



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



PROGRAMME DE FORMATION ADAPTE POUR LES TITULAIRES D'UNE LICENCE OU QUALIFICATION OACI

Guide



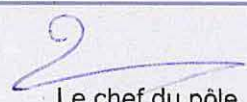
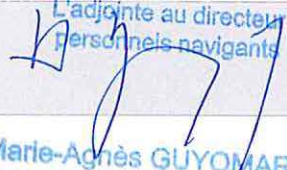
Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique personnel navigant
Édition n° 4
Version n° 0
Publiée le 15/01/2022

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 Version 0	27/08/2018	Création
Ed2 Version 0	23/07/2020	Modifications réglementaires
Ed3 Version 0	18/05/2021	- Introduction des dispositions TIP-L suite à accord BASA FAA-EASA - Précisions concernant le champ d'application du règlement 2020/723 - Conséquences du Brexit
Ed3 Version 1	03/06/2021	- Correction des programmes non soumis à approbation dans le cadre du règlement 2020/723 page 8
Ed4 Version 0	15/01/2022	- Ajout de deux tableaux récapitulatifs - Précisions concernant les examens théoriques proposés par la DSAC - Correction

Approbation du document

Nom	Responsabilité	Date	Visa
Christelle ZIMMERMANN Chargé d'affaires	Rédacteur	14/01/2022	 Le chef du pôle formation, écoles et simulateurs
Karine GAY Cheffe de pôle formations, écoles et simulateurs	Vérificateur	14/01/2022	 Karine GAY L'adjointe au directeur personnels navigants
Marie-Agnès GUYOMARC'H Adjointe Directeur Personnel Navigant	Approbateur	14/01/2022	 Marie-Agnès GUYOMARC'H

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 : christelle.zimmermann@aviation-civile.gouv.fr

Sommaire

Gestion documentaire	2
Historique des révisions	2
Approbation du document	2
Sommaire	3
1. Préambule	4
2. Références réglementaires	4
3. Autorité en charge	4
4. Dispositions générales	4
5. Application du règlement TIP-L BASA FAA-AESA : PPL(A), vol de nuit, classe MEP, IR (A)	6
5.1. Dispositions générales	6
5.2. PPL(A)	8
5.2.1. Formation théorique	8
5.2.2. Formation pratique	8
5.3. Vol de nuit	8
5.4. Classe MEP	8
5.5. IR(A)	8
5.5.1. Formation théorique	8
5.5.2. Formation pratique	9
5.5.3. Vol d'acclimatation	9
6. Application du règlement 2020/723 : PPL, SPL, BPL, CPL, CPL/IR, IR et MCC	9
6.1. Dispositions générales	9
6.2. Composition du dossier	11
6.3. Conséquences du Brexit	11

1. Préambule

Un navigant titulaire d'une licence ou d'une qualification délivrée par un Etat tiers, conforme à l'Annexe 1 de l'OACI peut bénéficier de dispositions particulières afin d'obtenir une licence ou une qualification équivalente « Part FCL ».

Le guide de programme de formation adapté pour les titulaires d'une licence ou qualification conforme à l'Annexe 1 de l'OACI est un document opérationnel explicitant les interventions des organismes de formation ainsi que les démarches que l'organisme de formation auquel le navigant s'est adressé doit effectuer.

Il est destiné aux inspecteurs de surveillance de la DSAC ainsi qu'aux organismes de formation ATO/DTO.

Il présente dans un premier temps les actions que l'organisme de formation est amené à effectuer pour les navigants souhaitant obtenir une licence PPL(A), vol de nuit avion, classe MEP et IR(A) dans le cadre du BASA FAA-AESA puis ceux souhaitant obtenir une licence PPL, SPL, BPL, CPL, qualification IR ainsi qu'un document équivalent MCC hors cadre du BASA FAA-AESA et enfin des éléments complémentaires liés au BREXIT sont précisés.

2. Références réglementaires

- Règlement délégué (UE) n°2020/723 de la Commission du 4 mars 2020 établissant des règles détaillées concernant l'application de la certification des pilotes par les pays Tiers et modifiant le règlement (UE) n°1178/2011
- Technical Implementation Procedure-Licensing between FAA and EASA (TIP-L).

3. Autorité en charge

Le correspondant de l'organisme de formation est le service de la DSAC responsable de la surveillance de l'ATO/DTO. Lorsque nécessaire, c'est à lui qu'appartient de délivrer l'approbation.

