



MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# AÉRONEFS DE COLLECTION

**Formation initiale, prorogation,  
renouvellement, formateur, examinateur sur  
aéronefs CNRAC**







Direction de la sécurité de l'aviation civile  
Direction technique Personnels Navigants  
Édition n° 1  
Version n° 2  
Publiée le 07/06/2024

## Gestion documentaire

### Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed1v0	10/10/2022	Création
Ed1v1	07/09/2023	Ajout d'une précision pour le contrôle de compétences des qualifications de type en cas de flotte mixte Ajout des conditions d'utilisation d'aéronefs de classe monomoteur à piston (SEP) et multimoteur à piston (MEP) pour les actes liés aux licences
Ed1v2	07/06/2024	Complétude des objectifs du guide Précisions visant à ségréger les conditions liées aux QT CNRAC de celles liées à un CNRAC classe SEP ou MEP Ajout conditions pour les critères de renouvellement FI(A)/CRI(A) aéronef classe SEP ou MEP Modifications de forme partie 9 Modifications précisions et tableau partie 10 Complément références réglementaires Diverses modifications

### Approbation du document

Nom	Responsabilité	Date	Visa
Christelle ZIMMERMANN Chef de programme	Rédacteurs	07/06/2024	
Luc LOCHOT Pilote Inspecteur			
Maxime ALIROT Chef de pôle Formations, écoles et simulateurs	Vérificateur	07/06/2024	
Didier ROUZET Directeur Personnels Navigants	Approbateur	10/06/2024	

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la direction de la sécurité de l'aviation civile à l'adresse suivante : [luc.lochot@aviation-civile.gouv.fr](mailto:luc.lochot@aviation-civile.gouv.fr)

# Sommaire

<b>Gestion documentaire</b>	<b>2</b>
Historique des révisions	2
Approbation du document	2
<b>Sommaire</b>	<b>3</b>
<b>1. Objectif du guide</b>	<b>4</b>
<b>2. Préambule</b>	<b>4</b>
<b>3. Elaboration et dépôt d'un programme de formation de QT CNRAC</b>	<b>5</b>
<b>4. Délivrance d'une qualification de type CNRAC ou d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC</b>	<b>6</b>
<b>5. Prorogation d'une qualification de type CNRAC ou d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC</b>	<b>7</b>
5.1 Prorogation sans réentrainement	7
5.2 Prorogation avec réentrainement	7
<b>6. Renouvellement d'une qualification de type CNRAC ou d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC</b>	<b>8</b>
<b>7. Synthèse</b>	<b>10</b>
<b>8. Désignation des formateurs et examinateurs à une QT sur aéronef de collection</b>	<b>11</b>
<b>9. Cas particulier des flottes mixtes</b>	<b>11</b>
<b>10. Conditions d'utilisation des avions CNRAC de classe SEP et MEP</b>	<b>13</b>
10.1 CNRAC de classe SEP	13
10.2 CNRAC de classe MEP	15
<b>11. Références réglementaires</b>	<b>21</b>

## 1. Objectif du guide

Ce guide vise à accompagner les pilotes, les mécaniciens navigants avion, les formateurs et les examinateurs des structures exploitant un ou plusieurs aéronefs classés CNRAC dans les démarches liées à la formation initiale, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type (QT) CNRAC et des autorisations de mécanicien navigant CNRAC, ainsi que la procédure pour devenir formateur et examinateur CNRAC.

Il contient également les principaux aspects à considérer lors du dépôt d'un programme de formation pour former à une QT CNRAC (administratif, pédagogique, réglementaire).

Enfin, ce guide décrit les possibilités d'utilisation d'un avion CNRAC pour la délivrance, le renouvellement, la prorogation d'une QC SEP ou MEP ou d'une qualification FI(A) et CRI(A) associée.

## 2. Préambule

Un pilote candidat à une QT CNRAC doit détenir une licence EASA. Sa QT est inscrite sur le volet national de sa licence et a une durée de validité de 4 ans.

Pour un mécanicien navigant avion CNRAC, une autorisation est délivrée par DSAC/PN/FOR. Cette autorisation le désigne, pour une durée de 4 ans, comme mécanicien navigant avion sur le type d'avion CNRAC sur lequel il a suivi la formation.

La formation à une QT CNRAC requiert un niveau de rigueur élevé car ce sont souvent des aéronefs qui ont été utilisés pour des usages militaires avec des caractéristiques de vol particulières qui peuvent dérouter un pilote non initié. Bien que le programme de formation approuvé prescrive un volume de formation, s'il le juge nécessaire, le formateur peut dépasser ces volumes pour compléter ou approfondir les compétences du stagiaire en cours de formation.

La liste des aéronefs nécessitant une QT CNRAC est précisée dans la décision DSAC/PN fixant la liste des qualifications de type d'aéronefs de collection, disponible à l'emplacement suivant : <https://www.ecologie.gouv.fr/qualifications-nationales> et sur le [portail PN](#).

Pour voler sur un aéronef CNRAC dont le type ne figure pas dans cette liste, un pilote doit détenir une qualification de classe SEP, MEP ou SET EASA valide sur sa licence.

Le cas particulier des flottes dites mixtes est détaillé au paragraphe 9.

L'exploitation des aéronefs CNRAC doit répondre aux conditions opérationnelles décrites dans l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civiles en aviation générale.

Dans la suite du présent guide, on utilisera le terme « arrêté CNRAC » pour se référer à l'arrêté du 28 février 2006 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC).

Les formulaires CNRAC mentionnés dans le présent guide sont disponibles à l'emplacement suivant : <https://www.ecologie.gouv.fr/qualifications-nationales> et sont référencés de la manière suivante :

Numéro de formulaire	Désignation sur la page dédiée du site Internet DGAC	Titre du formulaire
CNRAC 1	Approbation d'un programme nominatif pilote	Approbation d'un programme nominatif de formation pour la délivrance, la prorogation avec réentraînement ou le renouvellement d'une qualification de type sur aéronef de collection
CNRAC 1bis	Approbation d'un programme nominatif mécanicien navigant	Approbation d'un programme nominatif de formation pour la délivrance, la prorogation avec réentraînement ou le renouvellement d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC
CNRAC 2	CR de formation et épreuve pratique pour délivrance renouvellement prorogation avec réentraînement pilote	Formulaire de compte-rendu de formation et d'épreuve pratique pour la délivrance, la prorogation avec réentraînement ou le renouvellement d'une qualification de type sur aéronef de collection
CNRAC 2bis	CR de formation et épreuve pratique pour délivrance renouvellement prorogation avec réentraînement mécanicien navigant	Formulaire de compte-rendu de formation et d'épreuve pratique pour la délivrance, la prorogation avec réentraînement ou le renouvellement d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC
CNRAC 3	CR d'épreuve pratique pour prorogation sans réentraînement pilote	Formulaire de compte-rendu d'épreuve pratique pour la prorogation sans réentraînement d'une qualification de type sur aéronef de collection

CNRAC 3bis	CR d'épreuve pratique pour prorogation sans réentrainement mécanicien navigant	Formulaire de compte-rendu d'épreuve pratique pour la prorogation sans réentrainement d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC
------------	--------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 3. Élaboration et dépôt d'un programme de formation de QT CNRAC

Le responsable ayant effectué les démarches d'obtention du certificat de navigabilité restreint pour aéronef de collection doit faire valider un programme de formation par DSAC/PN/FOR.

Un canevas de programme de formation est proposé ci-après :

#### ***Programme de formation QT CNRAC***

##### Liste des modifications et mises à jour

Pour plus de clarté, si des chapitres ou paragraphes sont modifiés, ils doivent être précédés d'un trait vertical.

Modèle de tableau des révisions :

Révision N°	Date	Page	Chapitre ou Paragraphe modifié

##### Table des matières

Liste de tous les chapitres.

##### Glossaire

Afin d'éviter toute confusion et améliorer la compréhension, tous les acronymes utilisés dans le programme de formation doivent être explicités dans un glossaire.

##### Objectifs

Expliciter le but précis à atteindre par le stagiaire, en termes de compétences et de qualifications à acquérir.

##### Public et prérequis

Public concerné et prérequis nécessaires pour suivre la formation.

##### Volume

Le manuel de formation doit contenir les volumes de formation théorique et pratique ainsi que les tests permettant les vérifications des connaissances théoriques.

##### Contenus

La durée ainsi que le contenu de chaque séance doivent être détaillés avec la liste des exercices pratiques correspondants aux procédures normales et d'urgence de l'appareil. Un manuel de sécurité doit accompagner et expliciter les dispositions mises en place afin de garantir la sécurité pendant les entraînements aux procédures d'urgences. Ces dispositions doivent être en cohérence avec les objectifs de la formation.

##### Moyens pédagogiques et techniques

Description des éléments matériels de la formation (aéronef, simulateur etc.).

Description des compétences techniques et professionnelles des formateurs.

##### Suivi et évaluation

Préciser dans le programme les moyens permettant de suivre l'exécution de la formation du stagiaire : livret de progression, fiche d'emargement, résultats des tests (QCM, etc...).

Ceux-ci doivent être conservés par le formateur pendant 3 ans et doivent pouvoir être envoyés à la DSAC à sa demande.

## 4. Délivrance d'une qualification de type CNRAC ou d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC

La procédure est la suivante :

- a) Un courriel doit être envoyé à DSAC/PN/FOR avec le dossier du ou des stagiaires (CV, copie de la licence, copie du certificat médical) et la date de début de formation.
  - Pour l'obtention d'une QT CNRAC, le formateur complète également le formulaire *CNRAC 1*, en entourant la mention « délivrance » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.
  - Pour l'obtention d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC, le formateur complète également le formulaire *CNRAC 1bis* en entourant la mention « délivrance » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.

- b) Après étude du dossier

DSAC/PN/FOR retourne le dossier par courriel au formateur.

**Attention :** la formation ne peut débuter qu'après réception du formulaire *CNRAC 1* ou *1 bis* avec un numéro d'approbation et la signature de DSAC/PN/FOR (partie B du formulaire) accompagné du courrier d'approbation de DSAC/PN/FOR.

- c) A l'issue de la formation

- Pour un pilote CNRAC :

Le formateur, avant présentation du candidat, doit remplir le formulaire *CNRAC 2* et informe par courriel DSAC/PN/FOR de la fin de formation et du nom de l'examineur. Celui-ci peut avoir participé à la formation de manière limitée (25% au plus des heures de formation pour la délivrance initiale d'une QT CNRAC).

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

Le formateur, avant présentation du candidat, doit remplir le formulaire *CNRAC 2bis* et informe par courriel DSAC/PN/FOR de la fin de formation et du nom de l'examineur. Celui-ci peut avoir participé à la formation de manière limitée (25% au plus des heures de formation pour la délivrance initiale d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC).

- d) L'examineur complète l'encadré « Epreuve pratique » du formulaire *CNRAC 2* ou *2bis* (encadré épreuve pratique).

Après l'épreuve pratique, en cas de réussite :

- Pour un pilote CNRAC :

Le stagiaire se rend dans le service Licence de sa DSAC/IR avec une copie des formulaires *CNRAC 1* et *2* pour apposition de sa QT sur le volet national de sa licence.

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

L'examineur adresse une copie du formulaire *CNRAC 2* et *2bis* par courriel à DSAC/PN/FOR. Une décision est envoyée au candidat afin de lui signifier qu'il peut exercer la fonction de mécanicien navigant sur l'aéronef concerné pour une durée de 4 ans. Ce document pourra être présenté lors d'un contrôle éventuel.

Après l'épreuve pratique, en cas d'échec :

L'examineur transmet le formulaire *CNRAC 2* ou *2bis* par courriel à DSAC/PN/FOR avec les causes de l'échec et une proposition de réentraînement.

Reprendre au point c)

## 5. Prorogation d'une qualification de type CNRAC ou d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC

Il existe deux possibilités pour proroger une QT CNRAC ou une autorisation de mécanicien navigant CNRAC : avec ou sans réentrainement suivant l'expérience récente de la personne.

### 5.1 Prorogation sans réentrainement

- a) Si l'examineur estime que le pilote ou le mécanicien navigant a l'expérience suffisante pour proroger directement :

- Pour un pilote titulaire d'une QT CNRAC, il utilise le formulaire *CNRAC 3*.
- Pour un mécanicien navigant CNRAC, il utilise le formulaire *CNRAC 3bis*.

L'examineur complète les encadrés (nom du candidat, ...et l'expérience sur le type) et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR. Après étude, DSAC/PN/FOR approuve le formulaire avec un numéro d'enregistrement et le retourne par courriel à l'examineur.

- b) L'examineur complète le formulaire *CNRAC 3* ou *3bis* (encadré épreuve pratique).

Après l'épreuve pratique, en cas de réussite :

- Pour un pilote CNRAC :

Le pilote se rend dans le service Licence de sa DSAC/IR avec une copie du formulaire *CNRAC 3* pour prorogation de sa QT sur le volet national de sa licence.

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

L'examineur adresse une copie du formulaire *CNRAC 3bis* par courriel à DSAC/PN/FOR. Une décision est envoyée au candidat afin de lui signifier qu'il peut exercer la fonction de mécanicien navigant sur l'aéronef concerné pour une nouvelle durée de 4 ans. Ce document pourra être présenté lors d'un contrôle éventuel.

Après l'épreuve pratique, en cas d'échec :

L'examineur transmet le formulaire *CNRAC 3* ou *CNRAC 3bis* par courriel à DSAC/PN/FOR avec les causes de l'échec et une proposition de réentrainement.

Suivre ensuite la procédure prévue en cas de prorogation sans expérience suffisante (cf §5.2).

### 5.2 Prorogation avec réentrainement

- a) Si l'examineur estime que le pilote ou le mécanicien navigant n'a pas l'expérience suffisante pour proroger directement, le pilote doit se rapprocher d'un formateur CNRAC :

- Pour un pilote titulaire d'une QT CNRAC : le formateur complète le formulaire *CNRAC 1*, en entourant la mention « prorogation avec réentrainement » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.
- Pour un mécanicien navigant CNRAC : le formateur complète le formulaire *CNRAC 1bis*, en entourant la mention « prorogation avec réentrainement » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.

- b) Après étude du dossier

DSAC/PN/FOR retourne le dossier par courriel au formateur.

**Attention : la formation ne pourra débuter qu'après réception du formulaire *CNRAC 1* ou *CNRAC 1bis* avec son numéro d'approbation et la signature de DSAC/PN/FOR (partie B du formulaire).**



c) A l'issue de la formation

- Pour un pilote CNRAC :

Le formateur, avant présentation du candidat, doit remplir le formulaire *CNRAC 2* et informe par courriel DSAC/PN/FOR de la fin de formation et du nom de l'examineur (celui-ci doit si possible ne pas avoir participé à la formation).

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

Le formateur, avant présentation du candidat, doit remplir le formulaire *CNRAC 2bis* et informe par courriel DSAC/PN/FOR de la fin de formation et du nom de l'examineur (celui-ci doit si possible ne pas avoir participé à la formation).

d) L'examineur complète le formulaire *CNRAC 2* ou *2bis* (encadré épreuve pratique).

Après l'épreuve pratique, en cas de réussite :

- Pour un pilote CNRAC :

Le stagiaire se rend dans un service licence de sa DSAC/IR avec une copie des formulaires CNRAC 1 et 2 pour prorogation de sa QT sur le volet national de sa licence.

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

L'examineur adresse une copie du formulaire *CNRAC 2bis* par courriel à DSAC/PN/FOR. Une décision est envoyée au candidat afin de lui signifier qu'il peut exercer la fonction de mécanicien navigant sur l'aéronef concerné pour une nouvelle durée de 4 ans. Ce document pourra être présenté lors d'un contrôle éventuel.

Après l'épreuve pratique, en cas d'échec :

L'examineur transmet le formulaire *CNRAC 2* ou *2bis* par courriel à DSAC/PN/FOR avec les causes de l'échec et une proposition de réentraînement.

Reprendre au point c)

## 6. Renouvellement d'une qualification de type CNRAC ou d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC

a) Dans le cas du renouvellement :

- Pour un pilote titulaire d'une QT CNRAC : le formateur complète le formulaire *CNRAC 1*, en entourant la mention « renouvellement » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.
- Pour un mécanicien navigant CNRAC : le formateur complète le formulaire *CNRAC 1bis*, en entourant la mention « renouvellement » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.
- Pour l'obtention d'une QT CNRAC, le formateur complète également le formulaire *CNRAC 1*, en entourant la mention « délivrance » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR. Pour l'obtention d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC, le formateur complète également le formulaire *CNRAC 1bis*, en entourant la mention « délivrance » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.

b) Après étude du dossier

DSAC/PN/FOR retourne le dossier par courriel au formateur.

**Attention : la formation ne pourra débuter qu'après réception du formulaire *CNRAC 1* ou *CNRAC 1bis* avec son numéro d'approbation et la signature de DSAC/PN/FOR (partie B du formulaire).**

c) A l'issue de la formation



- Pour un pilote CNRAC :

Le formateur, avant présentation du candidat, doit remplir le formulaire *CNRAC 2* et informe par courriel DSAC/PN/FOR de la fin de formation et du nom de l'examineur (celui-ci doit si possible ne pas avoir participé à la formation).

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

Le formateur, avant présentation du candidat, doit remplir le formulaire *CNRAC 2bis* et informe par courriel DSAC/PN/FOR de la fin de formation et du nom de l'examineur (celui-ci doit si possible ne pas avoir participé à la formation).

d) L'examineur complète le formulaire *CNRAC 2* ou *2bis* (encadré épreuve pratique).

Après l'épreuve pratique, en cas de réussite :

- Pour un pilote CNRAC :

Le stagiaire se rend dans le service Licence de sa DSAC/IR avec une copie des formulaires *CNRAC 1* et *2* pour renouvellement de sa QT sur le volet national de sa licence.

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

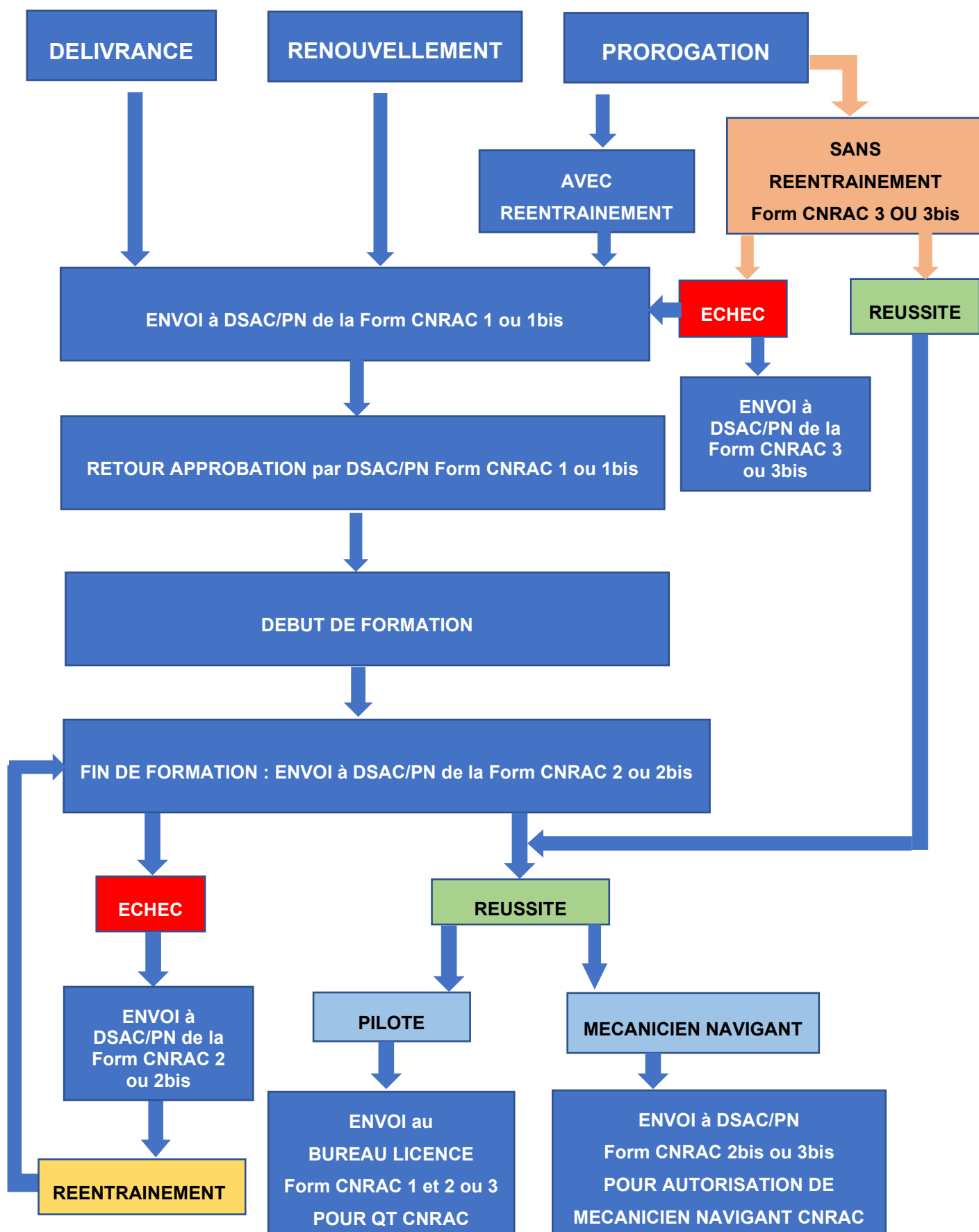
L'examineur adresse une copie du formulaire *CNRAC 2bis* par courriel à DSAC/PN/FOR. Une décision est envoyée au candidat afin de lui signifier qu'il peut exercer la fonction de mécanicien navigant sur l'aéronef concerné pour une nouvelle durée de 4 ans. Ce document pourra être présenté lors d'un contrôle éventuel.

Après l'épreuve pratique, en cas d'échec :

L'examineur transmet le formulaire *CNRAC 2* ou *2bis* par courriel à DSAC/PN/FOR avec les causes de l'échec et une proposition de réentraînement.

Reprendre au point c)

## 7. Synthèse



## 8. Désignation des formateurs et examinateurs à une QT aéronef de collection

- a) Pour devenir formateur et/ou examinateur sur aéronef de collection CNRAC, le candidat doit fournir par courriel à DSAC/PN un dossier contenant un CV détaillant son expérience aéronautique (qualifications détenues actuelles ou passées) et particulièrement son expérience civile ou militaire sur le type considéré ainsi que des copies de sa licence et de son certificat médical.
- b) Après étude du dossier, DSAC/PN désignera le candidat formateur et/ou examinateur, par une décision valable 4 ans, lui permettant d'exercer ses fonctions de formateur et/ou examinateur pendant ces 4 ans sur le type d'aéronef CNRAC sur lequel il a été désigné.

En cas d'infraction, ces désignations pourront être suspendues.

**Attention** : un formateur/examinateur CNRAC n'est autorisé à exercer ses fonctions de formateur/examinateur que dans le cadre du CNRAC et sur le type d'aéronef sur lequel il a été désigné par DSAC/PN. Il ne peut donc pas exercer ces fonctions de formateur/examinateur sur le même type d'aéronef classé en CDN ; pour ce faire, il doit être instructeur/examinateur EASA sur le type (exemple du Fouga CM170/CM175 dont certains sont classés en CNRAC et d'autres en CDN – voir §9 ci-dessous).

## 9. Cas particulier des flottes mixtes

Un type d'aéronef est dit flotte mixte s'il existe à la fois des aéronefs de ce type pouvant détenir un CNRAC et des aéronefs de ce même type pouvant détenir un CDN, CDNS, CDNR, CNSR ou Laissez-Passer (LP).

Ces types d'aéronefs sont compris dans la liste des aéronefs nécessitant une QT CNRAC (cf §2) et sont, au moment de la publication de ce guide, au nombre de 6 :

AVIONS :

- Fouga CM170/CM175,
- DC3,
- L39

HELICOPTERES :

- Gazelle SA341/342,
- Alouette II SE313,
- Djinn SO 1221.

Le présent paragraphe traite de ces flottes mixtes en termes de licence. Il a pour objectif d'explicitier les conditions de détention de qualification, de formation et de contrôle de compétences du navigant en fonction du certificat de navigabilité de l'aéronef.

### **Qualifications**

Deux cas peuvent se présenter :

- Si l'aéronef détient un CNRAC, pour pouvoir être commandant de bord ou copilote de l'aéronef, il faut avoir :
  - Soit une QT CNRAC valide sur le volet national de sa licence,
  - Soit une QT « normale » valide sur le volet national ou EASA de sa licence.
- Si l'aéronef détient un CDN, CDNS, CDNR, CNSR ou LP, pour pouvoir être commandant de bord ou copilote, il faut avoir obligatoirement et exclusivement une QT « normale » valide sur le volet national ou EASA de sa licence.

**Exemple** : Un pilote détenant une QT « normale » d'une durée d'un an ne peut pas voler sur un aéronef CNRAC au-delà de la validité de sa QT « normale » sauf s'il détient en parallèle une QT CNRAC valide sur sa licence.

## Formations/formateurs/examineurs :

	Formation en vue de l'obtention d'une QT CNRAC	Formation en vue de l'obtention d'une QT « normale » (CDN, CDNS, CDNR, CNSR, LP)	Formation en vue de l'obtention concomitante <ul style="list-style-type: none"> <li>D'une QT CNRAC ET</li> <li>D'une QT « normale » (CDN, CDNS, CDNR, CNSR, LP)</li> </ul>
<b>Structure</b>	Aucune Approbation nominative de formation au nom d'un formateur CNRAC délivrée par DSAC/PN/FOR**	ATO ou DTO (uniquement pour les hélicoptères)	ATO ou DTO (uniquement pour les hélicoptères)
<b>Aéronef</b>	Aéronef CNRAC	Aéronef « normal » (CDN, CDNS, CDNR, CNSR, LP)*	Aéronef « normal » (CDN, CDNS, CDNR, CNSR, LP)*
<b>Formateur</b>	Formateur CNRAC détenant l'approbation nominative délivrée par DSAC/PN, désigné au titre de l'article 24b de l'arrêté CNRAC (voir §8 ci-dessus)	Instructeur conforme au règlement EASA Aircrew	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formateur CNRAC détenant l'approbation nominative délivrée par DSAC/PN, désigné au titre de l'article 24b de l'arrêté CNRAC (voir §8 ci-dessus)</li> <li>ET</li> <li>Instructeur conforme au règlement EASA Aircrew</li> </ul>
<b>Examineur</b>	Examineur CNRAC désigné par DSAC/PN au titre de l'article 25 de l'arrêté CNRAC (voir §8 ci-dessus)	Examineur conforme au règlement EASA Aircrew	<ul style="list-style-type: none"> <li>Examineur CNRAC désigné par DSAC/PN au titre de l'article 25 de l'arrêté CNRAC (voir §8 ci-dessus)</li> <li>ET</li> <li>Examineur conforme au règlement EASA Aircrew</li> </ul>
<b>Formulaires</b>	Formulaires CNRAC	Formulaires EASA Aircrew	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formulaires CNRAC</li> <li>ET</li> <li>Formulaires Aircrew EASA</li> </ul>
<b>Qualification obtenue</b>	QT CNRAC inscrite sur le volet national de la licence	QT « normale » inscrite sur le volet national ou EASA de la licence	<ul style="list-style-type: none"> <li>QT CNRAC inscrite sur le volet national</li> <li>ET</li> <li>QT « normale » inscrite sur le volet national ou EASA</li> </ul>
<b>Validité QT</b>	4 ans	1 an	<ul style="list-style-type: none"> <li>QT CNRAC : 4 ans</li> <li>QT « normale » : 1 an</li> </ul>

\* L'aéronef utilisé ne peut pas être un aéronef CNRAC, conformément à l'article 19-1 (1)(d) de l'arrêté CNRAC.

\*\* Ces formations QT CNRAC peuvent se dérouler au sein d'un DTO (pour les hélicoptères) ou d'un ATO. Néanmoins, la formation n'est pas faite sous la responsabilité de l'organisme de formation. C'est bien le formateur CNRAC mentionné dans l'approbation qui est responsable de la formation. Il ne fait qu'utiliser des moyens matériels d'un organisme de formation.

## **Contrôle de compétences :**

Le contrôle de compétences en vue d'une prorogation ou d'un renouvellement de qualification de type Aircrew **peut être effectué sur un aéronef classé CNRAC**, sous réserve que **l'aéronef ait été autorisé** conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240 (AMC2 FCL.1015 (p)).

## **10. Conditions d'utilisation des avions CNRAC de classe SEP et MEP**

Alors que le guide traite jusque-là d'aéronefs CNRAC nécessitant une qualification de type, la présente partie explicite la gestion des formations sur des avions nécessitant une qualification de classe SEP ou MEP.

A la différence des aéronefs CNRAC nécessitant une qualification de type dont les règles de licence, formation et examen sont uniquement régies par un arrêté national, les règles de licence, formation et examen des avions CNRAC nécessitant une qualification de classe SEP ou MEP doivent prendre en compte en complément les exigences de la réglementation Aircrew. En effet, un navigant pilotant un avion CNRAC de classe SEP ou MEP doit avoir une qualification de classe SEP ou MEP apposée sur le volet Aircrew de sa licence, en application de l'article 22 de l'arrêté CNRAC.

Des exigences Aircrew ainsi que l'arrêté CNRAC doivent être prises en compte :

- La Part FCL demande qu'un avion annexe 1 ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240 pour effectuer un vol de prorogation par expérience de la classe SEP et du maintien des compétences LAPL ou pour être utilisé pour un contrôle de compétences. Elle ne précise pas de conditions complémentaires pour les autres formations (FCL.035 §(a)(4)(ii) et AMC2 FCL.1015 (p)).
- La Part ORA et la Part DTO disposent que tout aéronef annexe 1 utilisé au sein d'un ATO ou d'un DTO doit avoir été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240, ce qui a pour conséquence que, dès lors que la réglementation impose un acte en ATO ou DTO, l'organisme qui souhaite utiliser un aéronef annexe 1 doit avoir été autorisé pour cela.
- L'article 19-1 de l'arrêté CNRAC ne permet pas l'instruction au bénéfice d'élèves pilotes. L'intention du législateur est de considérer qu'un avion CNRAC de classe SEP ou MEP n'est pas approprié pour la formation initiale ou l'acquisition de nouvelles qualifications. Il autorise en revanche toute formation nécessaire au maintien des compétences.

Les extraits réglementaires pertinents sont disponibles [à la section 11](#).

### **10.1 CNRAC de classe SEP**

#### **Formation initiale aux licences et qualifications**

Un avion CNRAC de classe SEP ne peut pas être utilisé dans les cas suivants :

- **Autorisation de vol solo sans supervision (ABL)** : aucune utilisation possible pour la formation initiale, l'expérience glissante, le vol avec un instructeur FI(A) si les conditions d'expérience glissante ne sont pas remplies de l'autorisation de vol solo sans supervision (ABL), et pour les conditions d'expérience récente de l'autorisation additionnelle emport passager ABL ;
- **LAPL, PPL, CPL** : aucune utilisation possible pour la formation initiale et l'examen pratique LAPL, PPL, CPL ;
- **Qualification de classe SEP / Qualification additionnelle** : aucune utilisation possible pour la formation initiale et l'examen pratique associé à une qualification de classe SEP ou une qualification additionnelle ;
- **Qualification instructeur** : aucune utilisation possible pour la formation initiale et l'évaluation de compétences associée.

**Point d'attention** : **Aucune heure de vol** sur avion CNRAC de classe SEP **ne peut être comptabilisée** dans le cadre d'une formation aux licences ou qualifications. Il convient donc d'y être attentif lors du décompte des heures en vue de la présentation de l'élève pilote à son examen pratique ou contrôle de compétences.

Il est en revanche possible de comptabiliser des heures de vol effectuées sur avion CNRAC de classe SEP après l'obtention d'une licence et de la capacité à voler sur avion classe SEP, par exemple pour justifier des heures de vol exigées comme prérequis à l'entrée en formation CPL(A) modulaire.

## **VoIs de familiarisation et d'entrainement, conditions d'expérience et contrôle de compétences pour la LAPL, la prorogation et le renouvellement classe SEP**

L'article 19-1 de l'arrêté CNRAC autorisant les vols nécessaires au maintien des compétences des équipages et, compte-tenu du FCL.035 (a)(4), et de l'AMC1 FCL.140.A/FCL.140.S/FCL.740.A(b)(1)(ii) et de l'AMC2 FCL.1015 (p) :

- Un **vol de familiarisation** peut être effectué sur un avion CNRAC de classe SEP.
- Un **vol d'entrainement avec instructeur** (ex : remise à niveau, perfectionnement) peut être effectué sur un avion CNRAC de classe SEP.
- Un **vol de contrôle de compétences** en vue de la prorogation classe SEP ou de l'expérience glissante LAPL peut être effectué sur un avion CNRAC de classe SEP, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240.**
- Un **vol effectué en tant que PIC** sur un avion CNRAC de classe SEP peut être comptabilisé dans le cadre de la prorogation classe SEP (12 h et 12 décollages/atterrissages dans les 12 derniers mois) et de l'expérience glissante LAPL (12h et 12 décollages/atterrissages dans les 2 dernières années).
- Un **vol de familiarisation ou d'entrainement avec instructeur** sur un avion CNRAC de classe SEP peut être comptabilisé dans le cadre de la **prorogation** classe SEP (remise à niveau d'au moins 1 heure dans les 12 derniers mois) ou de l'expérience glissante LAPL (remise à niveau d'au moins 1 heure dans les 2 dernières années), **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240.**
- Un **vol de réentrainement avec instructeur** sur un avion CNRAC de classe SEP en vue d'un **renouvellement de classe SEP** peut être comptabilisé dans le cadre du renouvellement de la classe SEP si la qualification est périmée depuis **moins** de 3 ans, **sans conditions supplémentaires**. La réglementation permet de renouveler sa qualification d'instructeur périmée depuis moins de 3 ans sans l'intervention d'un organisme de formation.
- Un **vol de réentrainement avec instructeur** sur un avion CNRAC de classe SEP en vue d'un **renouvellement de classe SEP** peut être comptabilisé dans le cadre du renouvellement de la classe SEP si la qualification est périmée depuis **plus** de 3 ans, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240.**  
En effet, la réglementation demande à ce qu'un stagiaire fasse appel à un organisme de formation afin de renouveler sa qualification de classe SEP périmée depuis plus de 3 ans. De plus, l'Aircrew dispose qu'un aéronef CNRAC utilisé en organisme de formation doit avoir été autorisé dans cet objectif, conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.140.
- Un **vol de contrôle de compétences** en vue d'un **renouvellement de la classe SEP** peut être effectué sur un avion CNRAC de classe SEP, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240.**  
En effet, l'Aircrew, en application de l'AMC2 FCL.1015(p), dispose qu'un aéronef CNRAC utilisé pour un vol de contrôle de compétence doit avoir été autorisé dans cet objectif conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.140.

