

STAGES THÉORIQUES LAPL - PPL

AIRCREW

ATO - DTO - LICENCES
QUALIFICATIONS



André PARIS



RÈGLEMENTATION LICENCES ET QUALIFS



- Les aéroclubs dans le contexte européen (ATO et DTO)
- Architecture des règlements de base européens
- Composition du règlement n°1178 (Aircrew)
- Brevets et licences privées Part FCL
- Brevet et licence de base
- Les solutions pour les passerelles du BB au LAPL
- Les licences LAPL et les passerelles vers le PPL
- Les licences PPL et les qualifications additionnelles
- Les formations complémentaires et les variantes
- Les instructeurs
- Les examinateurs





L'instruction dans le contexte européen

LES AÉROCLUBS

➤ Dans les 28 Etats de l'Union Européenne et à partir du 8 avril 2018, tout organisme de formation aéro devra avoir obtenu :

- soit un agrément de l'Autorité et sera identifié comme « Organisme de Formation Approuvé » (ATO) ;
- Soit avoir déclaré son activité de formation (OD) en tant qu'organisme de formation déclaré et dans l'avenir comme DTO (Déclared training Organisation)

➤ Si choix ATO, cet agrément sera délivré par l'Autorité après contrôle de conformité avec les exigences réglementaires édictées par l'EASA. Celles-ci sont exposées dans un Dossier ATO composé de quatre manuels spécifiques :

- **ORGANISATION** : Nom et adresse de l'organisation, Dirigeant responsable, Responsable pédagogique et staff instructeurs, avions et terrains utilisés, ;
- **EXPLOITATION** : Moyens humains et matériels, modes d'organisation et de fonctionnement, les règles opérationnelles, standardisation, ... ;
- **FORMATIONS** : Programmes d'instruction, méthodes, harmonisation, moyens pédagogiques et matériels, méthodes d'évaluation, suivis des élèves, ...;
- **SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ** : analyse, évaluation et gestion des risques, suivi de la qualité, archivage, contrôles ...

La conformité des manuels et leur exploitation seront audités (DSAC).



L'instruction dans le contexte européen

LES AÉROCLUBS en ATO

➤ Validité continue de l'agrément tant que :

- L'organisme répond aux exigences normalisées et réglementaires (contrôle et suivi permanent, déclaration systématique de tout changement, de tout incident, ...);
- L'autorité vérifie la conformité et la qualité ;
- L'agrément n'a pas été suspendu ou retiré pour cause de dysfonctionnement, de manquement ou d'infractions à la réglementation.



➤ Dispositions évolutives

- ➔ Autres programmes d'instruction agréés,
- ➔ Moyens humains et matériels suffisants,
- ➔ Responsabilité et suivi pédagogiques,
- ➔ Avions - aérodromes - locaux adaptés
- ➔ Archivage suivi des formations sur 3 ans.





L'instruction dans le contexte européen

LES FUTURS AÉROCLUBS en DTO

➤ Conditions d'exercice du DTO :

- Pas d'approbation initiale;
- L'organisation déclare ses activités de formation à l'Autorité compétente ;
- Règles d'organisation et de gestion simplifiées ;
- Exigences de surveillance simplifiées pour l'Autorité compétente (cycle 72 mois) ;
- Programmes de formation au lieu des manuels (ATO) ;
- Politique de sécurité au lieu du système SMS complet (ATO) ;
- Revue annuelle de sécurité (pas de revue de conformité totale)
- Pas de manuels d'organisation ni d'exploitation requis.

➤ Périmètres et dispositions de formation

- Toutes formations non professionnelles ;
- LAPL, PPL et qualifications spécifiques associées) ;
- Qualifications additionnelles : nuit, remorquage, voltige et montagne.



L'instruction dans le contexte européen

LES FUTURS AÉROCLUBS en DTO

➤ **Rapports Autorité - DTO :**

- **En termes de personnel : un seul représentant (Président ou Dirigeant) qui peut être également le chef-pilote ou le HT ;**
- **Vérification de la conformité à la Part-FCL du ou des programme(s) du DTO (dans les 6 mois après avoir accusé réception de la déclaration de l'organisme) ;**
- **Programme de surveillance basé sur les risques et sur la performance ;**
- **Inspections programmées et non programmées (première inspection et début du programme dès les 12 mois suivants la déclaration d'un nouveau DTO, non applicable aux OD déjà existants) ;**
- **Cycle de surveillance à 72 mois (au niveau de l'AMC) ;**
- **Les organismes visés à l'Art. 10a §3 (OD) doit se conformer à l'Annexe VII (Part-ORA) ou l'Annexe VIII (Part-DTO) et envoyer la déclaration DTO à l'Autorité avant le 8 avril au plus tard.**



L'instruction dans le contexte européen

PRINCIPAUX SIGLES UTILISÉS

- ATO : Approved Training Organisation (organisme de formation approuvé).
DR : Dirigeant Responsable.
RCR : Responsable de la conformité réglementaire.
HT : Head of Training = RP Responsable Pédagogique.
SGS : Système de Gestion de la Sécurité.
OD : Organisme de formation déclaré.
CBT : Competency Based training (Formation basée sur les cinq compétences).
TEM : Threat and Error Management (Gestion de la Menace et des Erreurs - 4 domaines).

DATES DÉCISIVES

- Jusqu'au 07 / 04 / 2018 **FORMATION AÉRONAUTIQUE autorisée en OD et ATO.**
- A partir du **08 / 04 / 2018** **Seules les structures ATO ou DTO seront autorisées à réaliser des formations.**

TOUTES LES FORMATIONS BASÉES SUR CBT ET TEM



L'instruction dans le contexte européen

DIFFÉRENTS TYPES D'ORGANISMES ATO

ATO Section I :

- Organisme qui ne dispense que des **formations privées**, à savoir les formations pour l'obtention du PPL, LAPL et des qualifications et autorisations associées.

ATO Section II :

- Organisme qui dispense des **formations professionnelles**, à savoir les formations pour l'obtention du CPL, MPL, ATPL et des qualifications et autorisations associées.

ATO Section III :

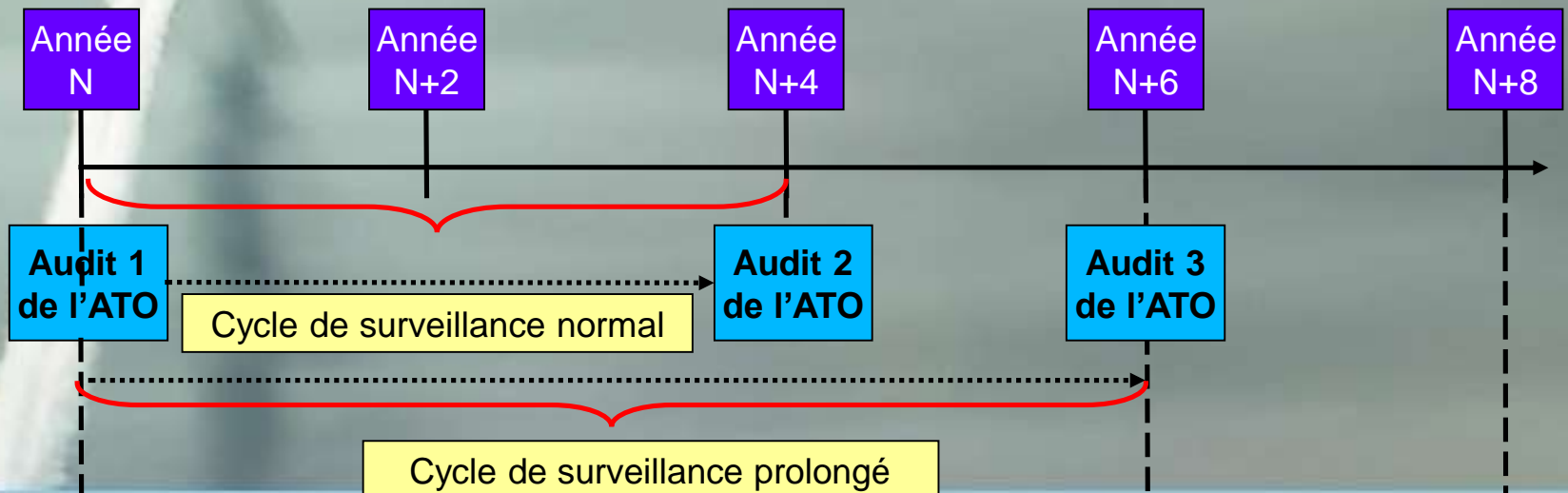
- Organisme qui dispense des **formations théoriques privées ou professionnelles**, à savoir les formations pour l'obtention du PPL, CPL, MPL, ATPL et des qualifications et autorisations associées.



L'instruction dans le contexte européen

LES CYCLES DES AUDITS ATO

- L'Autorité établit et maintient un programme de surveillance.
- Sont inclus dans chaque cycle de planification de surveillance :
 - Des audits et des inspections ; et
 - Des réunions organisées entre le DR et l'autorité compétente pour s'assurer que tous deux restent informés des questions importantes.
- Le cycle de planification des audit est habituellement de quatre ans, mais il peut être prolongé jusqu'à 72 mois au maximum si efficacité démontré, pas de constatation de niveau 1, si maîtrise des modifications (bilan annuel) et si actions correctives ont été mises en œuvre).





L'instruction dans le contexte européen

LES LICENCES EN ATO (section 1) et DTO

● Licences « avion » non professionnelles

- Brevet et licence de base
- Light Aircraft Pilot Licence (LAPL)
- Private Pilot Licence (PPL)



● Les grandes lignes du planning

■ 8 AVRIL 2013

- Application des règlements européens PART-FCL
- Début des examens théoriques PPL (Part-FCL) et LAPL

■ 8 AVRIL 2015

- Formation LAPL autorisée en Organisme déclaré,
- Maintien du BB à titre dérogatoire jusqu'au 07/04/2018 y compris les qualifications additionnelles

■ 8 AVRIL 2018

- Fin de validité et de délivrance des licences nationales et donc du Brevet de base.
- Toutes licences et qualifications issues de l'Aircrew.
- Toutes structures de formation en ATO ou DTO.

The logo for the Fédération Française Aéronautique (FFFA) is displayed in a stylized, blue, handwritten font. It consists of the letters 'FFFA' in a bold, slanted script.

Fédération Française Aéronautique

PPL via CBT

Formation basée sur les compétences et sur la gestion des menaces et des erreurs

LA FORMATION PPL CBT

TOUTE EXÉCUTION D'UNE PHASE DE VOL NÉCESSITE :

- DES COMPÉTENCES TECHNIQUES

- **PILOTAGE**

Pilotage et contrôle des paramètres primaires de l'avion, (cap, vitesse, altitude, ...) utilisation des pré-affichages.

- **TRAJECTOIRE**

Concevoir, matérialiser et suivre au travers de points clés une trajectoire, un suivi de navigation, une intégration, ...

- **PROCÉDURES**

Application des règles de l'air et des clairances pour la préparation et la réalisation des vols

- **CONNAISSANCES**

Ensemble des savoirs nécessaires à la préparation et à l'exécution des vols

- **COMMUNICATIONS**

Utiliser un codage d'échanges d'informations avec les services et usagers de l'aviation civile en vue de comprendre et de se faire comprendre sans ambiguïté.



LA FORMATION PPL CBT

TOUTE EXÉCUTION D'UNE PHASE DE VOL NÉCESSITE :

- en plus DES COMPÉTENCES NON TECHNIQUES QUI S'ACQUIÈRENT ET S'ÉVALUENT A TRAVERS LES ITEMS DE FORMATION EN VUE DE DÉVELOPPER ET METTRE EN ŒUVRE UNE STRATÉGIE DE RÉOLUTION DES RISQUES.

