorité compétente de tout changement de sa situation ayant une incidence sur le respect des exigences essentielles fixées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et des exigences du règlement (UE) 2018/1976, tel qu'il a été déclaré à l'autorité compétente au moyen de la présente déclaration ainsi que de toute modification des informations figurant dans la présente déclaration et des listes des AltMoC jointes à la présente déclaration, conformément au point SAO.DEC.100 c) de l'annexe II.				
<input type="checkbox"/> L'exploitant confirme que toutes les informations incluses dans la présente déclaration, y compris ses annexes, sont complètes et correctes.				
Date, nom et signature				

⁽¹⁾ Remplissez le tableau. Si vous manquez d'espace pour indiquer les informations, veuillez les inclure dans une annexe séparée. Celle-ci doit être datée et signée.

⁽²⁾ Le champ «Type(s) d'exploitation» fait référence au type d'opérations commerciales effectuées avec le planeur.

⁽³⁾ Les informations relatives à l'organisme chargé de la gestion du maintien de la navigabilité doivent comprendre le nom et l'adresse de l'organisme ainsi que la référence de l'agrément.

⁽⁴⁾ Le certificat de navigabilité est un certificat de navigabilité normal, un certificat de navigabilité restreint ou une autorisation de vol délivrée conformément aux exigences de l'annexe I du règlement (UE) n° 748/2012.

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR