

Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

► **B** ► **M1** **RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1976 DE LA COMMISSION DU**
14 décembre 2018

établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs ainsi que l'octroi de licences pour les membres d'équipage de conduite de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ◀

(JO L 326 du 20.12.2018, p. 64)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► M1	Règlement d'exécution (UE) 2020/358 de la Commission du 4 mars 2020	L 67	57	5.3.2020

▼ B▼ M1

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1976 DE LA
COMMISSION DU**

14 décembre 2018

**établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de
planeurs ainsi que l'octroi de licences pour les membres
d'équipage de conduite de planeurs conformément au règlement
(UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil**

▼ B

Article premier

Objet et champ d'application

▼ M1

1. Le présent règlement établit des règles détaillées concernant les opérations aériennes effectuées avec des planeurs ainsi que la délivrance et le maintien des licences de pilote et des qualifications, privilèges et certificats associés pour les planeurs, lorsque ces aéronefs remplissent les conditions fixées à l'article 2, paragraphe 1, points b) i) et b) ii), du règlement (UE) 2018/1139.

▼ B

Article 2

Définitions

▼ M1

Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes et, sauf si les termes sont définis autrement dans le présent article, les définitions figurant à l'article 2 du règlement (UE) n° 1178/2011 s'appliquent:

▼ B

- (1) le «planeur» désigne un aéronef plus lourd que l'air sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur sa voilure et dont le vol libre ne dépend d'aucun moteur;
- (2) le «moteur» désigne un dispositif utilisé ou destiné à être utilisé pour la propulsion de planeurs motorisés;
- (3) le «planeur motorisé» désigne un planeur équipé d'un ou de plusieurs moteurs et qui, avec un (ou plusieurs) moteur(s) à l'arrêt, possède les caractéristiques d'un planeur;
- (4) l'«exploitation commerciale» désigne toute exploitation d'un planeur, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant;
- (5) le «vol de compétition» désigne toute opération aérienne consistant à utiliser un planeur pour des courses ou des concours, ainsi que pour s'y exercer et pour rallier ou quitter un lieu de courses ou de concours;
- (6) la «manifestation aérienne» désigne toute opération aérienne effectuée avec un planeur et consistant à faire une démonstration ou donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public, ainsi qu'à utiliser un planeur pour s'y exercer et pour rallier ou quitter le lieu de la manifestation;

▼B

- (7) le «vol de découverte» désigne toute opération aérienne effectuée avec un planeur contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres et proposé par un organisme de formation visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission ⁽¹⁾ ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir;
- (8) le «vol acrobatique» désigne une manœuvre intentionnelle impliquant un changement brusque de l'assiette du planeur, une position anormale ou une variation anormale de l'accélération et qui n'est pas nécessaire pour un vol normal ou pour l'instruction débouchant sur des licences, des certificats ou des qualifications autres que la qualification de vol acrobatique;
- (9) le «principal établissement» désigne le siège social ou le siège principal de l'exploitant d'un planeur au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement;

▼M1

- 10) le «contrat de location coque nue» désigne un contrat conclu entre entreprises aux termes duquel le planeur est exploité sous la responsabilité du preneur;
- 11) la «licence nationale» désigne une licence de pilote délivrée par un État membre conformément à la législation nationale avant la date d'application de l'annexe III (partie SFCL) du présent règlement ou de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011;
- 12) la «licence "partie SFCL"» désigne une licence d'équipage de conduite qui est conforme aux exigences de l'annexe III (partie SFCL) du présent règlement;
- 13) le «rapport de conversion» désigne un rapport sur la base duquel une licence peut être convertie en licence «partie SFCL».

▼B*Article 3***Opérations aériennes**

1. Les exploitants de planeurs exploitent ceux-ci conformément aux exigences définies dans l'annexe II.

Le premier alinéa ne s'applique pas aux organismes de conception ou de production conformes, respectivement, aux dispositions de l'article 8 et de l'article 9 du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission ⁽²⁾ et qui, dans le cadre de leurs privilèges, exploitent le planeur aux fins de la création ou de la modification de types de planeurs.

2. Conformément à l'article 30, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/1139, les exploitants de planeurs n'effectuent d'opérations commerciales qu'après avoir déclaré à l'autorité compétente avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation du planeur.