Dans la suite du présent guide, on parlera de façon générique de la « DSAC ».

4. Dispositions générales

Le tableau ci-après explicite les différentes situations pour lesquelles un organisme de formation est amené à intervenir pour un navigant titulaire d'une licence et/ou qualification conforme à l'annexe 1 de l'OACI, souhaitant obtenir une licence ou qualification conforme Aircrew.

Il est à noter que le navigant peut formuler une demande de conversion pour tout ou partie de ses licences et qualifications et ce, à plusieurs reprises. Ainsi un navigant peut effectuer les démarches pour obtenir dans un premier temps une licence PPL Aircrew puis par la suite une licence CPL Aircrew. Cependant, l'autorité de délivrance de l'ensemble de ces licences et qualifications doit rester la même.

Au même titre que les procédures applicables aux formations et licences Aircrew, un ATO certifié ou un DTO déclaré par la France peut procéder à la formation d'un navigant (sous réserve du respect des conditions établies dans ce guide), même si celui-ci demande l'établissement de ses licences et qualifications dans un autre pays état-membre de l'Union Européenne ou de l'AELE.

L'organisme de formation dans lequel le candidat souhaite effectuer sa formation doit être approuvé (ATO) ou déclaré (DTO) pour la formation envisagée.

En particulier, si le candidat ne possède pas d'aptitude à la langue française et que la formation doit donc être effectuée en langue anglaise dans sa totalité, l'organisme doit être approuvé pour dispenser la formation suivie en langue anglaise.

Le navigant est titulaire d'une licence ou de qualifications conforme à l'annexe 1 de l'OACI

Le navigant est titulaire d'un certificat PPL (A), CPL (A) et ATPL (A) et/ou d'une qualification vol de nuit, MEP, IR(A) délivré par la FAA et est éligible au BASA

OUI

NON

...un certificat PPL(A), CPL(A), ATPL(A)	...une qualification vol de nuit (A)	...une qualification MEL (A)	...une qualification IR (A)
Si le navigant échoue à deux reprises à démontrer oralement à un examinateur un niveau de connaissances théoriques satisfaisant au niveau PPL en matière de : - Réglementation, - Communication, alors il devra suivre une formation adaptée auprès d'un ATO ou d'un DTO avant de présenter un examen théorique écrit. Se référer au paragraphe 5.2.1 du présent guide.	Le navigant peut compléter l'expérience et la formation nécessaires dans un ATO ou un DTO. Se référer au paragraphe 5.3 du présent guide.	Le navigant peut compléter la formation et l'expérience nécessaires dans un ATO. Se référer au paragraphe 5.4 du présent guide.	Si le navigant a plus de 50 heures de vol et échoue à deux reprises à démontrer oralement à un examinateur un niveau de connaissances théoriques satisfaisant en matière de : - Droit aérien, - Préparation et surveillance du vol, - Communication, Ou Si le navigant a moins de 50 heures de vol et échoue à quatre reprises à un examen théorique écrit portant sur les 3 matières citées supra, alors il devra suivre une formation adaptée auprès d'un ATO ou d'un DTO avant de (re)présenter un examen théorique écrit. Se référer au paragraphe 5.5.1 du présent guide.
Si l'examen pratique est effectué sur un avion MEP, alors la formation et l'expérience nécessaires peuvent être complétés dans un ATO. Se référer au paragraphe 5.2.2 du présent guide.		Le navigant peut compléter la formation et l'expérience nécessaires dans un ATO. Se référer au paragraphe 5.4 du présent guide.	- Si l'examen pratique est effectué sur un avion MEP, alors la formation et l'expérience MEP nécessaires peuvent être complétés dans un ATO. Se référer au paragraphe 5.5.2 du présent guide. Une formation adaptée afin que le navigant remplisse les conditions d'expérience de la section A de l'appendice 6 de la Part FCL peut être nécessaire. - Si le navigant ne remplit pas certaines conditions d'expérience, du vol d'acclimatation est nécessaire au sein d'un organisme ATO approuvé par l'autorité du pays dans lequel se déroulera le contrôle d'aptitude pratique. Se référer au paragraphe 5.5.3 du présent guide.
...une licence PPL(A)	...une qualification vol de nuit (A)	...une qualification MEP (A)	...une qualification IR (A)

REGLEMENT TIP-L (BASA)

...une licence PPL, CPL, ATPL, BPL, SPL	...licence CPL ou CPL/IR	...une qualification IR	Un document équivalent MCC
Si le navigant a moins de 100 heures de vol, alors, il doit suivre une formation adaptée auprès d'un ATO ou d'un DTO. Se référer à la section 6 du présent guide.	Le navigant doit suivre une formation adaptée auprès d'un ATO. Se référer à la section 6 du présent guide.	Le navigant doit suivre une formation adaptée auprès d'un ATO. Se référer à la section 6 du présent guide.	Le navigant doit suivre une formation adaptée auprès d'un ATO. Se référer à la section 6 du présent guide.
Si le navigant a moins de 100 heures de vol, alors, il doit suivre une formation adaptée auprès d'un ATO ou d'un DTO. Se référer à la section 6 du présent guide.	Le navigant doit suivre une formation adaptée approuvée par la DSAC auprès d'un ATO. Se référer à la section 6 du présent guide.	Le navigant doit suivre une formation adaptée approuvée par la DSAC auprès d'un ATO. Se référer à la section 6 du présent guide.	
...une licence PPL, BPL, SPL	...une licence CPL ou CPL/IR	...une qualification IR	...un certificat MCC

REGLEMENT 2020/723

Guide DSAC

Programme de formation
adapté pour les titulaires
d'une licence ou qualification
OACI
Édition 4

Page : 5/13

Édition 4
Version 0
du 15/01/2022

5. Application du règlement TIP-L BASA FAA-AESA : PPL(A), vol de nuit, classe MEP, IR (A)

5.1. Dispositions générales

Le règlement TIP-L BASA est applicable à compter du 18 mai 2021. La France applique ces mesures depuis le 1^{er} janvier 2022. Les différentes possibilités s'offrant aux ATO/DTO sont spécifiées ci-après en section 5.5.

L'organisme de formation auquel le navigant s'est adressé reçoit le candidat et procède à une évaluation du candidat afin de quantifier le complément d'heures de formation théorique ou pratique (FSTD et aéronef) nécessaires à la présentation à l'examen Part FCL considéré. Il procède au réentraînement et lorsque le réentraînement est jugé satisfaisant, il émet une recommandation afin de le candidat puisse passer son examen théorique ou son épreuve pratique.

Les avions utilisés pour les formations doivent répondre aux critères du paragraphe 2.1.6 d) du TIP-L.

L'organisme de formation auquel le navigant s'est adressé :

- Reçoit le candidat en s'assurant du parcours du navigant ;
- Procède à une évaluation du candidat afin de quantifier le complément d'heures de formation théorique et pratique (FSTD et aéronef) nécessaires.

L'organisme constitue un dossier de formation, qui doit être signé pour le ou les instructeur(s) étant intervenu(s) et comprenant au moins :

Formation théorique

- L'ensemble des éléments sur lesquels l'organisme s'est appuyé pour établir le réentraînement nécessaire (y compris l'évaluation) ;
- La date des cours suivis ;
- La feuille de présence signée par le stagiaire.

Formation pratique :

- L'ensemble des éléments sur lesquels l'organisme s'est appuyé pour établir le réentraînement nécessaire (y compris l'évaluation) ;
- Le type de l'aéronef ou des aéronef(s), le(s) FSTD utilisé(s) pour la formation ;
- Le (ou les) immatriculation(s) de l'aéronef ou des aéronef(s) utilisé(s) pour la formation ;
- Le nombre de vol ;
- Le volume horaire total de formation sur aéronef, sur FSTD ;
- Le volume horaire de formation à l'IR, au ME, au vol de nuit.

Les dossiers de formation doivent être archivés pour une durée de 3 ans.

Il est à noter que ces formations ne sont pas soumises à approbation préalable. Les dossiers seront vérifiés lors des audits ATO ou inspections DTO.

Le tableau de la page suivante résume les différentes situations et dispositions s'appliquant.

Je détiens	Une licence PPL, CPL, ATPL	Le privilège vol de nuit	Une qualification MEL	Une qualification IR	
Je souhaite	Une licence PPL	Une qualification vol de nuit	Une qualification MEP	Une qualification IR	
	Echec à 2 reprises à un examen théorique oral avec examinateur basé sur l'appendice 2 de la section B du TIP-L portant sur: - Air law - Flight planning and monitoring - Communications	NIL		<50h et échec à 4 reprises à un examen théorique organisé par la DGAC portant sur: - Air law - Flight planning and monitoring - Communications**	>50h et échec à 2 reprises à un examen oral avec examinateur basé sur l'appendice 2 de la section B du TIP-L portant sur: - Air law - Flight planning and monitoring - Communications
Formation théorique	Formation adaptée dans un ATO/DTO	NIL	Formation et expérience adaptées dans un ATO pour remplir les critères de la sous-partie H Part FCL, en particulier: - Au moins 7 heures d'instruction théorique à l'exploitation d'avions multimoteurs ; - Un examen de connaissances théoriques Déteneurs d'une QT ME ou FI(A) avec privilège ME exemptés instruction théorique.	Formation adaptée dans un ATO	
Examen théorique	Ecrit, organisé par l'autorité compétente et portant sur les matières : - Air law - Communications	NIL	NIL	Ecrit, organisé par l'autorité compétente et portant sur les matières: - Air law - Flight planning and monitoring - Communications **	
Formation pratique	NIL sauf si qualification MEP	Formation et expérience adaptées dans un ATO/DTO, pour remplir les critères suivants: - Avoir effectué 5 heures de vol de nuit en avion dont : - Au moins 3 heures en DC et - Au moins une heure de navigation avec au moins une navigation d'au moins 50kms (27NM) et 5 décollages solo et 5 atterrissages solo complets.	Formation et expérience adaptées dans un ATO, pour remplir les critères de la sous-partie H Part FCL, en particulier: - 70 heures de vol en tant que PIC ; - Au moins 2 heures et 30 minutes d'instruction au vol en double commande en conditions normales d'exploitation d'avion multimoteur ; - Au moins 3 heures 30 minutes d'instruction au vol en double commande en procédures de panne moteur et en techniques de vol asymétrique.	Formation et expérience adaptées dans un ATO pour remplir les conditions de formation et d'expérience de l'appendice 6 et la sous-partie G Part FCL ou démontrer une expérience en vol similaire comme PIC sur aéronef ME (55h), ou SE (50h)	
				Vol d'acclimatation - Expérience > 50h comme PIC après délivrance de la qualification IR(A), ou - Expérience > 10h comme PIC dans un pays EASA après délivrance de la qualification IR(A) NIL Sinon: Vols d'acclimatation dans un ATO Exercices basées sur le syllabus IR(A) modulaire, appendice 6. Volume horaire déterminé par l'ATO	
Examen d'aptitude	Requis	NIL	Requis	Requis	

** Non possible par la DGAC. L'ensemble des matières de l'examen IR doivent être passées si l'examen théorique est passé en France.

 Ce tableau présente l'ensemble des processus de conversion BASA de manière exhaustive.

5.2. PPL(A)

5.2.1. Formation théorique

Si le navigant échoue à deux reprises à démontrer un niveau de connaissances théoriques satisfaisant lors d'un examen oral à un examinateur, il devra prendre attache auprès d'un ATO approuvé ou un DTO déclaré pour la formation PPL(A) théorique.

L'organisme de formation devra établir un programme adapté en prenant en compte les raisons de l'échec du candidat, afin que le candidat dispose des connaissances théoriques satisfaisantes. A l'issue de la formation, le candidat passera un examen théorique écrit auprès de la DGAC au niveau PPL dans les matières suivantes :

- Réglementation ;
- Communications.

5.2.2. Formation pratique

Il n'est pas prévu de formation pratique complémentaire pour obtenir la licence PPL(A) Aircrew, sauf si la qualification MEP est également demandée par le navigant. Dans ce cas, le navigant doit remplir les conditions d'expérience et de formation pour la classe MEP. Il convient de se référer au paragraphe 5.4 du présent guide.

5.3. Vol de nuit

L'organisme de formation approuvé ou déclaré pour de la formation au vol de nuit peut être amené à compléter la formation et l'expérience du navigant, de manière à ce qu'il remplisse les critères suivants :

- Avoir effectué 5 heures de vol de nuit en avion dont :
 - Au moins 3 heures en DC et
 - Au moins une heure de navigation avec au moins une navigation d'au moins 50 kms (27NM) et 5 décollages solo et 5 atterrissages solo complets.

5.4. Classe MEP

L'organisme de formation approuvé pour la formation à la classe MEP peut être amené à compléter la formation et l'expérience du navigant, de manière à ce qu'il remplisse les critères établis dans la sous-partie H de la Part FCL et en particulier les critères suivants :

- Un examen de connaissances théoriques et au moins 7 heures d'instruction à l'exploitation d'avions multimoteurs ;
- 70 heures de vol en tant que PIC ;
- Au moins 2 heures et 30 minutes d'instruction au vol en double commande en conditions normales d'exploitation d'avion multimoteur ;
- Au moins 3 heures 30 minutes d'instruction au vol en double commande en procédures de panne moteur et en techniques de vol asymétrique.

5.5. IR(A)

5.5.1. Formation théorique

Le navigant peut passer l'examen théorique oralement avec un examinateur.

- S'il a plus de 50 heures de vol en tant que PIC et qu'il échoue à **deux** reprises lors d'un examen **oral** ou
 - S'il a moins de 50 heures de vol en tant que PIC et qu'il échoue à **quatre** reprises lors d'un examen théorique **écrit organisé par l'autorité compétente**
- à démontrer un niveau de connaissances théoriques satisfaisant au niveau de la qualification IR, en matière de :
- Droit aérien,
 - Préparation et suivi du vol,
 - Communications,

alors il devra prendre attache auprès d'un ATO approuvé pour la formation IR(A). Il est à noter que si le navigant choisit de passer son examen théorique écrit en France, il devra passer la totalité des matières de l'examen théorique IR (A) et non seulement les 3 matières citées supra.

L'organisme de formation devra établir un programme adapté en prenant en compte les raisons de l'échec du candidat, afin que le candidat dispose des connaissances théoriques satisfaisantes au niveau IR(A). A l'issue de la formation, le candidat passera un examen théorique écrit auprès de l'autorité compétente :

- Si le navigant choisit de (re)passer son examen théorique écrit auprès de la DGAC, il devra passer la totalité des matières de l'examen théorique IR (A) et l'ATO devra le préparer à l'ensemble des matières. En effet, la DGAC n'est pas en mesure de proposer un examen théorique IR « réduit ».
- Si le navigant choisit de passer son examen théorique écrit auprès d'un autre pays état-membre de l'Union Européenne ou de l'AELE, il devra passer les trois matières suivantes :
 - Droit aérien,
 - Préparation et suivi du vol,
 - Communications,

et l'ATO devra le préparer à ces trois matières. Il convient que l'organisme de formation se rapproche de l'autorité du pays organisant l'examen théorique afin de connaître les modalités de présentation et d'attestation des formations qui restent le choix de chaque autorité.

Si le candidat échoue à quatre reprises à cet examen écrit, alors il devra suivre un réentraînement et présenter la totalité des matières théoriques.

5.5.2. Formation pratique

Si le navigant souhaite acquérir une qualification IR/ME, alors il doit répondre aux critères de la section A de l'appendice 6 à la Part FCL. Si le navigant ne remplit pas ces conditions, alors, l'organisme de formation devra établir un programme adapté. Le navigant doit également remplir les conditions d'expérience et de formation pour la classe MEP. Il convient de se référer au paragraphe 5.4 du présent guide.

5.5.3. Vol d'acclimatation

Si le navigant ne remplit pas les conditions d'expérience décrites au paragraphe 2.4.8 a) du TIP-L et récapitulées dans le tableau de la page 7, du vol d'acclimatation est nécessaire au sein d'un organisme ATO approuvé et doit être effectué avant le contrôle d'aptitude pratique. Les exercices en vol réalisés au cours de ces vols d'acclimatation sont basés sur le syllabus du cours modulaire IR(A) décrit à la section A de l'appendice 6 et le nombre d'exercices en vol nécessaires est déterminé par l'ATO de manière à ce que le navigant atteigne le niveau de compétences établi à l'appendice 7 et 9 de la Part FCL pour opérer l'avion en toute sécurité.

6. Application du règlement 2020/723 : PPL, SPL, BPL, CPL, CPL/IR, IR et MCC

6.1. Dispositions générales

Le règlement prévoit la possibilité d'établir des formations adaptées dans le but d'obtenir un PPL, SPL, BPL, CPL, CPL/IR, IR (théorique et pratique) et MCC, à l'exclusion de toute autre licence et qualification (article 3(b) et article 9 du règlement 2020/723).

