

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 02 JUIN 2015

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile

Direction des Personnels Navigants

Le directeur

Note à l'attention des instructeurs avion FI(A)  
ou CRI(A) portant application des dispositions  
du règlement (UE) n°2015/445

Nos réf. :

150169

DSAC/PN/LIC

**Objet :** Possibilité pour les instructeurs FI(A) ou CRI(A) de porter la validité des qualifications SEP ou TMG sur la licence d'un pilote avion dans le cas d'une prorogation par expérience

L'objet de ce courrier est de vous informer d'une nouvelle disposition du règlement Aircrew qui permet aux instructeurs d'apposer sur la licence une prorogation de SEP/TMG.

Le règlement (UE) n°2015/445 de la Commission du 17 mars 2015 modifiant le règlement (UE) n°1178/2011 a ajouté le paragraphe FCL.945 suivant :

«FCL.945 Obligations des instructeurs

Une fois effectué **le vol** d'entraînement pour la prorogation d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ou de TMG conformément au paragraphe FCL.740.A, point b) 1), et seulement au cas où tous les autres critères de prorogation requis au dit paragraphe sont remplis, l'instructeur mentionne sur la licence du candidat la nouvelle date d'expiration de la classification ou de l'autorisation, s'il est expressément autorisé à le faire par l'autorité compétente responsable de la licence.»

Cette note précise les conditions dans lesquelles les instructeurs FI(A) et CRI(A) peuvent dorénavant porter une mention de prorogation SEP/TMG avec la nouvelle date de fin de validité (voir exemple ci-dessous).

XII	Qualifications (Ratings)	Pour les qualifications de type classe, préciser si l'épreuve contient une partie IFR (IR)	Date de l'épreuve (Date of test)	Valide jusqu'au (Valid until)	Autorisation d'examineur n° (Examiner authorisation n°)	Signature de l'examineur ou visa de l'Autorité (Examiner signature or seal of Authority)
	SEP (rennêtre)	/	/	31/05/2016	/	

Le navigant doit satisfaire à toutes les conditions d'expérience permettant de proroger la classe SEP ou TMG et avoir effectué le vol avec l'instructeur ;

- Le candidat doit avoir renseigné le système informatique SIGEBEL-Ext gérant les licences (cette démarche requiert qu'il ait obtenu au préalable un mot de passe). La procédure est décrite sur le site internet de la DGAC (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Proroger-ma-qualification-de-.html>)
- Le candidat doit imprimer son extrait nominatif.

Une fois ces formalités accomplies, le candidat se présente auprès d'un instructeur FI(A) ou CRI(A) qui, au vu de l'extrait nominatif du navigant et après avoir vérifié que le candidat remplit toutes les conditions de prorogation, portera la nouvelle validité de la classe SEP ou TMG au verso de la licence du navigant.

Le règlement (UE) n°2015/445 de la commission du 17 mars 2015 modifie entre autres l'article 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. »**

La formulation de cette exigence a pu soulever des interrogations. La DGAC préconise de conduire le vol d'entraînement pour la prorogation SEP/TMG en une seule fois lors d'un vol d'une durée minimale d'une heure.

Quant au contenu de ce vol de « formation de remise à niveau », une AMC parue dans le NPA 2014-29 B en décrit le contenu :

«AMC1 FCL.740.A(b)(1)(ii) Revalidation of class and type ratings

*Training flight items should be based on the exercise items of the proficiency check as deemed relevant by the instructor and depending on the experience of the candidate. The briefing should include a discussion on threat-and-error management with special emphasis on decision-making when encountering adverse meteorological conditions, unintentional Instrument Meteorological Conditions (IMCs) and navigation flight capabilities. »*

One note que la formation de remise à niveau inclut, en plus du vol, un briefing adapté que l'instructeur jugera pertinent en fonction de l'expérience du candidat.

Le directeur  
personnels navigants

Pierre BERNARD

Copie à : DSAC/PN/EPN, DSAC/PN/FOR, DSAC/PN/EXA, toute DSAC/IR, DAC, SEAC et SAC