## **Heures d'instruction et évaluation de compétences pour la prorogation et le renouvellement FI(A) et CRI(A)**

L'article 19-1 de l'arrêté CNRAC autorisant les vols nécessaires au maintien des compétences des équipages et, compte-tenu de l'AMC2 FCL.1015 (p) :

- Un **vol de familiarisation ou d'entrainement avec instructeur** effectué sur un avion CNRAC de classe SEP peut être comptabilisé dans les conditions d'expérience en vue de la prorogation FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (a)(1)(i)(A) et FCL.940.CRI (a)(1).
- Un **vol de contrôle de compétences** effectué sur un avion CNRAC de classe SEP, en vue d'une prorogation ou d'un renouvellement classe SEP ou de l'expérience glissante LAPL, peut être comptabilisé dans les conditions d'expérience en vue de la prorogation FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (a)(1)(i)(A) et FCL.940.CRI (a)(1), **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240.**
- Le **vol d'évaluation de compétences** pouvant être requis au titre de la prorogation FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (a) (1) (iii) et FCL.940.CRI (a) (3), et requis au titre du renouvellement FI(A)/CRI(A), peut être effectué sur un avion CNRAC de classe SEP, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240.**
- Les **vols d'entrainement effectués dans le cadre du stage de remise à niveau FI(A) et CRI(A)** en vue du renouvellement FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (b) et FCL.940.CRI (c),

peuvent être effectués sur un avion CNRAC de classe SEP, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135.**

Le tableau récapitulatif dans les pages ci-après explicite les conditions de prise en compte d'un CNRAC classe SEP pour l'expérience glissante et la prorogation de qualifications additionnelles et pour l'emport de passager.

## 10.2 CNRAC de classe MEP

### Formation initiale aux licences et qualifications :

Un avion CNRAC de classe MEP ne peut pas être utilisé dans les cas suivants :

- **PPL, CPL** : aucune utilisation possible pour la formation initiale et l'examen pratique PPL, CPL ;
- **Qualification de classe MEP / qualification additionnelle** : aucune utilisation possible pour la formation initiale et l'examen pratique associé à une qualification de classe MEP ou une qualification additionnelle ;
- **Qualification instructeur** : aucune utilisation possible pour la formation initiale et l'évaluation de compétences associée.

**Point d'attention :** **Aucune heure de vol** sur avion CNRAC de classe MEP **ne peut être comptabilisée** dans le cadre d'une formation aux licences ou qualifications. Il convient donc d'y être attentif lors du décompte des heures en vue de la présentation de l'élève pilote à son examen pratique ou contrôle de compétences.

Il est en revanche possible de comptabiliser des heures de vol effectuées sur avion CNRAC de classe MEP après l'obtention d'une licence et de la capacité à voler sur avion classe MEP, par exemple pour justifier des heures de vol exigées comme prérequis à l'entrée en formation CPL(A) modulaire.

### Vols de formation traitant des différences et d'entraînement, conditions d'expérience et contrôle de compétences pour la prorogation/renouvellement classe MEP

L'article 19-1 de l'arrêté CNRAC autorisant les vols nécessaires au maintien des compétences des équipages et, compte-tenu de l'AMC2 FCL.1015 (p) :

- Un **vol de formation traitant des différences** peut être effectué sur un avion CNRAC de classe MEP.
- Un **vol d'entraînement avec instructeur** (ex : remise à niveau, perfectionnement) peut être effectué sur un avion CNRAC de classe MEP.
- Un **vol de contrôle de compétences** en vue de la prorogation classe MEP peut être effectué sur un avion CNRAC de classe MEP, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135.**
- Un **vol sur un avion CNRAC de classe MEP** peut être comptabilisé dans le cadre de la prorogation classe MEP :
  - 10 étapes conformément au FCL.740.A (a)(2)(i) ou
  - 1 étape avec un examinateur conformément au FCL.740.A (a)(2)(ii). Si cette étape est faite dans le cadre d'un **vol de contrôle de compétences**, l'avion doit avoir été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135.
- Un **vol de contrôle de compétences** en vue du renouvellement classe MEP peut être effectué sur un avion CNRAC de classe MEP, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135.**

### Heures d'instruction et évaluation de compétences pour la prorogation et le renouvellement FI(A) et CRI(A)

L'article 19-1 de l'arrêté CNRAC autorisant les vols nécessaires au maintien des compétences des équipages et, compte tenu de l'AMC2 FCL.1015 (p) :

- Un **vol de formation traitant des différences ou d'entraînement avec instructeur** effectué sur un avion CNRAC de classe MEP peut être comptabilisé dans les conditions d'expérience en vue de la prorogation FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (a)(1)(i)(A) et FCL.940.CRI (a)(1).
- Un **vol de contrôle de compétences** effectué sur un avion CNRAC de classe MEP, en vue d'une prorogation classe MEP, peut être comptabilisé dans les conditions d'expérience en vue de la prorogation FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (a)(1)(i)(A) et FCL.940.CRI (a)(1), **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135**
- Le **vol d'évaluation de compétences** pouvant être requis au titre de la prorogation FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (a)(1)(iii) et FCL.940.CRI (a) (3), et requis au titre du renouvellement



FI(A)/CRI(A), peut être effectué sur un avion CNRAC de classe MEP, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135.**

- Les **vols d'entraînement effectués dans le cadre du stage de remise à niveau FI(A) et CRI(A)** en vue du renouvellement FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (b) et FCL.940.CRI (c), peuvent être effectués sur un avion CNRAC de classe SEP, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135.**

Le tableau récapitulatif ci-après explicite les conditions de prise en compte d'un CNRAC classe MEP pour l'expérience glissante et la prorogation de qualifications additionnelles et pour l'emport de passager.

## Expérience emport passer et formation initiale licence/qualification

	Avion CNRAC <u>classe SEP</u>	Avion CNRAC <u>classe SEP</u> autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240	Avion CNRAC <u>classe MEP</u>	Avion CNRAC <u>classe MEP</u> autorisé conformément à l'ORA.ATO.135	Comptabilisation au titre de l'expérience requise pour la prorogation <u>FI(A)</u> ou <u>CRI(A)</u>
<b><u>Expérience emport passager</u></b> Expérience requise pour l'emport passager conformément au FCL.060 b) 1)	X	X	X	X	
<b><u>Autorisation de vol solo sans supervision (ABL)</u></b> Vol de formation initiale, expérience glissante, vol avec un instructeur FI(A) si conditions expérience glissante non remplies, de l'autorisation de vol solo sans supervision (ABL) Vol expérience récente autorisation emport passager ABL					
<b><u>Licence et qualification SEP/MEP</u></b> Vol de formation initiale dans le cadre d'une licence ou qualification et évaluation de compétences / examen pratique / contrôle de compétences associés					