⁽¹⁾ 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 (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).

▼B

Le premier alinéa ne s'applique pas aux opérations suivantes effectuées avec des planeurs:

- a) opérations à frais partagés, à condition que les coûts directs du vol, ainsi qu'une partie proportionnée des coûts annuels exposés pour le stockage, l'assurance et l'entretien du planeur, soient répartis entre les personnes à bord;
- b) vols de compétition ou manifestations aériennes, à condition que la rémunération ou toute autre rétribution donnée pour ces vols soit limitée à la couverture des coûts directs du vol du planeur et à une contribution proportionnée aux coûts annuels exposés pour le stockage, l'assurance et l'entretien du planeur, et que les prix remportés n'excèdent pas le montant précisé par l'autorité compétente;
- c) vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et qui est visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite le planeur en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que ces vols ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci;
- d) vols d'entraînement effectués par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et qui est visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011.

▼M1*Article 3 bis***Licences de pilote et certification médicale**

1. Sans préjudice du règlement délégué (UE) de la Commission ⁽¹⁾, les pilotes d'aéronefs visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, du présent règlement se conforment aux exigences techniques et aux procédures administratives établies à l'annexe III (partie SFCL) du présent règlement et à l'annexe IV (partie MED) du règlement (UE) n° 1178/2011.

2. À titre d'exception aux privilèges des titulaires de licences tels que définis à l'annexe III (partie SFCL) du présent règlement, les titulaires de ces licences peuvent effectuer les vols visés à l'article 3, paragraphe 2, points a) à d), sans se conformer au point SFCL.115, point a) 3), de l'annexe III (partie SFCL) du présent règlement.

3. Un État membre peut autoriser des élèves-pilotes qui suivent une formation en vue d'obtenir une licence de pilote de planeur («SPL») à exercer des privilèges limités sans supervision avant de s'être conformés à toutes les exigences requises pour la délivrance d'une SPL conformément à l'annexe III (partie SFCL) du présent règlement, pour autant que l'ensemble des conditions suivantes soient satisfaites:

⁽¹⁾ Règlement délégué (UE) de la Commission du 4 mars 2020 (non encore paru au Journal officiel).

▼ M1

- a) le champ d'application des privilèges accordés se fonde sur une analyse des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre, en tenant compte de l'ampleur de la formation requise pour atteindre le niveau de compétence de pilotage visé;
- b) les privilèges sont limités aux éléments suivants:
 - i) l'ensemble ou une partie du territoire national de l'État membre qui autorise; et
 - ii) les planeurs immatriculés dans l'État membre qui autorise;
- c) le titulaire d'une autorisation qui sollicite la délivrance d'une SPL reçoit des crédits pour la formation effectuée sur la base d'une recommandation émanant d'un organisme de formation agréé («ATO») ou d'un organisme de formation déclaré («DTO»);
- d) l'État membre soumet tous les trois ans à la Commission et à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne («AESA») des rapports et des évaluations des risques en matière de sécurité;
- e) l'État membre contrôle l'utilisation des autorisations délivrées en application du présent paragraphe afin de garantir un niveau acceptable de sécurité de l'aviation et prend des mesures appropriées en cas de détection d'un risque accru ou de toute autre observation préoccupante en matière de sécurité.

*Article 3 ter***Licences de pilote existantes et certificats médicaux nationaux**

1. Les licences «partie FCL» pour planeurs et les privilèges, qualifications et certificats associés délivrés par un État membre avant la date d'application du présent règlement sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement. Les États membres remplacent ces licences par des licences qui respectent le format défini à l'annexe VI (partie ARA) du règlement (UE) n° 1178/2011 lorsqu'ils délivrent à nouveau des licences pour des raisons administratives ou à la demande des titulaires.
2. Quand un État membre délivre à nouveau des licences et des privilèges, qualifications et certificats associés conformément au paragraphe 1, l'État membre, le cas échéant:
 - a) transfère tous les privilèges approuvés jusqu'ici dans les licences «partie FCL» au nouveau format de licence;
 - b) convertit les qualifications de vol acrobatique délivrées conformément au point FCL.800 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 en privilèges de vol acrobatique avancé conformément au point SFCL.200, point c) de l'annexe III (partie SFCL) du présent règlement;
 - c) confirme la date d'expiration d'un certificat d'instructeur de vol associé à une licence «partie FCL» dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent. Après cette date d'expiration, les pilotes ne peuvent exercer les privilèges d'instructeur que s'ils se conforment au point SFC.360 de l'annexe III (partie SFCL) du présent règlement.

▼ M1

3. Les titulaires de licences nationales de planeur délivrées par un État membre avant la date d'application de l'annexe III (partie SFCL) du présent règlement sont autorisés à continuer d'exercer les privilèges de leurs licences jusqu'au 8 avril 2021. Les États membres convertissent ces licences, au plus tard à cette date, en licences «partie SFCL» et en qualifications, privilèges et certificats associés conformément aux éléments établis dans un rapport de conversion qui respecte les exigences de l'article 4, paragraphes 4 et 5, du règlement (UE) n° 1178/2011.

4. Les certificats médicaux nationaux de pilote associés à une licence comme indiqué au paragraphe 2 du présent article et délivrés par un État membre avant la date d'application de l'annexe III (partie SFCL) du présent règlement restent valables jusqu'à la date de leur prochaine prorogation ou jusqu'au 8 avril 2021, la date la plus proche étant retenue. La prorogation de ces certificats médicaux est conforme aux exigences de l'annexe IV (partie MED) du règlement (UE) n° 1178/2011.

*Article 3 quater***Crédit relatif aux formations entamées avant la date d'application du présent règlement**

1. Pour la délivrance des licences «partie SFCL» et des privilèges, qualifications et certificats associés conformément à l'annexe III (partie SFCL) du présent règlement, les formations qui ont commencé avant la date d'application du présent règlement conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 sont réputées conformes aux exigences du présent règlement.

2. Les formations qui ont commencé avant la date d'application du présent règlement ou de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011, conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago, sont créditées aux fins de la délivrance de licences «partie SFCL» sur la base d'un rapport de crédit établi par l'État membre en consultation avec l'AESA.

3. Le rapport de crédit visé au paragraphe 2 décrit le champ d'application des formations et indique les exigences de la «partie SFCL» pour lesquelles le crédit est accordé, ainsi que, le cas échéant, les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire afin de se voir délivrer une licence «partie SFCL». Il comprend des copies de tous les documents nécessaires pour attester le champ d'application des formations ainsi que des copies des réglementations et procédures nationales en vertu desquelles les formations ont été entreprises.

*Article 3 quinquies***Organismes de formation**

1. Les organismes de formation permettant d'obtenir les licences de pilotes visées à l'article 1^{er}, paragraphe 1, du présent règlement se conforment aux exigences de l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011.

▼ **M1**

2. Les organismes de formation visés au paragraphe 1 qui détiennent un agrément délivré conformément à l'annexe VII (partie ORA) du règlement (UE) n° 1178/2011 ou ont présenté une déclaration conformément à l'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) n° 1178/2011 avant la date d'application du présent règlement adaptent leurs programmes de formation, le cas échéant, au plus tard le 8 avril 2021.

▼ **B**

Article 4

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à partir du 9 juillet 2019.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

▼B*ANNEXE I***DÉFINITIONS**

[PARTIE-DEF]

▼M1

Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes et, sauf si les termes sont définis autrement dans la présente annexe, les définitions figurant à l'article 2 du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission ainsi qu'au point FCL.010 de l'annexe I (partie FCL) dudit règlement s'appliquent:

▼B

1. «moyens acceptables de conformité (AMC)»: des normes non contraignantes adoptées par l'Agence pour illustrer des méthodes permettant d'établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution;
2. «moyens alternatifs de conformité (alternative means of compliance — AltMoC)»: les moyens de conformité qui constituent une alternative à un AMC existant ou proposent de nouvelles méthodes permettant d'établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution, pour lesquelles aucun AMC associé n'a été adopté par l'Agence;
3. «pilote commandant de bord (Pilot-in-Command – PIC)»: le pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité;
4. «manuel de vol de l'aéronef (AFM)»: le document contenant les limitations opérationnelles applicables et approuvées ainsi que les informations relatives au planeur;
5. «substances psychotropes»: l'alcool, les opioïdes, les cannabinoïdes, les sédatifs et les hypnotiques, la cocaïne, les autres psychostimulants, les hallucinogènes et les solvants volatils, à l'exception de la caféine et du tabac;
6. «phases critiques de vol»: la course au décollage, la trajectoire de décollage, l'approche finale, l'approche interrompue, l'atterrissage, y compris le roulage à l'atterrissage, et toute autre phase du vol que le pilote commandant de bord définit comme critique pour l'exploitation en toute sécurité du planeur;
7. «site d'exploitation»: un site, autre qu'un aérodrome, choisi par le pilote commandant de bord ou l'exploitant, en vue d'opérations d'atterrissage ou de décollage;
8. «membre d'équipage»: une personne, autre que le pilote commandant de bord lui-même, qui se voit attribuer par un exploitant des tâches à exécuter à bord du planeur sous l'autorité du pilote commandant de bord;
9. «organisateur électronique de poste de pilotage (OEPP)»: un système d'information électronique, constitué d'équipements et d'applications destinés à l'équipage de conduite, qui permet le stockage, la mise à jour, l'affichage et le traitement de fonctions OEPP d'assistance aux opérations ou services de vol;
10. «marchandises dangereuses (DG)»: des articles ou des substances de nature à présenter un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement et qui figurent sur la liste des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui sont classés conformément à ces instructions;
11. «instructions techniques»: la version applicable la plus récente des «Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses», y compris le supplément et tout addendum, publiées par l'OACI dans le document 9284-AN/905;
12. «exploitation de planeurs spécialisée»: toute exploitation, commerciale ou non, d'un planeur dont le but principal n'est pas associé à des activités typiquement sportives et de loisir, mais à des opérations de parachutage, des vols d'information médiatique, des vols réalisés pour le tournage de films télévisuels ou cinématographiques, des manifestations aériennes ou d'autres activités spécialisées similaires;

▼ M1

13. «nuit»: la période comprise entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile. Le crépuscule civil se termine lorsque le centre du disque solaire se trouve à six degrés en dessous de l'horizon et l'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire se trouve à six degrés en dessous de l'horizon;
14. «examen pratique»: la démonstration des aptitudes aux fins de la délivrance d'une licence ou d'une qualification, ou de l'extension d'un privilège, et comportant les examens oraux qui seraient nécessaires;
15. «évaluation de compétences»: la démonstration des aptitudes, des connaissances et des attitudes pour la délivrance initiale, la prorogation ou le renouvellement d'un certificat d'instructeur ou d'examineur;
16. «temps de vol»:
 - a) dans le cas des planeurs à décollage autonome et des motoplaneurs, le temps total décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol;
 - b) dans le cas des planeurs, le temps total décompté depuis le moment où le planeur commence sa course au sol en vue de décoller, jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol;
17. «contrôle de compétences»: la démonstration des aptitudes aux fins de satisfaire aux exigences en matière d'expérience récente établies dans le présent règlement, y compris les examens oraux qui seraient nécessaires;
18. «vol en solo»: un vol pendant lequel un élève pilote est le seul occupant d'un aéronef;
19. «vol en campagne»: un vol hors de vue ou au-delà de la distance définie par l'autorité compétente depuis le lieu de départ en utilisant des procédures de navigation standard.

▼B*ANNEXE II***OPÉRATIONS AÉRIENNES EFFECTUÉES AVEC DES PLANEURS**

[PARTIE-SAO]

*SOUS-PARTIE GEN***EXIGENCES GÉNÉRALES****SAO.GEN.100 Champ d'application**

Conformément à l'article 3, la présente sous-partie établit les exigences devant être respectées par tous les exploitants de planeurs, à l'exception des organismes de conception ou de production visés au deuxième alinéa de l'article 3, paragraphe 1.

SAO.GEN.105 Autorité compétente

L'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, lorsque l'exploitant n'a pas de principal établissement, dans lequel il est établi ou réside. Cette autorité est soumise aux exigences de l'article 3 du règlement (UE) n° 965/2012 conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 7, de ce règlement.