➤ CONSCIENCE DE LA SITUATION

Capacité de vigilance sur le respect des paramètres primaires de l'avion, (cap, vitesse, altitude, ...), et sur l'environnement interne de l'avion et externe du vol (MTO, Zones, trafic, ...).

➤ PRISE DE DÉCISION

Concevoir, matérialiser et décider de suivre, au travers de points clés, une modification d'un plan d'actions pré-établi, ...

➤ COOPÉRATION ET LEADERSHIP

Développe la mentalisation des trajectoires et des procédures et propose des solutions alternatives opérationnelles.

➤ GESTION DE LA CHARGE DE TRAVAIL

Anticipe une situation ou une procédure. Met en œuvre les tâches essentielles, et séquence les phases non prioritaires.



COMPÉTENCES

Techniques

CBT

Pilotage

Procédures

Trajectoire

Connaissances

Communication

Non Techniques

TEM

Gestion des ressources

Conscience de la situation

Prise de décision

Affirmation de soi

ETRE L'HOMME DE LA SITUATION, QUELLE QUE SOIT LA SITUATION

TEM : Outil de transmission d'expérience - Airmanship

Analyser une situation

Anticipation et enseignement

- Au briefing : aide son stagiaire pour anticiper une situation et mettre en place une stratégie.
- Au débriefing : retour sur les options choisies en vol

Gérer une erreur

Détection et correction – sortir d' une vision négative

- Aide son stagiaire dans l'analyse de la gravité de l'erreur
- Aide son stagiaire à la mise en place de protections
- Au débriefing : retour sur la gestion de l'erreur par le stagiaire

Traiter une situation anormale

Identifier et corriger

- Valoriser l'affirmation de soi, le leadership, la prise de décision.
- Au débriefing : retour sur le comportement pilote observé et attendu



AESA OU EASA



Member States



Success when all partners work together



GA users/industry



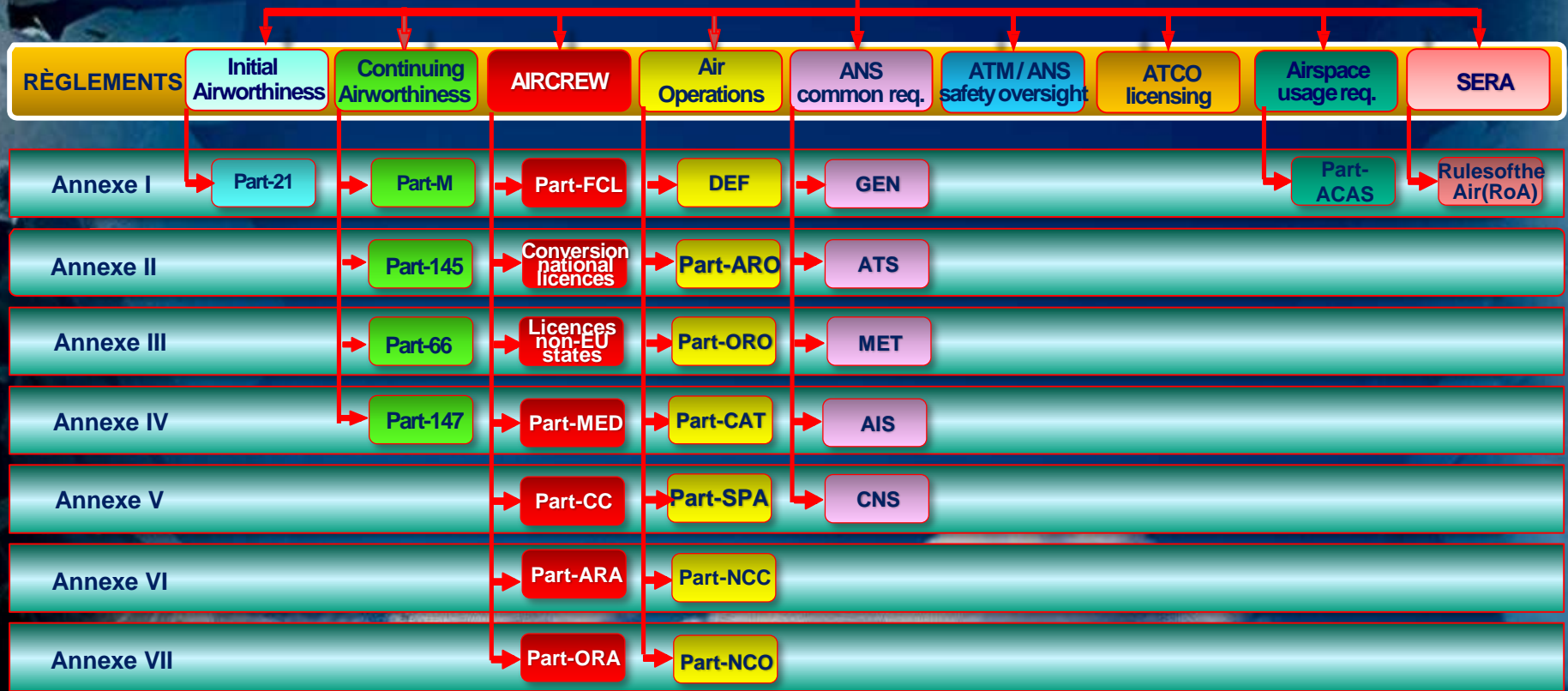
Architecture des "Règles communes"

UN RÈGLEMENT DE BASE (CE/216/2008)

Il institue l'Agence EASA et définit les missions de celle-ci. Entre autres, on y trouve toutes les exigences communes en matière de formation, d'expérience requise, de licences et qualifications...



BASIC REGULATION





Architecture des "Règles communes"

UN RÈGLEMENT DE BASE (CE/216/2008)

Mise en œuvre : 8 avril 2013. Report de certains articles jusqu'en 2018

Quelques éléments du Basic Régulation...

Le règlement « SERA » (SERA)

établit les règles de l'air communes et les dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation.

Le règlement « Air Opérations Cover Régulation » (OPS)

propre à l'exploitation des aéronefs (part OPS), au transport aérien commercial, aux règles de vol, aux relations avec les pays tiers.

Le règlement « AIRCREW » (AIRCREW)

propre aux licences, aux exigences médicales, aux diverses dérogations et aux accords internationaux en matière de Formation, programmes et titres aéronautiques.

Composé d'annexes (Part-FCL; Part Med, Part-ARA, ... de Sous-parties, d'Appendices, d'AMC et de GM, ...).



Annexe I – Partie FCL (11 sous-parties et 9 appendices)



Sous-partie A – Exigences générales



Sous-partie B – LAPL (A-H-S-B)



Sous-partie C – PPL, SPL et BPL (A-H-As-S-B)



Sous-partie D – CPL (A – H – As)



Sous-partie E – MPL (A)



Sous-partie F – ATPL (A) - (H)



Sous-partie G – IR (A), (H), (As)



Sous-partie H – Qualif de classe et de type



Sous-partie I – Qualifs additionnelles



Sous-partie J – Qualifs d'Instructeur



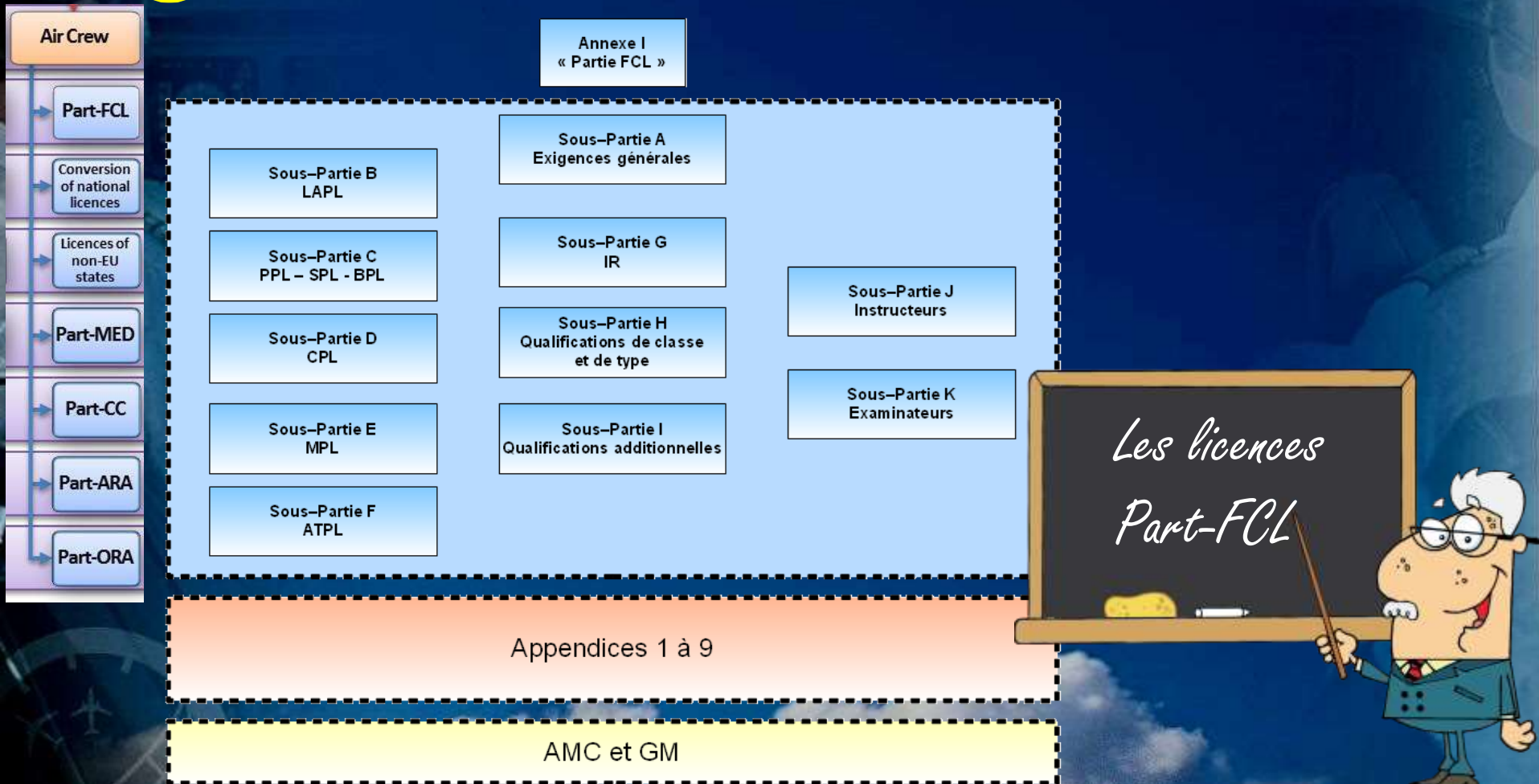
Sous-partie K – Autorisation d'Examinateur



LE RÈGLEMENT EUROPEEN N°1178 DU 03/11/2011 (AIRCREW)



ANNEXE 1 : PARTIE FCL - Licences - Qualifications





Annexe I – Partie FCL (11 sous-parties et 9 appendices) Contenu d'une Sous-Partie concernant le LAPL (exemple)

Sous - Partie B LAPL

Section 1
Exigences communes
LAPL

Section 2
LAPL(A)

Section 3
LAPL(H)

Section 4
LAPL(S)

Section 5
LAPL(B)

AMC et GM à la Sous – Partie B





Annexe I – Partie FCL (11 sous-parties et 9 appendices) Contenu des APPENDICES de l'Annexe 1

Annexe I
« Partie FCL »

Sous-parties A à K

Appendice 1
Obtention crédits
connaissances théoriques

Appendice 4
Examen pratique
CPL

Appendice 7
Examen pratique
IR

Appendice 2
Échelle compétences
linguistiques

Appendice 5
Cours formation intégré
MPL

Appendice 8
Obtention crédits croisés
IR (avion et hélico)