LEGENDE	
	Aucune utilisation
	Non applicable
	Utilisation possible

## Prorogation/renouvellement classe SEP

	Avion CNRAC <u>classe SEP</u>	Avion CNRAC <u>classe SEP</u> autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240	Avion CNRAC <u>classe MEP</u>	Avion CNRAC <u>classe MEP</u> autorisé conformément à l'ORA.ATO.135	Comptabilisation au titre de l'expérience requise pour la prorogation <u>FI(A)</u> ou <u>CRI(A)</u>
<b><u>Prorogation classe SEP :</u></b> Vol PIC pour la prorogation classe SEP par expérience ou expérience glissante LAPL	X	X			
<b><u>Prorogation classe SEP</u></b> Vol de familiarisation/entraînement avec instructeur pouvant être comptabilisé au titre de l'expérience requise pour la prorogation classe SEP ou expérience glissante LAPL		X			X
<b><u>Prorogation classe SEP</u></b> Vol de contrôle de compétences pour la prorogation classe SEP ou expérience glissante LAPL		X			X
<b><u>Renouvellement classe SEP</u></b> Vol de réentraînement en vue du renouvellement classe SEP si la qualification a expiré depuis <u>moins de 3 ans</u>	X	X			X
<b><u>Renouvellement classe SEP</u></b> Vol de réentraînement en vue du renouvellement classe SEP si la qualification a expiré depuis <u>plus de 3 ans</u>		X			X
<b><u>Renouvellement classe SEP</u></b> Vol de contrôle de compétences pour le renouvellement classe SEP		X			X

### LEGENDE

	Aucune utilisation
	Non applicable
	Utilisation possible

## Prorogation/renouvellement classe MEP

	Avion CNRAC <u>classe SEP</u>	Avion CNRAC <u>classe SEP</u> autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240	Avion CNRAC <u>classe MEP</u>	Avion CNRAC <u>classe MEP</u> autorisé conformément à l'ORA.ATO.135	Comptabilisation au titre de l'expérience requise pour la prorogation <u>FI(A)</u> ou <u>CRI(A)</u>
<b><u>Prorogation classe MEP</u></b> Pris en compte expérience prorogation classe MEP 10 étapes conformément au FCL.740.A (a) (2) (i) ou 1 étape avec un examinateur conformément au FCL.740.A (a) (2) (ii) si cette étape ne compte pas pour le contrôle de compétence			X	X	X
<b><u>Prorogation classe MEP</u></b> Vol de contrôle de compétences pour la prorogation classe MEP				X	X
<b><u>Renouvellement classe MEP</u></b> Vol de réentraînement en vue du renouvellement classe MEP			X	X	X
<b><u>Renouvellement classe MEP</u></b> Vol de contrôle de compétences pour le renouvellement classe MEP				X	X
<b><u>Formation aux différences classe MEP</u></b> Vol de formation traitant des différences				X	X

LEGENDE	
	Aucune utilisation
	Non applicable
	Utilisation possible

## Conditions de prorogation/renouvellement qualifications

	Avion CNRAC classe SEP	Avion CNRAC classe SEP autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240	Avion CNRAC classe MEP	Avion CNRAC classe MEP autorisé conformément à l'ORA.ATO.135	Comptabilisation au titre de l'expérience requise pour la prorogation FI(A) ou CRI(A)
<b>Remorquage de planeurs ou de banderoles</b> Expérience glissante pour le remorquage de planeurs ou de banderoles conformément au FCL.805(e)	X	X	X	X	
<b>Remorquage de planeurs ou de banderoles</b> Vol de remorquage de planeurs ou de banderoles avec ou sous la supervision d'un instructeur requis si l'expérience glissante n'est pas remplie conformément au FCL.805(f)	X	X	X	X	X
<b>Qualification montagne</b> Expérience requise pour la prorogation de la qualification montagne conformément au FCL.815(e)(1)	X	X	X	X	
<b>Qualification montagne</b> Vol de contrôle de compétences pour la prorogation de la qualification montagne conformément au FCL.815(e)(2)		X		X	X
<b>FI(A)/CRI(A)</b> Vols de réentraînement dans le cadre du stage de remise à niveau en vue du renouvellement FI(A)/CRI(A) (uniquement en ATO)		X		X	X
<b>FI(A)/CRI(A)</b> Evaluation de compétences pour la prorogation/renouvellement qualification FI(A) ou CRI (A)		X		X	X

LEGENDE	
	Aucune utilisation
	Non applicable
	Utilisation possible

## 11. Références réglementaires

### **Extraits de l'arrêté du 28 février 2006 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC)**

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000607331/2022-10-05/>

#### **TITRE VI : UTILISATION. (Articles 19 à 20)**

(...)

##### **Article 19-1**

*Limites d'utilisation :*

1. Un aéronef titulaire du CNRAC ne peut pas effectuer :

(...)

d) Des vols d'instruction au bénéfice d'élèves pilotes. Toutefois sont autorisés :

- les vols aux fins de délivrance, prorogation ou renouvellement d'une qualification de type d'aéronef de collection ;
- les vols nécessaires au maintien des compétences des équipages

#### **TITRE VIII : LICENCE ET QUALIFICATION POUR LES AÉRONEFS DE COLLECTION (Articles 22 à 25 bis)**

##### **Article 22**

*Règles générales*

Les personnels navigants prenant part à l'exploitation des aéronefs détenant un CNRAC détiennent une licence conforme :

-aux exigences du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, à l'exception de celles relatives à l'instruction au vol prévues au c) du FCL. 725A ; ou,

-à l'arrêté du 28 octobre 2002 relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4).

Les dispositions fixées par la sous-partie H de l'annexe I " Partie FCL " du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil à l'exception de celles relatives à l'instruction au vol prévues au c) du FCL. 725A, et par la sous-partie F de l'annexe FCL 4 à l'[arrêté du 28 octobre 2002](#) relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), sont applicables aux personnels navigants prenant part à l'exploitation des aéronefs détenant un CNRAC.

##### **Article 23**

*Règles particulières applicables à certains aéronefs de collection.*

Lorsque certains aéronefs de collection ne permettent pas l'application des règles générales définies à l'article 22, en raison de leurs caractéristiques ou de leur caractère unique, ils peuvent être mis en œuvre par des personnels navigants auxquels le ministre chargé de l'aviation civile a délivré une qualification de type d'aéronef de collection.

La détention de cette qualification de type ne permet l'exercice des privilèges que sur un aéronef détenant un CNRAC. La qualification de type d'aéronef de collection est portée sur un volet national annexé à une licence conforme aux exigences mentionnées à l'article 22.

Lorsque que la composition de l'équipage de conduite exige la présence d'un mécanicien navigant et en l'absence de titulaire d'une licence et d'une qualification conformes à l'[arrêté du 28 octobre 2002](#) susmentionné, le ministre chargé de l'aviation civile peut délivrer une autorisation permettant uniquement l'exercice des privilèges de mécanicien navigant sur l'aéronef détenant le CNRAC. Pour pouvoir en exercer les privilèges, ce membre d'équipage détient un certificat médical de classe 2 conforme à l'annexe IV " Partie MED " du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 susmentionné.

Une instruction du ministre chargé de l'aviation civile fixe la liste des qualifications de type d'aéronefs de collection et la composition de l'équipage de conduite.

Les conditions de délivrance, de prorogation ou de renouvellement des qualifications de type d'aéronef de collection ou autorisations sont notifiées aux postulants après demande de leur part auprès du ministre chargé de l'aviation civile.

