

**REGLEMENT N°06/2005/CM/UEMOA RELATIF AUX CONDITIONS DE DELIVRANCE DES LICENCES, DE FORMATION ET DE CONTROLE DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE AVION**

**LE CONSEIL DES MINISTRES DE L'UNION ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)**

**Vu** le Traité de l'UEMOA, notamment en ses articles 4, 6, 7, 16, 20 à 23, 24 à 26, 42 à 45, 101 et 102;

**Vu** le Protocole Additionnel n° II relatif aux politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment, en ses articles 7 et 8 ;

**Considérant** la Décision N °08/2002/CM/UEMOA du 27 juin 2002 portant adoption du programme commun du transport aérien des Etats membres de l'UEMOA, notamment son volet relatif à la mise en place du projet COSCAP sur la supervision de la sécurité aérienne, transition à la création d'une Agence Communautaire de la sécurité et de la sûreté de l'Aviation Civile ;

**Considérant** la Décision N °13/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 portant adoption d'un mécanisme communautaire de supervision de la sécurité de l'aviation civile dans les Etats membres de l'UEMOA ;

**Considérant** le Protocole d'accord signé le 05 mars 2003 entre la Commission et l'OACI, relatif à la mise en œuvre du projet COSCAP ;

**Considérant** la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses annexes (notamment l'Annexe 1) ainsi que les instruments de droit aérien international ;

**Considérant** la Décision en date du 14 novembre 1999 relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique, signée le 12 juillet 2000 par le Président en exercice de l'OUA ;

**Désireux** d'harmoniser la réglementation technique de la sécurité de l'aviation civile dans les Etats membres de l'UEMOA, conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI, afin de renforcer les règles relatives aux conditions de délivrance des licences et de formation des membres d'équipage de conduite avion pour permettre le développement sûr, ordonné et efficace du transport aérien dans l'espace de l'UEMOA ;

Sur proposition de la Commission de l'UEMOA ;

Après avis du Comité des experts statutaire en date du 17 juin 2005,

**EDICTE LE REGLEMENT DONT LA TENEUR SUIT :**

**Article premier : Définitions**

Pour l'application du présent Règlement, les termes et expressions ci-après ont les significations suivantes :

**Autorité Aéronautique Civile** : l'autorité gouvernementale en charge de l'aviation civile, l'autorité ou la personne morale ou l'organe habilité à exercer une telle fonction ;

**Certificat** : tout agrément, licence ou autre document délivré à la suite d'une certification ;

**Certification** : délivrance du certificat correspondant à toute forme de reconnaissance attestant qu'un aéronef, moteur ou hélice, des pièces et équipements, un organisme ou une personne satisfont aux exigences applicables, et notamment aux dispositions du présent Règlement et son Annexe ;

**Commission** : la Commission de l'Union prévue à l'article 26 du Traité de l'UEMOA ;

**Conseil** : le Conseil des Ministres prévu à l'article 20 du Traité de l'UEMOA ;

**Convention de Chicago** : la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses annexes ;

**COSCAP** : Cooperative development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Program (programme de coopération régionale pour la supervision de la sécurité aérienne) ;

**Etat membre** : l'Etat partie prenante au Traité de l'UEMOA, tel que prévu par le préambule de celui-ci ;

**Licence** : titre délivré par un Etat pour une période déterminée, attestant d'un niveau de compétence professionnelle autorisant le titulaire à exercer des fonctions spécifiques en relation avec un aéronef ;

**Membre d'équipage de conduite d'un avion** : membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un avion pendant une période de service de vol ;

**OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;

**RC PEL** : Règles Communautaires pour les licences du personnel de l'aéronautique civile ;

**RC PEL 1** : Règles Communautaires pour les licences des membres d'équipage de conduite des avions ;

**UEMOA** : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.

**Article 2 : Objet**

Le présent Règlement et son Annexe dénommée RC PEL 1 qui en fait partie intégrante, fixent les conditions d'obtention et de maintien en état de validité des licences des membres d'équipage de conduite des avions, des qualifications associées ainsi que des conditions relatives à l'agrément des organismes de formation aéronautique, à l'approbation des programmes de formation et aux autorisations d'instructeurs et d'examineurs.

**Article 3 : Champ d'application**

Les dispositions du présent Règlement s'appliquent aux procédures relatives à la formation et au contrôle, ainsi qu'aux demandes de délivrance de licences, de qualifications, d'autorisations, d'approbations ou de certificats reçues par l'Autorité aéronautique civile.

**Article 4 : Coopération**

Les Etats membres, la Commission de l'UEMOA et les instances du mécanisme communautaire de la supervision de la sécurité de l'aviation civile coopèrent pour la mise en œuvre du présent Règlement.

Les informations obtenues dans le cadre de l'application du présent Règlement sont couvertes par la confidentialité.

**Article 5 : Sanctions**

Dans l'attente d'une réglementation communautaire en la matière, toute infraction aux dispositions spécifiques sur les conditions de délivrance des licences, de formation et de contrôle des membres d'équipage de conduite avion, sera soumise aux prescriptions des lois en vigueur dans les Etats membres.

**Article 6 : Amendements et révision**

Les dispositions du présent Règlement et de son Annexe peuvent être amendés ou révisés par le Conseil des Ministres, conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI

**Article 7 : Dispositions transitoires**

Outre les règles fixées par le présent Règlement, les dispositions des législations nationales qui ne sont pas contrares à la législation communautaire, restent applicables

**Article 8 : Entrée en vigueur**

Le présent Règlement entre en vigueur à compter de sa date de signature et sera publié au Bulletin officiel de l'Union.

Fait à Ouagadougou, le 16 septembre 2005

LEGIBENIN

---

# Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

---

## **ANNEXE**

**AU**

**Règlement n° 06 2005/ CM / UEMOA relatif aux conditions de délivrance des licences, de formation et de contrôle des membres d'équipage de conduite avion dénommée Règles Communautaires PEL 1 en abrégé « RC PEL 1 »**

## CHAPITRE I – REGLES GENERALES

### RC PEL 1- 001 : Définitions et abréviations

#### (a) Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

Autorité	:	Autorité de l'aéronautique civile.
Autorité de l'Aéronautique civile	:	Autorité gouvernementale en charge de l'aviation civile, Autorité ou la personne ou l'organe habilité à exercer une telle fonction.
Autres dispositifs de formation	:	Toutes aides à la formation, autres que les entraîneurs synthétiques de vol, , et qui constituent un moyen de formation dans lequel un environnement de poste de pilotage complet n'est pas nécessaire.
Avion monopilote	:	Avion certifié pour être exploité par un seul pilote.
Avion multipilote	:	Avion certifié pour être exploité avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes.
Catégorie (d'aéronefs)	:	Classification des aéronefs selon des caractéristiques fondamentales spécifiées, tels qu'avion, hélicoptère, planeur ou ballon libre.
Commission	:	La Commission de l'Union prévue à l'article 26 du Traité
Conseil	:	Le Conseil des Ministres de l'Union prévu à l'article 20 du Traité
Contrôle de compétence	:	Epreuve pratique d'aptitude, effectuée en vue de proroger ou de renouveler des qualifications et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé par l'examineur.
Copilote	:	Pilote n'étant pas le pilote commandant de bord opérant sur un aéronef pour lequel plus d'un pilote est requis. Toutefois est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction en vol.
Epreuve pratique d'aptitude	:	Démonstration de l'aptitude, effectuée en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification, et comprenant tout examen oral susceptible d'être exigé par l'examineur.

Etape	: Vol comprenant le décollage, le départ, un vol de croisière d'au moins 15 mn, l'arrivée, l'approche et l'atterrissage.
Etat membre	: L'Etat partie prenante au Traité de l'UEMOA tel que prévu au préambule de celui-ci.
Etat tiers	: Tout Etat autre qu'un Etat membre.
Etat tiers OACI	: Tout Etat contractant de la Convention de Chicago autre qu'un Etat membre de l'Union.
Moto-planeur (TMG)	: Planeur, ayant un certificat de navigabilité accepté par l'Autorité, pourvu d'un moteur intégré et non rétractable et d'une hélice non rétractable. Il doit être capable de décoller et de s'élever par sa propre puissance conformément à son manuel de vol.
Nuit	: Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'Autorité.
OACI	: Organisation de l'aviation civile internationale
Pilote commandant de bord	: Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.
Pilote privé	: Pilote détenteur d'une licence ne permettant pas le pilotage d'aéronefs contre rémunération.
Pilote professionnel	: Pilote détenteur d'une licence permettant le pilotage d'aéronefs contre rémunération.
Prorogation	: Acte administratif effectué pendant la période de validité d'une approbation ou qualification et qui permet au titulaire de continuer à exercer les privilèges de cette approbation ou qualification pour une nouvelle période donnée sous réserve de remplir les conditions prévues.
Qualification	: Mention portée sur une licence établissant les conditions, privilèges ou restrictions spécifiques à cette licence.
Renouvellement (d'une approbation ou qualification)	: Acte administratif effectué après qu'une approbation ou qualification soit arrivée en fin de validité et qui a pour effet de renouveler les privilèges de cette approbation ou qualification pour une nouvelle période donnée, sous réserve de remplir les conditions prévues.
Temps de vol (Avion)	: Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage

jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin de vol.

- Temps aux instruments : Temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.
- Temps aux instruments au sol : Temps pendant lequel un pilote reçoit une instruction au vol aux instruments simulée sur un entraîneur synthétique de vol (STD).
- Temps de vol aux instruments : Temps pendant lequel l'aéronef est piloté par seule référence aux instruments.
- Temps de vol comme élève pilote commandant de bord (SPIC) : Temps de vol durant lequel l'instructeur de vol supervise le candidat exerçant les fonctions de pilote commandant de bord, sans influencer ni conduire le vol de l'aéronef.
- Temps de vol d'instruction en double commande : Temps de vol ou temps aux instruments au sol au cours duquel une personne reçoit une instruction au vol d'un instructeur habilité.
- Temps de vol solo : Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant de l'aéronef.
- Travail en équipage : Travail de l'équipage de conduite, en tant qu'équipe dont les membres coopèrent entre eux sous l'Autorité du pilote-commandant de bord.
- Type (d'aéronef) : Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications, sauf celles qui entraînent un changement dans les caractéristiques de manoeuvre ou de vol ou dans la composition de l'équipage de conduite.
- Validation (d'une licence) : Mesure prise par l'Autorité quand, au lieu de délivrer une nouvelle licence, elle reconnaît à une licence délivrée par un autre Etat la même valeur qu'à celles qu'elle délivre.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage détenant une licence et une qualification en état de validité et qui accomplit les tâches liées aux fonctions commandement, pilotage, ou mécanique à bord d'un aéronef.

Elève pilote : Personne étant à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction de vol pour l'obtention d'une licence.

Entraîneur synthétique de vol : Les simulateurs de vol, les systèmes d'entraînement aux vols, les systèmes d'entraînement aux vols et de navigation ou les systèmes basiques d'entraînement aux vols et aux instruments.

(b) Abréviations

Dans le présent règlement, les abréviations utilisées ont les significations suivantes :

ATPL	:	Airline transport pilot license / Licence de pilote de ligne
BITD	:	Basic Instrument Training Devise/Entraîneur basique de vol
CFI	:	Chief flight instructor/ Instructeur en vol
CGI	:	Chief Ground Instructor / Instructeur au sol
CPL	:	Commercial Pilot License / Licence de pilote professionnel
CR	:	Class rating / Qualification de classe
CRE	:	Class rating Examiner / Examineur pour les qualifications de classe
CRI	:	Class Rating Instructor/Instructeur de qualification de classe
FBS	:	Fixed Base Simulator/Entraîneur de vol
FCL	:	Flight Crew Licensing/ Licence des membres d'équipage de conduite
FE	:	Flight Examiner/Examineur de vol
FFS	:	Full Flight Simulator/ Simulateur de vol
FI	:	Flight Instructor/ Instructeur de vol
FIE	:	Flight Instructor Examiner /Instructeur Examineur
FNPT	:	Flight and Navigation Procedures Trainer/Système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation.
FTO	:	Flight Training Organization/Organisme de formation au vol
H	:	Helicopter/Hélicoptère
HT	:	Head of Training/ Chef ou responsable de la formation
IR	:	Instrument Training/ Entraînement de vol aux instruments
IRI	:	Instrument Rating Instructor/ Instructeur de qualification de vols aux instruments
IRE	:	Instrument Rating Examiner/Examineur de qualification de vol aux instruments
ME	:	Multi Engine/Avion multimoteur
MPA	:	Multi Pilot Aircraft /Avion multipilote
PIC	:	Pilote in command/ Pilote commandant de bord
PF	:	Pilot flying/ Pilote aux commandes
PNF	:	Pilot non flying/ Pilote
PPL	:	Private Pilot License/ Licence de pilote privé
SPA	:	Single Pilot Aircraft/ Avion monopilote
SPIC	:	Single Pilot in command /Elève pilote commandant de bord
TMG	:	Tourism Motor / avion de tourisme
TR	:	Type Rating/ Qualification de type
TRE	:	Type rating Examiner/ Examineur de qualification de type
TRI	:	Type rating Instructor/ Instructeur de qualification de type
TRTO	:	Type rating Training Organization/ Organisme de formation de qualification de type
ULM	:	Ultra léger motorisé
FTD	:	Flight Training Devise/ Système d'entraînement aux vols

### **RC PEL 1 - 005 : Champ d'application**

#### **(a) Généralités**

(1) Les règles établies dans le RC PEL 1 s'appliquent à toutes les procédures relatives à la formation et au contrôle, ainsi qu'à toutes les demandes de délivrance de licences, de qualifications, d'autorisations, d'approbations ou de certificats reçues par l'Autorité.

(2) Lorsque les termes "licences", "qualifications", "autorisations", "approbations" ou "certificats" sont mentionnés dans le présent règlement (RC PEL1), il est entendu qu'il

s'agit de licences, qualifications, autorisations, approbations ou certificats délivrés en conformité avec ledit règlement. Dans tous les autres cas, il est précisé que ces titres sont, par exemple, des licences aux normes OACI délivrées par un Etat tiers ou des licences nationales.

(3) Tous les entraîneurs de vol synthétique mentionnés dans le RC PEL1 se substituant à un aéronef en vue de la formation doivent être certifiés et leur utilisation doit être approuvée par l'Autorité.

(4) Lorsqu'il est fait référence aux avions, cela n'inclut pas les aéronefs ultra-légers motorisés (ULM) sauf s'il y est fait expressément référence.

(b) Mesures transitoires

(1) Les formations commencées avant la date d'application du présent règlement conformément aux règles nationales sont acceptées en vue de la délivrance de licences ou qualifications nationales, sous réserve que ces formations et ces contrôles soient achevées avant le ..... [3 ans après la date d'entrée en vigueur].

(2) Les licences et qualifications, les autorisations, les approbations et les certificats médicaux délivrés conformément aux règles nationales des Etats membres avant la date d'entrée en vigueur ou délivrés conformément au paragraphe (b) (1) ci-dessus restent valides avec les mêmes privilèges, qualifications et limitations, sous réserve qu'après le ..... [6 mois après la date d'entrée en vigueur], ils soient revalidés ou renouvelés conformément aux dispositions du présent règlement.

(3) Les titulaires d'une licence nationale délivrée conformément à la réglementation nationale d'un Etat membre avant le ....., date d'entrée en vigueur ou conformément au paragraphe (b) (1) ci-dessus, doivent, dans un délai de 3 ans à partir de la date d'application, demander à l'Autorité la délivrance de la licence ou de la qualification équivalente spécifiée dans le présent règlement, qui étend les privilèges de la licence pour son utilisation dans les autres Etats membres conformément aux dispositions du RC PEL 1-015. Pour la délivrance de telles licences et qualifications, le titulaire doit remplir les conditions définies à l'Appendice du RC PEL 1-005 du présent règlement.

(4) Les examens en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification de pilote seront organisés sous la supervision de l'Agence Communautaire pour la Sûreté et la Sécurité de l'Aviation Civile. Toutefois, en attendant la mise en place de cette Agence, les Etats membres continuent d'organiser lesdits examens conformément à la réglementation en vigueur.