Il est à noter qu'il prévoit, sous conditions de pré-requis et d'expérience et donc sans intervention d'un organisme de formation, la présentation directe à l'ATPL théorique et/ou pratique (article 3(c) du règlement 2020/723) ainsi que la délivrance de qualification de type (qualification de type selon article 10 du règlement 2020/723).

Il est à noter également que le FCL.740 permet de renouveler une qualification de type conforme Aircrew sans réentraînement et sans demande à l'ATO/DTO, en s'appuyant sur la qualification de type en état de validité apposée sur une licence Etat-tiers.

Seules les formations pratiques CPL, IR et CPL/IR sont soumises à approbation préalable de la DSAC. Les dossiers de formation PPL, SPL, BPL, théorique CPL, théorique IR et théorique CPL/IR ainsi que de formation MCC seront conformes aux éléments décrits au paragraphe 6.2 et seront vérifiés lors des audits ATO ou inspections DTO. L'étude par la DSAC des programmes de formation CPL et CPL/IR (pratiques) est soumise à redevances (425 euros).

Une demande d'approbation préalable de programme de formation adapté doit être effectuée au moins **30 jours** avant le début de formation envisagé et le dossier associé, envoyé à la DSAC, doit être conforme aux éléments décrits au paragraphe 6.2. La DSAC vérifie la conformité des éléments du dossier et du programme de formation. Lorsque toutes les remarques formulées par la DSAC sont prises en compte et jugées acceptables, la DSAC délivre à l'organisme de formation l'approbation du programme de formation adapté au bénéfice du navigant.

Le tableau de la page suivante résume les différentes situations et dispositions s'appliquant.

Je détiens	Une licence PPL, CPL, ATPL, SPL, BPL		Une licence CPL ou CPL/IR	Une qualification IR	Un document équivalent MCC
Je souhaite	Une licence PPL, SPL, BPL		Une licence CPL ou CPL/IR	Une qualification IR	Un certificat MCC
	Exp>100h	Exp<100h	NIL		
Formation théorique	NIL	Formation adaptée dans un ATO/DTO	Formation adaptée dans un ATO	Formation adaptée dans un ATO	Formation adaptée dans un ATO
Examen théorique	Ecrit, organisé par l'autorité compétente, sur les matières: - Human Performance - Air law*	Ecrit, organisé par l'autorité compétente, sur la totalité des matières	Ecrit, organisé par l'autorité compétente sur la totalité des matières	Ecrit, organisé par l'autorité compétente, sur la totalité des matières	NIL
Formation pratique	NIL	Formation adaptée dans un ATO/DTO	Formation adaptée dans un ATO**	Formation adaptée dans un ATO***	Formation adaptée dans un ATO
Examen d'aptitude	Requis	Requis	Requis	Requis	NIL

* Non possible actuellement par la DGAC. L'ensemble des matières tronc commun doivent être passées.

** Formations nécessitant une approbation préalable et soumis à redevances.

*** Formations nécessitant une approbation préalable

 Ce tableau présente uniquement les processus de conversion du règlement 2020/723 où un ATO/DTO est amené à intervenir. D'autres processus d'obtention sans intervention d'un ATO/DTO existe, en particulier pour l'obtention de l'ATPL et des QT.

6.2. Composition du dossier

L'organisme de formation auquel le navigant s'est adressé :

- Reçoit le candidat détenteur d'une licence et/ou qualification délivrée par un état tiers, en s'assurant que la licence ou qualification est conforme à l'annexe 1 de l'OACI ;
- Procède à une évaluation du candidat afin de quantifier le complément d'heures de formation théorique et pratique (FSTD et aéronef) nécessaires à la présentation à l'examen Part FCL considéré.

L'organisme de formation crée un dossier composé des documents suivants pertinents :

- Document d'identité du candidat (CNI, passeport) ;
- Formulaire de notification d'un changement ou de demande d'approbation d'un programme adapté complété ;
- Copie des licences et qualifications détenues ;
- Copie de la dernière page du carnet de vol ;
- Copie du certificat théorique Aircrew correspondant au niveau de la licence ou qualification souhaitée, ou document équivalent pour une demande de programme de formation réduit CPL, IR, PPL, SPL... : *l'organisme devra s'assurer de la validité du certificat ou du document équivalent pour la durée de la formation* ;
- Authentification de la licence émanant de l'autorité aéronautique ayant délivré la licence ou qualification du candidat : *l'organisme devra s'assurer que la licence ou qualification du candidat est toujours en état de validité (certificat médical inclus)* ;
- Attestation de paiement de la redevance ou chèque (privilégier le site internet pour le paiement des redevances de l'aviation civile) ;
- Courrier de demande de validation avec l'évaluation effectuée, le détail de la formation envisagée et la proposition de contenu, signé par le responsable pédagogique de l'ATO ou DTO : *l'organisme s'assurera qu'après la formation proposée le candidat remplisse l'ensemble des prérequis Part FCL à la délivrance de la licence (volume horaire, vol de nuit, navigation...) ou qualification.*

6.3. Conséquences du Brexit

Depuis la mise en œuvre du Brexit au 31 décembre 2020, la Grande-Bretagne ne fait plus partie des pays membres de l'Union Européenne ou de l'AELA. En conséquence, les licences et qualifications émises par la Grande-Bretagne (dénommée UK ci-après) ne sont plus des licences et qualifications Aircrew mais des licences et qualifications Etat-tiers.

Pour pouvoir obtenir une licence ou qualification Aircrew, les dispositions du règlement 2020/723 doivent être appliquées.

Cependant, la France accepte certains examens théoriques comme Aircrew sous conditions, permettant alors de ne pas avoir à repasser l'examen théorique avant de suivre une formation adaptée dans le but d'obtenir une licence ou qualification Aircrew selon les dispositions de la section 6 exposées ci-dessus.

CPL/IR ou ATPL théorique UK délivrés avant le 31 décembre 2020 de moins de 36 ou 24 mois :

La France accepte :

- Un CPL ou IR ou ATPL théorique UK délivré depuis moins de 36 mois : valide selon le FCL.025 c) 1) pour délivrance d'une licence française CPL ou d'une qualification IR ;
- Un CPL ou ATPL théorique UK délivré depuis moins de 24 mois : valide selon le FCL.025 c) 1) pour délivrance d'une licence française PPL ;

ATPL théorique UK ou ATPL théorique UE associé à une licence CPL/IR UK délivrés avant le 31 décembre 2020, et de plus de 36 mois :

La France accepte :

- Un ATPL théorique AESA UK avion associé à un CPL/IR UK pour une durée de 7 ans à compter de la dernière date de validité de l'IR AESA UK et jusqu'au 31 décembre 2020 (après cette date, l'IR UK n'est plus reconnu et ne fait plus courir le délai de 7 ans) ; ce qui signifie qu'un ATPL théorique AESA UK sera accepté au maximum pour 7 ans à compter du 1^{er} janvier 2021 (calcul de la validité selon le FCL.025 c) 2)) ;

- Un ATPL théorique AESA UK avion associé à une CPL/IR UE, qui reste valide à compter de la dernière date de validité sur un CPL/IR UE (calcul de la validité selon FCL.025 c) 2), sans considération de date ;
- Un ATPL théorique AESA UK hélicoptère, dans les mêmes conditions qu'aux deux points ci-dessus pour un ATPL AESA UK avion, si resté valide comme associé à une qualification de type ;
- Un ATPL théorique JAR UK avion ou hélicoptère, dans les mêmes conditions qu'aux trois points ci-dessus pour un ATPL AESA UK ;
- Un ATPL théorique AESA avion FR ou UE associé à une licence CPL/IR UK pour une durée de 7 ans à compter de la dernière date de validité de l'IR AESA UK et jusqu'au 31 décembre 2020 (après cette date, l'IR UK n'est plus reconnu et ne fait plus courir le délai de 7 ans) ; ce qui signifie qu'un ATPL théorique AESA FR ou UE sera accepté au maximum pour 7 ans à compter du 1^{er} janvier 2021 (calcul de la validité selon le FCL.025 c) 2)) ;
- Un ATPL théorique AESA hélicoptère FR ou UE associé à une licence CPL UK dans les mêmes conditions qu'au point précédent, à compter de la dernière date de validité de la qualification de type.

Certificat MCC et cours avancé UPRT délivrés avant le 31 décembre 2020 :

La France les accepte sans limitation de durée.

Qualifications SFI et MCCI :

Le demandeur d'un certificat SFI ou MCCI détenteur d'une licence CPL, MPL ou ATPL Part-FCL dans la catégorie d'aéronef appropriée délivrée par la CAA britannique avant le 31 décembre 2020, peut se voir délivrer un certificat SFI ou MCCI Part-FCL après le 1^{er} janvier 2021.



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