Appendice 3
Cours de formation
délivrance CPL - ATPL

Appendice 6
Cours formation modulaire
IR

Appendice 9
Formation, examen pratique
et contrôle compétences
MPL - ATPL - QT/QC - IR

AMC et GM





Annexe I – Partie FCL (11 sous-parties et 9 appendices) Contenu des AMC et GM concernant le LAPL (exemple)



Sous - Partie B AMC et GM



AMC 1 au FCL.115 et FCL.120
Syllabus connaissance théorique
for LAPL

fait référence à
l'AMC 1 au FCL.210 et FCL.215
pour le syllabus LAPL(A) et LAPL(H)

AMC 1 au FCL.120 et FCL.125

Connaissance théorique et
épreuve pratique aptitude LAPL

AMC 1 au FCL.125

Contenu épreuve pratique
aptitude LAPL(A)

AMC 1 et 2 au FCL.110.A

Exigences en termes d'expérience
et obtention de crédit
LAPL(A)

.... et AMC sur LAPL(H), LAPL(S) et LAPL(B)

LE RÈGLEMENT EUROPEEN N°1178 DU 03/11/2011 (AIRCREW)



Annexe II - Conditions de conversion de licences et qualifications nationales (Avions et Hélicoptères)



Annexe III – Conditions de validation de licences délivrées par ou au nom de pays tiers



Annexe IV – Partie Médicale (PART MED) (4 sous-parties)



Sous-partie A – Exigences générales



Sous-partie B – Exigences applicables aux certificats médicaux des pilotes



Sous-partie C – Exigences d'aptitude médicale des équipages de cabine



Sous-partie D – Médecins Examineurs aéromédicaux (AME), Médecins généralistes (GMP) et Médecins du travail (OHMP)



LE RÈGLEMENT EUROPEEN N°1178 DU 03/11/2011 (AIRCREW)



Annexe V – Qualification des membres d'Equipage de cabine (PART CC) (3 sous-parties)



Annexe VI – Exigences applicables aux Autorités pour le Personnel Navigant (PART ARA) (7 sous-parties)



Sous-partie GEN – Exigences générales



Sous-partie FCL – Exigences spécifiques équipage de conduite



Sous-partie CC – Exigences spécifiques équipage de cabine



Sous-partie ATO – Exigences spécifiques Organisme formation



Sous-partie FSTD – Exigences des Simulateurs de conduite



Sous-partie AeMC – Exigences aux Centres aéromédicaux



Sous-partie MED – Exigences à la Certification aéromédicale

LE RÈGLEMENT EUROPEEN N°1178 DU 03/11/2011 (AIRCREW)



Annexe VII - Exigences applicables aux Organisations pour le Personnel Navigant (PART ORA) (4 sous-parties)



Sous-partie GEN– Exigences générales



Sous-partie ATO– Organismes de formation agréés



Sous-partie FSTD–Exigences applicables aux Organismes exploitant des simulateurs d'entraînement au vol et à leur qualification



Sous-partie AeMC– Centres aéromédicaux



COMMENTAIRES GÉNÉRAUX SUR L'ANNEXE 1 DU PART-FCL

❖ L'annexe FCL est commune à toutes les licences :

- Avion (Aéroplane - A)
- Hélicoptère (Helicopter - H)
- Planeur (Sailplane - S)
- Ballon (Balloon - B)
- Dirigeable (Air ship - As)
- Aéronefs à sustentation motorisée (PI)

❖ Les licences et qualifications:

- Pour l'aviation de loisir : LAPL, PPL, SPL, BPL,...
- Pour l'aviation professionnelle : CPL, ATPL
- Qualifications additionnelles : Nuit, Voltige, Montagne, Vol aux instruments (EIR et IR) Remorquage planeurs et banderolles, essais et réceptions.
- Qualification Instructeurs et Autorisation Examineur.

❖ FCL.020 - Élève pilote :

- Les vols solos doivent être autorisés par un instructeur
- Âge minimum pour le premier vol solo :
 - Avion / Hélicoptère / dirigeable : 16 ans (examen : 17 ans)
 - Planeur / Ballon : 14 ans (examen : 16 ans)



POSSIBILITÉ D'EXPLOITATION DE LA LICENCE PART-FCL

FCL.055 d – Compétences linguistiques

- En anglais ou dans la langue utilisée pour les communications ATC liées au vol
- Évaluation selon la grille OACI et aucune note < 10
 - Epreuve « Vol fictif (situation normale et autre) y compris sa préparation »
 - Epreuve « Ecoute de bande » (écouter, comprendre et restituer)

- le candidat dont la note la plus faible aux deux épreuves est ≥ 10 et < 14 obtient le niveau 4 ; (4 ans)
- le candidat dont la note la plus faible aux deux épreuves est ≥ 14 et < 18 obtient le niveau 5 ; (6 ans)
- le candidat dont la note la plus faible aux deux épreuves est ≥ 18 obtient le niveau 6. (Permanent)

FCL.060 – Expérience récente

Pour l'exercice des privilèges d'une licence, si l'on doit transporter des passagers, le pilote doit justifier d'une expérience récente (avoir volé dans les 90 jours précédents et effectué 3 décollages et 3 atterrissages).



FCL 0.45

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



BREVET ET LICENCE DE BASE

Hors-FCL, pour rappel

PRIVILÈGES

- Piloter en France, sans rémunération, seul (e) à bord d'un avion monomoteur à pistons sur lequel il a été formé et dans les limites du territoire compris dans un rayon de 30 km autour de l'aérodrome de départ.
- Des autorisations additionnelles peuvent compléter le privilège initial (emport de passagers, nav sur un trajet, largage paras, ...)
- Régime de vol : VFR.

CONDITIONS D'ADMISSION

- Accord parental pour mineur (2 signatures)
- Photocopie de la CI ou du livret famille.
- Visite médicale recommandée
- Déclaration de début de formation (FI)

CONDITIONS VOL EN SOLO

15 ANS

- Instruction au sol et en vol
- Autorisation de vol en solo (Instructeur)
- Certificat d'aptitude physique et mentale

BREVET ET LICENCE DE BASE

Hors-FCL, pour rappel

EXAMEN THÉORIQUE

Si OK, obtention du BREVET DE BASE

- 60 QCM sur la réglementation, l'aérodynamique, la connaissance de l'avion, la météorologie et la navigation.
75 % de réponses correctes exigées
- Validité : deux ans
- Fréquence : six fois par an.

CONDITIONS EXAMEN PRATIQUE

Si OK, obtention de La LICENCE DE BASE

15 ANS

- Instruction au sol et en vol dont au mini 10 heures en DC et 4 heures en solo + 20 décollages et 20 atterros en solo
- Examen théorique réussi
- Examen oral et pratique avec un instructeur (Vol de quarante minutes minimum).
- Certificat médical valide.



BREVET ET LICENCE DE BASE

Hors FCL, pour rappel

PROCESSUS AUTORISATIONS ADDITIONNELLES

- Délivrées par un instructeur habilité.
- Mentions par FI sur Carnet de Vol.
- Caractère permanent ou temporaire doit être précisé.
- Date d'effet.
- Nom et numéro de FI.

LISTE DES AUTORISATIONS ADDITIONNELLES

- l'utilisation d'autres modèles d'avion ou de planeur à dispositif d'envol incorporé,
- le vol VFR contact, hors des espaces contrôlés ou réglementés, et l'atterrissage sur un autre aérodrome que celui du décollage,
- l'accès à des aérodromes spécifiés dont l'espace aérien associé est contrôlé, réglementé ou contrôlé et réglementé (- de 100 km),
- ~~l'utilisation des aérodromes à caractéristiques spéciales (altiports.), (abrogé par Arrêté du 02/02/2004)~~
- ~~l'utilisation d'altisurfaces spécifiées, idem~~
- le vol à vue de nuit, en vol local,
- la pratique de la voltige,
- le remorquage de planeurs,
- le largage de parachutistes,
- l'emport de passagers (+ 16 ans, 20 H seul à bord dont 5 H dans les 2 derniers mois) en local seulement : 30 km.

BREVET ET LICENCE DE BASE

Hors FCL, pour rappel

PRÉCISION CLASSIFICATION ACFT

Arrêté du 31/07/1981 chap 6.1

PRÉCISION EMPORT DE PASSAGERS

Arrêté du 24/07/1991 chap 4.4.1

ATTENTION CLASSIFICATION AÉRONEFS POUR BB DIFFÉRENTE DE CELLE DES JAR FCL

(Arrêté du 31/07/1981 chap 6.1 toujours en vigueur)

Classe A - Avions monomoteurs ou multimoteurs à traction centrale non équipés de dispositifs particuliers autres que les volets hypersustentateurs et les aérofreins et dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 2700kg.

Classe B - Avions monomoteurs ou multimoteurs à traction centrale, équipés de dispositifs particuliers, notamment train escamotable ou hélice à pas variable, et dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale 2700 kg.

Classe C - D - E - F.

Un ***pilote*** ne peut exercer la fonction de commandant de bord ou de copilote sur un aérodyne ***transportant des passagers*** s'il n'a effectué, ***dans les trois mois qui précèdent***, au moins ***trois décollages et trois atterrissages*** sur un aérodyne de même **CLASSE** ou **TYPE**...

BREVET ET LICENCE DE BASE

Hors-FCL, pour rappel

Un Brevet est acquis à vie, une Licence n'est exploitable que si l'on détient les deux conditions de validité : licence et médicale.

VALIDITÉ DE LA LICENCE

- 24 mois quel que soit l'âge
- Dissociée depuis juin 2008 de la validité médicale

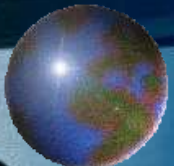
VALIDITÉ MÉDICALE

- Cinq ans pour les moins de 40 ans
- Deux ans pour les > 40 ans et < 50 ans
- Un an après 50 ans

Sans changement de date si visite passée dans les 45 jours avant la fin de validité (au jour le jour).

CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT

- Dix heures de **CDB** dans les 12 derniers mois qui précèdent sa demande (au jour le jour)
- Ou contrôle de compétence avec Instructeur



BREVET ET LICENCE DE BASE

Hors FCL, pour rappel



PRIVILÈGES
La licence de base de pilote d'avion permet à son titulaire de piloter seul à bord sans rémunération un avion ou un planeur à dispositif d'envol incorporé du modèle de celui sur lequel il l'a obtenue et qui est exploité sans rémunération. Toutefois il ne peut voler qu'en dehors des espaces contrôlés ou réglementés, dans un rayon de 30 kilomètres de son aérodrome de départ.
Il peut obtenir des autorisations additionnelles d'un instructeur habilité. Celui-ci les mentionne sur son carnet de vol en précisant leur caractère temporaire ou permanent.
Elles concernent :
<ul style="list-style-type: none"> — l'utilisation d'autres modèles d'avion ou de planeur à dispositif d'envol incorporé ; — le vol VFR contact hors des espaces contrôlés ou réglementés et l'atterrissage sur un autre aérodrome que celui qui a été utilisé pour le décollage ; — l'accès à des aérodromes spécifiés dont l'espace aérien associé est contrôlé, réglementé ou contrôlé et réglementé ;

RENOUVELLEMENT
La licence de base de pilote d'avion est valide jusqu'au dernier jour du vingt-quatrième mois qui suit sa date de délivrance ou de renouvellement à un pilote âgé de moins de quarante ans et du douzième mois pour les autres.
Elle est renouvelée si son titulaire a effectué dix heures de vol comme commandant de bord d'avion ou de planeur à dispositif d'envol incorporé dans les douze mois qui précèdent sa demande.
S'il ne remplit pas cette condition, sa licence est renouvelée s'il satisfait à un contrôle pratique d'un instructeur habilité.
OBSERVATIONS (Réservé au service de délivrance des licences)
<i>Habilité à utiliser la radiotéléphonie en langue française.</i> 23/05/2004

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE

BREVET et LICENCE de BASE de PILOTE d'AVION

BB 01|04|0028|04

Signature du Titulaire	LICENCE					
	RENOUVELLEMENT	AUTORISATIONS ADDITIONNELLES				
NOM PATRONOMIQUE : _____ NOM d'usage : _____ Prénoms : _____ Né(e) le : _____ à : _____ Nationalité : _____ Domicile : _____ Délivré à _____ le _____ Contre-signé : Pour le Ministre chargé de l'Aviation civile et par délégué : _____ 	Date de l'examen médical	Licence valable jusqu'à (inclus)	Visa et date de validation	Nature	Date et visa de l'autorité	



LICENCE BB VERS LICENCE LAPL

COMPARATIF DES PRIVILÈGES BB ET LAPL

Privilèges de base BB

Vol en espace
aérien contrôlé

Autorisations additionnelles BB

Vol VFR contact

Accès à
un aéroport
contrôlé ou réglementé

Utilisation
aéroport à
caractère spécial

Privilèges de base LAPL(A)

Emport d'un
passager ou
de x passagers
en vol local

Autre
appareil

Vol de nuit
local

Remorquage
planeurs

Vol à
élevée altitude/
avancée

Largage
parachutistes

Extensions privilèges LAPL(A)

Emport de
passagers

Autre classe/
variante

Vol de nuit

Remorquage
planeurs

Vol
acrobatique

Remorquage
banderoles

Qualifications additionnelles Part FCL

LICENCE BB VERS LICENCE LAPL

POSSIBILITÉ DE CONVERSION ET DE CONSERVATION DES PRIVILÈGES

CAS N°1

BB sans

autorisation additionnelle



CAS N°2

BB avec

autorisation additionnelle



A



B

LICENCE LAPL (A)
PART-FCL RESTREINTE
SANS CONDITIONS
(sauf 17 ans révolus)

LICENCE LAPL (A)
PART-FCL RESTREINTE
AVEC ADDITIONNELLE
(sauf 17 ans révolus)

LICENCE LAPL (A)
EASA – PART-FCL
AVEC CONDITIONS
PARTICULIÈRES



LICENCE BB VERS LICENCE LAPL



CAS N°1 - A

BB sans autorisation additionnelle

OBTENTION DE LA LAPL RESTREINTE

(Seule condition 17 ans révolus)

PRIVILÈGES DE LA LAPL RESTREINTE

- Restreinte au vol local (30 km de l'aérodrome de départ) ;
- Restreinte aux espaces aériens non contrôlés et non réglementés ;
- Sans emport de passager ;
- Sans atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ.

LICENCE BB VERS LICENCE LAPL

CAS N°1 - B

BB sans autorisation additionnelle

POSSIBILITÉ DE CONVERSION BB EN LAPL (Condition : 17 ans révolus)

FORMATION COMPLÉMENTAIRE

- En organisme déclaré ou ATO
10 H d'instruction en vol dont :
- 5 H minimum en DC
 - 4 H minimum en solo supervisé
 - Un vol en navigation d'au moins 80 Nm (150 km) avec un atterrissage sur un autre aérodrome.

EXAMEN THÉORIQUE

Remplir une des deux conditions

- Interrogation orale sur les différences entre le BB et le LAPL (A) (FH et Navigation)
- Détenir le PPL théorique (validité : 24 mois).

EXAMEN PRATIQUE

Réussir l'examen pratique LAPL (A)

- +
- Avoir un total de 30 H de vol
 - Etre âgé de 17 ans le jour du test



LICENCE BB VERS LICENCE LAPL

CAS N°2 - A

BB avec autorisation additionnelle POSSIBILITÉ DE CONVERSION ET DE CONSERVATION DES PRIVILÈGES

LICENCE LAPL (A) PART-FCL RESTREINTE AVEC :

- Utilisation de tous les monomoteurs à pistons < 2 t
- Emport de PAX si autorisation additionnelle détenue à partir de 10 h en qualité de PIC après obtention de la licence LAPL
- Navigation sur l'ensemble du territoire français avec au moins un VOR ou un ADF, ou un GPS et transpondeur si « Vol VFR contact » détenue





LICENCE BB VERS LICENCE LAPL

CAS N°2 - A

BB avec autorisation additionnelle **POSSIBILITÉ DE CONVERSION** **ET DE CONSERVATION DES PRIVILÈGES**

LICENCE LAPL (A) PART-FCL RESTREINTE AVEC :

- Accès à tout espace aérien contrôlé ou réglementé si autorisation additionnelle au BB déjà détenue
- Vol de nuit en local si autorisation additionnelle détenue
- Attribution d'un volet national annexé à la licence avec report des qualifs voltige, remorquage et largage para si déjà détenue sur licence BB.





LICENCE BB VERS LICENCE LAPL

CAS N°2 - B

BB sans autorisation additionnelle

POSSIBILITÉ DE CONVERSION BB EN LAPL **(Condition 17 ans révolus)**

FORMATION COMPLÉMENTAIRE

- En organisme déclaré ou ATO
10 H d'instruction en vol dont :
- 5 H minimum en DC
 - 4 H minimum en solo
supervisé
 - Un vol en navigation
d'au moins 80 Nm (150 km)
avec un atterrissage
sur un autre aérodrome.

EXAMEN THÉORIQUE

Remplir une des deux conditions

- Interrogation orale
sur les différences
entre le BB et le LAPL (A)
(FH et Navigation)
- Détenir le PPL théorique
(validité : 24 mois).

EXAMEN PRATIQUE

Réussir l'examen
pratique LAPL (A)

- +
- Avoir un total
de 30 H de vol
 - Etre âgé de 17 ans
le jour du test



PARTICULARITÉS LIÉES AUX EXAMENS



■ Limitations concernant les examens théoriques LAPL et PPL

- Six présentations sont admises sans procédures de réinscription, ni obligation de complément de formation en ATO, ni reversement de nouvelle redevance aéronautique (frais d'examen : 60 €) ;
- Le maximum de tentatives par épreuve a été fixé à quatre. Si échec au bout de quatre tentatives, obligation de complément de formation, procédure de ré-inscription et reversement des redevances aéronautiques ;
- Même centre d'examen pour les deux épreuves.

■ Validité des examens théoriques LAPL et PPL

- Dix huit mois depuis la première épreuve jusqu'à l'obtention de l'examen théorique complet ;
- Vingt quatre mois depuis l'obtention de l'examen théorique et la réussite à l'examen pratique.

PARTICULARITÉS EXAMENS PART-FCL

PART-FCL = deux épreuves

Epreuve commune



Réglementation

Performance humaine

Météorologie

Communication

(48 questions – 1 h 15)

Epreuve spécifique



Principe du vol

Procédures opérationnelles

Performances opérationnelles

Navigation

Connaissance générale de l'aéronef

(72 questions – 1 h 55)





PARTICULARITÉS EXAMENS PART-FCL



EXAMEN THÉORIQUE LAPL ET PPL

- Deux modules composés de 120 questions.
 - 1) Tronc commun à tous les aéronefs
(48 questions – 1 h 15) :
 - réglementation, performance humaine, météorologie et communications.
 - 2) Spécificités particulières avion
(72 questions – 1 h 55) :
 - principes du vol, procédures opérationnelles, performances de vol et préparation du plan de vol, connaissances générales de l'aéronef et navigation.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

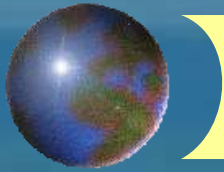
- 75 % de réussite pour chaque module.
- 18 mois pour réussir les deux modules depuis la date de la première présentation à l'examen.
- Règlement de la redevance d'examen
- Présentation par un ATO ou un OD.

ATTENTION

- Six tentatives maximum pour tout réussir.
- Quatre tentatives maximum par module.

VALIDITÉ DE L'EXAMEN

24 MOIS



LICENCE PILOTE LAPL

SPÉCIFICITÉS DE LA LICENCE LAPL

✚ Privilèges

- Utilisation des monomoteurs ≤ 2 tonnes et TMG sans rémunération
- Emport de trois passagers dans les 28 Etats communautaires (*) automatiquement **si 10 heures effectuées après l'obtention de la licence LAPL**

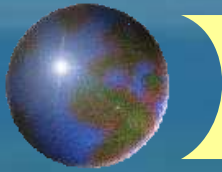
(*)(28 Etats + Suisse + autres pays possibles en fonction des accords bilatéraux)

- Pas de possibilité d'IR ni de reconnaissance OACI

✚ LAPL : extensions possibles

- Accès à une autre classe
si 3 H de DC incluant 10 décollages et atterrissages en double commande et 10 décollages et atterrissages en solo supervisé et si réussite à un examen pratique comportant la démonstration des connaissances théoriques sur :
procédures opérationnelles ; performance et préparation du vol ;
connaissance générale de l'aéronef
- Accès aux variantes (formation aux différences)
- Accès aux qualifications associées à la licence (remorquage planeurs, banderoles, voltige, montagne, largage paras...).



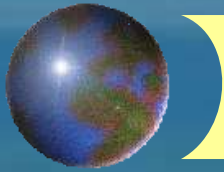


LICENCE PILOTE LAPL

SPÉCIFICITÉS DE LA LICENCE LAPL

■ Conditions d'obtention du LAPL

- Formation en OD ou ATO et présentation aux examens par celui-ci
- **Théorie** : même programme PPL (QCM 75%). 18 mois max pour obtenir les deux modules de l'examen depuis première présentation, validité 24 mois.
 - 1) Tronc commun à tous les aéronefs (48 questions – 1 h 15) :
 - réglementation, performance humaine, météorologie et communications.
 - 2) Spécificités particulières avion (72 questions – 1 h 55) :
 - principes du vol, procédures opérationnelles, performances de vol et préparation du plan de vol, connaissances générales de l'aéronef et navigation.
- **Pratique** : quasiment identique à celle du PPL (sauf intro VSV, Radionav limitée...) 30 H de vol dont 15 en DC et 6 H en solo supervisé dont 3 heures de vol en navigation solo dont l'une de 150 km (80 Nm) avec un arrêt complet sur un autre terrain + **Test en vol**
- **Lâché à partir de 16 ans (A – H) – Exam à partir de 17 ans (A – H)**
14 ans (S – B) - Exam à partir de 16 ans (S – B)
- **Médical Classe LAPL** : médecin agréé, 5 ans avant 40 ans, 2 ans après 40 ans.
- **Validité glissante de la licence (et non de la qualif) : 24 mois**



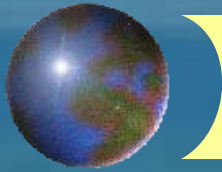
LICENCE PILOTE LAPL

SPÉCIFICITÉS DE LA LICENCE LAPL

■ Exigences en matière d'expérience récente

- **Prorogation** : AVANT CHAQUE VOL en tant que PIC, les titulaires d'une LAPL(A) n'exerceront les privilèges de leur licence que lorsqu'ils auront accompli, au cours des 24 derniers mois, en tant que pilotes d'avions ou de TMG :
 - (1) au moins 12 heures de vol en tant que PIC, incluant 12 décollages et atterrissages **ET**
 - (2) 1 cours de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur.

- **Renouvellement** : Si une des deux conditions ci-dessus non réalisée, il faut :
 - (1) subir un contrôle de compétence avec un examinateur avant de pouvoir reprendre l'exercice des privilèges de leur licence, **OU**
 - (2) effectuer du temps de vol ou des décollages et atterrissages additionnels, en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, afin de répondre aux exigences figurant au point 1 de la prorogation.