(c) Autorisations d'examineur

Les examinateurs titulaires d'une autorisation nationale antérieure à l'application du présent règlement (RC PEL1) peuvent être autorisés en tant qu'examineurs au titre dudit règlement, sous réserve de démontrer à l'Autorité une connaissance des règlements communautaires relatives aux licences (RC PEL1) et aux opérations aériennes (OPS 1). L'autorisation est valable 3 ans. Toute reconduction de la validité de l'autorisation délivrée est soumise aux conditions définies au RC PEL 1-425 paragraphes (a) et (b).

**RC PEL 1 - 010 : Conditions de base pour exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite**

(a) Licence et qualification:



(1) Nul ne peut exercer les fonctions de membre d'équipage de conduite d'un avion civil inscrit au registre national d'immatriculation d'un Etat membre s'il ne détient une licence et une qualification en état de validité conforme au présent règlement et correspondant aux fonctions exercées, dans les conditions définies par ledit règlement ou par toute autre règle notamment opérationnelle, ou une autorisation telle que définie aux RC PEL1-085 et/ou 1-230. La licence doit avoir été:

- (i) délivrée par l'Autorité
- ou
- (ii) délivrée par un autre Etat membre de l'Union, ou tout autre Etat tiers OACI, et validée par l'Autorité conformément aux dispositions du RC PEL 1-016 (a) (1) et (b) (1) ci-dessous.

(2) Moto-planeurs (réservé)

(3) Les pilotes titulaires d'un brevet et licence de base de pilote d'avion ou titulaires d'une qualification de vol aux instruments conformes à la réglementation nationale et qui n'ont pas démontré la connaissance de la langue anglaise exigée au RC PEL 1-200 sont autorisés à continuer de voler sur des avions immatriculés au registre national.

(b) Exercice des privilèges

Le titulaire d'une licence, qualification ou autorisation ne peut exercer aucun privilège autre que ceux afférents à la licence, qualification ou autorisation détenue.

(c) Recours, procédure d'application

(1) Un Etat membre peut à tout moment et conformément à sa réglementation nationale, connaître des recours, limiter les privilèges ou suspendre toutes licences, qualifications, autorisations, approbations ou certificats qu'il a délivré conformément au RC PEL1 s'il est établi que le titulaire de la licence n'a pas rempli, ou n'est plus en mesure de remplir les conditions du Règlement RC PEL 1 ou de se conformer à toute réglementation nationale pertinente de l'Etat de délivrance.

(2) Lorsqu'un Etat membre établit qu'un candidat à une licence ou un pilote titulaire d'une licence RC PEL 1 délivrée par un autre Etat membre n'a pas rempli, ou n'est plus en mesure de remplir les conditions du Règlement RC PEL 1 ou de se conformer à toute réglementation nationale pertinente de l'Etat dans lequel l'avion est exploité, cet Etat en informera l'Etat de délivrance. Conformément à sa réglementation nationale, l'Etat membre peut informer l'Etat de délivrance que pour des raisons de sécurité, le candidat à une licence ou le pilote titulaire d'une licence RC PEL 1 qu'il a dûment désigné à l'Etat de délivrance pour les raisons évoquées ci-dessus ne peut piloter un avion enregistré dans cet Etat ou piloter un avion dans l'espace aérien de cet Etat.

## **RC PEL 1 - 015 : Reconnaissance des licences**

(a) Licences et qualifications, autorisations, approbations ou certificats délivrés par un Etat membre

Lorsqu'une personne a obtenu une licence, une qualification, une autorisation, une approbation ou un certificat délivrés par un Etat membre conformément au RC PEL1 et

aux procédures associées, ces licences, qualifications, autorisations, approbations ou certificats sont acceptés et validés par les autres Etats membres.

(b) Licences délivrées par un Etat tiers

(1) Une licence délivrée par un Etat tiers peut être validée à la discrétion de l'Autorité de l'Etat membre en vue de son utilisation sur un aéronef immatriculé dans cet Etat membre. Les titulaires de licences de pilote qui demandent une validation doivent se conformer aux conditions prévues à l'Appendice 1 du présent RC PEL 1-015.

(2) La validation d'une licence de pilote est limitée à (12) mois à compter de la date de validation, sous réserve que la licence reste valide. Toute prorogation de la durée de validité de la validation est soumise à l'approbation de l'Etat membre et à toutes conditions jugées nécessaires par la Commission de l'UEMOA. Le titulaire d'une validation délivrée par un Etat membre doit se conformer aux règles RC PEL1.

(3) Les conditions prévues aux (1) et (2) ci-dessus ne s'appliquent pas lorsqu'un aéronef immatriculé dans un Etat membre est loué à un exploitant d'un Etat tiers, sous réserve que l'Autorité de l'Etat de l'exploitant a accepté d'assurer, pour la durée de l'affrètement, la surveillance technique et/ou opérationnelle de l'aéronef conformément au RC OPS 1. Les licences des membres d'équipage de l'exploitant de l'Etat tiers peuvent être validées à la discrétion de l'Autorité de l'Etat membre concerné, sous réserve que les privilèges de la licence soient limités à l'utilisation pendant la durée de l'affrètement uniquement sur l'aéronef désigné dans le cadre d'opérations spécifiées et n'impliquant pas un exploitant d'un Etat membre, directement ou indirectement par le biais d'un affrètement ou de tout accord commercial.

(c) Conversion d'une licence délivrée par un Etat tiers

(1) Une licence de pilote délivrée par un Etat tiers peut être convertie en licence RC PEL1 sous réserve d'assurer un niveau de sécurité équivalent entre les conditions de formation et de contrôle établies dans les Etats membres et les Etats de délivrance non membres de l'UEMOA. Les conditions minimales de conversion de ces licences figurent dans l'Appendice 3 au présent RC PEL1-015. Une licence convertie doit comporter une remarque indiquant l'Etat qui a délivré la licence d'origine.

(2) Une licence de pilote privé délivrée par un Etat tiers peut être convertie en licence PEL1 assortie d'une qualification de classe ou de type monopilote sous réserve de sa conformité aux conditions définies à l'Appendice 2 au présent RC PEL 1-015.

**RC PEL 1 - 016 : Prise en compte des licences étrangères délivrées par un Etat tiers**

(a) Le candidat à une licence conforme au RC PEL1 et le cas échéant, à une qualification de vol aux instruments IR (A), et qui détient une licence au moins équivalente délivrée par un Etat tiers conformément à l'Annexe 1 de l'OACI doit satisfaire à toutes les exigences du RC PEL1. La durée des formations, le nombre des leçons et les heures d'entraînement spécifique peuvent être réduits par l'Autorité qui peut faire appel à un organisme de formation approprié pour déterminer ces réductions.

(b) Le titulaire d'une licence de pilote de ligne Avion ATPL (A) délivrée conformément à l'Annexe 1 de l'OACI possédant une expérience de 1500 heures de vol sur avions multipilote en qualité de commandant de bord ou de copilote dans les conditions prévues à l'appendice 1 du RC PEL 1-015, peut être dispensé de l'obligation de suivre une formation complémentaire approuvée avant de se présenter à l'examen des connaissances théoriques et à l'épreuve pratique d'aptitude en vol, sous réserve que soit apposée sur sa licence étrangère ATPL(A) une qualification de type multipilote correspondant à l'avion utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude ATPL (A).

#### **RC PEL 1 - 017 : Qualifications spéciales**

Des qualifications pour formations spéciales associées à la licence sont requises pour certaines circonstances de vol.

Des qualifications pour formations spéciales associées à la licence PPL (A) sont requises pour le vol en montagne, le remorquage de planeurs, la voltige aérienne, le largage de parachutistes et le vol en condition IMC.

Ces qualifications ou formations spéciales sont définies et leurs conditions fixées par des dispositions relatives aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile.

Une qualification spéciale associée à la licence CPL (A) et la à licence ATPL (A) est requise pour le vol en montagne. Cette qualification en montagne est définie et ses conditions sont fixées par les dispositions relatives aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile.

#### **RC PEL 1 - 018 : Authentification des licences, qualifications, autorisations et certificats**

L'Autorité doit s'assurer avant de valider, de convertir ou de prendre en compte une licence, une qualification, une autorisation ou un certificat délivré par une autre Autorité, membre ou non membre de l'UEMOA, de l'authenticité et de la validité de celle-ci ainsi que de sa conformité au regard des dispositions de l'Annexe 1 de l'OACI. Il en sera de même pour la prise en compte d'un certificat d'aptitude médicale.

#### **RC PEL 1 - 020 : Prise en compte de l'expérience militaire**

Demande de prise en compte :

Les membres d'équipage titulaires de licences militaires qui postulent à la délivrance d'une licence de pilote spécifiée dans le RC PEL1, à l'exclusion de la licence de pilote de ligne, doivent présenter leur candidature auprès de l'Autorité.

Les candidats doivent fournir à l'Autorité le programme complet des formations théoriques et pratiques ayant permis l'obtention des titres militaires détenus ainsi que les résultats obtenus à l'issue des examens.

Les connaissances, l'expérience et l'aptitude acquises en tant que militaires doivent satisfaire aux conditions fixées par le présent RC PEL 1.

Les licences ainsi délivrées restent des licences nationales jusqu'à accomplissement des conditions de transformation précisées à l'appendice 1 au RC PEL 1-005.

### **RC PEL 1 - 025 : Validité des licences et qualifications**

(a) Tout titulaire de licence ne peut exercer les privilèges afférents à une licence ou une qualification que s'il maintient ses compétences en remplissant les conditions relatives à cette licence ou cette qualification définies dans le RC PEL1

(b) La validité d'une licence est déterminée par la validité des qualifications qu'elle contient et du certificat médical.

Dans le cas d'une ré-émission, les qualifications en état de validité sont reportées par l'Autorité sur la nouvelle licence.

Tout titulaire de licence doit faire la demande de ré-émission de sa licence auprès de l'Autorité. Cette demande doit inclure les documents nécessaires.

### **RC PEL 1 - 026 : Expérience récente des pilotes qui exercent leurs fonctions hors du cadre réglementaire OPS 1**

(a) Un pilote ne peut exercer les fonctions de commandant de bord ou de copilote d'un avion transportant des passagers que s'il a effectué dans les 90 jours qui précèdent, au moins trois décollages et trois atterrissages à bord d'un avion de même classe ou de même type ou sur un simulateur de vol de catégorie C ou D du même type d'avion que sur lequel il exerce ses fonctions.

(b) Le titulaire d'une licence qui ne détient pas une qualification de vol aux instruments valide ne peut exercer de nuit en tant que pilote d'un avion transportant des passagers s'il n'a effectué de nuit au moins un des décollages et atterrissages requis par le paragraphe (a) du présent RC PEL 1-026.

### **RC PEL 1 - 030 : Dispositions relatives aux contrôles**

(a) Autorisation d'examineur

L'Autorité habilite et désigne en tant qu'examineurs, des personnes intègres dûment qualifiées qui feront passer en son nom les épreuves pratiques d'aptitude et les contrôles de compétence définies dans le RC PEL1. Les qualifications minimales des examinateurs sont définies au chapitre IX du RC PEL1. Les responsabilités et les privilèges des examinateurs leur sont notifiés par écrit par l'Autorité.

(b) Nombre d'examineurs

L'Autorité détermine l'effectif d'examineurs nécessaire, en tenant compte du nombre et de la répartition géographique de la population des pilotes.

(c) Procédure de désignation des examinateurs.

(1) L'Autorité tiendra à jour une liste de tous les examinateurs qu'elle a autorisé (s), précisant leurs fonctions. L'Autorité notifiera à chaque organisme de formation au vol approuvé ou déclaré le nom des examinateurs désignés pour l'exécution des épreuves pratiques d'aptitude en vue de la délivrance des licences de pilote privé et de pilote professionnel ainsi que des qualifications au sein de l'organisme de formation concerné.

(2) Pour la délivrance de la licence de pilote de ligne Avion ATPL (A), l'Autorité notifiera à chaque candidat le nom du ou des examinateurs qu'elle a désigné(s) à cet effet.

(3) Les examinateurs ne doivent pas faire passer d'épreuves aux candidats auxquels ils ont dispensé eux-mêmes une formation en vol pour cette licence ou cette qualification, à moins qu'ils n'aient reçu un accord explicite par écrit de l'Autorité.

(d) Conditions requises des candidats subissant une épreuve pratique d'aptitude.

Avant de passer une épreuve pratique d'aptitude pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification, le candidat doit avoir réussi l'examen des connaissances théoriques correspondant. Des exceptions peuvent être faites par l'Autorité au bénéfice des candidats qui ont suivi un programme de formation intégrée au pilotage. La préparation à l'examen des connaissances théoriques doit toujours avoir été effectuée avant que le candidat ne passe les épreuves pratiques d'aptitude correspondante. Sauf pour l'obtention de la licence de pilote de ligne, le candidat à une épreuve pratique d'aptitude doit être présenté pour l'épreuve par l'organisme ou la personne responsable de la formation.

### **RC PEL 1 - 035 : Aptitude physique et mentale**

(a) Aptitude

Le détenteur d'un certificat médical doit être mentalement et physiquement apte à exercer en toute sécurité les privilèges de la licence correspondante.

(b) Exigence du certificat médical

Pour pouvoir demander une licence ou en exercer les privilèges, le candidat en vue de la délivrance d'une licence ou le titulaire d'une licence doit détenir un certificat médical valide adapté aux privilèges de la licence, selon des conditions fixées par le RC PEL 3 (Conditions médicales de délivrance des licences du personnel de l'aéronautique civile).

(c) Dispositions médicales

Après l'examen médical, le candidat doit être informé de son aptitude, ou le cas échéant de son inaptitude, ou de la révision des résultats de son examen par l'Autorité. Le médecin examinateur agréé (MEA), le centre de médecine aéronautique (CEMA) ou la section de médecine aéronautique (SMA), selon le cas, doit informer le candidat de toutes conditions (médicales, opérationnelles ou autres) limitant le cas échéant la formation au vol et /ou les privilèges de toutes licences à délivrer.

### **RC PEL 1 - 040 : Diminution de l'aptitude physique ou mentale**

(a) Le titulaire d'une licence prévue au RC PEL1 doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence et des qualifications associées dès qu'il ressentira une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces privilèges correctement et en toute sécurité.

(b) Nul ne peut exercer les privilèges de sa licence et des qualifications associées pendant toute période au cours de laquelle il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale, de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire la délivrance ou le renouvellement de son certificat médical.

(c) En cas de maladie, d'intervention chirurgicale, ou d'accident entraînant une incapacité de travail de vingt et un jours au moins, l'intéressé doit subir un nouvel examen médical dans un centre agréé *ou par un médecin agréé par l'Autorité*

#### **RC PEL 1 - 041 : Usage de substances psychoactives**

(a) Les titulaires d'une licence RC PEL1 ne doivent pas exercer les privilèges de leurs licences et des qualifications associées lorsqu'ils sont sous l'influence d'une substance psychoactive qui pourrait les rendre inaptes à exercer ces privilèges correctement et en toute sécurité.

(b) Les titulaires d'une licence RC PEL1 ne doivent faire aucun usage de substances qui posent des problèmes.

(c) Les titulaires de licences assurant des fonctions essentielles pour la sécurité et qui font usage de substances qui posent des problèmes doivent être identifiés et relevés de ces fonctions. La reprise de ces fonctions essentielles pour la sécurité pourra être envisagée après un traitement satisfaisant ou, dans les cas où aucun traitement n'est nécessaire, lorsque l'intéressé aura cessé de faire un usage de substances qui posent des problèmes et qu'on aura déterminé qu'en poursuivant l'exécution de sa fonction, il n'est pas susceptible de compromettre la sécurité.

#### **RC PEL 1 - 045 : Circonstances particulières**

Les dispositions du RC PEL1 ne répondent pas nécessairement à toutes les situations. Au cas où l'application du RC PEL1 aurait des conséquences non prévues ou si de nouvelles méthodes de formation et de contrôles n'étaient pas conformes à ses exigences, une dérogation peut être demandée à l'Autorité. Celle-ci ne peut être accordée que s'il est démontré qu'elle garantit ou aboutit à un niveau de sécurité au moins équivalent.

#### **RC PEL 1 - 050 : Prise en compte du temps de vol et des connaissances théoriques**

(a) Prise en compte du temps de vol

(1) Sauf dispositions contraires, le temps de vol décompté pour une licence ou une qualification doit être effectué dans la même catégorie d'aéronef que celle pour laquelle la licence ou la qualification est demandée.

(2) Pilote commandant de bord ou en formation

(i) Pour l'accomplissement du temps de vol total exigé pour l'obtention d'une licence ou d'une qualification, la totalité du temps de vol effectué en solo, en double commande ou en tant que pilote commandant de bord par un élève-pilote candidat à cette licence ou cette qualification est intégralement prise en compte.

(ii) Pour l'accomplissement du temps de vol en tant que pilote commandant de bord exigé pour l'obtention de la licence de pilote de ligne, d'une licence de pilote professionnel et d'une qualification de type ou de classe multimoteur, tout pilote issu d'une formation intégrée de pilote de transport aérien commercial, accomplie

de manière complète et satisfaisante, peut faire porter à son crédit 50 heures au maximum du temps de vol aux instruments en tant qu'élève-pilote commandant de bord.

(iii) Pour l'accomplissement du temps de vol en tant que pilote commandant de bord exigé pour l'obtention de la licence de pilote professionnel et de la qualification de type ou de classe multimoteur, tout pilote issu d'une formation intégrée CPL/IR, accomplie de manière complète et satisfaisante, peut faire porter à son crédit 50 heures au maximum de vol aux instruments en tant qu'élève-pilote commandant de bord.

### (3) Copilote

(i) Tout titulaire d'une licence de pilote, lorsqu'il exerce les fonctions de copilote, est habilité à faire porter à son crédit 50% du temps de vol qu'il a accompli en qualité de copilote, pour l'accomplissement du temps de vol total exigé pour une licence supérieure.

(ii) Tout titulaire d'une licence de pilote, lorsqu'il vole comme copilote, exerçant sous la surveillance du pilote commandant de bord les fonctions et responsabilités d'un pilote commandant de bord, est habilité à faire porter intégralement ce temps de vol à son crédit en vue de l'accomplissement du temps de vol exigé pour une licence supérieure, dans la mesure où la méthode de surveillance est approuvée par l'Autorité.

### (b) Prise en compte des connaissances théoriques

(1) Le titulaire d'une qualification de vol aux instruments IR (H) est dispensé de la formation et des examens théoriques requis pour la délivrance de la qualification IR (A)

(2) Le titulaire d'une des licences suivantes est dispensé de la formation et des examens théoriques exigés au titre de ces licences. Sous réserve d'avoir satisfait aux exigences en matière de formation et d'épreuves différentielles dont le programme est fixé par le RC PEL 1.

(i) Le titulaire d'une licence de pilote hélicoptère délivrée en conformité au RC PEL 2 pour la délivrance d'un PPL (A)

(ii) Le titulaire d'une licence de pilote de ligne ATPL (H) non restreinte pour la délivrance d'un CPL (A) ou d'un ATPL (A) ou

(iii) Le titulaire d'une licence de pilote de ligne ATPL (H) restreinte ou d'une licence de pilote professionnel CPL (H) pour la délivrance d'un CPL (A)

(3) Un candidat ayant satisfait à l'épreuve théorique en vue de l'obtention d'un ATPL (A) est dispensé des examens théoriques requis pour la délivrance du PPL (A), CPL (A) et IR (A)

Un candidat ayant satisfait à l'épreuve théorique en vue de l'obtention d'un CPL (A) est dispensé des examens théoriques requis pour la délivrance de la licence PPL (A).

## **RC PEL 1 - 055 : Organismes de formation au pilotage et organismes déclarés**

(a) Les organismes de formation au vol (FTO) d'un Etat membre désirant dispenser la formation requise pour la délivrance de licences professionnelles et des qualifications associées et les organismes de formation aux qualifications de type (TRTO) d'un Etat membre désirant dispenser la formation pour la seule délivrance de qualifications de type aux titulaires d'une licence sont approuvés par l'Autorité. Les conditions pour l'approbation des FTO et des TRTO sont indiquées respectivement aux Appendices 1 et 2 du présent RC PEL 1-055.

(b) Les FTO peuvent également dispenser de la formation à la licence de pilote privé. Les TRTO peuvent également dispenser de la formation aux les titulaires d'une licence de pilote privé désirant obtenir une qualification de type.

(c) Les organismes d'un Etat membre désirant dispenser seulement une formation à la licence de pilote privé (PPL) doivent être déclarés à cette fin auprès de l'Autorité. (Voir le RC PEL 1-125 ci-dessous).

(d) Les organismes d'un Etat membre spécialisés dans la formation théorique doivent être approuvés par l'Autorité conformément aux parties de l'Appendice 1 au présent RC PEL 1055, applicables à la formation théorique spécifique qu'ils dispensent.

#### **RC PEL 1 - 060 : Réduction des privilèges des titulaires de licences âgés de 60 à 65 ans.**

(a) Le titulaire d'une licence de pilote âgé de 60 ans ne peut pas exercer les fonctions de pilote commandant de bord à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial international.

(b) Toutefois, les pilotes âgés de 60 à 65 ans ne peuvent exercer les fonctions de pilote commandant de bord dans le cadre d'un vol de transport commercial international avec plus d'un pilote que si l'autre pilote a moins de 60 ans.

(c) Le titulaire d'une licence âgé de plus de 65 ans ne peut pas exercer les fonctions de copilote.

#### **RC PEL 1 - 065 : Etat de délivrance de la licence**

(a) Un candidat doit se conformer à toutes les conditions requises pour la délivrance de la licence après avoir effectué la formation et les contrôles correspondants. A la suite de la délivrance de cette licence, cet Etat sera dénommé « Etat de délivrance de la licence » (Voir RC PEL 1-010 ci-dessus).

(b) L'Etat de délivrance de la licence peut déléguer certaines tâches de contrôles à un autre Etat membre. Toutefois, l'Etat délégataire continue d'assumer les responsabilités qui lui incombent en tant qu'Etat de délivrance.

(c) L'Etat de délivrance de la licence peut également déléguer certaines tâches de contrôles à un Etat tiers. Toutefois, l'Etat délégataire continue d'assumer les responsabilités qui lui incombent en tant qu'Etat de délivrance.

(d) Des qualifications additionnelles peuvent être acquises conformément aux règles communautaires du RC PEL1 dans d'autres Etats membres ou dans des Etats tiers si elles ont été acquises conformément aux règles communautaires RC PEL1. Ces qualifications additionnelles seront reportées sur la licence par l'Etat de délivrance de la licence.



(e) Pour des raisons de simplification administrative, notamment à des fins de prorogation, le titulaire de la licence peut demander le transfert de sa licence à un autre Etat membre, à condition qu'il justifie d'un emploi ou d'une résidence habituelle dans cet Etat (Voir RC PEL 1-070 ci-dessous). Cet Etat deviendra par la suite l'Etat de délivrance de la licence et assumera la responsabilité afférente, définie au paragraphe (a) ci-dessus. Cette possibilité reste conditionnée à l'accord des Autorités concernées.

(f) Un candidat ne peut détenir qu'une seule licence RC PEL 1 à la fois.

#### **RC PEL 1 - 070 : Résidence habituelle**

Dans la présente RC PEL 1, la résidence habituelle est l'endroit où une personne réside au moins 185 jours par année calendaire en raison de ses attaches personnelles ou professionnelles.

#### **RC PEL 1 - 075 : Format et caractéristiques des licences de membre d'équipage de conduite**

La licence de membre d'équipage de conduite délivrée conformément au RC PEL1 est conforme aux caractéristiques suivantes.

(a) Contenu

Le numéro de la rubrique apparaît à côté de l'intitulé de la rubrique. Un format de licence standard RC PEL1 figure à l'Appendice 1 du présent RC PEL 1-075. Les rubriques I à XI sont permanentes ; les rubriques XII à XIV sont variables et peuvent figurer sur une partie séparée ou détachable du document principal.

Toute partie séparée ou détachable du document principal est clairement identifiée comme faisant partie de la licence.

(1) Rubriques permanentes

(I) Etat de délivrance.

(II) Titre de la licence.

(III) Numéro de série commençant par un code d'identification de l'Etat de délivrance et suivi par un code de nombres et/ou de lettres en chiffres arabes.

(IV) Nom et prénoms du titulaire.

(IV a) Date et lieu de naissance.

(V) Adresse du titulaire.

(VI) Nationalité du titulaire.

(VII) Signature du titulaire.

(VIII) Désignation de l'Autorité et conditions sous lesquelles la licence a été délivrée.

(IX) Certificat de validité et autorisation pour les privilèges accordés.

(X) Signature de la personne délivrant la licence et date de la délivrance.

(XI) Sceau ou tampon de l'Autorité.

(2) Rubriques variables

(XII) Qualifications (de classe, de type, d'instructeur, I/R) accompagnées des dates de validité. Les privilèges de la radiotéléphonie (R/T) figurent sur la licence.

Les autres autorisations ou qualifications spéciales peuvent figurer sur un document séparé annexé à la licence.

(XIII) Remarques (Inscriptions spéciales relatives aux limitations spécifiques et appositions de privilèges).

(XIV) Tous autres renseignements requis par l'Autorité.

(b) Support

Le papier ou tout autre support est destiné à empêcher ou à révéler facilement tout effacement ou modification. Tout ajout ou suppression dans le document, sauf par des personnes dûment habilitées, doit être expressément autorisé par l'Autorité.

(c) Couleur

Le support des licences délivrées conformément au RC PEL1 doit respecter les couleurs recommandées par l'OACI.

(d) Langue

Les licences sont rédigées dans la langue officielle de l'Autorité de délivrance et en anglais.

### **RC PEL 1 - 080 : Décompte des heures de vol**

(a) Le détail des vols effectués en tant que pilote doit être reporté sur un carnet de vol. Le détail des vols effectués dans le cadre réglementaire RC OPS 1 peut être enregistré dans un support informatique tenu à jour par l'exploitant. Dans ce cas, l'exploitant doit fournir au pilote concerné un relevé de tous les vols effectués y compris les formations aux différences et de familiarisation.

(b) Le relevé ou le carnet de vol doit contenir les informations suivantes :

(1) Informations personnelles

Nom et adresse du titulaire

(2) Pour chaque vol

(i) Nom du commandant de bord

- (ii) Date (jour, mois, année) du vol
  - (iii) Lieux de départ et d'arrivée
  - (iv) Type (constructeur, modèle et variante) et immatriculation de l'aéronef
  - (v) Monomoteur – multimoteur
  - (vi) Durée du vol
  - (vii) Temps de vol cumulé
- (3) Pour chaque session de simulateurs de vol ou de FNPT :
- (i) Type et numéro de qualification du dispositif d'entraînement
  - (ii) Instruction sur moyen de formation synthétique
  - (iii) Date (jour/mois/année)
  - (iv) Durée totale de la séance
  - (v) Temps total cumulé
- (4) Fonction du pilote
- (i) Commandant de bord ( y compris vol en solo ; commandant de bord en cours de formation (S.P.I.C.), commandant de bord sous supervision (P.I.C.U.S.)
  - (ii) Copilote
  - (iii) Double commande
  - (iv) Instructeur/examineur
  - (v) Une colonne « Observations et visa » pour fournir les détails des fonctions spécifiques tel que SPIC, PICUS, temps de vol aux instruments, etc. ( ).
- (5) Conditions opérationnelles
- (i) Jour
  - (ii) Nuit
- (c) Décompte du temps de vol
- (1) Temps de vol en commandant de bord
- (i) Le titulaire d'une licence de pilote peut décompter comme temps de vol en tant que commandant de bord le temps de vol pendant lequel il est commandant de bord ;
  - (ii) Le candidat ou le titulaire d'une licence de pilote peut décompter comme temps de vol en tant que commandant de bord la totalité du temps de vol en solo et en tant que

commandant de bord en cours de formation (S.P.I.C) à condition que ce temps en S.P.I.C. soit contresigné par l'instructeur ;

(iii) Le titulaire d'une qualification d'instructeur peut décompter en tant que commandant de bord la totalité du temps de vol durant lequel il agit comme instructeur dans un avion;

(iv) Le détenteur d'une autorisation d'examineur peut décompter en tant que commandant de bord la totalité du temps de vol durant lequel il occupe un siège de pilote et agit comme examineur dans un avion;

(v) Un copilote peut décompter en commandant de bord, le temps pendant lequel il agit comme commandant de bord d'un avion pour lequel plus d'un pilote est requis par la certification ou par l'application des règles opérationnelles, à condition que ce temps soit contresigné par le commandant de bord.

(vi) Si le titulaire d'une licence exécute une série de vols le même jour en retournant à chaque fois au même point de départ, et que l'intervalle entre les vols successifs n'excède pas 30 minutes, cette série de vols pourra être décomptée en une seule fois.

(2) Temps de vol en copilote

Le titulaire d'une licence occupant le siège du copilote peut décompter en copilote la totalité du temps de vol effectué sur un avion pour lequel plus d'un pilote est requis par la certification ou par le règlement opérationnel selon lequel le vol est exécuté.

(3) Temps d'instruction

Une récapitulation de la totalité du temps décompté par un candidat en instruction en vol en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification, en instruction au vol aux instruments, en instruction au sol aux instruments, doit être certifiée par l'instructeur dûment qualifié ayant délivré l'instruction ou par l'organisme, l'exploitant ou son représentant qualifié ayant délivré la formation.

(4) P.I.C.U.S. – Commandant de bord sous supervision

Sous réserve que la méthode de supervision soit jugée acceptable par l'Autorité, un copilote peut décompter comme commandant de bord le temps de vol effectué en P.I.C.U.S, lorsqu'il a exécuté toutes les tâches et fonctions de commandant de bord de telle manière que l'intervention du commandant de bord n'ait jamais été nécessaire pour la sécurité au cours du vol.

(d) Présentation du temps de vol décompté

(1) Le titulaire d'une licence ou le stagiaire doit présenter pour vérification dans un délai raisonnable son carnet de vol ou son relevé de vol à tout représentant de l'Autorité mandaté à cet effet. L'intéressé doit déclarer sur l'honneur que les renseignements portés sur son carnet de vol ou sur son relevé de vol sont exacts.

(2) Un stagiaire doit emporter son carnet de vol avec lui lorsqu'il effectue ses vols de navigation solo, aux fins d'établir qu'il a reçu l'autorisation correspondante de son instructeur et de faire viser son carnet de vol aux différents aérodromes.

## CHAPITRE II : ELEVE-PILOTE (AVION)

### RC PEL 1 - 085 : Age minimal

Tout élève-pilote doit avoir 16 ans révolus lors du premier vol solo.

### RC PEL 1 - 090 : Aptitude physique et mentale

La carte de stagiaire n'est délivrée qu'au titulaire d'un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 en cours de validité.

### RC PEL 1 - 095 : Privilèges et Conditions

- (a) Une carte de stagiaire est délivrée aux candidats à l'obtention d'une licence de pilote
- (b) Un élève-pilote ne doit pas voler en solo à moins qu'il n'y soit autorisé par un instructeur de vol. Cette autorisation est portée sur le carnet de vol.

## CHAPITRE III : LICENCE DE PILOTE PRIVE (AVION)

### RC PEL 1 - 100 : Age minimal

Tout candidat à une licence de pilote privé PPL (A) doit avoir 17 ans révolus.

### RC PEL 1 - 105 : Aptitude physique et mentale

Tout candidat à une licence PPL(A) doit détenir un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 en cours de validité. Pour exercer les privilèges d'une licence PPL (A), un certificat médical de classe 1 ou 2 en cours de validité doit être détenu

### RC PEL 1 - 110 : Privilèges et conditions

- (a) Privilèges

Sous réserve de toutes conditions supplémentaires spécifiées dans la réglementation communautaire, les privilèges du titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) permettent d'exercer sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout avion qui n'est pas exploité à titre onéreux

- (b) Conditions

(1) Le candidat à une licence PPL(A) qui a rempli les conditions spécifiées dans les RC PEL 1-100, 1-105, 1-120, 1-125 (a) et (b), 1-130 et 1-135 remplit les conditions exigées pour la délivrance d'une licence PPL(A) contenant au moins la qualification de classe/type correspondant à l'avion utilisé dans l'épreuve pratique d'aptitude.