Les qualifications de type d'aéronefs de collection ou autorisations ont une durée de validité de quatre ans.

## **Article 24**

Formations en vue de la délivrance ou du renouvellement des qualifications de type et autorisations visées à l'article 23.

a) Formation théorique et contrôle des connaissances :

Tout candidat suit une formation théorique adaptée et démontre qu'il possède les connaissances nécessaires pour exploiter en toute sécurité le type d'aéronef considéré ;

b) Formation au vol :

Tout candidat suit de manière complète et satisfaisante un programme de formation au vol approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile.

Dans le cas d'un pilote, cette formation à la qualification de type est effectuée sous la supervision d'un pilote chargé de la formation et désigné pour quatre ans par le ministre chargé de l'aviation civile.

Dans le cas d'un mécanicien navigant, cette formation à la qualification de type ou pour la délivrance d'une autorisation est effectuée sous la supervision d'un mécanicien navigant chargé de la formation et désigné pour quatre ans par le ministre chargé de l'aviation civile.

## **Article 25**

Epreuve pratique d'aptitude pour la délivrance ou le renouvellement des qualifications de type et autorisations visées à l'article 23.

Le candidat à la délivrance ou au renouvellement d'une qualification de type ou d'une autorisation démontre qu'il est capable d'appliquer en toute sécurité les procédures appropriées et d'exécuter les manœuvres proposées :

-le pilote démontre qu'il est capable d'appliquer en toute sécurité les procédures appropriées en tant que pilote commandant de bord (PIC). Le ministre chargé de l'aviation civile désigne pour quatre ans les pilotes chargés de la conduite des épreuves pratiques. Si l'aéronef est monoplace ou ne dispose que d'une commande de vol, l'épreuve pratique d'aptitude est dirigée depuis le sol ;

-le mécanicien navigant démontre qu'il est capable d'appliquer en toute sécurité les procédures appropriées en tant que mécanicien navigant. Le ministre chargé de l'aviation civile désigne pour quatre ans les mécaniciens navigants chargés de la conduite des épreuves pratiques.

## **Article 25bis**

Conditions en vue de la prorogation des qualifications de type et autorisations visées à l'article 23.

Les conditions de prorogation des qualifications de type d'aéronef de collection ou autorisations sont notifiées aux postulants après une demande préalable de leur part auprès du ministre chargé de l'aviation civile.

En fonction de l'expérience du candidat, le ministre de l'aviation civile évalue la nécessité ou non d'une formation de remise à niveau avant présentation à l'épreuve pratique d'aptitude visée à l'article 25.



## **Extraits du Règlement (UE) 1178/2011**

### **ANNEXE 1 PART FCL**

#### **FCL.035**

a)(...)

4) Toutes les heures de vol effectuées à bord d'un avion ou d'un TMG qui font l'objet d'une décision d'un État membre prise conformément à l'article 2, paragraphe 8, point a) ou c), du règlement (UE) 2018/1139 ou qui relèvent du champ d'application de l'annexe I dudit règlement seront intégralement portées en crédit pour satisfaire aux exigences en matière de temps de vol énoncées au point FCL.140.A a) 1) et au point FCL.740.A b) 1) ii) de la présente annexe, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

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

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

#### **FCL.140.A :**

a) Les titulaires d'une LAPL(A) n'exerceront les privilèges de leur licence que si, au cours des 2 dernières années, ils ont rempli l'une des conditions suivantes en tant que pilotes sur avions ou TMG:

1) avoir effectué au moins 12 heures de vol en tant que PIC ou en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, y compris:

- 12 décollages et atterrissages,
- 1 cours de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur

#### **AMC1 FCL.140.A; FCL.140.S; FCL.740.A(b)(1)(ii) Recency and revalidation requirements**

All hours flown on aeroplanes or sailplanes that are subject to a decision as per Article 2(8) of the Basic Regulation or that are specified in Annex I to the Basic Regulation should count in full towards fulfilling the hourly requirements of points FCL.140.A, FCL.140.S, and FCL.740.A(b)(1)(ii) under the following conditions:

(a) the aircraft matches the definition and criteria of the respective Part-FCL aircraft category, class, and type ratings; and

(b) the aircraft that is used for training flights with an instructor is an Annex-I aircraft of type (a), (b), (c), or (d) that is subject to an authorisation specified in points ORA.ATO.135 or DTO.GEN.240.

#### **FCL.740.A :**

(...) b) 1)

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

- 6 heures de vol en tant que PIC,
- 12 décollages et 12 atterrissages, et
- Une formation de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI). Les candidats seront exemptés de cette formation s'ils ont réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type, un examen pratique ou une évaluation des compétences pour toute autre classe ou tout autre type d'avion.

#### **AMC2 FCL.1015**

(...)(p) Before undertaking a test or check, an examiner will verify that the aircraft or FSTD intended to be used is suitable and appropriately equipped for the test or check. Aircraft that fall under points (a), (b), (c), or (d) of Annex I to the Basic Regulation can be used provided that they are subject to an authorisation as per point ORA.ATO.135 or point DTO.GEN.240.

## **REGLEMENT 1178/201- ANNEXE 7 PART ORA**

## **ORA.ATO.135**

a) L'ATO utilise une flotte appropriée d'aéronefs d'entraînement ou de FSTD correctement équipés pour les cours de formation dispensés. La flotte d'aéronefs se compose d'aéronefs qui satisfont à toutes les exigences définies dans le règlement (UE) 2018/1139. Les aéronefs relevant des points a), b), c) ou d) de l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 peuvent être utilisés pour la formation si toutes les conditions suivantes sont remplies :

1) au cours d'un processus d'évaluation, l'autorité compétente a confirmé un niveau de sécurité comparable à celui défini par toutes les exigences essentielles énoncées à l'annexe II du règlement (UE) 2018/1139 ;

2) l'autorité compétente a autorisé l'utilisation des aéronefs à des fins de formation dans l'ATO.

## **REGLEMENT 1178/201- ANNEXE 8 PART DTO**

### **DTO.GEN.140**

a) Un DTO utilise une flotte appropriée d'aéronefs de formation ou de FSTD correctement équipés pour le cours de formation dispensé. La flotte d'aéronefs se compose d'aéronefs qui satisfont à toutes les exigences définies dans le règlement (UE) 2018/1139. Les aéronefs relevant des points a), b), c) ou d) de l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 peuvent être utilisés pour la formation si toutes les conditions suivantes sont remplies :

1) au cours d'un processus d'évaluation, l'autorité compétente a confirmé un niveau de sécurité comparable à celui défini par toutes les exigences essentielles énoncées à l'annexe II du règlement (UE) 2018/1139 ;

2) l'autorité compétente a autorisé l'utilisation des aéronefs à des fins de formation dans le DTO.

## **ARRÊTE DU 24 JUILLET 1991 RELATIF AUX CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS CIVILS EN AVIATION GENERALE**

[Lien vers le texte réglementaire](#)

**Direction générale de l'Aviation civile**  
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile  
50, rue Henry Farman  
75720 PARIS CEDEX 15  
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21  
[www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr)