



Licences AESA pour pilotes d'avions et hélicoptères

**Un cours de formation pour les candidats à
une licence de pilote AESA**

Juillet 2016



But de cette présentation



A la fin du cours, vous:

- Serez au fait des bases des nouvelles licences
- Comprendrez et saurez exercer correctement les privilèges et obligations liées à la licence et aux qualifications
- Serez au fait des conditions de prorogation/le renouvellement des qualifications AESA
- Serez au fait des formalités de conversion de la licence actuelle en une licence AESA.



European Aviation Safety Agency (EASA/AESA)

L'UE souhaite uniformiser la réglementation de l'aviation civile au sein de la Communauté européenne.

Objectifs:

- établir et maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe
- garantir un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement
- faciliter la libre circulation des marchandises, des personnes et des services

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), avec siège à Cologne, a été instituée en 2002 afin de remplir ces objectifs.

Domaines non réglementés:

Appareils volants microlight/ultralégers, aéronefs historiques, appareils volants de la catégorie Experimental, prototypes, parapentes, etc.

La Suisse a fait acte de candidature en 2005 et a été admise à l'AESA en 2006. La participation de la Suisse à l'AESA et le nouveau règlement de base 216/2008 ont été avalisés par le Parlement suisse sans opposition.



À propos de l'AESA

- Les règlements adoptés par la Commission européenne sont publiés au Journal officiel de l'UE dans toutes les langues des États membres et ont force obligatoire au sein de l'UE (Implementing rules)
- Ces règlements ont force obligatoire en Suisse dès qu'ils ont été approuvés par le Comité mixte Suisse-UE
- Les recommandations et directives de l'AESA ne sont pour l'instant disponibles qu'en anglais (Acceptable Means of Compliance, AMC et Guidance Material, GM). Les recommandations et directives peuvent être adaptées avec l'autorisation de l'AESA.

Important: comme l'introduction de la réglementation AESA est un processus continu, l'OFAC est tenu d'adapter systématiquement le droit aérien suisse. Les règles nationales existantes restent en vigueur tant qu'elles n'ont pas été remplacées par des règles de l'AESA.



Bases légales des licences de pilote (Part-FCL)

Les textes en vigueur ont été publiés dans le journal officiel de l'UE le 25 novembre 2011 avec le règlement (UE) n° 1178/2011.

« *Règlement (UE) n°1178/2011 de la Commission* »

Les dispositions d'exécution ont été publiées par l'AESA le 15 décembre 2011.

« *Acceptable Means of compliance and Guidance Material to Part-FCL* »

Le Comité mixte Suisse-UE a donné son aval à l'entrée en vigueur de la Partie FCL en Suisse le 15 mai 2012.

*La Commission européenne a défini des délais transitoires qui varient en fonction du domaine considéré. **Dans tous les cas, la Partie FCL s'appliquera intégralement à partir d'avril 2018.***



Explications et définitions

1/2

Version française du règlement (UE) n°1178/2011:

- L'expression **aéronef** désigne tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- L'expression **catégorie d'aéronef** désigne une classification des aéronefs selon des caractéristiques de base définies, par exemple avion, aéronef à sustentation motorisée, hélicoptère, dirigeable, planeur ou ballon libre.
- L'expression **type d'aéronef** désigne une classification d'aéronefs qui exige une qualification de type, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21 et qui inclut l'ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui y sont apportées, à l'exception de celles qui entraînent un changement dans le maniement ou les caractéristiques de vol.
- L'expression **avion** désigne un aéronef motopropulsé à voilure fixe et plus lourd que l'air, sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur la voilure.
- L'expression **motoplaneur (Touring Motor Glider - TMG)** désigne une classe spécifique de planeurs motorisés pourvus d'un moteur intégré et non rétractable et d'une hélice non rétractable. Il doit être capable de décoller et de s'élever par sa propre puissance conformément à son manuel de vol.
- L'expression **classe d'avion** désigne une classification des avions monopilotes qui ne demandent pas de qualification de type.
- L'expression **hélicoptère** désigne un aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes essentiellement verticaux.



Précisions:

L'AESA définit le «transport aérien commercial» comme le transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération. Cette définition est interprétée différemment suivant le pays de l'AESA dans lequel on se trouve. En Suisse, l'art. 100 OSAv s'applique pour l'instant.

Les titulaires de licences de pilote conformes aux JAR ne doivent pas s'attendre à de grands changements. Les licences sont automatiquement converties. Cette présentation s'adresse plutôt aux pilotes d'avions ou d'hélicoptères titulaires d'une licence nationale (RPPL ou « based on ») ou d'une licence OACI, de même qu'aux candidats à la formation de base AESA pour l'obtention initiale d'une licence de base (avions ou hélicoptères) ainsi que des extensions correspondantes.

Cette présentation ne s'attarde pas sur la formation nécessaire à l'obtention initiale de la licence de pilote commercial ou de pilote de ligne ou d'une qualification d'instructeur. Les articles pertinents à ce sujet sont énumérés dans le recueil «AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinents». On laissera à chacun le soin de les étudier pour son propre compte.

Par souci de simplicité, la présentation est rédigée à la forme masculine. La forme féminine est naturellement sous-entendue.



Ce qui va changer pour les pilotes en Suisse

Pas de panique!

On ne réinvente pas la roue!

Des modifications et adaptations seront apportées dans le domaine

- de la formation
- des bases légales
- des privilèges et obligations des pilotes d'avions et hélicoptères.