SAO.GEN.110 Démonstration de la conformité

- a) À la demande de l'autorité compétente chargée de la vérification de la conformité de l'exploitant conformément au point ARO.GEN.300 a) 2) de l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012, l'exploitant démontre qu'il respecte les exigences essentielles fixées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 ainsi que les exigences du présent règlement.
- b) Pour démontrer cette conformité, l'exploitant peut recourir aux méthodes suivantes:
 1. des moyens acceptables de conformité (AMC);
 2. des moyens de conformité alternatifs (AltMoC).

SAO.GEN.115 Vols de découverte

Les vols de découverte sont:

- a) effectués selon les règles de navigation à vue (VFR) de jour; et
- b) surveillés, en ce qui concerne leur sécurité, par une personne désignée par l'organisme responsable des vols de découverte.

SAO.GEN.120 Réaction immédiate à un problème de sécurité

L'exploitant met en œuvre:

- a) les mesures de sécurité prescrites par l'autorité compétente conformément au point c) du point ARO.GEN.135 de l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012; et
- b) les consignes de navigabilité et les autres informations obligatoires publiées par l'Agence conformément à l'article 77, paragraphe 1, point h), du règlement (UE) 2018/1139.

▼M1**SAO.GEN.125 Désignation du pilote commandant de bord**

L'exploitant désigne un pilote commandant de bord qualifié pour agir en cette qualité conformément à l'annexe III du présent règlement.

▼B**SAO.GEN.130 Responsabilités du pilote commandant de bord**

Le pilote commandant de bord:

- a) est responsable de la sécurité du planeur ainsi que des personnes transportées à bord au cours des opérations effectuées avec le planeur;

▼B

- b) est responsable de l'entreprise, la poursuite ou l'interruption d'un vol dans l'intérêt de la sécurité;
- c) s'assure que toutes les procédures opérationnelles et listes de vérification applicables sont respectées;
- d) entreprend un vol uniquement s'il a la certitude que toutes les exigences opérationnelles sont respectées comme suit:
 - 1. le planeur est en état de voler;
 - 2. le planeur est dûment immatriculé;
 - 3. les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord du planeur et fonctionnent correctement;
 - 4. la masse du planeur et son centre de gravité sont tels que le vol peut être exécuté dans les limites définies par le manuel de vol de l'aéronef;
 - 5. tous les équipements et les bagages sont correctement chargés et attachés et une évacuation d'urgence reste possible; et
 - 6. les limitations opérationnelles du planeur indiquées dans le manuel de vol de l'aéronef ne seront dépassées à aucun moment du vol;
- e) s'assure que la visite prévol a été effectuée conformément aux prescriptions du manuel de vol de l'aéronef;
- f) n'exerce pas de fonctions à bord d'un planeur:
 - 1. lorsqu'il est dans l'incapacité d'exercer ses fonctions pour une raison quelconque, notamment du fait d'une blessure, d'une maladie, d'un traitement médical, de la fatigue ou des effets de psychotropes, ou s'il ne se sent pas en état d'exercer ses fonctions;
 - 2. s'il ne remplit pas les conditions médicales applicables;
- g) refuse de transporter ou débarque toute personne ou tout bagage pouvant constituer un risque potentiel pour la sécurité du planeur ou des personnes transportées à bord;
- h) n'autorise pas le transport à bord du planeur d'une personne qui semble être sous l'influence de substances psychotropes au point d'être susceptible de compromettre la sécurité du planeur ou des personnes transportées à bord;
- i) veille, lors des phases critiques du vol ou lorsqu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, à ce que toutes les personnes à bord soient assises et aient attaché leur ceinture de sécurité;
- j) pendant le vol:
 - 1. garde sa ceinture de sécurité attachée; et
 - 2. reste aux commandes du planeur en permanence, sauf si un autre pilote prend les commandes.
- k) dans une situation d'urgence exigeant une décision et une réaction immédiates, prend toute mesure qu'il estime nécessaire dans ces circonstances. Il peut, dans un tel cas, s'écarter des règles, ainsi que des procédures et méthodes opérationnelles dans la mesure nécessaire pour garantir la sécurité;