LICENCE PILOTE LAPL

DE LA LICENCE LAPL AU PPL

■ Passerelle de la LAPL vers la PPL

- Complément d'au moins 15 heures de vol après délivrance de la LAPL (A)

dont 10 heures d'instruction au minimum en ATO ou OD

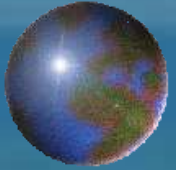
Dans ces 10 heures d'instruction, sont exigées un minimum de :

- 4 heures de solo supervisé, avec un minimum de 2 H en nav ;
- dont au moins un vol de 150 Nm mini avec arrêts complets sur deux aérodromes différents de l'aérodrome de départ.

- **Contrôle de compétence en vol.**

Pertinence de choix des deux licences :

- LAPL : pilote ne visant que le loisir aérien ou détenteur d'une licence d'ULM ou de planeur ou pilote d'avion dont l'aptitude médicale de classe 2 lui a été retirée.
- PPL : futur pilote à vocation professionnelle ou souhait d'une possibilité de conversion ou de reconnaissance de sa licence dans d'autres Etats hors Europe.



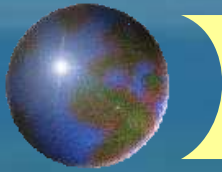
LICENCE PILOTE PRIVÉ PPL

SPÉCIFICITÉS DE LA LICENCE PPL

+ Privilèges

- Utilisation de tous les monomoteurs de la classe SEP (sauf qualif de type spécifique, équipements dits complexes ou particularités signalées. Formations aux différences pour variantes) ;
- Emport de passagers sans limitation ;
- Reconnaissance par l'OACI.
- Doit être utilisé sans rémunération (mais possibilité offerte aux titulaires d'une qualification de FI ou d'une autorisation de FE de se faire rémunérer lorsqu'ils agissent dans ces fonctions).
- Vols internationaux : possible mais compétences linguistiques requises FCL 0.55 (obtention niveau 4 mini à l'examen d'aptitude linguistique en langue anglaise).



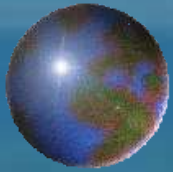


LICENCE PILOTE PRIVÉ PPL

SPÉCIFICITÉS DE LA LICENCE PPL

Formation en organisme déclaré ou ATO pour Pilote Privé PPL

- **Théorie** : Programme PPL du FCL (QCM 75%) 18 mois max pour obtenir les deux modules de l'examen depuis première présentation. Validité de l'examen : 24 mois.
Tronc commun à tous les aéronefs : réglementation, performance humaine, 48 questions - durée : 1h 15 météorologie et communications.
Spécificités particulières avion : principes du vol, procédures opérationnelles, 72 questions – durée : 1h 55 performance de vol et préparation du plan de vol, connaissance générale de l'aéronef et navigation.
- **Pratique** : 45 H de vol (dont 5 H maxi peuvent être sur simu certifié) dont :
25 en DC et 10 H en solo supervisé dont au moins
5 H en navigation solo dont l'une de 150 Nm (270 km).
PARTICULARITÉS : En OD, possibilité de se présenter au test avec moins de 45 heures, les privilèges du PPL si réussite au test ne seront effectives qu'après 45 heures vol.
En ATO, obligation d'avoir 45 heures d'instruction en vol avant le test PPL.
- **Médical classe 2** : médecin agréé, 5 ans avant 40 ans, 2 ans entre 40 et 50 ans et un an après 50 ans.
validité au jour le jour et non plus à fin de mois.
- **Validité de la qualification SEP** : 24 mois



LICENCE PILOTE PRIVÉ PPL

CONDITIONS DE VOL EN SOLO

16 ANS

- Instruction au sol et en vol conforme au programme PART FCL
- Autorisation de vol en solo
- Certificat d'aptitude physique et mentale

LIMITES CALENDRAIRES DE LA FORMATION PPL

Début d'entrée en formation PPL

Date de réussite de la première épreuve théorique PPL (8/04/2014)

Début d'échéancier pour réussite de toutes les épreuves théoriques. Fin du mois de réussite 1ère épreuve (30/04/2014)

Limite pour obtention de toutes les épreuves théoriques (31/10/2015)

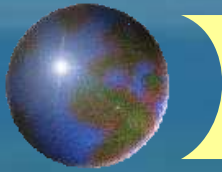
Fin de validité des épreuves théoriques pour examen pratique PPL (31/10/2017)

Durée indéfinie

18 mois

2 ans

Pas plus de six mois entre la fin de la formation pratique et le passage de l'examen en vol



LICENCE PILOTE PRIVÉ PPL

CONDITIONS DES EXAMENS

17 ANS

- INSTRUCTION THÉORIQUE AU SOL (100 heures environ) et
- 45 HEURES D'INSTRUCTION EN VOL au minimum avec :
 - 25 H en Double Commande, 10 H en vol solo supervisé dont au moins 5 H en Navigation solo et une Nav de 150 Nm avec 2 atterrissages complets sur 2 aérodromes extérieurs.
- Certificat d'aptitude aux épreuves théoriques (validité : 2 ans)
- Examen oral et pratique (Vol de 2 H 30 mini)
- Certificat médical valide.
- L'épreuve pratique **d'aptitude doit être passée dans les six mois suivant la fin de la formation au vol**

CONTENU DE L'EXAMEN PRATIQUE

L'épreuve est composée de 5 sections sur monomoteur SEP:

Section 1 : Opérations avant le vol et départ.

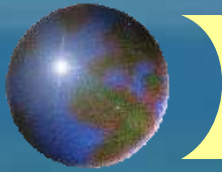
Section 2 : Maniabilité.

Section 3 : Procédures en route.

Section 4 : Procédures d'approche et d'atterrissage.

Section 5 : Procédures anormales et d'urgence.

**Le candidat peut échouer à une section, il a alors 6 mois pour la repasser.
En cas d'échec à plus d'une section, le candidat devra tout repasser.
Dans tous les cas d'échec, l'examineur peut exiger un réentraînement.**



LICENCE PILOTE PRIVÉ PPL

POUR VOLER UN PILOTE PPL DOIT AVOIR :

- UNE LICENCE PPL ;
- UNE QUALIFICATION SEP VALIDE ;
- UNE VISITE MÉDICALE VALIDE.

**VALIDITÉ DE
LA LICENCE PPL**

- PERMANENTE MAIS NE DONNE LE DROIT DE PILOTER QUE SI MÉDICAL ET QUALIFICATION VALIDES.
- Support papier désormais valide tant qu'il reste de la place sur ce support (verso : qualifs).

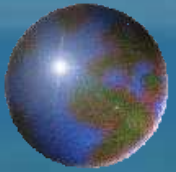
**VALIDITÉ DE LA
QUALIFICATION SEP**

DEUX ANS DE FIN DE MOIS A FIN DE MOIS

**VALIDITÉ
MÉDICALE**


**UN AN POUR LES PLUS DE CINQUANTE ANS
DEUX ANS POUR LES > DE 40 ANS ET < DE 50 ANS
CINQ ANS POUR LES MOINS DE QUARANTE ANS**
*Possibilité de faire valider dans la période de 45 jours
précédant la fin de validité sans changement de date.*

Attention les périodes de validité des Qualifications et du Médical sont indépendantes



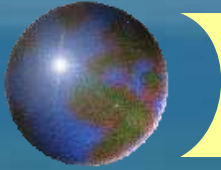
LICENCE PILOTE PRIVÉ PPL

Verso du document : Titre XII Qualifications

XII	Qualifications (Rating)	Pour les qualifications de type/classe, préciser si l'épreuve contient une partie IFR/IR	Date de l'épreuve (Date of test)	Valable jusqu'au (Valid until)	Autorisation d'examineur N° (Examiner's authorization N°)	Signature de l'examineur ou visa de l'autorité (Examiner's signature or Seal of Authority)	Liste des abréviations (List of abbreviations)
	Fi(A)	—	—	31.03.2016	—		LAPL Licence de pilote d'aéronef léger (Light Aircraft Pilot Licence) PPL Licence de pilote privé (Private Pilot Licence) MPL Licence de pilote en équipage multiple (Multiple Pilot Licence) CPL Licence de pilote professionnel (Commercial Pilot Licence) ATPL Licence de pilote de ligne (Airline Transport Pilot Licence) (A) Avion (Aeroplane) SE Monomoteur (Single-Engine) ME Multimoteur (Multi-Engine) MPO Opérations Multipilotes (Multi-Pilot Operations) SP Monoplane (Single-Plane) MP Multipilote (Multi-Plane) IR Qualification de vol aux instruments (Instrument Rating) CP Coptère (Copter) FI Instructeur de vol (Flight Instructor) CRI Instructeur de qualification de classe (Class Rating Instructor) TRI Instructeur de qualification de type (Type Rating Instructor) IRI Instructeur de vol aux instruments (Instrument Rating Instructor) FE Examinateur de vol (Flight Examiner) CRE Examinateur de qualification de classe (Class Rating Examiner) TRE Examinateur de qualification de type (Type Rating Examiner) BCE Examinateur de vol aux instruments (Instrument Rating Examiner) SFE Examinateur sur constructeur de vol synthétique (Synthetic Flight Examiner) FIE Examinateur d'instructeur de vol (Flight Instructor Examiner)
	SEP(tenestre)(land)	—	—	31.12.2016	—		

Le verso comporte :

- les qualifications et
- la date de leur validité suite aux prorogations ou renouvellements successifs.



LICENCE PILOTE PRIVÉ PPL

CONDITIONS A REMPLIR POUR VALIDER SA QUALIFICATION SEP

- SI DATE NON DÉPASSÉE : CONDITIONS DE PROROGATION
- SI DATE DÉPASSÉE : CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT

PROROGATION

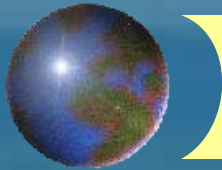
PROROGATION PAR CONDITIONS RÉALISÉES

DANS LES 12 DERNIERS MOIS QUI PRÉCÈDENT L'EXPIRATION DE LA QUALIFICATION, IL FAUT AVOIR EFFECTUÉ :

- 12 HEURES DE VOL DONT :
 - 6 HEURES MINI EN COMMANDANT DE BORD.
 - 12 DÉCOLLAGES ET 12 ATERRISSAGES.
 - UNE FORMATION DE MAINTIEN DE COMPÉTENCE AVEC AU MOINS UNE HEURE DU TEMPS DE VOL TOTAL AVEC UN FI OU UN CRI.

Remarque : Cette heure de vol avec un instructeur au titre du maintien de compétence peut être incluse dans les douze heures minimum mais ne peut être fractionnée.

Si l'une de ces conditions n'est pas remplie, obligation d'effectuer dans les trois mois précédant la fin de validité un contrôle de compétence avec un examinateur.



LICENCE PILOTE PRIVÉ PPL

CONDITIONS A REMPLIR POUR VALIDER SA QUALIFICATION SEP

- SI DATE NON DÉPASSÉE : CONDITIONS DE PROROGATION
- SI DATE DÉPASSÉE : CONDITIONS DE RENOUELEMENT

PROROGATION

PROROGATION PAR CONTRÔLE DE COMPÉTENCE

DANS LES TROIS DERNIERS MOIS QUI PRÉCÈDENT L'EXPIRATION DE LA QUALIFICATION, IL FAUT AVOIR EFFECTUÉ :

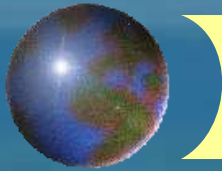
- UN CONTRÔLE DE COMPÉTENCE DANS LA CLASSE CONSIDÉRÉE AVEC UN EXAMINATEUR
 - PROGRAMME DÉFINI PAR L'APPENDICE 9 DE LA PART-FCL (DÉLIVRANCE AVEC AU MINIMUM LES SEULS ITEMS IDENTIFIÉS « MANDATORY »).
 - SI RÉUSSITE, PAS DE CHANGEMENT DE DATE DE VALIDITÉ DE LA QUALIFICATION DE CLASSE.

Remarque : Malgré que la date de validité de la qualification de classe ne soit pas dépassée, **si échec** à ce contrôle de compétence, le pilote ne peut plus utiliser sa qualification avant qu'il réussisse un nouveau contrôle de compétence avec un examinateur.

RENOUELEMENT

SI LA DATE DE VALIDITÉ DE LA QUALIFICATION SEP ou TMG EST DÉPASSÉE OBLIGATION D'UN CONTRÔLE DE COMPÉTENCE AVEC UN EXAMINATEUR.

FCL.740 : Items définis par Appendice 9 de la Part-FCL (Mandatory).



LICENCE PILOTE PRIVÉ PPL

LIMITES CALENDRAIRES PROROGATION QUALIFICATION SEP

Par conditions réalisées

DEUX POSSIBILITÉS

Début de la validité de la qualification SEP

Soit dans les **12 derniers mois**

Douze heures de vol sur qualif SEP ou (et) TMG dont :

- au moins six heures en qualité de PIC
- 12 décollages et 12 atterrissages
- une formation de remise à niveau comprenant un vol d'au moins une heure avec un FI ou un CRI.

12 mois

Fin de validité de la qualification SEP

24 mois

Soit dans les **3 derniers mois**

Une formation de remise à niveau et
Un contrôle de compétence avec FE.

Rappel : visite médicale indépendante de la qualif SEP. A réaliser dans les 45 jours précédents la fin de la validité médicale

LIMITES CALENDRAIRES PROROGATION QUALIFICATION SEP

Par contrôle de compétence

Début de la validité de la qualification SEP

Dans les **trois derniers mois** si conditions non remplies ou si choix du pilote :

➤ Un contrôle de compétence portant sur le programme en vol de l'examen PPL (ITEMS MANDATORY) avec un examinateur FE (FCL.740.A).

12 mois

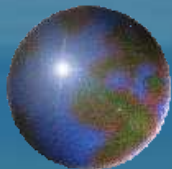
Fin de validité de la qualification SEP

24 mois

3 mois

Si réussite du contrôle de compétence pas de changement de date de la validité de la qualification SEP ou TMG

Si ajournement dans le contrôle de compétence pour prorogation, la validité de la qualification s'arrête au jour de l'examen en vol.



LICENCE PILOTE PRIVÉ PPL

PARTICULARITÉS DE LA PROROGATION

SI PILOTE DÉTENTEUR DES QUALIFICATIONS SEP (t), et TMG

PROROGATION AUTOMATIQUE DES DEUX QUALIFICATIONS SI :

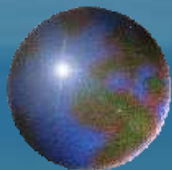
- **CONTRÔLE DE COMPÉTENCE SUR L'UNE DES QUALIFICATIONS OU**
- **Soit Conditions d'expérience réunies dans l'une ou l'autre qualification satisfaites,**
- **Soit Conditions d'expérience réunies et satisfaites**
en cumulant les deux qualifications (SEP (t) et TMG).

Si PILOTE DÉTENTEUR DES QUALIFICATIONS SEP (t) ET SEP (SEA) POUR AVION
PROROGATION AUTOMATIQUE DES DEUX QUALIFICATIONS SI :

- **12 heures de vol dans les douze derniers mois dont six en qualité de PIC**
 - **dont au moins une heure comme PIC dans chaque classe et**
- **12 décollages et 12 atterrissages**
 - **dont au moins 6 avec qualif SEP (t) et au moins 6 avec qualif SEP (SEA)**
- **Une formation de remise à niveau avec un vol d'au moins une heure avec un FI.**

SI CONTRÔLE DE COMPÉTENCE EN VUE DE LA PROROGATION EFFECTUÉ DANS
LES TROIS MOIS PRÉCÉDANT LA FIN DE VALIDITÉ :

- **SI RÉUSSITE, PAS DE CHANGEMENT DE DATE DE FIN DE VALIDITÉ EN COURS**
ET AJOUT DE 24 MOIS DE VALIDITÉ DE LA QUALIFICATION SEP OU (ET) TMG.
- **SI RÉSULTAT NÉGATIF, FIN DE VALIDITÉ DE LA QUALIFICATION.**



LICENCE PILOTE PRIVÉ PPL

PARTICULARITÉS DU RENOUVELLEMENT

LIMITES CALENDRAIRES RENOUVELLEMENT QUALIFICATION SEP

SI DATE DE VALIDITÉ DE LA QUALIF SEP DÉPASSÉE
CONTRÔLE DE COMPÉTENCE OBLIGATOIRE AVEC UN EXAMINATEUR

Fin de validité
de la qualif FI

Suivre une formation de remise à niveau auprès d'un ATO
Contrôle de compétence portant sur
le programme en vol de l'examen PPL (ITEMS MANDATORY)
avec un examinateur FE.

Début d'échéancier bi-annuel de la qualification SEP
(fin de mois du contrôle de compétence)

24 mois

Fin de la nouvelle validité
de la qualification SEP

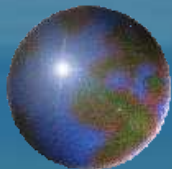
Période
Interdiction
de vol

Période de validité de la qualif SEP

CONTRÔLE DE COMPÉTENCE

La lettre « M » dans la colonne de l'épreuve d'aptitude ou de contrôle de compétence indique que soit l'exercice correspondant est obligatoire soit un seul exercice doit être choisi au sein d'une même rubrique.

L'échec à une rubrique d'une section entraîne l'échec de la totalité de la section.
En cas d'échec à plus d'une section, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve ou du contrôle.



QUALIFICATIONS ADDITIONNELLES

POSSIBILITÉS ADJOINTES A LA QUALIF SEP

● **Qualifications Vol aux instruments** (pour PPL privé)

- IR Privé national donne les privilèges d'une licence PPL, permet de voler en conditions IFR en France

IR théorique en ATO basé sur l'opérationnel

hors contraintes commerciales et dispositifs complexes des avions de transport public. Exam : 150 QCM en 3 modules en 4 h 05 sur ordi.

- Formation théorique : 150 heures (suivant conditions appendice 1 au paragraphe FCL 1.055 ou par cours modulaires suivant conditions de l'appendice 3 au FCL 1.055 (2 jours mini en ATO) ;

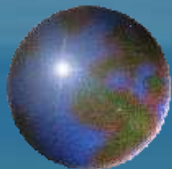
IR pratique « Flexible »

- Combinaison d'expérience accumulée et d'entraînement en ATO
- 50 heures de vol aux instruments dont 10 heures au minimum en ATO certifié
- Aéroclub sous accord ATO : 40 heures possible en double commande (tarif aéroclub)
- ATO : deux jours d'évaluation, et une semaine en formation finale, 10 heures vol
- avec un IRI ou FI extension IR et sur avion équipé IFR.
- **Le standard pour le vol test est inchangé**



● **Qualifications additionnelles « avion »**

- Vol de nuit - Remorquage - Voltige - Montagne - EIR



QUALIFICATIONS ADDITIONNELLES

POSSIBILITÉS ADJOINTES A LA QUALIF SEP

● Qualifications En Route Instrument

- EIR (En-route Instrument Rating), conditions IMC en voyage.
Formation en ATO sur 36 mois.
Obligation détention FCL1.055 (compétences linguistiques)
- Privilèges : Vol en IMC pendant seule phase en route du vol. Permettre le voyage en conditions IMC mais départ et arrivée en conditions VMC.

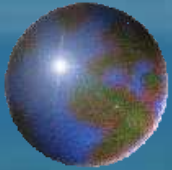
EIR théorique : 80 h d'instruction en ATO (max : 36 mois) hors contraintes commerciales et dispositifs complexes des avions de transport public. Exam : 150 QCM en 3 modules.

Formation théorique : 80 heures sous contrôle ATO ;

EIR pratique « Flexible »

- 15 heures de vol aux instruments dont 10 heures minimum en ATO (2 jours).
- Le reste avec un IRI ou FI extension IR et sur avion équipé IFR en aéroclub (sous convention).
- Contrôle de compétence en vol.





RÉGLEMENTATION PART FCL

QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE :

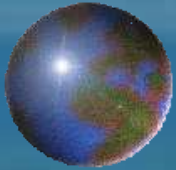
Qualification de classe : tous les avions monopilote pour lesquels il n'est pas exigé de qualification de type et les motoplaneurs et de masse < 2,7 t.

1. Avions mono /multimoteurs à pistons (terrestres/hydravions) . Monopilote (SP)(A)
2. Avions monomoteurs à turbopropulseur (terrestres/hydravions) – Monopilote
3. Planeurs à dispositif d'envol incorporé monomoteurs à pistons (t) – Monopilote
4. Avions tels que décrits dans un arrêté spécifique fixant les conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement des qualifications de classe avions multimoteurs à propulsion axiale, les avions monosièges et les hydravions.

Qualification de type : tous les avions monopilote et multipilote dont la liste est publiée par instruction et qui sont supérieurs à 2,7 tonnes (sauf ceux appartenant aux avions sous registres spéciaux).

1. Avions multimoteurs à turbopropulseur (terrestres) . Monopilote
2. Hydravion multimoteurs à turbopropulseur - Monopilote
3. Avions multimoteurs à turboréacteur - Monopilote
4. Avions multipilotes.

Qualification avions certifiés sous registres spéciaux : avions militaires, d'origine militaire, expérimentaux ou de collection.



FORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

LES FORMATIONS COMPLÉMENTAIRES MONOMOTEUR

La mention sur la licence de la classe ou du type concerné couvre tous les avions de cette classe ou de ce type **si aucun dispositif particulier n'est employé.**

Une formation complémentaire est requise pour les autres cas [FCL .710 (a)].

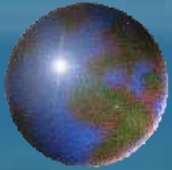
DISTINCTIONS DE FORMATION

La formation complémentaire à appliquer en fonction de la classe, du type ou de la variante est développée dans la partie 21 de l'Aircrew.

Divers amendements sont intervenus depuis le texte initial , notamment celle qui définit la qualification « Avions Hautes Performances » (HPA).

Dans la liste des classes et types d'avion,

- le symbole (D) indique l'exigence d'une formation aux différences ;
 - le symbole (HPA) indique des conditions particulières et un complément de connaissances obligatoire pour l'obtention de la qualification ;
- et précise la mention à inscrire sur la licence.



FORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

DEUX FORMATIONS DISTINCTES [(FCL.710) et (Partie 21)]

LE COURS DE FAMILIARISATION

RECOMMANDÉ, en cas d'utilisation d'un autre avion du même type ou d'une même variante, ou lorsque des modifications de l'équipement et/ou des procédures portant sur le type ou la variante ont déjà été utilisées.

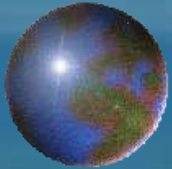
Le cours ne comporte que l'acquisition de connaissances additionnelles sans obligation de vol ni d'annotation particulière.

LA FORMATION AUX DIFFÉRENCES

EXIGÉE, en cas d'utilisation d'une variante d'un avion de classe monopilote, de l'utilisation d'une autre variante ou type de la même classe d'avion que ceux déjà utilisés, ou lorsque des modifications des équipements/ou des procédures par rapport aux types ou aux variantes n'ont pas été déjà acquises.