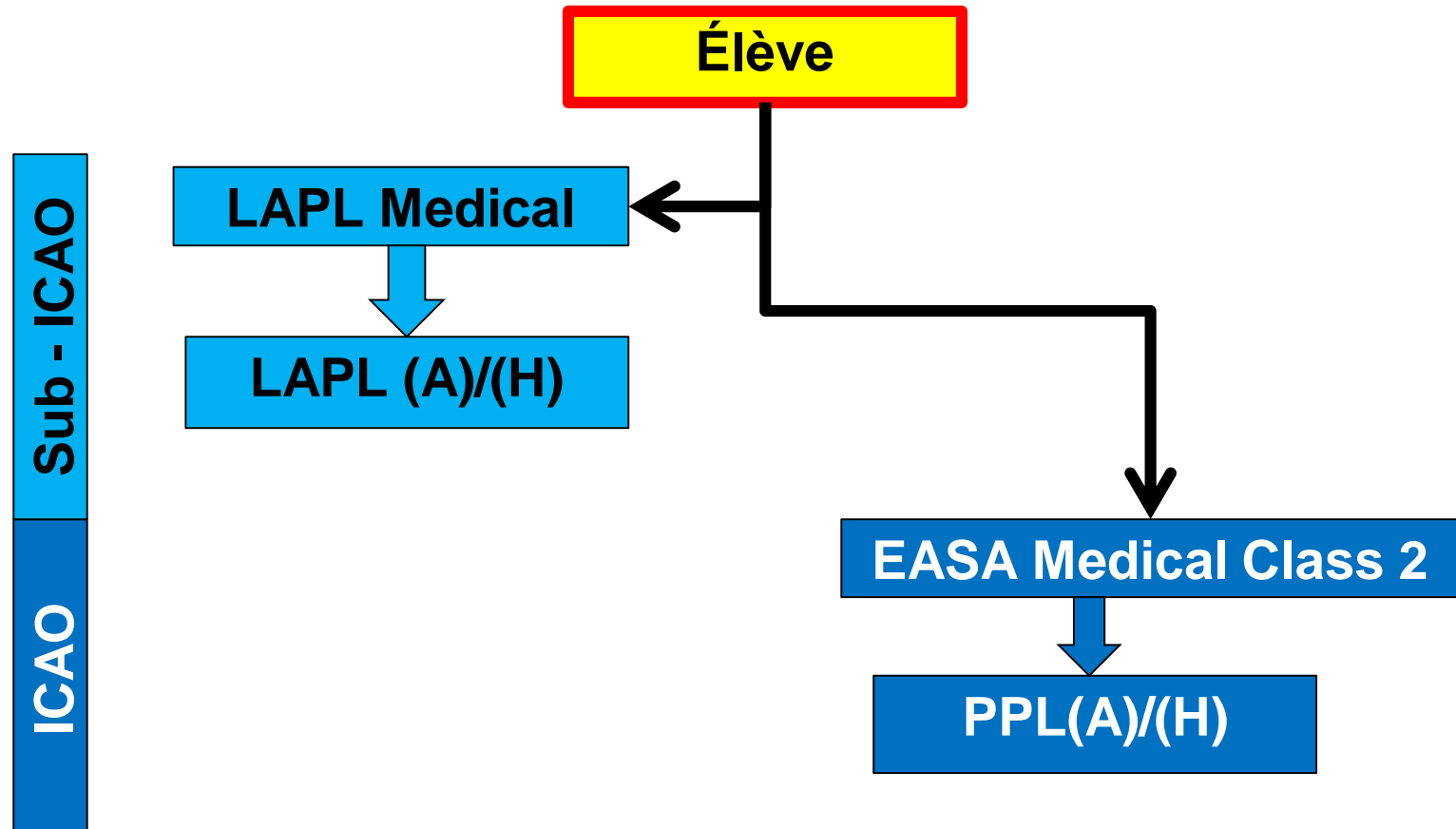


Principaux changements

- Il y aura désormais **deux licences de base pour pilotes d'avions et hélicoptères**:
 - a) Light Aircraft Pilot License ou **LAPL(A)** pour avions, **LAPL(H)** pour hélicoptères
 - b) Private Pilot License ou **PPL(A)** pour avions, **PPL(H)** pour hélicoptères
- **Tous** les pilotes doivent passer régulièrement un **examen aéromédical**.
- Aucun âge minimum n'est fixé pour commencer la formation; pour effectuer un **vol en solo**, il faut en revanche être âgé de **16 ans au moins**.
- La **formation théorique et pratique** doit avoir lieu auprès d'une école d'aviation (Approved Training Organisation ou **ATO**).
- Les exigences à satisfaire pour obtenir une licence LAPL sont plus élevées que celles requises actuellement pour l'obtention d'une licence RPPL (licence restreinte de pilote privé) suisse. Les titulaires d'une licence RPPL doivent dès lors rattraper la formation manquante s'ils souhaitent acquérir une licence LAPL.
- Les **vols non commerciaux avec passagers sans rémunération** ne nécessitent aucun examen spécial, pour autant que les conditions en matière **d'expérience de vol** soient remplies. Pour les détenteurs d'une LAPL, le nombre de **passagers** est limité à un **maximum de 3**, de manière à ne jamais dépasser un total de 4 personnes à bord de l'aéronef. Les titulaires d'une LAPL(A) ne pourront transporter des passagers qu'une fois qu'ils ont effectué, après la délivrance de la licence, 10 heures de vol en tant que PIC.