▼B

- l) ne poursuit pas le vol au-delà de l'aérodrome ou du site d'exploitation le plus proche accessible compte tenu des conditions météorologiques lorsque ses capacités à exercer ses fonctions sont nettement réduites pour des raisons telles que la fatigue, une maladie, un manque d'oxygène ou tout autre motif;
- m) enregistre les données d'utilisation et tous les défauts connus ou présumés du planeur à la fin du vol ou d'une série de vols dans le compte rendu matériel ou le carnet de route;
- n) informe sans délai et par le moyen le plus rapide l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État sur le territoire duquel s'est produit l'événement, ainsi que les services d'urgence de cet État, de tout incident grave ou accident impliquant le planeur;
- o) soumet sans délai un rapport sur un acte d'intervention illicite à l'autorité compétente et informe l'autorité locale désignée par l'État sur le territoire duquel l'intervention illicite a eu lieu; et
- p) signale sans délai à l'unité appropriée des services de la circulation aérienne (ATS) toute condition météorologique ou de vol dangereuse susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité d'autres aéronefs.

SAO.GEN.135 Responsabilités des membres d'équipage

- a) Tout membre d'équipage est responsable de l'exécution correcte de ses tâches en lien avec l'exploitation du planeur.
- b) Un membre d'équipage n'exerce pas de fonctions à bord d'un planeur s'il est en état d'incapacité pour une raison quelconque, notamment du fait d'une blessure, d'une maladie, d'un traitement médical, de la fatigue ou des effets de psychotropes, ou s'il ne se sent pas en état d'exercer ses fonctions.
- c) Un membre d'équipage informe le pilote commandant de bord de:
 - 1. toute panne, défaillance, anomalie ou défaut qui, selon lui, pourrait affecter la navigabilité ou l'exploitation en toute sécurité du planeur, y compris des systèmes d'urgence;
 - 2. tout incident.

SAO.GEN.140 Conformité aux lois, règlements et procédures

- a) Le pilote commandant de bord et tous les autres membres d'équipage respectent les lois, règlements et procédures des États dans lesquels des exploitations sont exécutées.
- b) Le pilote commandant de bord connaît les lois, règlements et procédures pertinents pour l'exécution de ses tâches et applicables aux zones à traverser, aux aérodromes ou aux sites d'exploitation qu'il est prévu d'utiliser et aux installations de navigation aérienne connexes.

SAO.GEN.145 Appareils électroniques portatifs

Le pilote commandant de bord n'autorise personne à utiliser un appareil électronique portatif à bord d'un planeur, y compris un organisateur électronique de poste de pilotage (OEPP), perturbant le bon fonctionnement des systèmes et équipements du planeur ou sa maniabilité.

SAO.GEN.150 Marchandises dangereuses

- a) Le pilote commandant de bord n'autorise personne à transporter des marchandises dangereuses à bord.
- b) Les quantités raisonnables d'articles et de substances qui seraient autrement classées comme marchandises dangereuses et qui sont utilisées pour améliorer la sécurité du vol, lorsque leur transport à bord du planeur est souhaitable pour en garantir la disponibilité opportune à des fins opérationnelles, sont considérées comme autorisées.

▼B**SAO.GEN.155 Documents, manuels et informations devant se trouver à bord**

- a) L'ensemble des documents, manuels et informations suivants sont transportés à bord lors de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies:
1. le manuel de vol de l'aéronef (AFM), ou document(s) équivalent(s);
 2. les données détaillées du plan de vol circulation aérienne (ATS) déposé, lorsque celles-ci sont exigées conformément à la section 4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission ⁽¹⁾;
 3. les cartes actualisées et appropriées pour la zone du vol prévu;
 4. toute autre documentation pouvant être pertinente pour le vol ou qui est exigée par les États concernés par ce vol;
 5. les procédures et informations relatives aux signaux visuels à utiliser par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté.
- b) De plus, lorsqu'une déclaration est requise conformément au point SAO.DEC.100, une copie de cette déclaration doit être transportée à bord de chaque vol.
- c) Lorsqu'ils ne sont pas transportés à bord, l'ensemble des documents, manuels et informations suivants restent à disposition dans les bureaux de l'aérodrome ou du site d'exploitation sous la forme d'originaux ou de copies:
1. le certificat d'immatriculation;
 2. le certificat de navigabilité, y compris les annexes;
 3. le certificat d'examen de navigabilité;
 4. le certificat acoustique, si un certificat acoustique a été délivré pour un planeur motorisé;
 5. la licence radio de l'aéronef, lorsque le planeur est équipé de matériel de radiocommunication conformément au point SAO.IDE.130;
 6. le ou les certificats d'assurance de responsabilité civile;
 7. le carnet de route, ou équivalent.
- d) Par dérogation aux points a) et b), les documents, manuels et informations qui y sont mentionnés peuvent être conservés dans les bureaux de l'aérodrome ou du site d'exploitation pour les vols:
1. dont il est prévu qu'ils resteront en vue de l'aérodrome ou du site d'exploitation; ou
 2. qui restent dans les limites d'une distance ou zone déterminée par l'autorité compétente.
- e) À la demande de l'autorité compétente, le pilote commandant de bord ou l'exploitant met à la disposition de celle-ci les documents originaux dans le délai fixé par l'autorité, qui ne peut être inférieur à 24 heures.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).