Elle comprend l'acquisition de connaissances additionnelles et une formation pratique en vol ou sur un dispositif approprié.

Elle doit être confirmée par une annotation de l'instructeur sur carnet de vol.



LES VARIANTES PART-FCL

LES VARIANTES

Monomoteur équipé d'un train classique

TW (tail wheel)

Monomoteur équipé d'une hélice à pas variable

VP (variable pitch)

Monomoteur équipé d'un train escamotable

RU (rétractable undercarriage)

Monomoteur turbocompressé ou suralimenté

T (turbo)

Monomoteur équipé d'une cabine pressurisée

P (pressurized)

Monomoteur équipé d'un dispositif
monomanette de puissance

SLPC (single lever
power contrôle)

Monomoteur équipé d'un EFIS (Glass cockpit)

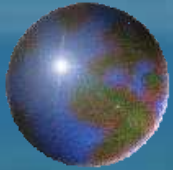
EFIS (électronic flight
instrument system)

Monosiège à motorisation rapprochée

MR (motorisation rapprochée)

Multimoteurs à pistons à propulsion axiale

PP (push pull)



LES VARIANTES PART-FCL

ATTESTATION DE LA VARIANTE

L'instructeur [TRI(A), CRI(A) , SFI(A) ou FI(A), (selon le cas)], portera la mention des formations aux différences ou du contrôle de compétence sur le carnet de vol du pilote ou sur un document équivalent et l'attestera.

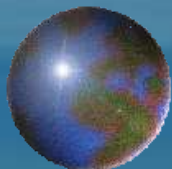
VARIANTES MULTIPLES SUR UNE MÊME CLASSE D'AVION

Plusieurs variantes peuvent être définies sur un même avion.
Les formations relatives à chaque variante doivent être étudiées et validées avant de pouvoir utiliser cet avion.
L'attestation du FI portera l'ensemble des variantes sur le carnet de vol (ex : Apte aux variantes VP, RU, T).

VALIDITÉ DE LA VARIANTE

Pour les monomoteurs à pistons, pas de limitation de validité (permanent)
Pour les autres, la validité des variantes est de deux ans.

Bien entendu, au nom de la sécurité et du bon sens, si un pilote n'a pas utilisé certaines variantes depuis longtemps, ces dispositions réglementaires n'interdisent pas à l'exploitant d'imposer des exigences pratiques plus rigoureuses.



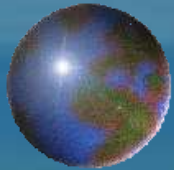
QUALIFICATIONS AIRCREW

LES INSTRUCTEURS

◆ Généralités

- Etre âgé d'au moins 18 ans
- Avoir au minimum le CPL théorique
 - ou si formation limitée au LAPL, le PPL avec évaluation
 - ou équivalence (loi du Grand-Père) pour les FI PPL avant le 08 /04/2013
 - Pour les nouveaux FI seuls détenteurs du PPL, limitation formation à la LAPL
- Validité Qualification d'instructeur : 3 ans
(sauf pour le MI : attaché au FI)
- **Tout instructeur (même si détenteur de la seule licence PPL) peut être rémunéré pour formation au PPL et au LAPL ainsi que pour toutes qualifications et autorisations attachées à ces licences, prorogation et examens.**
- Possibilité d'exercer sa compétence d'instructeur dans tous les Etats de la Communauté européenne si maîtrise de la langue.





QUALIFICATIONS AIRCREW

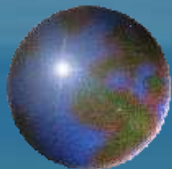
LES INSTRUCTEURS

◆ Compétences d'instructeur et évaluation

Le programme de formation des instructeurs devra leur permettre d'atteindre les compétences suivantes :

- préparer des ressources,
- créer un climat propice à l'apprentissage,
- présenter le savoir,
- intégrer la Gestion des menaces et des erreurs (TEM) et la gestion des équipages,
- gérer le temps pour atteindre les objectifs de formation,
- favoriser l'apprentissage,
- évaluer les performances du stagiaire,
- surveiller et analyser les progrès,
- évaluer les sessions de formation,
- rendre compte des résultats.





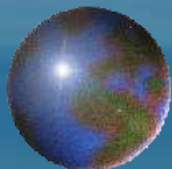
QUALIFICATIONS AIRCREW

LES INSTRUCTEURS

◆ Qualifications « instructeur avion »

- Flight Instructor (FI)
- Mountain Rating Instructor (MI)
- Class Rating Instructor (CRI)
- Type Rating Instructor (TRI)
- Instrument Flight Instructor (IRI)
- Synthétique Flight Instructor (SFI)
- Synthétique Training Instructor (STI)
- Multi Crew Coopération Instructor (MCCI)
- Flight Test Instructor (FTI)





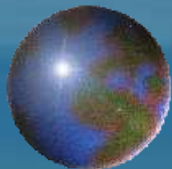
QUALIFICATIONS AIRCREW

LES INSTRUCTEURS



Flight Instructor (FI)

- ◆ Pré-requis pour entrer en stage
 - 10 H de VSV, 20 H en nav,
 - CPL théorique (ou PPL avec sélection si formation LAPLrecherchée) et 200 H vol dont 150 en CDB, dont au moins 30 H de vol sur monomoteur
 - Nav de 300 Nm,
 - Contrôle de compétence FI.
- ◆ Formation dans un organisme de formation approuvé (ATO)
 - ❖ 125 H théorie et pédago, 30 H vol ;
 - ❖ Test en vol.
- ◆ **FI : Privilèges restreints pour formation LAPL et PPL sous supervision d'un FI avec déclaration à la DSAC/IR. Pas d'autorisation pour les premiers lâchés vol solo local ou nav. Levée restriction si 100 H d'instruction et supervision de 25 « vols solo » (local ou nav). Déclaration de demande de levée de restrictions à la DSAC et accord.**



QUALIFICATIONS AIRCREW

LES INSTRUCTEURS

Conditions de prorogation Flight Instructor (FI)

Deux des trois conditions suivantes :

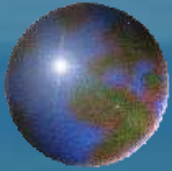
- ◆ **50 HEURES D'INSTRUCTION DANS LES TROIS ANS DE VALIDITÉ « FI »**
- ◆ Suivre un stage de remise à niveau d'instructeur pendant toute la période de validité de la qualification FI ;
- ◆ Réussir une évaluation de compétences avec un FIE dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualif FI.

Au minimum toutes les 2 prorogations qui suivront dans le cas des FI(A) le titulaire aura l'obligation de réussir une évaluation de compétences;

Conditions de renouvellement Flight Instructor (FI)

Si date dépassée :

- ◆ Suivre un stage de remise à niveau d'instructeur ET ;
- ◆ Réussir une évaluation de compétences avec un FIE (FCL.935)



QUALIFICATIONS AIRCREW

LES INSTRUCTEURS

Mountain Training Instructor (FI)

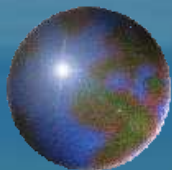
◆ Pré-requis

- Détenir un FI, CRI ou TRI en cours de validité,
- Etre titulaire de la qualification Montagne.

◆ Validité de la qualification MI

- Liée à la validité de la qualification FI, CRI ou TRI.





AUTORISATIONS AIRCREW

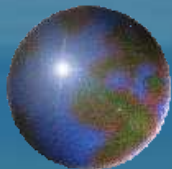
LES EXAMINATEURS

AUTORISATION

VALIDITÉ TROIS ANS POUR TOUTES LES SPÉCIALITÉS

- ✚ Flight Examiner (FE)
- ✚ Class Rating Examiner (CRE)
- ✚ Type Rating Examiner (TRE)
- ✚ Instrument Rating Examiner (IRE)
- ✚ Synthétique Flight Examiner (SFE)
- ✚ Flight Instructor Examiner (FIE)





AUTORISATIONS AIRCREW

LES EXAMINATEURS

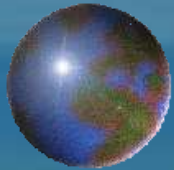
● Privilèges : Examens en vol

- Examen pratique et contrôle de compétence ;
- Délivrance, prorogation, renouvellement des licences et des qualifications.

● Conditions d'exercice

- Autorisation valable 3 ans
- Cours de standardisation
- Cours au sol sur conduite épreuve + 2 vols
- Contrôle d'aptitude pour délivrance autorisation (FIE) (primoaccédant)
- Contrôle de compétence pour prorogation de l'autorisation FE
- 500 H de vol et 100 H d'instruction (LAPL)
- 1000 H de vol et 250 H d'instruction (LAPL - PPL)
- 2000 H de vol et 250 H d'instruction (LAPL – PPL – CPL (si FE CPL))





AUTORISATIONS AIRCREW

LES EXAMINATEURS

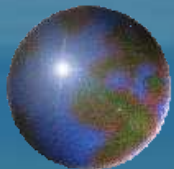
● Prérequis

- **Connaissances et cursus pertinents** (expériences, mentalité, contact, adaptabilité)
- **Expérience appropriée aux privilèges** (FI valide,)
- **Plus de refus opposable quant au nombre de FE mais évaluation par l'Autorité des qualités personnelles et volonté de coopérer.**
(utilisation de SIGEBEL, respect des consignes réglementaires, Manuel de sécurité).
- **Aucune sanction au cours des trois dernières années,**
(aucun défaut de conformité avec les règlements de base, ni infractions pénales).



● Limitations des privilèges en cas d'intérêts directs

- **Pas d'examen si plus de 25% des heures d'instruction requises pour la licence ont été réalisés avec le candidat** (45 h / 4 = 11 h 15 mn),
- **Pas d'examen si tentative d'influence** (recommandations, bienveillance),
- **Pas d'examen si risque d'objectivité mise en cause**
(parents, amis, intérêts économiques, ...).



AUTORISATIONS AIRCREW

LES EXAMINATEURS

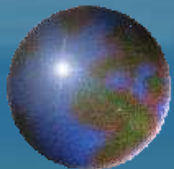
Autres limitations

- Etre qualifié et avoir le privilège d'instruire sur l'aéronef de l'examen,
- Ne pas avoir de barrière de langage avec le candidat,
- Acte sur licence étrangère que si connaissance des procédures administratives du pays gestionnaire de la licence.