Licences de pilote LAPL(A)/(H) ou PPL(A)/(H)





EASA Medical

LAPL Medical:

- Qualification pour une **LAPL**
- Examen médical en Suisse par un médecin-conseil officiel (AME)
- Exigences **inférieures** à celles pour Medical Class 2 OACI
- Valable uniquement **dans les Etats membres de l'AESA**
- **Durée de validité:**
 - < 40 ans = 60 mois
 - > 40 ans = 24 mois

Medical Class 2:

- Qualification pour une **PPL**
- Examen médical en Suisse par un médecin-conseil officiel (AME)
- Exigences correspondant à celles pour Medical Class 2 OACI
- Valable **dans le monde entier**
- **Durée de validité:**
 - < 40 ans = 60 mois
 - 40-50 ans = 24 mois
 - > 50 ans = 12 mois

Le Medical Class 1 EASA correspond au Medical Class 1 OACI et est requis pour les pilotes professionnels sur avions et hélicoptères.



LAPL ou PPL?

LAPL

- Formation auprès d'un **ATO**
- Examen pratique: **17 ans** révolus
- Privilèges en tant que PIC **sans rémunération en exploitations non commerciales**, dans la catégorie appropriée d'aéronef. Restreint aux avions monomoteurs à pistons (terre) ou des TMG respectivement aux hélicoptères monomoteurs ayant une **masse maximale certifiée au décollage ne dépassant pas 2000 kg**.
- **Vols avec passagers**: max. **3 passagers** (max. **4 personnes** à bord).
LAPL(A): Seulement si, après la délivrance de la licence, 10 heures en tant de PIC ont été effectués.

PPL

- Formation auprès d'un **ATO**
- Examen pratique: **17 ans** révolus
- Privilèges en tant que PIC **sans rémunération** sur la catégorie d'aéronefs correspondante en **exploitations non commerciales**.
Exception: Les détenteurs d'une PPL avec privilèges d'instructeur ou d'examineur peuvent être rémunérés pour dispenser une instruction au vol respectivement conduire des examens pratiques.
- **Vols avec passagers**: Pas de restrictions, si les exigences en matière d'expérience de vol sont remplies.



Principales différences entre RPPL et LAPL

RPPL

- Certificat médical de classe 2
- Formation auprès d'un organisme **RF** ou **FTO**, possibilité d'apprendre la théorie en autodidacte.
- Âge minimum : 16 ans pour commencer la formation, **17 ans** pour l'examen pratique
- Aucun examen théorique sur la branche 90, pas de qualification RTF, pas de contrôle des compétences linguistiques, pas formations pratique à la radionavigation.
- Qualification PIC sur des avions monomoteurs à pistons immatriculés en **Suisse** (monopilote) pour vols **non commerciaux** dans les espaces aériens G, E, F (moyennant autorisation du contrôle de la circulation aérienne: vols à destination ou au départ d'aérodromes situés à l'intérieur d'une zone de contrôle l'espace D).
- **Vols PAX: 3 passagers au maximum** si <100 heures de vol à l'actif.

LAPL

- Certificat médical LAPL
- Formation théorique et pratique dans un **ATO**.
- Aucun âge minimum pour commencer la formation, 16 ans révolus pour vol solo et **17 ans révolus** pour examen pratique
- Examen théorique (écrit et oral) sur la branche 90 obligatoire, formation pratique à la radionavigation partie intégrante de la formation. Contrôle des compétences linguistiques exigés si l'usage du radiotéléphone est requis.
- Qualification PIC pour la catégorie d'aéronef correspondante **si pas de rémunération, ni exploitation commerciale**. Valable dans l'ensemble de l'espace AESA. **Limitation** aux aéronefs d'une masse maximal au décollage **ne dépassant pas 2000 kg**.
- **Vols PAX: max. 3 passagers (max. 4 personnes à bord)** si les conditions en matière **d'expérience de vol** sont remplies.



Exigences en matière d'expérience récente

Les licences AESA restent valables pour une durée indéterminée!

Les privilèges ne peuvent toutefois être exercés que si les conditions suivantes sont remplies:

- **Certificat médical valable et**

Pour les titulaires d'une LAPL(A):

- avoir accompli avant le vol prévu, **au cours des 24 derniers mois**, en tant que pilotes d'avions ou de TMG au moins **12 heures de vol en tant que PIC**, incluant **12 décollages et atterrissages et 1 cours de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total** avec un instructeur.

Pour les titulaires d'une LAPL(H):

- Avoir effectué avant le vol prévu, sur des hélicoptères de ce type au cours des **12 derniers mois** au moins **6 heures de vol en tant que PIC**, incluant **6 décollages, approches et atterrissages et 1 cours de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total** avec un instructeur.

Pour les titulaires de licences PPL(A) ou (H), de pilote professionnel ou de pilote de ligne:

- Posséder une qualification valide de classe ou de type pour l'aéronef utilisé.



Conditions manquantes

Les titulaires d'une **LAPL** qui ne satisfont pas aux exigences pour la prorogation ou le renouvellement de leurs qualifications doivent:

- a) réussir un **contrôle de compétences** avec un examinateur; ou
- b) effectuer du **temps de vol ou des décollages et atterrissages additionnels**, en vol à double commande ou en solo, **sous la supervision d'un instructeur**, afin de répondre aux exigences spécifiées.

Les titulaires d'une **PPL** (ou licence supérieure) qui ne satisfont pas aux exigences pour la prorogation ou le renouvellement de leurs qualifications doivent réussir un **contrôle de compétences** avec un examinateur.





Vols avec passagers

Un pilote ne pourra exploiter un aéronef en tant que PIC pour le transport aérien commercial ou le transport de passagers, que si (entre autres) il a effectué, au cours des **90 jours** précédant le vol prévu, au moins **3 décollages, 3 approches et 3 atterrissages** sur un aéronef de même type ou classe.





Formation AESA

Formation de base

- Adaptations des programmes de formation
- Écoles de vol certifiées ATO
- Théorie + pratique auprès d'un ATO
- Vol en campagne en solo supervisé: au moins 150 km (80 NM) pour LAPL(A)/(H), au moins 270 km (150 NM) pour PPL(A), au moins 185 km (100 NM) pour PPL(H).

