



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

*Égalité
Fraternité*



Direction générale de l'aviation civile

Paris, le 07 août 2025

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction Technique des Personnels Navigants

Nos réf. : 25 - 023

Affaire suivie par : François Cougnaud
Tél : 01 58 09 39 51

OBJET : Méthode de comptabilisation des heures PICUS

Les exigences pour se présenter à l'épreuve pratique en vue de la délivrance de la licence de pilote de ligne avion ou hélicoptère sont définies par les articles FCL.510.A ATPL(A) et FCL.510.H ATPL(H) du règlement (UE) 1178/2011.

Les points (b) pour l'avion et (c) pour l'hélicoptère de ces articles précisent les heures de vol minimales requises en tant que PIC (Pilot In Command, commandant de bord au sens de l'AirCrew) et/ou PICUS (CDB sous supervision).

Cette note a pour objectif de cadrer les conditions dans lesquelles les heures PICUS déclarées par un candidat sont acceptables.

Rappel, le FCL.010 définit le « Pilot In Command Under Supervision (PICUS) » :

« ... a co-pilot performing, under the supervision of the pilot-in-command, the duties and functions of a pilot-in-command ».

Les heures décomptées PICUS sont uniquement celles effectuées par un copilote sous la supervision d'un Commandant de Bord PIC désigné à bord d'un aéronef exploité en opérations multipilotes (Multi Pilot Operations) chez un exploitant de transport commercial relevant des règlements :

- AirOps Part-CAT (Commercial Air Transport),
- AirOps Part-SPO (Specialised Operations)

ou,

- Conformes aux normes applicables de l'OACI pour un exploitant TCO (Third-Country Operator).

L'autorité pourra au cas par cas demander des précisions supplémentaires sur la provenance et les conditions de réalisation des heures PICUS.

Ces heures PICUS doivent :

Être effectuées en tant que PF ou PM et enregistrées conformément à l'AMC1 FCL.050 Recording of flight time et plus particulièrement les points (b)(1)(v) et (b)(5)

Inclure les tâches et fonctions normalement dévolues au PIC (aspects décisionnels du vol durant sa préparation et sa conduite) et exécutées de telle manière que l'intervention du PIC dans l'intérêt de la sécurité n'ait pas été nécessaire.

Afin d'encadrer la réalisation des heures PICUS, il est recommandé aux exploitants de définir ou indiquer dans leur manuel d'exploitation :

- L'objectif des heures PICUS,
- Les critères de validation et d'enregistrement des heures réalisées,
- Les critères permettant aux PIC de superviser des copilotes dans le cadre PICUS,
- Toute autre information jugée utile par l'exploitant (exemple : cas des vols renforcés...)

Aussi, les exploitants :

- Sont invités à prendre connaissance du Chapitre 9. PICUS du Guide DSAC GFE(A) Guide de Formation des Equipages traitant de ce sujet.
- Sont encouragés à fournir aux pilotes concernés une attestation du nombre d'heures réalisées en tant que PICUS, signée par un responsable identifié (RDFE, RDOV, ...). Cette attestation viendra compléter le dossier de candidature à l'épreuve pratique de l'ATPL.

A défaut d'attestation, et sous condition de produire les documents qui pourraient être demandés par l'autorité, le carnet de vol du pilote pourra certifier de la réalisation des heures PICUS. Ces dernières devront y être référencées comme telles et contre-signées par chaque PIC ayant participé à la supervision [AMC1 FCL.050 (b)(1)(v)].

AVERTISSEMENTS :

Toute fausse déclaration par le candidat concernant ses heures de vol constitue une fraude et peut justifier des sanctions administratives, y compris la suspension ou le retrait de la licence.

Toute information frauduleuse, donnée sciemment pour la délivrance d'un titre d'Etat, est passible des sanctions disciplinaires prévues entre autres par les articles ci-dessous :

Article R. 425-4 du Code de l'aviation civile : sanctions disciplinaires applicables aux titulaires de licences aéronautiques en cas de non-respect des conditions d'obtention ou d'utilisation de la licence.

Article 441-1 du Code pénal : délits de faux.

Article 441-6 du Code pénal : usage de faux documents administratifs.

Le directeur
personnels navigants



Didier ROUZET