Obligations de l'examineur

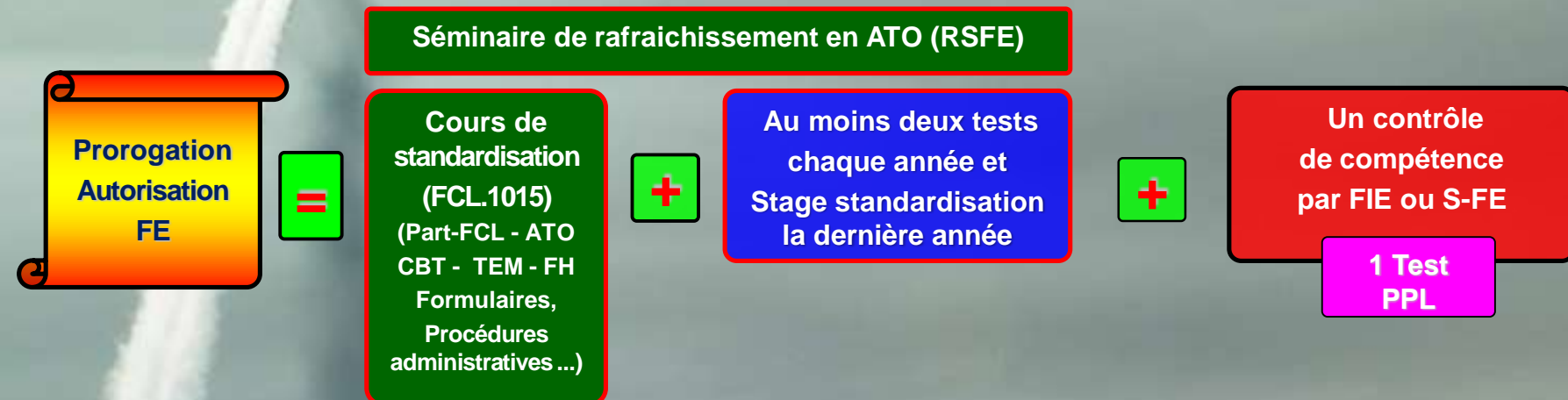
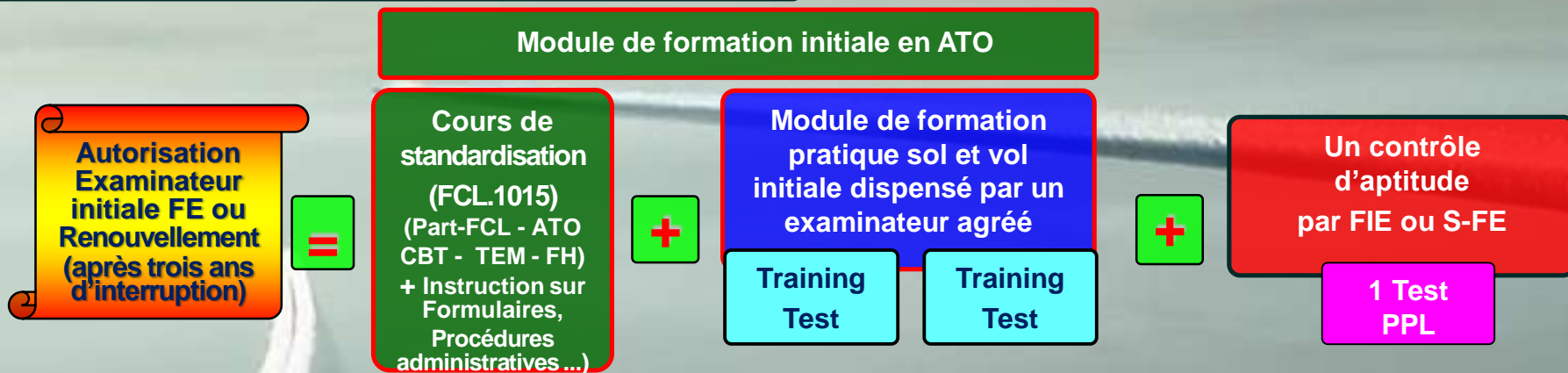
- Conservation des notes ou documents concernant l'examen pendant cinq ans (possibilité de contrôle de l'Autorité),
- Si échec à une section lors d'une prorogation ou d'un renouvellement le candidat doit être averti qu'il ne peut plus exercer ses privilèges tant qu'il n'aura pas réussi l'ensemble de l'examen. Renseigner la Partial Pass.

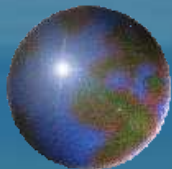


AUTORISATIONS AIRCREW

LES EXAMINATEURS

FORMATION ET STANDARDISATION





AUTORISATIONS AIRCREW

LES EXAMINATEURS

● Prorogation FE

- Réalisation de 2 tests au moins par an (délivrance, renouvellement, ...),
- Le FE doit être FI au moment de sa prorogation de mandat
- Cours de standardisation RSFE la dernière année,
- Contrôle de compétence par un FIE ou Senior-FE (si accord).

● Renouvellement FE

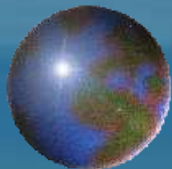
● Si renouvellement avant 3 ans d'interruption de FE

- Cours de standardisation RSFE
- Contrôle de compétence par un FIE



Si renouvellement après 3 ans d'interruption de FE (politique FFA)

- Cours de standardisation RSFE
- Cours au sol sur conduite épreuve + 2 vols
- Contrôle d'aptitude d'examineur par un FIE.

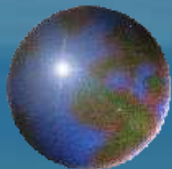


LES EXAMINATEURS

CONDITIONS GÉNÉRALES POUR LES CONTRÔLES DE COMPÉTENCE

ÉTAT D'IMMATRICULATION DE L'APPAREIL	LICENCE DU CANDIDAT	
	Française	Étrangère (Pays de l'UE + 4) <i>(Norvège, Suisse, Islande Liechtenstein)</i>
FRANCE OU AVIONS DE L'UE	PRIVILÈGES DU FE <u>DÉLIVRANCE LAPL ET PPL et Prorogation ou Renouveaulement de la qualification SEP ou TMG</u> Accord DGAC être qualifié pour agir en tant que PIC sur aéronef utilisé lors du test.	<u>Prorogation ou Renouveaulement</u> - Maîtrise langue commune utilisée (ou anglais) - Être autorisé par l'autorité de licence du candidat pour effectuer le contrôle. - (*) Connaissance et application des procédures administratives du pays étranger, (protection des données personnelles, responsabilités, assurances en cas d'accident, ...) - Equipements et assurance conformes
ÉTRANGER (PAYS TIERS HORS UE)	<u>Pas de DÉLIVRANCE LAPL ET PPL</u> OK POUR <u>Prorogation ou Renouveaulement</u> - Être autorisé par l'autorité d'immatriculation de l'appareil pour effectuer le contrôle sur la machine. - Équipement minimum obligatoire de l'appareil vérifié et conforme. - Assurance de l'aéronef pour utilisation en instruction.	<u>Prorogation ou Renouveaulement</u> - Maîtrise langue commune utilisée (ou anglais) - Être autorisé par l'autorité de licence du candidat pour effectuer le contrôle de ce candidat + (*) ci-dessus). - Être autorisé par l'autorité d'immatriculation de l'appareil pour effectuer le contrôle sur la machine. - Équipement minimum obligatoire de l'appareil vérifié et conforme. - Assurance de l'aéronef pour utilisation en instruction.

AUCUNE INTERVENTION DE FE SUR LICENCES DES PAYS TIERS (HORS UE + 4)



RÉSUMÉ DES LICENCES ET QUALIFS

LE DROIT DE VOLER

	STATUT PRIVÉ	STATUT PRO
LICENCES (Règlements - Types ACFT)	BB - LAPL - PPL A - H - S - B - As (PPL seul) -	CPL - ATPL - MPL - MCC (A - H - S - B - As)

+

	VALIDITÉ	
MÉDICAL PRIVÉ = LAPL + CLASSE 2 PRO = classe 1 (Pilote)	LAPL : < 40 = 5 ans ; > 40 = 2 ans PPL : < 40 ans = 5 ans PPL > 40 et < 50 ans = 2 ans PPL > 50 ans = 1 an	< 60 ans = 12 mois Si > 40 ans = 6 mois en TP Mono <i>FCL.065 : Si > 60 ans No GO en TP mono</i> <i>FCL.065 : Si > 65 ans No GO tout TP</i> Si > 60 ans = 6 mois

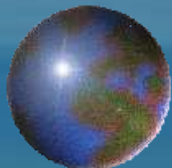
+

	CLASSE	TYPE
QUALIFICATIONS (Aéronefs) (Validité 2 ans pour monomoteurs un an pour toutes les autres)	Monopilote (SP)	Mono et Multipilote (SP et MP)
	SEP (t) SEP (h) TMG	Monomoteurs particuliers
	SET (t) SET (h)	Tous Multimoteurs (t) et (h)
	MEP(t) MEP (h)	Tous ACFT Multipilotes
	PAS DE QUALIF POUR BB ET LAPL	Registres spéciaux

=

MINIMUM LÉGAL POUR VOLER

- SI LE PILOTE SE SENT APTE AU VOL
- S'IL A SUFFISEMMENT D'ENTRAÎNEMENT
- S'IL CONNAÎT L'AVION ET
- SI LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES SONT CONFORMES



RÉSUMÉ DES LICENCES ET QUALIFS

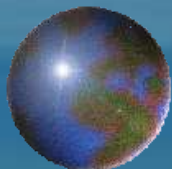
LES OPTIONS ET COMPLÉMENTS

AUTRES QUALIFICATIONS		
QUALIFICATIONS	VOL AUX INSTRUMENTS (un an)	National, Privé ou IR
	INSTRUCTEURS (validité 3 ans)	FI - CRI - TRI - IRI - SFI - STI - MI -MCCI - FTI
QUALIFICATIONS ADDITIONNELLES (Si conditions de validité voir entre parenthèses)	En Route Instruments (un an)	EIR (voir FCL.825)
	Vol acrobatique	Voltige (voir FCL.800)
	Remorquage (5 remorquages dans les 24 mois)	Planeurs (voir FCL.805)
	Vol de nuit	NR (voir FCL.810)
	Montagne (24 mois)	M (voir FCL.815)

AUTORISATIONS		
EXAMINATEURS (validité 3 ans)	Pilote privé	- FE - S/FE -
	Pilote professionnel	- FE - CRE - TRE - IRE - - SFE - FIE -

VARIANTES (validité permanente sur SEP)		
Train classique (TW) <small>EASA</small>	Hélice Pas Variable (VP) <small>EASA</small>	Train rentrant (RU) <small>EASA</small>
Moteur turbo (T) <small>EASA</small>	Pressurisé (P) <small>EASA</small>	Monomanette (SLPC) <small>EASA</small>
Glass Cockpit (EFIS) <small>EASA</small>	PushPull (PP) <small>FR (2011/11/02)</small>	Motor rappro (MR) <small>FR (2011/11/02)</small>

Plus de variante Monosiège à pistons, la qualif SEP (t) (A) suffit (Droit commun - Règlement UE n°1178 Aircrew).
Si variante (s) sur ces types d'avions, obligation de l' (es) obtenir auparavant sur avion non monosiège avec un FI autorisé.



RÉSUMÉ DES VALIDITÉS MÉDICALES

RÉCAPITULATIF DES VALIDITÉS MÉDICALES

LICENCES	COMPÉTENCES D'UTILISATION PRIVÉE	CLASSE MÉDICALE	VALIDITÉS		
			AVANT 40 ANS	DE 40 A 50 ANS	PLUS DE 50 ANS
LAPL	Pilote	LAPL	Cinq ans	Deux ans	Deux ans
BB - PPL	Pilote	2	Cinq ans	Deux ans	Un an
PPL	Instructeur	2	Cinq ans	Deux ans	Un an
CPL - ATPL	Pilote	2	Cinq ans	Deux ans	Un an
CPL - ATPL	Instructeur	2	Cinq ans	Deux ans	Un an
LICENCES	COMPÉTENCES D'UTILISATION PRO	CLASSE MÉDICALE	AVANT 40 ANS	DE 40 A 60 ANS	APRÈS 60 ANS
CPL - ATPL	Pilote (exploitation monopilote)	1	Un an	Six mois	<i>FCL.065 No Go</i>
CPL - ATPL	Pilote (exploitation multipilote)	1	Un an	Un an	Six mois <i>Après 65 ans FCL.065 No Go</i>
CPL - ATPL	Instructeur ou Pilote	1	Un an	Un an	Six mois
<u>LAPL - PPL</u> <u>CPL - ATPL</u> <u>Avec ou Sans</u> <u>qualification FI</u>	<u>VOL DE DÉCOUVERTE</u> (depuis le 25/08/2016) (Baptêmes, Vols initiation si FI)	<u>1 ou 2</u>	Être détenteur d'un certificat d'aptitude médicale en état de validité pour la licence considérée		



**Merci
de votre attention**



André PARIS