Qualifications/formations additionnelles

Avions et hélicoptères:

- Extension des privilèges à d'autres classes, types ou variantes d'aéronef
- Qualification de vol de nuit
- Qualification de vol en montagne
- Qualification de vol aux instruments
- Formations supérieures, par exemple qualifications d'instructeur, formation pour pilotes commerciaux et de ligne, qualification pour les essais en vol (ne font pas objet de cette présentation).

Qualifications spécifiques sur avions:

- Vol acrobatique
- Remorquage de planeurs et remorquage de banderoles*

* En Suisse, selon l'art. 83 OSAv (RS 748.01), le remorquage de banderoles est interdit!



Formation pratique de base

- Uniquement auprès d'un ATO*.
- La formation porte sur 30 thèmes (Exercices) environ.
- Le programme de formation PPL correspond plus ou moins à celui en vigueur pour la formation actuelle. La formation LAPL est comparable à la formation PPL, mais il faut moins d'heures de vol et la formation pratique à la radionavigation est moins étendue.

Expérience de vol minimale pour l'obtention de la licence:

- LAPL(A): au moins 30 heures d'instruction au vol, dont au moins 6 heures de vol en solo supervisé.
- LAPL(H): au moins 40 heures d'instruction au vol, dont au moins 10 heures de vol en solo supervisé.
- PPL(A)/(H): au moins 45 heures d'instruction au vol, dont au moins 10 heures de vol en solo supervisé.

** La conversion des RF/FTO en ATO dans les domaines avions et hélicoptères a lieu en continu depuis 2013*



Formation théorique de base

- Uniquement auprès d'un ATO. Formation identique pour LAPL et PPL. Formation en autodidacte **pas** admise.
- La formation porte sur 9 branches.
- Le programme d'enseignement théorique est plus ou moins identique, pour la plupart des branches, à la formation actuelle. Un programme de formation de l'OFAC adapté aux AMC et GM de l'AESA pour les 9 branches est publié sur le site de l'OFAC.
- **Nouveauté:** la branche «**VFR Communications**» (écrit et oral) figure dans les branches théoriques obligatoires pour toutes les catégories. L'examen écrit se fait lors d'une session d'examens théoriques, l'examen oral (examen pratique de table) lors d'une session d'examens RTF.
- L'examen théorique peut désormais être **fractionné en plusieurs sessions**. Les candidats doivent terminer l'examen entier en un **maximum de 6 sessions et sur 18 mois** (à compter de la fin du mois où le candidat se présente pour la première fois à l'examen théorique). Le pilote peut repasser **quatre fois au maximum** l'examen d'une branche. La réussite aux examens théoriques sera valide pour une durée de **24 mois** (à partir du jour de réussite de l'examen théorique) pour la délivrance d'une LAPL ou PPL.



Qualification RTF et compétences linguistiques

1/2

- Outre une **qualification RTF**, les pilotes d'avions et hélicoptères qui doivent utiliser le radiotéléphone doivent posséder **une mention de leurs compétences linguistiques** (au moins de **niveau 4**) dans la langue pratiquée.

Qualification RTF:

Pour l'obtention d'une qualification RTF il faut passer un examen dans la langue utilisée (qui atteste les connaissances de la **phraséologie standard**).

- En Suisse, pour l'obtention de cette qualification il faut passer **un examen pratique au sol** (simulation d'un vol). Les pilotes peuvent passer l'examen en anglais, en allemand, en français ou en italien, suivant la langue pour laquelle ils désirent obtenir la qualification.
- La formation doit suivre le **programme de formation de l'OFAC** pour la branche 90. Les détenteurs d'une licence sans qualification RTF doivent obtenir une telle qualification afin que leur licence reste valable après le 7.4.2018.



Qualification RTF et compétences linguistiques

2/2

Preuve des compétences linguistiques:

- Pour acquérir, proroger ou renouveler la mention des compétences linguistiques, le pilote doit passer un test dans la ou les langues pour lesquelles il possède une qualification RTF. Depuis le 8 avril 2013, les pilotes doivent disposer d'une mention valable de leurs compétences linguistiques même pour les vols sur le territoire suisse nécessitant la liaison avec l'ATC ou AFIS. Les allègements décidés au niveau national pour les vols effectués selon les règles de vol à vue sur territoire suisse ne sont plus admis depuis l'entrée en vigueur des dispositions de l'AESA. Les dispositions de l'AIC B 007/2013 sont applicables. Lien à l'AIC:
http://www.skyguide.ch/fileadmin/user_upload/publications/aic/AIC_B_007_2013.pdf
- Validité de la mention des compétences linguistiques conformément à l'AESA:
 - Niveau 4: 4 ans
 - Niveau 5: 6 ans
 - Niveau 6: validité illimitée

*Il est recommandé d'acquérir la qualification RTF et la mention correspondante des compétences linguistiques en **anglais**, ce qui permettra, dans une Suisse plurilingue, de communiquer avec les divers services de la navigation aérienne et l'AFIS.*



Qualifications/formations additionnelles

1/5

Extension des privilèges à une autre classe ou variante d'avion pour les détenteurs d'une LAPL(A) (référence: FCL 135.A)

La formation en ATO comprend:

- Au moins 3 heures d'instruction au vol, 10 décollages et atterrissages en double commande et 10 décollages et atterrissages en solo supervisé.
- Cours théorique adéquat pour l'autre classe
- Examen pratique avec l'examineur et examen oral sur les connaissances théoriques pour l'autre classe.

Extension des privilèges à une autre classe ou variante d'hélicoptère pour les détenteurs d'une LAPL (H) (référence: FCL 135.H)

La formation en ATO comprend :

- Au moins 5 heures de formation au vol; 15 décollages, approches et atterrissages en double commande; 15 décollages, approches et atterrissages en solo supervisés.
- Cours théorique adéquat pour l'autre type
- Examen pratique avec l'examineur et examen oral sur les connaissances théoriques pour l'autre type.

Extension des privilèges à une autre variante d'avion ou d'hélicoptère (tous niveaux de licence)

- La formation en ATO comprend une formation traitant des différences et une formation de familiarisation. La formation traitant des différences sera inscrite dans le carnet de vol du pilote et sera signée par l'instructeur.

Extension des privilèges à une autre classe ou un autre type d'aéronef pour les détenteurs d'une PPL (ou plus élevé)

Les conditions sont régies par la sous-partie H (Qualifications de classe et de type) du règlement (UE) n° 1178/2011. La formation en ATO varie en fonction de la complexité de l'aéronef.



Qualification de vol de nuit

Avions:

Conditions pour titulaire d'une LAPL: instruction au vol aux instruments requises pour la licence PPL.

La formation en ATO comprend:

- Un cours théorique
- Au moins 5 heures de vol de nuit incluant de la navigation en campagne en double commande, ainsi que 5 décollages et 5 atterrissages en solo.

Hélicoptères:

Pas possible pour titulaires d'une LAPL. Conditions pour titulaires d'une PPL: au moins 100 heures de vol sur hélicoptères depuis la délivrance de la licence, dont au moins 60 heures en tant que PIC et 20 heure de navigation en campagne.

La formation en ATO doit être accomplie en six mois et comprend:

- 5 heures de de cours théorique
- 10 heures de formation au vol aux instruments en double commande sur hélicoptère
- Au moins 5 heures de vol de nuit incluant de la navigation en campagne en double commande , ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.



Qualification de vol en montagne

Avions:

La qualification initiale de vol en montagne peut être obtenue **soit** sur roues, **soit** sur skis. Extension aux privilèges pour les roues soit à ceux pour les skis lorsque le pilote a suivi un cours de familiarisation additionnel approprié, comportant une instruction théorique et une formation au vol.

La formation auprès d'un ATO doit être accomplie dans une période de 24 mois et comprend:

- Un cours théorique
- Une formation au vol adéquate
- Un examen pratique supervisé par un examinateur: 6 atterrissages sur au moins 2 surfaces différentes pour lesquelles une qualification de vol en montagne est jugée nécessaire et qui sont autres que la surface de départ et examen oral portant sur les connaissances théoriques

Hélicoptères:

Réglementation en préparation par l'AESA.



Qualification de vol aux instruments (IR)

Pas possible pour les titulaires d'une LAPL. Conditions minimales: licence PPL assortie de la qualification de vol de nuit et 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont au moins 10 heures sur la catégorie d'aéronef correspondante.

Les conditions complémentaires et la durée de la formation sont fonction du cours de formation suivi (modulaire ou intégré) et de la catégorie d'aéronef.

La formation auprès d'un ATO comprend:

- Un cours théorique
- Une formation au vol

Examens:

- Examen théorique portant sur 7 branches, examen pratique au sol pour l'acquisition d'une qualification de radiotéléphonie IFR.
- Examen pratique avec examinateur
Pour une qualification IR sur aéronefs monomoteurs: examen sur aéronef monomoteur.
Pour une qualification IR sur aéronefs multimoteurs: examen sur aéronef multimoteur.



Qualifications particulières pour avions

Vol acrobatique

Les candidats à une qualification de vol acrobatique devront avoir effectué au moins 40 heures de vol en tant que PIC, accomplis après la délivrance de la licence.

La formation auprès d'un ATO comprend:

- Instruction théorique correspondant à la qualification
- Au moins 5 heures ou 20 vols d'instruction à l'acrobatie dans la catégorie appropriée d'aéronef

Remorquage de planeurs

Les candidats à une qualification pour le remorquage de planeurs devront avoir accompli, après la délivrance de la licence, au moins 30 heures de vol en tant que PIC et 60 décollages et atterrissages sur des avions ou sur des TMG.

La formation auprès d'un ATO comprend:

- Instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage
- Au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'un planeur, incluant au moins 5 vols d'instruction en double commande
- En plus, pour les pilotes sans licence de pilote de planeur, 5 vols de familiarisation dans un planeur lancé par un aéronef.



Licences AESA de pilote

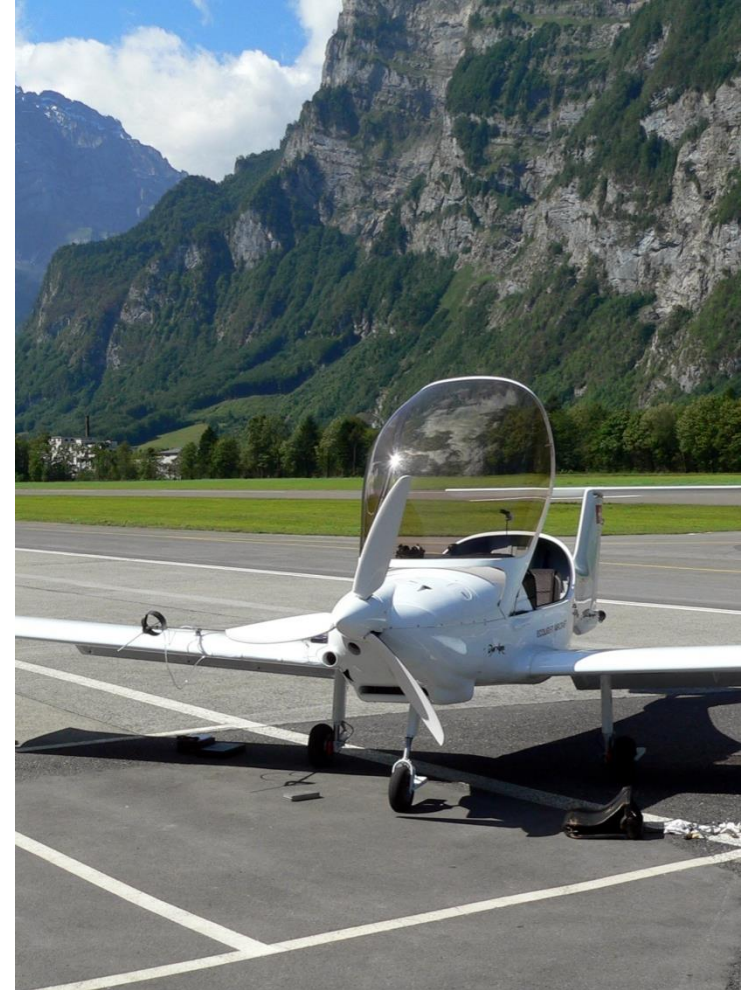
Conversion

Les licences **JAR-FCL** sont **automatiquement** converties. Dernier délai: **8 avril 2018**.

Les titulaires d'une licence **nationale (RPPL** ou «**based on**») ou d'une licence **OACI** doivent **déposer une demande** en vue de convertir leur titre de vol en licence **AESA**. Ils rattraperont au préalable la formation manquante. Les licences **OACI** ou **nationales** doivent être converties jusqu'au **8 avril 2018 dernier délai**.

Formalités

- Rattrapage de la formation manquante
- Certificat médical
- Formulaire de demande
- Les extensions restent acquises





Passage à la licence AESA de pilote

Adaptations à l'AESA

L'OFAC déjà mis en œuvre l'allègement suivant:

- Abrogation de l'âge minimum pour les élèves pilotes. Il faut être âgé de 16 révolu pour effectuer son premier vol en solo.

La formation aéronautique AESA ne peut commencer que si l'école d'aviation est agréée ATO.

Conversion de licences nationales (RPPL ou «based on») et licences OACI en licences AESA Partie-FCL

1. L'instruction «Connaissances AESA Part-FCL/Part-MED» peut être donnée au sein des groupes de vol par une personne qualifiée et à l'aide de cette présentation.
2. Obtenir un Medical Class 1, 2 EASA ou LAPL Medical EASA auprès d'un médecin-conseil.
3. Remplir le formulaire de l'OFAC à cet effet:
Avions:
Single Pilot: formulaire OFAC 60.070 EASA, Multi Pilot: formulaire OFAC 60.071 EASA.
Hélicoptères:
Single Pilot: formulaire OFAC 61.070 EASA, Multi Pilot: formulaire OFAC 61.071 EASA.
4. Retourner le formulaire demande à l'OFAC en joignant une copie du certificat médical et des pages pertinentes du carnet de vol.



Résumé

- Toutes les licences OACI et nationales (RPPL ou «based on») suisses actuelles doivent être converties en licences AESA d'ici le 8 avril 2018; les licences JAR sont converties automatiquement d'ici le 8 avril 2018.
- Tous les titulaires d'une LAPL ou PPL doivent se soumettre régulièrement à un examen médical correspondant au LAPL Medical respectivement Medical Class 2. En fonction du certificat médical, il est possible d'obtenir une LAPL ou une PPL. Pour les licences de degré supérieur et pour la IR, un Medical Class 1 en cours de validité est obligatoire.
- Les licences LAPL ne sont valables que dans les Etats membres de l'AESA et des restrictions quant au transport de passagers et à la masse maximale au décollage y sont associées.
- Les licences PPL (comme les licences de degré supérieur) sont valables dans le monde entier. Elles permettent d'emporter des passagers en exploitations non commerciales sans percevoir de rémunération, pour autant que le pilote remplisse les conditions prévues à cet effet.
- Une licence AESA est délivrée si le pilote a suivi la formation requise et possède un certificat médical en cours de validité.



Liens utiles

- Site Web OFAC: <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/experts/formation-et-licences/formation-%20et-examens/examineurs-pour-les-licences-de-pilote.html>
- Site Web AESA: <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/agency-decisions/2011/2011-016-R/AMC%20and%20GM%20to%20Part-FCL.pdf>
- Journal officiel de l'UE: <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ%3AL%3A2011%3A311%3ASOM%3AFR%3AHTML>



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinents

A. NOTIONS FONDAMENTALES (extrait du programme d'enseignement AESA de l'OFAC)

1/10

Règlement (UE) n° 1178/2011

Règlements

- Objet (art. 1)
- Définitions (art. 2)
- Octroi des licences de pilote et certification médicale (art. 3)
- Licences nationales de pilote existantes (art. 4)
- Certificats médicaux de pilote nationaux et certificats d'examineur aéromédical existants (art. 5)
- Conditions d'acceptation des licences de pays tiers (art. 8)

Annexe I (Part-FCL)

Sous-partie A: Exigences générales

- Autorité compétente (FCL.001)
- Champ d'application (FCL.005)
- Définitions (FCL.010)
- Demande et délivrance de licences, de qualifications et d'autorisations (FCL.015)
- Élève pilote (FCL.020)
- Examens théoriques pour la délivrance de licences (FCL.025)
- Examen pratique (FCL.030)
- Obtention de crédits de temps de vol et de connaissances théoriques (FCL.035)
- Exercice des privilèges de licences (FCL.040)
- Obligation de porter et présenter des documents (FCL.045)
- Enregistrement du temps de vol (FCL.050)
- Compétences linguistiques (FCL.055)
- Expérience récente (FCL.060)
- Restrictions des privilèges des titulaires d'une licence âgés de 60 ans ou plus pour le transport aérien commercial (FCL.065)
- Retrait, suspension et limitation de licences, qualifications et autorisations (FCL.070)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinents

Sous-partie B: LAPL

2/10

Section 1 Exigences communes

- LAPL – Âge minimum (FCL.100)
- LAPL – Privilèges et conditions (FCL.105)
- LAPL – Obtention de crédits pour la même catégorie d'aéronef (FCL.110)
- LAPL – Cours de formation (FCL.115)
- LAPL – Examen théorique (FCL.120)
- LAPL – Examen pratique (FCL.125)

Section 2 Exigences particulières pour la LAPL pour avions – LAPL(A)

- LAPL(A) – Privilèges et conditions (FCL.105.A)
- LAPL(A) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits (FCL.110.A)
- LAPL(A) – Extension des privilèges à une autre classe ou variante d'avion (FCL.135.A)
- LAPL(A) – Exigences en matière d'expérience récente (FCL.140.A)

Section 3 Exigences particulières pour la LAPL pour hélicoptères – LAPL(H)

- LAPL(H) – Privilèges (FCL.105.H)
- LAPL(H) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits (FCL.110.H)
- LAPL(H) – Extension des privilèges à un autre type* ou une autre variante d'hélicoptère (FCL.135.H)
- LAPL(H) – Exigences en matière d'expérience récente (FCL.140.H)

*(erreur de traduction dans la version officielle de l'UE en langue française: « classe » au lieu de « type »)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinents

Sous-partie C: Licence de pilote privé (PPL), licence de pilote de planeur (SPL) et licence de pilote de ballon (BPL)

3/10

Section 1 Exigences communes

- Âge minimum (FCL.200)
- Conditions (FCL.205)
- Cours de formation (FCL.210)
- Examen théorique (FCL.215)
- Examen pratique (FCL.235)

Section 2 Exigences particulières pour la PPL avions – PPL(A)

- PPL(A) – Privilèges (FCL.205.A)
- PPL(A) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits (FCL.210.A)

Section 3 Exigences particulières pour la PPL hélicoptères – PPL(H)

- PPL(H) – Privilèges (FCL.205.H)
- PPL(H) – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits (FCL.210.H)

Sous-partie D: Licence de pilote commercial – CPL

Section 1 Exigences communes

- CPL – Âge minimum (FCL.300)
- CPL – Privilèges et conditions (FCL.305)
- CPL – Examens théoriques (FCL.310)
- CPL – Cours de formation (FCL.315)
- CPL – Examen pratique (FCL.320)

Section 2 Exigences particulières pour la catégorie d'avions – CPL(A)

- CPL(A) – Conditions particulières pour les titulaires d'une MPL (FCL.325.A)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinents

Sous-partie E: Licence de pilote en équipage multiple – MPL

4/10

- MPL – Âge minimum (FCL.400.A)
- MPL – Privilèges (FCL.405.A)
- MPL – Cours de formation et examens théoriques (FCL.410.A)
- MPL – Aptitudes pratiques (FCL.415.A)

Sous-partie F: Licence de pilote de ligne – ATPL

Section 1 Exigences communes

- ATPL – Âge minimum (FCL.500)
- ATPL – Privilèges (FCL.505)
- ATPL – Cours de formation et examens théoriques (FCL.515)

Section 2 Exigences particulières pour la catégorie des avions – ATPL(A)

- ATPL(A) – Restriction des privilèges pour les pilotes précédemment titulaires d'une MPL (FCL.505.A)
- ATPL(A) – Prérequis, expérience et obtention de crédits (FCL.510.A)
- ATPL(A) – Examen pratique (FCL.520.A)

Section 3 Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères – ATPL(H)

- ATPL(H) – Prérequis, expérience et obtention de crédits (FCL.510.H)
- ATPL(H) – Examen pratique (FCL.520.H)

Sous-partie G: Qualification au vol aux instruments – IR

Section 1 Exigences communes

- IR – Généralités (FCL.600)
- IR – Privilèges (FCL.605)
- IR – Prérequis et obtention de crédits (FCL.610)
- IR – Instruction théorique et instruction au vol (FCL.615)
- IR – Examen pratique (FCL.620)
- IR – Validité, prorogation et renouvellement (FCL.625)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinents

Section 2 Exigences particulières pour la catégorie des avions

5/10

-IR(A) – Prorogation (FCL.625.A)

Section 3 Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères

-IR(H) – Prorogation (FCL.625.H)

-IR(H) – Extension aux hélicoptères multimoteurs des privilèges applicables aux hélicoptères monomoteurs (FCL.630.H)

Sous-partie H: Qualifications de classe et de type

Section 1 Exigences communes

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

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

-Qualifications de classe et de type – variantes (FCL.710)

-Exigences pour la délivrance de qualifications de classe et de type (FCL.725)

-Validité et renouvellement de qualifications de classe et de type (FCL.740)

Section 2 Exigences particulières pour la catégorie des avions

-Exigence en termes d'expérience et prérequis pour la délivrance de qualifications de classe ou de type – avions (FCL.720.A)

-Instruction théorique et instruction au vol pour la délivrance de qualifications de classe et de type – avions (FCL.725.A)

-Exigences particulières pour les pilotes suivant un cours de qualification de type sans vol (ZFTT) – avions (FCL.730.A)

-Cours de formation au travail en équipage – avions (FCL.735.A)

-Prorogation des qualifications de classe et de type – avions (FCL.740.A)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinents

Section 3 Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères

6/10

- Exigence en termes d'expérience et prérequis pour la délivrance de qualifications de classe ou de type – hélicoptères (FCL.720.H)
- Cours de formation au travail en équipage – hélicoptères (FCL.735.H)
- Prorogation des qualifications de type – hélicoptères (FCL.740.H)

Sous-partie I: Qualifications additionnelles

- Qualification de vol acrobatique (FCL.800)
- Qualification pour le remorquage de planeurs et le remorquage de banderoles (FCL.805)
- Qualification de vol de nuit (FCL.810)
- Qualification de vol en montagne (FCL.815)
- Qualification pour les essais en vol (FCL.820)

Sous-partie J: Instructeurs

Section 1 Exigences communes

- Qualifications d'instructeur (FCL.900)
(articles ultérieurs indiqués sous chapitre B. Notions additionnelles pour instructeurs)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinents

7/10

Annexe III

Conditions de validation de licences délivrées par ou au nom de pays tiers

- A. Validation de licences
- B. Conversion de licences

Annexe IV (Part-MED)

Sous-partie A: Exigences générales

Section 1 Généralités

- Autorité compétente (MED.A.001)
- Domaine d'application (MED.A.005)
- Définitions (MED.A.010)
- Diminution de l'aptitude médicale (MED.A.020)

Section 2 Exigences relatives aux certificats médicaux

- Certificats médicaux (MED.A.030)
- Demande de certificat médical (MED.A.035)
- Délivrance, prorogation et renouvellement des certificats médicaux (MED.A.040)
- Validité, prorogation et renouvellement des certificats médicaux (MED.A.045)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinents

B. NOTIONS ADDITIONNELLES POUR INSTRUCTEURS

8/10

Règlement (UE) n° 1178/2011

Annexe I (Part-FCL)

Sous-partie J: Instructeurs

Section 1 Exigences communes

- Qualifications d'instructeur (FCL.900)
- Conditions préalables et exigences générales applicables aux instructeurs (FCL.915)
- Compétences d'instructeur et évaluation (FCL.920)
- Exigences additionnelles relatives aux instructeurs pour la MPL (FCL.925)
- Cours de formation (FCL.930)
- Évaluation des compétences (FCL.935)
- Validité des certificats d'instructeur (FCL.940)

Section 2 Exigences particulières pour l'instructeur de vol - FI

- FI – Privilèges et conditions (FCL.905.FI)
- FI – Privilèges restreints (FCL.910.FI)
- FI – Prérequis (FCL.915.FI)
- FI – Cours de formation (FCL.930.FI)
- FI – Prorogation et renouvellement (FCL.940.FI)

Section 4 Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de type - TRI

- TRI – Privilèges et conditions (FCL.905.TRI)
- TRI – Privilèges restreints (FCL.910.TRI)
- TRI – Prérequis (FCL.915.TRI)
- TRI – Cours de formation (FCL.930.TRI)
- TRI – Évaluation des compétences (FCL.935.TRI)
- TRI – Prorogation et renouvellement (FCL.940.TRI)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinents

Section 5 Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de classe - CRI

9/10

- CRI – Privilèges et conditions (FCL.905.CRI)
- CRI – Prérequis (FCL.915.CRI)
- CRI – Cours de formation (FCL.930.CRI)
- CRI – Prorogation et renouvellement (FCL.940.CRI)

Section 6 Exigences particulières pour l'instructeur de qualification de vol aux instruments - IRI

- IRI – Privilèges et conditions (FCL.905.IRI)
- IRI – Prérequis (FCL.915.IRI)
- IRI – Cours de formation (FCL.930.IRI)
- IRI – Prorogation et renouvellement (FCL.940.IRI)

Section 7 Exigences particulières pour l'instructeur sur entraîneur synthétique de vol - SFI

- SFI – Privilèges et conditions (FCL.905.SFI)
- SFI – Privilèges restreints (FCL.910.SFI)
- SFI – Prérequis (FCL.915.SFI)
- SFI – Cours de formation (FCL.930.SFI)
- SFI – Prorogation et renouvellement (FCL.940.SFI)

Section 8 Exigences particulières pour l'instructeur de travail en équipage - MCCI

- MCCI – Privilèges et conditions (FCL.905.MCCI)
- MCCI – Privilèges restreints (FCL.910.MCCI)
- MCCI – Prérequis (FCL.915.MCCI)
- MCCI – Cours de formation (FCL.930.MCCI)
- MCCI – Prorogation et renouvellement (FCL.940.MCCI)



AESA Part-FCL/Part-MED: articles pertinents

Section 9 Exigences particulières pour l'instructeur pour la formation sur entraîneur synthétique - STI

10/10

- STI – Privilèges et conditions (FCL.905.STI)
- STI – Privilèges restreints (FCL.910.STI)
- STI – Prérequis (FCL.915.STI)
- STI – Cours de formation (FCL.930.STI)
- STI – Prorogation et renouvellement de la qualification STI (FCL.940.STI)

Section 10 Instructeur de qualification de vol en montagne - MI

- MI – Privilèges et conditions (FCL.905.MI)
- MI – Prérequis (FCL.915.MI)
- MI – Cours de formation (FCL.930.MI)
- MI – Validité de la qualification MI (FCL.940.MI)

Section 11 Exigences particulières pour l'instructeur d'essais en vol - FTI

- FTI – Privilèges et conditions (FCL.905.FTI)
- FTI – Privilèges restreints (FCL.910.FTI)
- FTI – Prérequis (FCL.915.FTI)
- FTI – Cours de formation (FCL.930.FTI)
- FTI – Prorogation et renouvellement (FCL.940.FTI)



Questions?