(2) Si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, le titulaire doit avoir rempli les conditions spécifiées au RC PEL 1-125 (c).

(3) Expérience récente

Le titulaire d'un PPL(A) ne peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion transportant des passagers que s'il a effectué aux commandes, au cours des 90 jours précédents, 3 décollages et 3 atterrissages d'un avion de même type ou de même classe.

(4) Vol de nuit

Si les privilèges doivent être exercés de nuit, le titulaire doit remplir les conditions de l'alinéa (3) ci-dessus de nuit.

### **RC PEL 1 - 115 : Qualifications spéciales**

(Réservé)

### **RC PEL 1 - 120 : Expérience et prise en compte du temps de vol effectué**

Tout candidat à une licence PPL(A) doit avoir accompli au moins 45 heures de vol en tant que pilote d'avion, dont 5 heures au maximum peuvent avoir été accomplies sur un BITD, un FNPT ou sur un simulateur de vol. Les heures de vol accomplies par les titulaires de licences de pilote sur un hélicoptère, un planeur autre qu'un TMG, un moto-planeur à moteur rétractable ou un moto-planeur dont le moteur ne permet pas le décollage sont prises en compte jusqu'à concurrence de 10% du temps de vol total effectué en tant que pilote commandant de bord sur de tels aéronefs et dans la limite de 10 heures, en vue de la délivrance du PPL(A).

### **RC PEL 1 - 125 : Formation**

(a) Généralités

Tout candidat à une licence PPL(A) doit avoir reçu, dans un FTO ou un dans un organisme déclaré, la formation requise conformément au programme défini à l'Appendice 1 au RC PEL 30. Les conditions pour la déclaration de l'organisme de formation sont définies aux Appendices 2 et 3 du RC PEL 1-126.

(b) Formation en vol

Tout candidat à une licence PPL(A) doit avoir reçu, sur un avion possédant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre ou délivré par un Etat membre de l'OACI, au moins 25 heures de formation en double commande et au moins 10 heures de vol en solo supervisé, dont au moins cinq heures de vol en campagne en solo, dont au moins un vol en campagne d'au moins 270 kilomètres (150NM), au cours duquel deux atterrissages complets seront effectués sur deux aérodromes différents de celui de départ.

Lorsque le candidat a obtenu une prise en compte de son temps de vol en tant que pilote commandant de bord sur d'autres aéronefs, conformément au RC PEL 1-120, la formation exigée en double commande sur avion ne peut pas être réduite à une durée inférieure à 20 heures.

(c) **Habilitation au vol de nuit**

Si les privilèges afférents à la licence doivent être exercés de nuit, au moins cinq heures de vol supplémentaires sur avion doivent être effectuées de nuit, comprenant 3 heures de formation en double commande dont au moins 1 heure de navigation en campagne, et cinq décollages en solo et cinq atterrissages complets en solo. Cette habilitation sera mentionnée sur la licence.

### **RC PEL 1 - 130 : Examens théoriques**

Tout candidat à une licence PPL(A) doit avoir démontré à l'Autorité qu'il possède un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges accordés aux titulaires d'une licence PPL(A). Les conditions exigées et les procédures afférentes à cet examen de connaissances théoriques sont définies à l'Appendice 1 des RC PEL1-130 et 1-135.

### **RC PEL 1 - 135 : Epreuve pratique d'aptitude**

Tout candidat à une licence PPL(A) doit avoir démontré qu'il est capable, en tant que pilote commandant de bord d'un avion, d'appliquer les procédures appropriées et d'exécuter les manoeuvres décrites à l'Appendice 1 aux RC PEL 1-130 et 1-135 et à l'Appendice 2 au RC PEL 1-135 pour les avions monomoteurs et aux Appendices 1 et 3 du RC PEL 1-240 pour les avions multimoteurs, avec le niveau de compétence correspondant aux privilèges du titulaire d'une licence PPL(A). L'épreuve pratique d'aptitude doit être réussie dans les six mois suivant la fin de la formation en vol (Voir RC PEL 1-125 (a)).

## **CHAPITRE IV : LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL (Avion) - CPL(A)**

Commentaire [d1] :

### **RC PEL 1 - 140 : Age minimal**

Tout candidat à une licence de pilote professionnel doit être âgé de 18 ans révolus.

### **RC PEL 1 - 145 : Aptitude physique et mentale**

Tout candidat à une licence de pilote professionnel doit détenir un certificat médical de classe 1 en état de validité.

Pour exercer les privilèges de la licence de pilote professionnel, un certificat médical de classe 1 en état de validité est exigé.

## **RC PEL 1 - 150 : Privilèges et conditions**

### (a) Privilèges

Sous réserve de toutes autres limitations spécifiées dans la réglementation communautaire, la licence de pilote professionnel (avion) CPL(A) permet à son titulaire :

- (1) d'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé (avion) ;
- (2) de remplir les fonctions de pilote-commandant de bord ou de copilote sur tout avion effectuant un vol autre qu'un vol de transport aérien public ;
- (3) de remplir les fonctions de pilote-commandant de bord, dans le transport aérien public, de tout avion monopilote;
- (4) de remplir les fonctions de copilote dans le transport aérien public sur tous les avions dont l'exploitation avec un copilote est requise.

### (b) Conditions

Tout candidat à une licence CPL(A) qui remplit les conditions spécifiées dans les RC PEL 1-140, 1-145 et 1-155 à 1-170, remplit les conditions exigées pour la délivrance au moins d'une licence CPL(A) comportant la qualification de classe ou de type correspondant à l'avion utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude et, si la formation conduisant à la qualification de vol aux instruments et l'épreuve correspondante sont incluses, la qualification de vol aux instruments.

## **RC PEL 1 - 155 : Expérience et prise en compte du temps de vol effectué**

### (a) Formation intégrée

#### (1) Expérience

Tout candidat à une licence CPL(A) qui a suivi et terminé avec succès une formation au vol intégrée doit avoir effectué 150 heures de temps de vol en tant que pilote sur des avions ayant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre ou par un Etat membre de l'OACI

#### (2) Décompte du temps de vol

Pour le détail du décompte du temps de vol requis au (a) (1), se reporter au paragraphe 4 de l'Appendice 1 aux RC PEL 1-160 et 1-165 (a) (1), au paragraphe 4 de l'Appendice 1 aux RC PEL 1-160 et 1-165 (a) (2), ou au paragraphe 4 de l'Appendice 1 aux RC PEL 1-160 et 1-165 (a) (3).

### (b) Formation modulaire

#### (1) Expérience



Tout candidat à une licence CPL(A) non issu d'une formation au vol intégrée doit avoir effectué au moins 200 heures de vol en tant que pilote sur un avion possédant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre ou par un Etat membre de l'OACI.

(2) Décompte du temps de vol

Sur le total des 200 heures de vol:

- (i) 30 heures peuvent être remplacées par 30 heures effectuées sur hélicoptère en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une licence de pilote privé d'hélicoptère ; ou
- (ii) 100 heures peuvent être remplacées par 100 heures effectuées en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une licence de pilote professionnel hélicoptère ; ou
- (iii) 30 heures peuvent être remplacées par 30 heures effectuées en tant que pilote commandant de bord sur moto-planeurs à dispositif d'envol incorporé (TMG) ou sur planeurs.

(c) Temps de vol

Au cours des 150 heures de vol requises pour les formations intégrées ou des 200 heures de vol requises pour les formations modulaires (voir aussi RC PEL 1-050 (a) (3), le candidat doit avoir effectué sur avion au moins :

- (1) 100 heures en tant que pilote-commandant de bord, ou 70 heures en tant que pilote commandant de bord si ces heures ont été effectuées durant une formation au pilotage intégrée, telle que définie aux Appendices 1 des RC PEL1-160 et 1-165 (a)(1) à (3)
- (2) 20 heures de vol en campagne en tant que pilote-commandant de bord, incluant un vol en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage complet de l'avion sur deux aérodromes différents de celui du départ ; et
- (3) 10 heures de formation aux instruments dont 5 heures au maximum peuvent être effectuées comme temps aux instruments au sol;
- (4) 5 heures de vol de nuit, selon les dispositions du RC PEL 1-165 (b)

**RC PEL 1 - 160 : Connaissances théoriques**

(a) Formation

Tout candidat à une licence CPL(A) doit avoir reçu une formation théorique dans le cadre d'un programme de formation approuvé auprès d'un organisme de formation au vol approuvé (FTO) ou d'un organisme spécialisé dans l'instruction théorique, approuvé.

(b) Examen

Tout candidat à une licence CPL(A) doit démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges accordés au titulaire d'une licence CPL(A) et doit remplir les conditions spécifiées au chapitre X du RC PEL 1.

(c) Tout candidat ayant suivi une formation intégrée doit démontrer qu'il possède au minimum le niveau de connaissances requis pour cette formation tel que défini aux Appendices 1 appropriés des RC PEL1-160 et 1-165 (a) (1) à (3).

## **RC PEL 1 - 165 : Formation au vol**

### **(a) Formation**

Tout candidat à une licence CPL(A) doit avoir suivi une formation au vol intégrée ou modulaire auprès d'un organisme approuvé de formation au vol, sur un avion ayant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre ou par un Etat membre de l'OACI. Le programme de formation doit être cohérent avec le programme de formation théorique. Le contenu détaillé des formations approuvées figure aux appendices suivants :

(1) Formation intégrée de pilote du transport aérien commercial - Appendice 1 aux RC PEL1-160 et 1-165 (a) (1) ;

(2) Formation intégrée de pilote professionnel et qualification de vol aux instruments - Appendice 1 des RC PEL 1-160 et 1-165 (a) (2);

(3) Formation intégrée à la licence de pilote professionnel - Appendice 1 des RC PEL 1-160 et 1-165 (a) (3); et

(4) Formation modulaire de pilote professionnel - Appendice 1 des RC PEL 1-160 et 1-165 (a) (4).

### **(b) Habilitation au vol de nuit**

Au moins cinq heures de vol sur avion doivent être effectuées de nuit, comprenant 3 heures de formation en double commande dont au moins 1 heure de navigation en campagne, et cinq décollages en solo et cinq atterrissages complets en solo. Cette aptitude sera mentionnée sur la licence.

## **RC PEL 1 - 170 : Aptitude**

Tout candidat à une licence CPL(A) doit avoir démontré la capacité d'exécuter, en qualité de pilote commandant de bord d'un avion les procédures et les manoeuvres décrites aux Appendices 1 et 2 du présent RC PEL 1-170, avec le niveau de compétence correspondant aux privilèges accordés au titulaire d'une licence CPL(A).

Le candidat doit passer l'épreuve pratique d'aptitude prévue par les Appendices 1 des RC PEL 1-160 et 1-165 (a)(1) à (4).

## **CHAPITRE V - QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (Avion) - IR(A)**

### **RC PEL 1 - 175 : Circonstances dans lesquelles une qualification IR(A) est exigée**

A l'exception du cas où il subit une épreuve pratique d'aptitude ou une formation en double commande, le titulaire d'une licence de pilote d'avion ne doit agir en aucune manière en tant

que pilote d'avion en régime de vol aux instruments (IFR), s'il ne détient pas une qualification de vol aux instruments (IR) appropriée à la catégorie d'aéronef utilisée, délivrée conformément au RC PEL 1.

### **RC PEL 1 - 180 : Privilèges et conditions**

#### **(a) Privilèges**

(1) Sous réserve des restrictions de privilèges liés à la qualification, prévues lorsque l'examineur ou un autre pilote agit en tant que deuxième pilote (restriction « pilote assisté ») durant l'épreuve pratique d'aptitude définie aux Appendices 1 et 2 du RC PEL 1-210, et de toutes autres conditions spécifiées dans la réglementation en vigueur, les privilèges du titulaire d'une qualification de vol aux instruments multimoteurs (avion) sont de piloter des avions multimoteurs et monomoteurs en régime IFR, après accomplissement des formations et contrôles complémentaires effectués conformément à la réglementation opérationnelle applicable.

(2) Sous réserve des conditions de l'épreuve pratique d'aptitude définies aux Appendices 1 et 2 du RC PEL1-210 et de toutes autres conditions spécifiées dans la législation communautaire, les privilèges du titulaire d'une qualification de vol aux instruments monomoteurs (avion) sont de piloter des avions monomoteurs conformément à la réglementation opérationnelle applicable.

#### **(b) Conditions**

Tout candidat qui s'est conformé aux conditions spécifiées aux RC PEL1-185 à 1-210 remplit les conditions exigées pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments (avion).

### **RC PEL 1 - 185 : Validité, prorogation et renouvellement**

(a) La durée de validité d'une qualification de vol aux instruments (avion) est d'un an. Pour proroger une qualification de vol aux instruments multimoteurs (avion), le titulaire doit remplir les conditions du RC PEL 1-245 (b) (1) et peut effectuer le contrôle prévu sur un simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II). Pour proroger une qualification de vol aux instruments monomoteur (avion), le titulaire doit subir avec succès, en tant que contrôle de compétence, l'épreuve pratique d'aptitude définie aux Appendices 1 et 2 du RC PEL 1-210, à l'exception de la section 6.

(b) Si la qualification IR(A) est valide pour les opérations avec un seul pilote, la prorogation peut être effectuée dans les conditions d'exploitation avec « pilote assisté » soit dans les conditions d'exploitation avec un seul pilote. Si la qualification de vol aux instruments est limitée avec « pilote assisté », la prorogation doit être effectuée avec « pilote assisté ».

(c) Le candidat qui n'a pas réussi toutes les sections au contrôle de compétence / de prorogation avant la date d'expiration de la qualification de vol aux instruments ne doit exercer aucun privilège de la qualification avant d'avoir réussi un nouveau contrôle de compétence.

(d) Pour le renouvellement de la qualification, le titulaire doit remplir les conditions fixées au (a) ci-dessus et toutes les conditions de formation complémentaires, en vue d'un réentraînement, décidées par l'Autorité.

(e) Si la qualification de vol aux instruments n'a pas été prorogée/renouvelée depuis 7 ans, le titulaire doit suivre un stage théorique agréé par l'Autorité en fonction de son expérience.

#### **RC PEL 1 - 190 : Expérience**

Le candidat à une qualification de vol aux instruments (avion) doit être titulaire d'une licence PPL(A), incluant une formation au vol de nuit, ou d'une licence CPL(A) et doit avoir accompli au minimum 50 heures de vol en campagne en tant que pilote commandant de bord d'avion ou d'hélicoptère, dont au moins 10 heures auront été effectuées sur avion.

#### **RC PEL 1 - 195 : Connaissances théoriques**

(a) Formation

Tout candidat à une qualification de vol aux instruments IR(A) doit avoir reçu une instruction théorique dans le cadre d'une formation approuvée, dans un organisme de formation au vol approuvé, ou auprès d'un organisme approuvé pour l'instruction théorique comme indiqué à l'Appendice 1 au RC PEL 1-055, dans sa partie applicable à la seule instruction théorique. Le cours doit être combiné, avec une formation au vol.

(b) Tout candidat doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges accordés au titulaire d'une qualification de vol aux instruments (avion) et doit répondre aux conditions définies au chapitre X du RC PEL1.

#### **RC PEL 1 - 200 : Utilisation de la langue anglaise**

(a) Tout candidat à une qualification de vol aux instruments (avion) ou à une validation ou à une conversion de licence, incluant une qualification de vol aux instruments (avion) doit avoir démontré sa capacité à utiliser la langue anglaise conformément aux dispositions de l'Appendice 1 du présent RC PEL 1-200.

(b) Le titulaire d'une qualification de vol aux instruments (avion) délivrée conformément à l'Appendice 1 présent RC PEL 1-200 doit détenir une licence PPL(A), CPL(A) ou ATPL(A) assorties des privilèges de la radiotéléphonie en anglais.

#### **RC PEL 1 - 205 : Formation au vol**

(a) Tout candidat à une qualification de vol aux instruments (avion) doit avoir participé à une formation intégrée comportant une formation à la qualification IR(A) (se reporter au RC PEL 1-165) ou doit avoir suivi de manière satisfaisante une formation modulaire approuvée, conformément à l'Appendice 1 au présent RC PEL 1-205.

(b) Si le candidat est titulaire d'une qualification de vol aux instruments (hélicoptère), le nombre total d'heures d'instruction en vol requis par l'Appendice 1 au présent RC PEL 1-205 peut être réduit à 10 heures sur avions monomoteurs ou multimoteurs, selon le cas.

### **RC PEL 1 - 210 : Aptitude**

(a) Généralités

Tout candidat à une qualification de vol aux instruments (avion) doit avoir démontré la capacité d'appliquer les procédures et d'exécuter les manoeuvres indiquées aux Appendices 1 et 2 du présent RC PEL 1-210 avec le niveau de compétence correspondant aux privilèges accordés au titulaire d'une qualification de vol aux instruments (avion).

(b) Qualification de vol aux instruments multimoteurs

Pour une qualification de vol aux instruments multimoteurs, l'épreuve pratique doit se dérouler sur un avion multimoteur. Un avion multimoteur à traction centrale (push-pull) n'est pas considéré comme multimoteur pour cette épreuve.

Tout candidat souhaitant obtenir une qualification de type/classe pour l'avion utilisé au cours de l'épreuve pratique d'aptitude doit également satisfaire aux exigences du RC PEL 1-262

(c) Qualification de vol aux instruments monomoteur

Pour une qualification de vol aux instruments monomoteur, l'épreuve pratique doit s'effectuer sur avion monomoteur.

## **CHAPITRE VI : - QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE (Avion)**

### **RC PEL 1 - 215 : Qualifications de classe (Avion)**

(a) Classification

Les qualifications de classe sont établies pour les avions monopilotes n'exigeant pas de qualification de type, conformément à la classification suivante :

- (1) une classe pour tous avions monomoteurs à pistons (terrestres) ;
- (2) une classe pour tous hydravions monomoteurs à pistons ;
- (3) une classe pour tous moto-planeurs à dispositif d'envol incorporé (TMG) ;
- (4) une classe pour chaque constructeur d'avions monomoteurs à turbopropulseur (terrestres) ;

- (5) une classe pour chaque constructeur d'hydravions monomoteurs à turbopropulseur ;
- (6) une classe pour tous avions multimoteurs à pistons (terrestres) ;
- (7) une classe pour tous hydravions multimoteurs à pistons.

(b) Listes des classes

Les qualifications de classe d'avions sont délivrées conformément à la liste des qualifications de classe d'avions (se reporter à l'appendice 1 du RC PEL1-215). Pour voler sur un autre type ou une autre variante relevant de la même classe d'avion, des cours de différences et de familiarisation sont requises (se reporter à l'appendice 1 du RC PEL 1-215).

(c) Les conditions de prorogation/renouvellement des qualifications hydravions et d'avions multimoteurs à traction centrale sont laissées à l'appréciation de chaque Autorité.

### **RC PEL 1 - 220 : Qualifications de type (Avion)**

(a) Critères

Pour la détermination d'une qualification de type distincte, des avions autres que ceux figurant au RC PEL 1-215, les éléments suivants doivent être pris en considération :

- (1) certificat de navigabilité de type ;
- (2) qualités de vol rendant nécessaire une formation complémentaire en vol ou au simulateur ;
- (3) équipage minimal de conduite certifié ;
- (4) niveau de technologie.

(b) Classification

Une qualification de type d'avion est établie pour :

- (1) chaque type d'avion multipilote ;
- (2) chaque type d'avion monopilote multimoteur à turbopropulseurs ou à turboréacteurs ;
- (3) chaque type d'avion monopilote monomoteur à turboréacteur ;
- (4) chaque type d'avion pour lequel cela est considéré nécessaire.

(c) Listes

Les qualifications de type d'avions sont délivrées conformément à la liste des qualifications de type d'avions (se reporter à l'appendice 1 du RC PEL 1-220). Pour voler sur une autre variante

relevant du même type d'avion, des cours de différences et de familiarisation sont requises (se reporter à l'appendice 1 du RC PEL 1-220).

**RC PEL 1 - 225 : Circonstances dans lesquelles des qualifications de classe et de type sont requises**

Le titulaire d'une licence de pilote d'avion ne doit agir en aucune manière en tant que pilote d'avion s'il ne détient pas une qualification de classe ou de type appropriée en état de validité, à l'exception toutefois du cas où il subit une épreuve pratique d'aptitude ou suit une formation au vol. Lorsqu'une qualification de classe ou de type est délivrée, limitant les privilèges à la fonction de copilote, ou toute autre limitation définie par l'Autorité, cette limitation doit être mentionnée avec la qualification.

**RC PEL 1 - 230 : Autorisation spéciale de qualification de classe ou de type**

Pour les vols spéciaux, non réalisés à titre onéreux, effectués sans passager ainsi que les essais en vol d'avions, l'Autorité peut donner par écrit au titulaire d'une licence une autorisation spéciale qui tient lieu de qualification de classe ou de type prévue au présent RC PEL. 1-230 La validité de cette autorisation est limitée à une opération déterminée.

LEGIBENIN

## **RC PEL 1 - 235 : Qualifications de type et de classe - Privilèges, nombre, variantes**

### (a) Privilèges

Sous réserve des dispositions prévues aux paragraphes RC PEL 1-215 (b) et (c) ci-dessus les privilèges du titulaire d'une qualification de type ou de classe permettent d'opérer en tant que pilote sur le type ou la classe d'avion spécifié dans la qualification.

### (b) Nombre des qualifications de type/classe détenues

Sous réserve des dispositions de la réglementation opérationnelle relatives à la mise en œuvre de ces qualifications, le nombre des qualifications de classe ou de type susceptibles d'être détenues par le titulaire d'une licence à un moment donné n'est pas limité.

### (c) Changement d'une variante à une autre

Si, à la suite d'une formation aux différences, un avion d'une variante n'a pas été piloté pendant une durée égale ou supérieure à deux ans, une nouvelle formation aux différences sur cette variante est nécessaire. Cette disposition ne s'applique pas aux classes et aux types d'avions monomoteurs à pistons.

(1) Une formation aux différences exige un complément de connaissances et une formation sur un entraîneur synthétique de vol approprié ou une formation sur avion.

La mention des formations aux différences et du contrôle de compétence devra être portée sur le carnet de vol du pilote ou sur un document équivalent et signés par un TRI(A), un CRI(A), un SFI(A) ou un FI(A) selon le cas.

(2) Une familiarisation exige un complément de connaissances.

## **RC PEL 1 - 240 : Qualifications de type et de classe - Conditions**

### (a) Généralités

(1) Tout candidat à une qualification de type pour un type d'avion multipilote doit remplir les conditions définies aux RC PEL 1-250, 1-261 et 1-262.

(2) Tout candidat à une qualification de type pour un type d'avion monopilote doit remplir les conditions définies aux RC PEL 1-255, 1-261 (a), (b), (c) et 1-262 (a)

(3) Tout candidat à une qualification de classe pour une classe d'avions doit remplir les conditions définies aux RC PEL 1-260, 1-261 (a), (b), (c) et 1-262 (a)

(4) La formation à la qualification de type, formation théorique incluse, doit être achevée dans les 6 mois précédant l'épreuve d'aptitude.

(5) A l'appréciation de l'Autorité, une qualification de classe ou de type peut être délivrée à un candidat qui a rempli les conditions de délivrance de cette qualification d'un Etat tiers, sous réserve que les conditions des RC PEL 1-250, 1-255 ou 1-260 selon le cas, aient été remplies.



(6) Une qualification de type en état de validité apposée sur une licence délivrée par un Etat tiers peut être reconnue valable et associée à une licence délivrée conformément au RC PEL1 sous réserve que le candidat ait passé le contrôle de compétence appropriée, qu'il justifie d'une pratique courante du vol et d'une expérience minimale de 500 heures de vol sur le type considéré, et sous réserve que les conditions des RC PEL1-250, 1-255 ou 1-260, selon le cas, ont été remplies.

(7) Une qualification de classe en état de validité apposée sur une licence délivrée par un Etat tiers peut être transférée sur une autre licence délivrée conformément au RC PEL1 sous réserve que le candidat ait passé le contrôle de compétence appropriée, qu'il justifie d'une pratique courante du vol et d'une expérience minimale de 100 heures de vol sur la classe considérée, et sous réserve que les conditions du RC PEL 1-260 ont, le cas échéant, été remplies.

(8) Une qualification de classe ou de type apposée sur une licence délivrée par un Etat membre peut être transférée sur une licence délivrée conformément au RC PEL1 sous réserve que cette qualification est en état de validité, et que le dernier contrôle de compétence en vue de sa prorogation ou de son renouvellement a été effectué conformément aux conditions des RC PEL 1-250, 1-255 ou 1-260, selon le cas.

(b) Epreuve pratique d'aptitude

(1) Le contenu et les sections de l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification des avions multipilotes multimoteurs sont définis aux Appendices 1 et 2 du RC PEL 1-240; et

(2) le contenu et les sections de l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification des avions monopilote multimoteurs et de la qualification des avions monomoteur sont définis aux Appendices 1 et 3 du RC PEL 1-240.

Chaque rubrique applicable de l'épreuve pratique d'aptitude doit être réussie dans les six mois précédant la date de réception de la demande de délivrance de la qualification.

#### **RC PEL 1 - 245 : Qualifications de type et de classe - Validité, prorogation et renouvellement**

(a) Validité - Qualifications de type et qualifications de classe multimoteurs - avion

Les qualifications de type et les qualifications de classe multimoteurs ont une validité d'un an à partir de la date de délivrance, ou de la date d'expiration si elle a été prorogée au cours de la période de validité.

(b) Prorogation - Qualifications de type et qualifications de classe multimoteurs - avion

Pour proroger une qualification de type ou une qualification de classe multimoteur - avion, le candidat doit effectuer :

(1) un contrôle de compétence sur un avion ou un simulateur de vol du type ou de la classe correspondant, conformément aux dispositions de l'Appendice 1 du RC PEL 1-240 dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification ; et

(2) au moins dix étapes en tant que pilote sur un avion du type ou de la classe correspondant, ou une étape en tant que pilote sur un avion de type ou de classe correspondant, accompagné d'un examinateur au cours de la période de validité de la qualification.

(3) Si le candidat détient une qualification de vol aux instruments, la prorogation de cette qualification doit de préférence être combinée avec les exigences de prorogation des qualifications de type/classe définies conformément à l'appendice 1 aux RC PEL 1-205 et 1-295.

(c) Validité et prorogation - Qualifications de classe monopilote monomoteur

Les qualifications de classe monopilote, monomoteur ont une validité de 2 ans à partir de la date de délivrance, ou de la date d'expiration si elle a été prorogée au cours de la période de validité.

(1) Prorogation - Toutes qualifications de classe monomoteur à pistons avions (terrestres) et tout planeur à dispositif d'envol incorporé.

Pour proroger une qualification de classe monopilote monomoteur à pistons (terrestres) ou une qualification de planeur avec dispositif d'envol incorporé, le candidat doit, selon le cas, sur avion monomoteur à pistons (terrestres) ou sur planeur avec dispositif d'envol incorporé :

(i) dans les trois mois précédant l'expiration de la qualification, avoir réussi un contrôle de compétence conformément à l'Appendice 1 et 3 du RC PEL 1-240 ou à l'Appendice 1 et 2 du RC PEL 1-210 avec un examinateur autorisé, selon le cas sur un avion (terrestre) monomoteur à pistons ou sur un planeur à dispositif d'envol incorporé, ou

(ii) dans les douze mois précédant l'expiration de la qualification, avoir effectué sur avion de la classe correspondante 12 heures de vol incluant:

- 6 heures en qualité de commandant de bord ;
- 12 décollages et 12 atterrissages ; et

avoir effectué un vol d'entraînement d'une durée minimale d'une heure avec un instructeur de vol FI(A) ou CRI(A). Ce vol peut être remplacé par un contrôle en vue de la délivrance, de la prorogation et du renouvellement d'une qualification de classe ou de type pour n'importe quel(le) type/classe d'avion.

(2) Prorogation - Avions monopilotes monomoteurs à turbopropulseur (terrestres).

Pour proroger une qualification de classe monomoteur à turbopropulseur (terrestre), le candidat doit, dans les trois mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir un contrôle de compétence avec un examinateur autorisé sur la classe d'avion appropriée.

(d) Le candidat qui a échoué à un contrôle de compétence avant la date d'expiration de sa qualification de classe ou de type ne doit pas exercer les privilèges de sa qualification avant d'avoir passé avec succès un autre contrôle de compétence.

(e) Extension de la période de validité ou revalidation dans des circonstances spéciales :

(1) Lorsque les privilèges d'une qualification de classe, de type ou de vol aux instruments sont exercés uniquement sur un avion immatriculé au registre d'un Etat tiers, l'Autorité peut à sa discrétion proroger la période de validité ou revalider cette qualification sous réserve que les conditions de validité ou de revalidation correspondantes de l'Etat tiers, ont été remplies.

(2) Lorsque les privilèges d'une qualification de classe, de type ou de vol aux instruments sont exercés sur un avion immatriculé au registre d'un Etat tiers et exploité par un

exploitant d'un Etat tiers sous le régime de l'article 83 bis de la Convention Internationale de l'Aviation civile à Chicago, l'Autorité peut à sa discrétion prolonger la période de validité ou revalider cette qualification sous réserve que les conditions de validité ou de revalidation correspondantes de l'Etat tiers ont été remplies.

(3) Une qualification délivrée ou utilisée dans un Etat tiers peut, à l'appréciation de l'Autorité, rester apposée sur une licence délivrée conformément au présent règlement sous réserve que les conditions exigées par l'Etat tiers ont été remplies et que la qualification reste limitée à l'utilisation sur des avions immatriculés au registre de cet Etat tiers.

(d) Qualifications expirées

(1) Si la validité d'une qualification de type ou d'une qualification de classe multimoteur a expiré, le candidat doit se conformer à toutes les conditions de formation en vue d'un ré-entraînement décidées par l'Autorité et doit passer un contrôle de compétence conformément à l'Appendice 1 et 2, ou 3 du RC PEL 1-240. La qualification sera valide à partir de la date où les conditions de renouvellement ont été remplies.

(2) Si la validité d'une qualification de classe monopilote monomoteur a expiré, le candidat doit réussir l'épreuve pratique d'aptitude figurant à l'Appendice 1 et 3 du RC PEL 1-240.

### **RC PEL 1 - 250 : Qualification de type d'avion multipilote - Conditions**

(a) Conditions préalables à la formation :

Tout candidat à l'obtention d'une première qualification de type d'avion multipilote doit :

(1) avoir accompli au moins 100 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord d'avion ;

(2) être titulaire d'une qualification de vol aux instruments avion multimoteur en état de validité ;

(3) avoir reçu une formation au travail en équipage (MCC) conformément au RC PEL 1-261 (d). Si la formation au travail en équipage est comprise dans la formation de qualification de type (se reporter aux RC PEL 1-261 et 1-262) cette condition n'est pas applicable ; et

(4) avoir rempli les conditions du RC PEL 1-285.

(b) Sont remplies les conditions de formation MCC si le candidat est titulaire :

(1) soit du certificat de formation MCC conformément au PEL 2 et d'une expérience de plus de 100 heures de vol en qualité de pilote sur hélicoptère multipilote, ou

(2) soit d'une expérience de plus de 500 heures de vol en qualité de pilote sur hélicoptère multipilote

(c) Le niveau de compétence présumé atteint par le titulaire d'une licence PPL(A) ou CPL(A) assortie d'une qualification de type avion multipilote délivrée dans les conditions autres que celles définies par le RC PEL 1 ne peut dispenser le titulaire de se conformer aux conditions requises ci-dessus au paragraphe (a)(4).

(d) Toute formation pour une qualification de type multipilote additionnelle requiert une qualification aux instruments multimoteurs en état de validité.

#### **RC PEL 1 - 255 : Qualification de type monopilote – Conditions**

Expérience - avions multimoteurs exclusivement :

Tout candidat à une première qualification de type sur avion multimoteur monopilote doit avoir accompli au moins 70 heures en tant que pilote-commandant de bord d'avions.

#### **RC PEL 1 - 260 : Qualification de classe - Conditions**

Expérience - avions multimoteurs exclusivement :

Tout candidat à une qualification de classe avion multimoteur doit avoir accompli au moins 70 heures en tant que pilote-commandant de bord d'avion.

#### **RC PEL 1 - 261 : Qualification de type et de classe - Formation théorique et formation en vol**

(a) Formation théorique et contrôle des connaissances

(1) Tout candidat à une qualification de classe ou de type d'avions monomoteurs ou multimoteurs doit avoir suivi l'instruction théorique requise (se reporter à l'Appendice 1 du présent RC PEL1-261 paragraphe (a) et démontrer le niveau de connaissance requis pour piloter en toute sécurité le type d'avion considéré.

(2) Conditions requises exclusivement pour avions multimoteurs

Tout candidat à une qualification de classe monopilote multimoteur doit avoir suivi au moins 7 heures d'instruction théorique relative à l'opération d'avions multimoteurs.

(b) Formation en vol

(1) Tout candidat à une qualification de classe ou de type d'avions monopilote monomoteurs et multimoteurs doit avoir suivi de manière complète et satisfaisante un programme de formation au vol correspondant à l'épreuve pratique d'aptitude, en vue de la délivrance de ladite qualification de classe/type (se reporter à l'appendice 3 du RC PEL 1-240).

(2) Conditions requises exclusivement pour avions multimoteurs

Tout candidat à une qualification de classe monopilote multimoteur doit avoir effectué au moins 2 heures et demie d'instruction en double commande en condition normale d'opération d'avion multimoteur, et au moins 3 heures et demie d'instruction en double commande portant sur les procédures de panne moteur et sur les techniques de vol asymétrique.

(3) Tout candidat à une qualification de type d'avions multipilotes doit avoir suivi de manière complète et satisfaisante un programme de formation au vol correspondant à l'épreuve

pratique d'aptitude en vue de la délivrance de ladite qualification de type (se reporter à l'Appendice 2 au RC PEL 1-240.

(c) Modalités d'approbation et d'exécution des programmes de formation

(1) Les formations définies en vue des objectifs mentionnés ci-dessus doivent être dispensées par un FTO, TRTO. Lorsque ces formations ne peuvent être dispensées par un FTO, TRTO, elles peuvent, sous la supervision de l'Autorité, être dispensées dans un établissement, en sous-traitance ou non, fourni par un exploitant, un constructeur ou, dans des circonstances spéciales, par un instructeur autorisé agissant à titre individuel.

(2) Ces formations doivent être approuvées par l'Autorité et ces établissements doivent être conformes aux conditions pertinentes de l'Appendice 2 au RC PEL 1-050, ainsi que déterminées par l'Autorité.

(3) Nonobstant les paragraphes (c) (1) et (2) ci-dessus, la formation en vue de la délivrance des qualifications de classe avions monomoteur ou de classe TMG peut être dispensée par un FI ou par un CRI.

(d) Formation au travail en équipage (se reporter également au RC PEL 1-250 (a) (3))

(1) Le programme est défini pour une formation MCC à dispenser dans deux cas :

(i) pour les stagiaires suivant une formation ATP intégrée conformément aux objectifs de cette formation (se reporter à l'Appendice 1 aux RC PEL 1-160 et 1-165 (a) (1);

(ii) pour les titulaires d'une licence PPL/IR ou CPL/IR qui ne sont pas issus d'une formation ATP intégrée mais qui souhaitent obtenir une première qualification de type avion multipilote (se reporter au RC PEL 1-250 (a) (3).

La formation MCC doit comprendre au minimum 25 heures d'instruction et d'exercices théoriques et 20 heures de formation au travail en équipage. Les stagiaires qui suivent une formation ATP intégrée peuvent avoir la formation pratique réduite de 5 heures. La formation MCC peut être combinée avec une formation en vue de la délivrance d'une qualification de type avion multipilote.

(2) La formation MCC doit être répartie en plusieurs phases sur une période n'excédant pas six mois, sous la surveillance, soit du responsable pédagogique d'un organisme approuvé de formation au vol, soit d'un organisme de formation à la qualification de type, soit dans le cadre d'une formation approuvée dispensée par un exploitant. Dans ce dernier cas, cette formation doit être conforme aux conditions de l'Appendice 2 au RC PEL 1055, telles que définies par l'Autorité. Si la formation MCC est combinée avec une formation en vue de la délivrance d'une qualification de type avion multipilote, un FTD ou un simulateur de vol peut être utilisé en tant que partie intégrante de l'approbation globale accordée à cette formation combinée.

### **RC PEL 1 - 262 : Qualifications de type et de classe - Aptitude**

(a) Epreuve pratique d'aptitude sur avion monopilote

Tout candidat à une qualification de type ou de classe d'avion monopilote doit avoir démontré l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité le type ou la classe d'avion considéré(e), conformément aux dispositions des Appendices 1 et 3 du RC PEL 1-240.

(b) Epreuve pratique d'aptitude sur avion multipilote

Tout candidat à une qualification de type d'avion multipilote doit avoir démontré l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité le type d'avion considéré dans un environnement multipilote, en qualité de pilote-commandant de bord ou copilote selon le cas, conformément aux dispositions des Appendices 1 et 2 au RC PEL 1-240.

(c) Travail en équipage

Après avoir suivi de manière complète et satisfaisante la formation au travail en équipage, le candidat doit, soit démontrer sa capacité à accomplir les tâches d'un pilote d'un avion multipilote en passant l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance d'une qualification de type avions multipilotes définie aux Appendices 1 et 2 du RC PEL 1-240, soit se faire délivrer un certificat de fin de stage de formation au travail en équipage.

## **CHAPITRE VII- LICENCE DE PILOTE DE LIGNE (Avion) - ATPL(A)**

### **RC PEL 1 - 265 : Age minimal**

Tout candidat à une licence ATPL(A) doit être âgé de 21 ans révolus.

### **RC PEL 1 - 270 : Aptitude physique et mentale**

Tout candidat à une licence ATPL(A) doit détenir un certificat médical de classe 1 en état de validité. Pour exercer les privilèges de la licence ATPL(A), un certificat médical de classe 1 en état de validité est exigé.

### **RC PEL 1 - 275 : Privilèges et conditions**

(a) Privilèges

Sous réserve des conditions supplémentaires spécifiées dans la réglementation communautaire, la licence ATPL(A) permet à son titulaire:

(1) d'exercer tous les privilèges du titulaire d'une licence de pilote privé et du titulaire d'une licence de pilote professionnel et d'une qualification de vol aux instruments (avion) (A); et

(2) d'exercer les fonctions de pilote-commandant de bord ou de copilote dans le transport aérien public.

(b) Conditions

Tout candidat à la licence ATPL (A) qui a rempli les conditions définies aux RC PEL 1-265, 1-270 et 1-280 à 1-295 doit remplir les conditions exigées pour la délivrance d'une licence ATPL (A) assortie de la qualification de type correspondant au type d'avion utilisé lors de l'épreuve pratique d'aptitude.

## **RC PEL 1 - 280 : Expérience et prise en compte du temps de vol effectué**

(a) Tout candidat à une licence ATPL(A) doit avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote d'avion (voir aussi RC PEL 1-050 (a) (3), dont un maximum de 100 heures peuvent avoir été effectuées sur simulateur de vol, incluant au minimum :

(1) 500 heures accomplies en opérations multipilotes sur des avions certifiés conformément à la catégorie JAR/FAR 25 Transport ou à la Catégorie JAR/FAR 23 Commuter, ou code équivalent ;

(2) 250 heures, soit en tant que pilote-commandant de bord, soit au moins 100 heures comme pilote-commandant de bord et 150 heures comme copilote remplissant les fonctions de pilote-commandant de bord sous la supervision du pilote-commandant de bord, sous réserve que la méthode de supervision soit jugée acceptable par l'Autorité ;

(3) 200 heures de vol en campagne dont au moins 100 heures en tant que pilote-commandant de bord ou copilote remplissant les fonctions de pilote-commandant de bord sous la surveillance du pilote-commandant de bord, sous réserve que la méthode de surveillance soit jugée acceptable par l'Autorité ;

(4) 75 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 30 heures peuvent être du temps aux instruments au sol ; et

(5) 100 heures de vol de nuit en tant que pilote-commandant de bord ou copilote;

(b) (1) Les titulaires d'une licence de pilote ou d'un titre équivalent pour d'autres catégories d'aéronefs pourront faire prendre en compte le temps de vol effectué sur ces autres catégories d'aéronef conformément aux dispositions du RC PEL 1-155 (a), sauf le temps de vol effectué sur hélicoptères qui sera pris en compte jusqu'à 50% du total du temps de vol exigé au sous-paragraphe (a).

(2) Les titulaires d'une licence de mécanicien navigant pourront faire prendre en compte 50% du temps de vol effectué en qualité de mécanicien navigant jusqu'à un maximum de 250 heures. Ces 250 heures peuvent être prises en compte au titre des 1500 heures exigées au sous-paragraphe (a), et au titre des 500 heures exigées au sous-paragraphe (a) (1), sous réserve que le nombre d'heures totales accordé en fonction de l'un ou l'autre de ces sous-paragraphe ne dépasse pas 250 heures.

(c) Les conditions d'expérience requises doivent être remplies avant de subir l'épreuve d'aptitude du RC PEL 1-295

## **RC PEL 1 - 285 : Connaissances théoriques**

(a) Programme

Tout candidat à une licence ATPL(A) doit avoir suivi une formation théorique approuvée dans un organisme de formation au vol approuvé (FTO), ou une formation théorique approuvée dispensée par un organisme approuvé spécialisé dans la formation théorique. Le candidat qui

n'a pas suivi la formation théorique donnée dans le cadre d'une formation intégrée doit suivre la formation définie à l'Appendice 1 du présent RC PEL1-285.

(b) Examen

Tout candidat à une licence ATPL(A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges du titulaire d'une licence ATPL(A) et doit répondre aux conditions requises au chapitre X du présent RC PEL 1.

### **RC PEL 1 - 290 : Formation au vol**

Tout candidat à une licence ATPL(A) doit être titulaire d'une licence CPL(A), délivrée ou reconnue au titre d'une licence PEL, d'une qualification de vol aux instruments multimoteurs et doit avoir suivi une formation au travail en équipage dans le cadre d'une formation approuvée conformément au RC PEL 1-261 (d).

### **RC PEL1 - 295 : Aptitude**

(a) Tout candidat à une licence ATPL (A) doit démontrer, en qualité de pilote commandant de bord d'un avion multipilote certifié en IFR avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes, son aptitude à appliquer les procédures et à exécuter les manoeuvres définies aux Appendices 1 et 2 des RC PEL1-240 et 66 avec un niveau de compétence correspondant aux privilèges du titulaire d'une licence ATPL(A).

(b) L'épreuve pratique d'aptitude ATPL(A) peut servir en même temps pour la délivrance de la licence ATPL (A) et pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type d'avion multipilote correspondant à l'avion utilisé pour l'épreuve.

## **CHAPITRE VIII - QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR (AVION)**

### **RC PEL 1 - 300 : Instruction - Généralités**

(a) Nul ne doit dispenser l'instruction en vol requise pour la délivrance de toute licence ou qualification de pilote s'il n'a :

(1) une licence de pilote assortie d'une qualification d'instructeur; ou

(2) le cas échéant, d'une autorisation de l'Autorité en vue de donner une formation spécifique dans les circonstances suivantes :

(i) lors de la mise en service de nouveaux avions ; ou

(ii) lors de l'immatriculation d'avions de collection ou d'avions de construction spéciale, pour lesquels nul n'a de qualification d'instructeur.

(b) Nul ne doit dispenser de l'instruction sur un entraîneur synthétique de vol s'il n'est titulaire d'une qualification FI(A), TRI(A),CRI(A), IRI(A) ou d'une autorisation SFI(A). Les dispositions du paragraphe (a)(2) ci-dessus s'appliquent également à l'instruction sur un entraîneur de vol synthétique.



### **RC PEL 1 - 305 : Qualifications et autorisation d'instructeur - Fonctions**

Les catégories d'instructeurs sont les suivantes:

- (a) Qualification d'instructeur de vol avion (FI (A))
- (b) Qualification d'instructeur de qualification de type avion (TRI (A))
- (c) Qualification d'instructeur de qualification de classe avion (CRI (A))
- (d) Qualification d'instructeur de qualification de vol aux instruments avion (IRI (A))
- (e) Autorisation d'instructeur sur entraîneur de vol synthétique - avion - (SFI (A))

### **RC PEL1 - 310 : Qualifications d'instructeur - Généralités**

- (a) Conditions préalables

Tout titulaire d'une qualification d'instructeur doit être au moins titulaire de la licence, de la qualification et répondre à toute autre condition requise, correspondant à la formation qu'il est appelé à dispenser, et doit être habilité à remplir les fonctions de pilote-commandant de bord de l'aéronef au cours de cette formation.

- (b) Rôles multiples

Sous réserve qu'ils remplissent les conditions de qualification et d'expérience exigées dans le présent chapitre pour chaque rôle assumé, les instructeurs ne sont pas limités à un seul rôle d'instructeur de vol (FI), d'instructeur de qualification de type (TRI), d'instructeur de qualification de classe (CRI) ou d'instructeur de qualification de vol aux instruments (IRI).

- (c) Prise en compte au titre de qualifications complémentaires.

Le candidat à des qualifications d'instructeur complémentaires peut bénéficier d'une prise en compte de ses capacités pédagogiques préalablement démontrées lors de l'obtention des qualifications d'instructeur déjà détenues.

### **RC PEL 1 - 315 : Qualifications d'instructeur - Validité**

- (a) Toutes les qualifications d'instructeur sont valides pour trois ans.
- (b) La période de validité d'une autorisation spécifique d'instructeur ne doit pas dépasser trois ans.
- (c) Le candidat qui a échoué à un contrôle de compétence avant la date d'expiration de sa qualification d'instructeur ne doit pas exercer les privilèges de cette qualification avant d'avoir passé avec succès un autre contrôle de compétence.

### **RC PEL 1 - 320 : Qualification d'instructeur de vol avion FI(A) - Age minimal**

Tout candidat à une qualification d'instructeur de vol avion FI (A) doit être âgé de 18 ans révolus.

### **RC PEL 1 - 325 : Instructeur de vol avion FI (A) - Privilèges restreints**

(a) Durée de la restriction

Les privilèges de la qualification d'instructeur FI (A) sont restreints jusqu'à ce que son titulaire ait effectué au moins 100 heures d'instruction, et supervisé au moins 25 vols solo. Ces restrictions sont levées, sur proposition de l'instructeur FI (A) chargé de la supervision et lorsque les conditions ci-dessus sont remplies.

(b) Restrictions

Les privilèges sont restreints à l'exercice, sous la supervision d'un instructeur FI(A) agréé à cet effet, de:

(1) l'instruction en vol en vue de la délivrance d'une licence PPL(A) ou des parties d'une formation intégrée dispensées du niveau de la licence PPL(A)- ainsi que de la délivrance des qualifications de classe ou de type avions monomoteurs, à l'exclusion de l'approbation des premiers vols solo de jour ou de nuit, ainsi que des premiers vols de navigation en solo, de jour ou de nuit ; et

(2) la formation au vol de nuit, si une qualification au vol de nuit est détenue, si la capacité d'instruire au vol de nuit a été démontrée au préalable à un FI(A) autorisé conformément au RC PEL 1-330 (f) et si les conditions d'expérience en vol de nuit ont été satisfaites conformément au RC PEL 1-026.

### **RC PEL 1 - 330 : Qualification d'instructeur de vol (avion) (FI(A)) Privilèges et conditions**

Les privilèges du titulaire d'une qualification FI(A) non restreinte permettent de dispenser l'instruction au vol en vue :

(a) de la délivrance de la licence de pilote privé (avion) et des qualifications de classe et de type d'avions monomoteurs, sous réserve que pour la délivrance des qualifications de type l'instructeur ait accompli au moins 15 heures de vol sur le type correspondant dans les 12 mois qui précèdent ;

(b) de la délivrance d'une licence de pilote professionnel (avion), sous réserve que l'instructeur ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avions, incluant au moins 200 heures d'instruction en vol ;

(c) du vol de nuit, si la qualification au vol de nuit est détenue, si la capacité d'instruire au vol de nuit a été démontrée au préalable à un FI(A) autorisé conformément au paragraphe (f) du présent RC PEL 1-330 et si les conditions d'expérience en vol de nuit ont été satisfaites conformément au RC PEL 1-026;

(d) de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments, sous réserve que l'instructeur ait :

(1) accompli au moins 200 heures de vol en IFR, dont un maximum de 50 heures peuvent avoir été effectuées sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II) ou sur un simulateur de vol, et

(2) suivi en tant qu'élève un stage approuvé comprenant au moins 5 heures de formation sur avion, simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II) et réussi l'épreuve d'aptitude correspondante subie conformément aux dispositions de l'Appendice 1 aux RC PEL 1-330 et 1-345 ;

(e) de la délivrance d'une qualification de type ou de classe avions multimoteurs monopilotes, sous réserve que l'instructeur ait rempli les conditions du RC PEL 1-380 (a) ;

(f) de la délivrance d'une qualification FI(A) sous réserve que l'instructeur ait :

(1) accompli au minimum 500 heures d'instruction sur avion et

(2) démontré à un examinateur FI(A) son aptitude à dispenser une formation à un instructeur FI(A) dans le cadre d'une épreuve d'aptitude subie conformément aux dispositions de l'Appendice 1 aux RC PEL 1-330 et 1-345 ; et

(3) été autorisé à cet effet par l'Autorité.

### **RC PEL 1 - 335 : FI(A) - Conditions préalables**

Avant d'être autorisé à commencer une formation approuvée en vue de l'obtention d'une qualification d'instructeur (avion) FI(A), le candidat doit avoir :

(a) accompli au moins 200 heures de vol, dont au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence ATPL(A) ou CPL(A), ou 150 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence PPL(A) ;

(b) rempli les conditions de connaissances théoriques pour la délivrance d'une licence CPL(A), définies au RC PEL 1-470 (b) ;

(c) accompli au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons, dont au moins 5 heures auront été accomplies pendant les six mois précédant l'épreuve en vol de pré-admission mentionnée en (f) ci-dessous ;

(d) reçu au moins 10 heures de formation en vol aux instruments, dont au maximum cinq heures peuvent être des heures aux instruments au sol sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol (FNPT) ou un simulateur de vol ;

(e) accompli au moins 20 heures de vol en campagne en tant que pilote commandant de bord; incluant un vol d'au moins 540 Km (300 NM) pendant lequel des atterrissages avec arrêt complet sont effectués sur des aérodromes différents, et

(f) subi avec succès une épreuve spécifique en vol de pré-admission, avec un instructeur de vol FI(A) qualifié conformément au RC PEL 1-330 (f) et basée sur l'épreuve de contrôle de compétence définie à l'Appendice 3 au RC PEL 1-240 dans les six mois précédant le début de la formation. L'épreuve devra déterminer la capacité du candidat à suivre le programme de formation.

### **RC PEL 1 - 340 : FI(A) - Programme de formation**

(a) Tout candidat à une qualification d'instructeur (avion) FI(A) doit avoir suivi une formation approuvée de formation théorique et en vol auprès d'un organisme de formation au vol (FTO) approuvé conformément à l'Appendice 1 du présent RC PEL 1-340

(b) L'objectif de la formation est de former les candidats à l'aptitude à dispenser une formation sur avions monomoteurs jusqu'au niveau de la licence PPL(A). La formation doit comprendre au minimum 30 heures d'instruction en vol dont 25 heures doivent être effectuées en double commande. Les cinq heures restantes peuvent être des vols " en mutuel ", effectuées par des candidats volant ensemble pour s'entraîner aux démonstrations en vol. Sur ces 25 heures, 5 heures peuvent être effectuées sur un simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol (FNPT) approuvé à cet effet par l'Autorité. La durée de l'épreuve d'aptitude n'est pas décomptée dans la durée de la formation.

#### **RC PEL 1 - 345 : FI(A) - Aptitude**

Tout candidat à une qualification d'instructeur FI(A) doit démontrer à un examinateur désigné par l'Autorité à cet effet, sa capacité à assurer la formation d'un élève pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance d'une licence PPL(A), y compris la formation pré-vol, après le vol et la formation théorique, conformément aux conditions des Appendices 1 et 2 aux RC PEL 1-330 et 1-345.

#### **RC PEL 1 - 350 : FI(A) - Délivrance de la qualification**

Tout candidat à une qualification d'instructeur FI (avion) qui a rempli les conditions définies aux RC PEL 1-310, 1-315 et 1-335 à 1-345 remplit les conditions requises pour la délivrance d'une qualification d'instructeur (avion) FI(A), sous réserve des restrictions définies au RC PEL 1-325.

#### **RC PEL 1 - 355 : Qualification FI(A) - Prorogation et renouvellement**

(a) Pour la prorogation d'une qualification d'instructeur FI(A), le titulaire doit remplir deux des trois conditions suivantes :

(1) avoir dispensé en tant que FI, CRI, IRI ou en tant qu'examineur au moins 100 heures de formation en vol sur avions pendant la période de validité de la qualification, dont au moins 30 heures dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FI (A). Sur ces 30 heures, 10 heures doivent être des heures d'instruction en vue de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments si les privilèges de dispenser l'instruction à la qualification de vol aux instruments sont également à revalider.

(2) avoir assisté à un séminaire de recyclage d'instructeur de vol approuvé par l'Autorité, dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FI.

(3) avoir subi avec succès, au titre d'un contrôle de compétence, l'épreuve pratique d'aptitude définie aux Appendices 1 et 2 des RC PEL 1-330 et 1-345 dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FI.

(b) Si la qualification est périmée, le candidat doit remplir les conditions (a)(2) et (a) (3) ci-dessus, dans les 12 mois précédant le renouvellement.

#### **RC PEL 1 - 360 : Qualification d'instructeur de qualification de type (avions multipilotes) (TRI(MPA)) - Privilèges**

(a) Les privilèges du titulaire d'une qualification TRI(MPA) permettent de dispenser la formation en vue de la délivrance d'une qualification de type MPA aux titulaires d'une licence ainsi que la formation requise pour le travail en équipage (se reporter au RC PEL 1-261 (d)).

(b) Si la formation TRI(A) est dispensée uniquement sur simulateur, les privilèges de la qualification TRI(A) sont restreints pour exclure la formation aux procédures anormales et d'urgence. Pour lever la restriction, le titulaire de la qualification restreinte doit suivre la formation définie par l'Autorité.

### **RC PEL 1 - 365 : TRI(MPA) - Conditions**

Tout candidat à une première qualification TRI(MPA) doit:

(a) (1) avoir suivi dans le cadre d'un FTO ou TRTO de manière complète et satisfaisante un cours TRI approuvé.

(2) avoir effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes;

(3) avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 30 étapes, comprenant des atterrissages et des décollages en tant que pilote-commandant de bord ou copilote, sur le type d'avion correspondant, ou sur un type similaire, s'il y est autorisé par l'Autorité. Sur ces 30 étapes, 15 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol; et

(4) avoir dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par l'Autorité, au moins 3 heures de vol d'instruction sur le type d'avion ou sur le simulateur du type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI(MPA) .

(b) Avant que les privilèges de la qualification TRI(MPA) ne soient étendus à d'autres types d'avions multipilotes, le titulaire doit :

(1) avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 15 étapes, comprenant des atterrissages et des décollages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'avion correspondant ou sur un type similaire, s'il y est autorisé par l'Autorité. Sur ces 15 étapes, 7 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol ;

(2) avoir suivi de manière complète et satisfaisante les parties techniques pertinentes d'un cours TRI approuvé, et

(3) avoir dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par l'Autorité, au moins 3 heures de vol d'instruction sur le type d'avion ou sur le simulateur du type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI(MPA) .

### **RC PEL 1 - 370 : Qualification TRI(MPA) - Prorogation et renouvellement**

(a) Pour la prorogation d'une qualification TRI(MPA), le candidat doit avoir, au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification :

(1) dispensé une des parties suivantes d'un programme complet de qualification de type/de rafraîchissement/de maintien de compétence :

- (i) une séance de simulateur d'au moins 3 heures, ou
- (ii) un exercice en vol d'au moins 1 heure incluant au moins 2 décollages et 2 atterrissages; ou
  - (2) suivi un cours de recyclage TRI acceptable par l'Autorité.
  
- (b) Si la qualification est périmée, le candidat doit avoir :
  - (1) effectué dans les 12 mois précédant la demande au moins 30 étapes, comprenant des décollages et des atterrissages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'avion correspondant, ou sur un type d'avion similaire, s'il y est autorisé par l'Autorité. Sur ces 30 étapes, 15 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol;
  - (2) suivi de manière complète et satisfaisante les parties techniques pertinentes, telles que déterminées par l'Autorité en fonction de l'expérience récente du candidat, d'une formation TRI(MPA) approuvée, et
  - (3) dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI désigné à cet effet par l'Autorité, au moins 3 heures de vol d'instruction sur le type d'avion ou sur le simulateur du type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI(MPA).

**RC PEL 1 - 375: Qualification d'instructeur de qualification de classe (avions monopilotes) (CRI(SPA)) Privilèges**

- (a) La qualification CRI(SPA) permet à son titulaire de dispenser la formation en vue de la délivrance d'une qualification de type ou de classe avions monopilotes aux titulaires d'une licence. Le titulaire peut instruire sur avions monomoteurs ou multimoteurs sous réserve d'être qualifié de façon appropriée (se reporter au RC PEL 1-310 (a)).

**RC PEL 1 - 380 : CRI(SPA) - Conditions**

- (a) Avions multimoteurs

Tout candidat à la délivrance d'une qualification de CRI (SPA) avions multimoteurs doit avoir :

- (1) accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avion ;
- (2) au moins 30 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord sur le type ou la classe d'avions correspondant, dont 10 heures de vol accompli dans les 12 mois précédant la demande;
- (3) suivi une formation approuvée dans le cadre d'un FTO ou TRTO , comprenant au moins 5 heures d'instruction sur l'avion correspondant ou sur un simulateur de vol approuvé dispensée par un instructeur approuvé à cet effet, et
- (4) réussi à une épreuve pratique d'aptitude conformément aux dispositions des Sections 1, 2, 3, 5 et 7 de l' Appendice 2 aux RC PEL 1-330 et 1-345.

(b) Avions monomoteurs

Tout candidat à la délivrance d'une qualification de CRI(SPA) avions monomoteurs doit avoir :

- (1) accompli au moins 300 heures de vol en tant que pilote d'avion ;
- (2) au moins 30 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord sur le type ou la classe d'avions correspondant, dont 10 heures de vol accompli dans les 12 mois précédant la demande;
- (3) suivi une formation approuvée comprenant au moins 3 heures d'instruction sur l'avion concerné ou sur un simulateur de vol approuvé dispensée par un instructeur approuvé à cet effet ; et
- (4) réussi une épreuve pratique d'aptitude conformément aux dispositions des Sections 2, 3 et 7 des Appendices 1 et 2 aux RC PEL 1-330 et 1-345.

(c) Avant que les privilèges de la qualification ne soient étendus à un autre type ou une autre classe d'avions, le titulaire doit avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 10 heures de vol sur avions de la classe ou du type correspondants ou, sous réserve de l'accord de l'Autorité, sur un type similaire. Pour étendre les privilèges de la qualification CRI(A) monomoteur à la qualification CRI(A) multimoteur, les conditions définies ci-dessus au paragraphe (a) doivent être remplies.

**RC PEL 1 - 385: Qualification CRI(SPA) - Prorogation et renouvellement**

(a) Pour la prorogation d'une qualification CRI(SPA), le candidat doit avoir, au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification de classe :

- (1) dispensé au moins 10 heures d'instruction en vol ou
- (2) dispensé à la satisfaction de l'Autorité un cours de recyclage ou
- (3) suivi un cours de recyclage en tant que CRI(A).

(b) Si la qualification est périmée, le candidat doit avoir, dans les 12 mois précédant la demande :

- (1) suivi un cours de recyclage en tant que CRI(A) à la satisfaction de l'Autorité; et
- (2) passé au titre de contrôle de compétence la partie appropriée (c'est à dire multimoteurs ou monomoteurs) de l'épreuve pratique d'aptitude définie à l'Appendice 1 aux RC PEL 1-330 et 1-345.

**RC PEL 1 - 390: Qualification d'instructeur de vol aux instruments (avion) (IRI(A)) - Privilèges**

Les privilèges du titulaire d'une qualification IRI(A) sont limités à l'instruction de vol en vue de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments (avions).

**RC PEL 1 - 395 : IRI(A) - Conditions**

Tout candidat à une qualification d'instructeur IRI(A) doit avoir :

- (a) accompli au moins 800 heures de vol en IFR, dont 400 heures de vol sur avion.
- (b) suivi de manière complète et satisfaisante une formation approuvée dans le cadre d'un FTO comprenant une instruction théorique et au minimum 10 heures d'instruction en vol sur avion , simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II); et
- (c) passé l'épreuve pratique d'aptitude définie aux Appendices 1 et 2 des RC PELs 1-330 et 1-345.

#### **RC PEL 1 - 400: Qualification IRI(A) - Prorogation et renouvellement**

- (a) Pour la prorogation d'une qualification IRI(A), le titulaire doit remplir les conditions définies au RC PEL 1-355 (a),
- (b) Si la qualification est périmée, le titulaire doit remplir les conditions définies au RC PEL 1-355 (b) et toutes les conditions de formation complémentaires, en vue d'un ré-entraînement, décidées par l'Autorité.

#### **RC PEL 1 - 405 : Autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol (SFI(A)) - Privilèges**

Les privilèges du titulaire d'une autorisation d'instructeur SFI(A) permettent de dispenser l'instruction en vol simulé en vue de la délivrance de qualifications de type, la formation au travail en équipage (MCC) ainsi que les fonctions sur un simulateur de vol et/ou sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPTII ) dans le cadre d'un organisme FTO. (se reporter au RC PEL 1-261 (d)).

#### **RC PEL 1 - 410 : SFI(A) - Conditions**

- (a) Tout candidat à une autorisation d'instructeur SFI(A) doit:
  - (1) être ou avoir été titulaire d'une licence professionnelle de pilote délivrée par un Etat membre ou d'une licence professionnelle de pilote conforme à l'OACI validée par l'Autorité ;
  - (2) avoir suivi de manière complète et satisfaisante la partie simulateur du programme de formation de qualification de type applicable ;
  - (3) avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes ;
  - (4) avoir suivi de manière complète et satisfaisante une formation TRI(A) approuvée dans le cadre d'un FTO ou d'un TRTO;
  - (5) avoir dispensé à la satisfaction de l'Autorité, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI(A) désigné à cet effet par l'Autorité, une séance d'au moins 3 heures de simulateur du type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI(A) ;



(6) avoir subi avec succès dans un délai de 12 mois un contrôle de maintien de compétence tel que prévu à l'Appendice 1 au RC PEL 1-240 sur un simulateur de vol correspondant au type d'avion considéré ; et

(7) avoir accompli dans les 12 mois précédents au moins 3 étapes en tant qu'observateur sur le type d'avion concerné.

(b) Pour que les privilèges soient étendus à d'autres types d'avions multipilotes, le titulaire doit:

(1) avoir suivi de manière complète et satisfaisante la partie simulateur du programme de qualification de type correspondant ; et

(2) avoir dispensé à la satisfaction de l'Autorité, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI(A) désigné à cet effet par l'Autorité, une séance d'au moins 3 heures de simulateur du type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI(A) .

### **RC PEL 1 - 415 : SFI (A)- Prorogation et renouvellement**

(a) Pour la prorogation d'une autorisation SFI(A), le candidat doit avoir dans les 12 mois précédant l'expiration de l'autorisation :

(1) dispensé une séance de simulateur d'au moins 3 heures d'un programme complet de qualification de type/de recyclage / de maintien de compétence ou dans le cas d'un SFI à privilèges restreints (se reporter à l'appendice 1 du RC PEL1-005 du programme de formation correspondant à ces privilèges.

(2) satisfait à un contrôle de compétence sur le simulateur du type d'avion concerné conformément à l'Appendice 1 et 2 du RC PEL 1-240.

(b) Si l'autorisation est périmée, le candidat doit avoir :

(1) suivi la partie simulateur de la formation de qualification de type applicable ;

(2) suivi de manière complète et satisfaisante une formation TRI(A) approuvée, conformément à l'Appendice 1 du RC PEL 1-365 ;

(3) dispensé à la satisfaction de l'Autorité, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI(A) désigné à cet effet par l'Autorité, une séance d'au moins 3 heures de simulateur du type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI(A)

(4) satisfait à un contrôle de compétence sur le simulateur du type d'avion concerné conformément à l'Appendice 1 du RC PEL 1-240.

## **CHAPITRE IX - EXAMINATEURS (AVION)**

### **RC PEL 1 - 420 : Examineurs - Fonctions**

Six catégories d'examineur sont reconnues :

(a) Examineur de vol (FE(A))

- (b) Examineur de qualification de vol aux instruments (IRE(A))
- (c) Examineur de qualification de type TRE(A)
- (d) Examineur de qualification de classe (CRE(A))
- (e) Examineur sur entraîneur synthétique de vol (SFE(A))
- (f) Examineur d'instructeur de vol (FIE(A))

### **RC PEL 1 - 425 : Examineurs - Généralités**

#### (a) Conditions

(1) Les examinateurs doivent être titulaires d'une licence et d'une qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence ou à la qualification pour laquelle ils sont autorisés à conduire les épreuves pratiques d'aptitude ou les contrôles de compétence, et sauf dispositions contraires, les privilèges d'instruire en vue de l'obtention ou du maintien de ces licences et qualifications.

(2) Les examinateurs doivent posséder les qualifications requises pour agir en tant que commandant de bord sur l'aéronef utilisé lors d'une épreuve pratique d'aptitude ou d'un contrôle de compétence. Lorsqu'il n'existe pas d'examineurs qualifiés disponibles, des examinateurs/inspecteurs qui ne sont pas titulaires des qualifications d'instructeur, de type ou de classe requises peuvent être autorisés par l'Autorité.

(3) Tout postulant à une autorisation d'examineur doit avoir fait passer, sous supervision, au moins une épreuve d'aptitude au cours de laquelle il tient le rôle d'un examineur dont les privilèges correspondent à ceux de l'autorisation d'examineur demandée. Cette épreuve comporte le briefing, la conduite de l'épreuve pratique d'aptitude, l'évaluation du candidat qui passe l'épreuve pratique d'aptitude, le débriefing et la constitution du dossier de ce candidat. Cette épreuve d'habilitation d'examineur est supervisée par un inspecteur de l'Autorité ou par un examineur expérimenté autorisé à cet effet par l'Autorité.

(4) Nonobstant les dispositions des aliéas (1) à (3) ci-dessus l'Autorité peut désigner et autoriser en tant qu'examineur des pilotes inspecteurs qualifiés qu'elle emploie pour conduire des épreuves d'aptitude et des contrôles de compétence.

#### (b) Fonctions multiples

Sous réserve qu'ils remplissent les conditions de qualification et d'expérience définies au présent chapitre pour chaque fonction exercée, les examinateurs ne sont pas limités à une fonction unique en tant que FE(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A) ou FIE(A). Toutefois, l'Autorité peut également limiter le nombre de fonctions d'un examineur, ainsi que les types et classes ou modèles spécifiques et basiques d'aéronefs sur lesquels un examineur peut effectuer des contrôles.

#### (c) Conformité avec la réglementation communautaire

Les autorisations d'examineurs sont délivrées conformément aux dispositions du RC PEL1-030. L'examineur doit se conformer aux dispositions de standardisation appropriées, établies ou approuvées par l'Autorité (Appendice 1 du présent RC PEL 1-425).

(d) Apposition sur la licence

Sur les licences où les prorogations peuvent être apposées par l'examineur, celui-ci doit :

- 1)- renseigner les rubriques suivantes : qualifications, date de contrôle, date d'expiration de la validité, numéro de l'autorisation d'examineur, signature ;
- 2)- communiquer l'original du formulaire de contrôle à l'autorité de délivrance de la licence, et garder une copie pour son dossier personnel.

**RC PEL 1 - 430 : Examineurs - Validité**

Une autorisation d'examineur a une durée de validité maximale de trois ans. L'autorisation est prorogée sur la seule appréciation de l'Autorité. L'examineur doit cependant avoir effectué au moins deux contrôles d'aptitude ou de compétence chaque année pendant la période de validité de l'autorisation. L'un des contrôles d'aptitude ou de compétence effectué dans les 12 derniers mois devra l'être en présence d'un inspecteur de l'Autorité ou d'un examineur expérimenté spécialement désigné à cet effet.

**RC PEL 1 - 435 : Examineurs de vol (avion) (FE(A)) - Conditions/Privilèges**

Les privilèges d'un examineur FE (A) permettent de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance d'une licence de pilote et des qualifications associées de type ou de classe, ainsi que des contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des qualifications associées de type et ou de classe sous réserve d'avoir rempli les conditions suivantes :

- (a) pour la conduite de l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la licence PPL (A) ainsi que des contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des qualifications associées de type et ou de classe, avoir effectué au minimum 1000 heures de vol en tant que pilote d'avions, y compris au minimum 250 heures d'instruction en vol;
- (b) pour la conduite de l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la licence CPL (A) ainsi que des contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des qualifications associées de type et ou de classe, avoir effectué au minimum 2000 heures de vol en tant que pilote d'avions, y compris au minimum 250 heures d'instruction de vol.

**RC PEL 1 - 440 : Examineurs de qualification de type Avion (TRE(A)) - Conditions/Privilèges**

Les privilèges du TRE(A) permettent de conduire :

- (a) l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de qualifications de type avions multipilotes,
- (b) les contrôles de compétence en vue de la prorogation des qualifications de type multipilote et de vol aux instruments,
- (c) l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la licence ATPL (A) ;

sous réserve que l'examineur ait effectué au minimum 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes, dont au minimum 500 heures en tant que pilote-commandant de bord, et qu'il détienne une qualification TRI(A) ou une autorisation particulière.

**RC PEL 1 - 445 : Examineurs de qualification de classe Avion (CRE(A)) – Conditions/Privilèges**

Les privilèges de CRE (A) permettent de conduire :

(a) l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de qualifications de classe et de type avions monopilotes;

(b) les contrôles de compétence en vue de la prorogation de qualifications de classe et de type avions monopilotes et de la prorogation de qualifications de vol aux instruments;

sous réserve que l'examineur détienne une licence professionnelle de pilote avion et ait effectué au minimum 500 heures en tant que pilote d'avions.

**RC PEL 1 - 450 : Examineurs de qualification de vol aux instruments Avion (IRE(A)) - Conditions/Privilèges**

Les privilèges d'un IRE(A) permettent de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments ainsi que les contrôles de compétence en vue de la prorogation de cette qualification, sous réserve que l'examineur ait effectué au minimum 2000 heures de vol en tant que pilote d'avions, dont au minimum 450 heures en conditions IFR, dont 250 heures en tant qu'instructeur de vol.

**RC PEL 1 - 455 : Examineurs sur entraîneur synthétique de vol Avion (SFE(A)) - Conditions/Privilèges**

Les privilèges d'un SFE permettent d'effectuer dans un simulateur de vol les contrôles de compétence pour la qualification de type et de vol aux instruments avions multipilotes, sous réserve que l'examineur détienne un ATPL (A), qu'il ait effectué au minimum 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes et qu'il détienne les privilèges d'un SFI(A) (se reporter au RC PEL 1-405).

**RC PEL 1 - 460 : Examineur d'instructeur de vol Avion (FIE(A)) - Conditions/Privilèges**

Les privilèges d'un FIE(A) permettent de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de vol, ainsi que les contrôles de compétence en vue de la prorogation de cette qualification, sous réserve que l'examineur soit détenteur d'une licence professionnelle de pilote et ait effectué au minimum 2000 heures en tant que pilote d'avions, y compris au minimum 100 heures de vol d'instruction en vue de la délivrance d'une qualification FI(A).

**CHAPITRE X - NIVEAU DE CONNAISSANCES THEORIQUES REQUIS ET ORGANISATION DES EXAMENS THEORIQUES POUR LA DELIVRANCE DES LICENCES PROFESSIONNELLES DE PILOTES ET DE QUALIFICATIONS DE VOL AUX INSTRUMENTS**

**RC PEL 1 - 465: Connaissances exigées**

Le candidat à une licence professionnelle de pilote ou à une qualification de vol aux instruments doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges de la licence ou de la qualification dont il souhaite se prévaloir en réussissant les examens théoriques correspondants, conformément aux procédures prévues aux RC PEL1-470 et 1-495 ci-dessous.

### **RC PEL 1 - 470 : Programme des examens théoriques**

(a) Le candidat à la licence de pilote de ligne avion (ATPL/A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges accordés aux pilotes de ligne, dans les matières suivantes: réglementation; connaissance générale des aéronefs; performances et préparation des vols; performance humaine et ses limites; météorologie; navigation; procédures opérationnelles; mécanique du vol; communications. Les épreuves, leur répartition par matière et les temps de réponse alloués figurent dans l'Appendice 1 du présent RC PEL 1-470.

(b) Le candidat à la licence de pilote professionnel avion (CPL/A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges accordés aux pilotes professionnels dans les matières suivantes: réglementation ; connaissance générale des aéronefs; performances et préparation des vols; performance humaine et ses limites; météorologie; navigation; procédures opérationnelles; mécanique du vol; communications. Les épreuves , leur répartition par matière et les temps de réponse alloués figurent dans l'Appendice 1 du présent RC PEL 1-470

(c) Le candidat à l'examen pour la qualification de vol aux instruments avion (IR/A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges accordés aux titulaires de la qualification de vol aux instruments, dans les matières suivantes: réglementation/procédures opérationnelles ; connaissance générale des aéronefs; performances et préparation des vols; performance humaine et ses limites; météorologie; navigation; procédures opérationnelles; communications. Les épreuves, leur répartition par matière et le temps de réponse alloué figurent dans l'Appendice 1 du présent RC PEL1-470.

### **RC PEL 1 - 475: Questions d'examen**

(a) Banque centrale de questions d'examen

La banque centrale de questions (CQB) d'examen sera constituée par les directions d'aviation civile des Etats membres. Les questions sont écrites sous forme de questions à choix multiple (QCM). L'Autorité détermine le mode de présentation des questions lors d'un examen, dans le cadre des dispositions prévues au RC PEL 1-480 ci-dessous.

(b) Publication des questions

Les échantillons des questions avec réponses à choix multiple sont publiées périodiquement par l'autorité.

### **RC PEL 1 - 480 : Organisation des examens**

a) Généralités

Un examen pour une licence ou une qualification de vol aux instruments comprend un contrôle des connaissances dans chacune des matières définies au RC PEL 1-470. L'Autorité peut autoriser le candidat qui se présente en même temps à toutes les épreuves de l'examen ATPL(A) à passer la totalité des épreuves en deux parties. Ces deux parties comptent ensemble pour une tentative unique. En pareil cas, le choix des épreuves dans chaque partie de l'examen ainsi que l'intervalle de temps entre ces parties sont déterminés par l'Autorité.

(b) Langue(s) utilisée(s) pour les examens

Les examens se déroulent dans la ou les langue(s) considérée(s) comme appropriée(s) par l'Autorité. L'Autorité informe les candidats de la ou des langue(s) utilisée(s) lors de ses examens.

(c) Contenu

Les questions d'examen sont sélectionnées par l'Autorité dans la banque centrale de questions (CQB) de manière à couvrir l'ensemble du programme dans chaque épreuve. Le contenu des questions n'est pas modifié à moins que cela ne soit rendu nécessaire pour faciliter la traduction. Les réponses aux questions nécessitant un calcul numérique ou une interprétation graphique peuvent donner lieu à des présentations différentes. Les épreuves de communications peuvent être organisées séparément des autres épreuves. Le candidat qui a déjà réussi les épreuves de communications VFR et/ou IFR n'est pas tenu de repasser les épreuves de communications correspondantes lors de ses examens ultérieurs.

(d) Examens oraux

Des examens oraux ne peuvent pas se substituer aux examens écrits ou effectués sur ordinateur.

(e) Matériel autorisé

L'Autorité fournit les cartes, diagrammes et fiches de données nécessaires pour répondre aux questions. Elle fournit également une calculatrice à quatre opérations et une fonction mémoire. Le candidat n'est pas autorisé à utiliser d'autre machine à calculer ou à mémoire électronique.

(f) Contrôle des candidats

L'identité des candidats est contrôlée avant tout examen.

(g) Confidentialité

Les sujets des épreuves conservent un caractère confidentiel

**RC PEL 1 - 485 : Responsabilité du candidat**

- (a) Le candidat doit passer la totalité de son examen dans l'un des Etat membre.
- (b) Le candidat doit justifier auprès de l'Autorité d'une formation aux examens conforme aux dispositions du RC PEL1 préalablement au passage des examens correspondants.
- (c) Le candidat qui a été reconnu par l'Autorité comme n'ayant pas respecté les procédures d'un examen, peut être sanctionné par l'annulation de son épreuve voire celle de la totalité de son examen.

**RC PEL 1 - 490 : Critères de réussite**

- (a) Une attestation de réussite sera remise au candidat qui a obtenu au moins 75% des points prévus pour cette épreuve. Il n'existe pas de notation négative.

(b) Une attestation de réussite partielle à l'examen sera accordée au candidat qui aura réussi la moitié au moins de la totalité des épreuves de l'examen. Lorsque, à l'occasion d'un premier essai, l'examen a été tenté en deux parties, la réussite partielle est déterminée par la somme des épreuves réussies au cours des deux parties de l'examen.

(c) Le candidat qui a obtenu une réussite partielle doit se présenter aux épreuves restantes. Lors des essais suivants, le candidat n'est pas autorisé à passer les épreuves de l'examen en plusieurs parties. Le candidat qui n'a pas réussi son examen après quatre tentatives se représente dans les mêmes conditions que pour un premier essai. Avant de repasser son examen, le candidat doit suivre une nouvelle formation définie par l'Autorité.

(d) Sous réserve de l'application de toute autre condition prévue par le RC PEL1 un candidat est réputé avoir réussi l'examen théorique requis pour la licence ou la qualification correspondante dès lors qu'il a passé avec succès toutes les épreuves imposées dans un délai de 12 mois pour le CPL (A) et l'IR (A) et de 18 mois pour l'ATPL (A), calculé à compter de la fin du mois calendaire au cours duquel le candidat a obtenu une réussite partielle.

(e) Le candidat n'ayant pas réussi toutes les épreuves, ou une partie seulement de celles-ci lorsque cela est autorisé par le RC PEL1, dans les délais prévus au paragraphe (d) du présent RC PEL 1-490, se représente à son examen dans les mêmes conditions que pour une première tentative. Avant de se représenter, le candidat doit suivre une nouvelle formation définie par l'Autorité.

#### **RC PEL 1 - 495 : Période de validité**

(a) La réussite aux examens théoriques obtenus conformément au RC PEL 1490 ci-dessus autorise la délivrance d'une licence de pilote professionnel avion, d'une qualification de vol aux instruments avion ou d'une qualification de type avion multipilote pendant une période de 36 mois à compter de la date de réussite du candidat à l'épreuve théorique.

(b) Sous réserve que la qualification de vol aux instruments IR(A) soit obtenue dans les conditions prévues ci-dessus en (a), la réussite à l'examen théorique ATPL(A) reste valide pendant une durée de 7 ans à compter de la dernière date de validité de la qualification de vol aux instruments IR(A) associée au CPL(A) pour la délivrance d'un ATPL (A).

(c) La réussite à l'examen théorique ATPL (A) reste valide pendant une durée de 7 ans à compter de la dernière date de la validité d'une qualification de type associée à une licence de mécanicien navigant (F/EL).