▼B**SAO.GEN.160 Carnet de route**

Pour chaque vol ou série de vols, les détails concernant le planeur, son équipage et chaque voyage sont consignés dans un journal de bord ou un document équivalent.

*SOUS-PARTIE OP***PROCÉDURES D'EXPLOITATION****SAO.OP.100 Utilisation d'aérodromes et de sites d'exploitation**

Le pilote commandant de bord utilise exclusivement des aérodromes et des sites d'exploitation qui sont adaptés aux types de planeurs et d'exploitations concernés.

SAO.OP.105 Procédures antibruit – planeurs motorisés

Le pilote commandant de bord tient compte des procédures d'exploitation pour réduire l'effet de bruit du planeur motorisé tout en s'assurant que la sécurité l'emporte sur la réduction du bruit.

SAO.OP.110 Information des passagers

Le pilote commandant de bord s'assure qu'avant et, le cas échéant, pendant le vol, le passager reçoit un briefing concernant les procédures normales, anormales et d'urgence.

SAO.OP.115 Transport de catégories spéciales de passagers

Le pilote commandant de bord s'assure que les personnes nécessitant des conditions spéciales, une assistance ou des dispositifs particuliers lorsqu'elles sont transportées à bord d'un planeur sont transportées dans des conditions qui garantissent la sécurité du planeur et de toute personne ou tout bien transportés à bord.

SAO.OP.120 Préparation du vol

Avant d'entamer le vol, le pilote commandant de bord s'assure à la fois:

- a) que les installations requises pour le fonctionnement sûr du planeur conviennent pour le type de vol prévu;
- b) que les conditions météorologiques permettront d'effectuer le vol en toute sécurité;
- c) que, dans le cas d'un planeur motorisé et lorsqu'il est prévu d'utiliser le moteur, la quantité de carburant ou d'autres formes d'énergie suffira pour assurer le vol en toute sécurité.

SAO.OP.125 Avitaillement et recharge ou remplacement des batteries avec des personnes à bord — planeurs motorisés

Lorsqu'un passager se trouve à bord d'un planeur motorisé:

- a) le planeur n'est pas avitaillé; et
- b) les batteries utilisées pour la propulsion ne sont pas rechargées ou remplacées.

SAO.OP.130 Interdiction de fumer à bord

Personne n'est autorisée à fumer à bord d'un planeur pendant toutes les phases de vol.

SAO.OP.135 Conditions météorologiques

Le pilote commandant de bord ne commence ou poursuit un vol que si les dernières informations météorologiques disponibles indiquent qu'un atterrissage en toute sécurité est possible.

SAO.OP.140 Givre et autres contaminants — procédures au sol

Le pilote commandant de bord n'entreprend un décollage que si les surfaces externes sont dégagées de tout dépôt susceptible d'avoir une incidence négative sur les performances ou la maniabilité du planeur, sauf dans les conditions prévues par le manuel de vol de l'aéronef.

▼B**SAO.OP.145 Gestion en vol du carburant ou des autres formes d'énergie — planeurs motorisés**

Dans le cas des planeurs motorisés, le pilote commandant de bord contrôle à intervalles réguliers durant le vol que la quantité de carburant utilisable ou d'autres formes d'énergie disponibles n'est pas inférieure à la quantité nécessaire pour assurer un atterrissage en toute sécurité.

SAO.OP.150 Utilisation de l'oxygène de subsistance

Le pilote commandant de bord veille à ce que toutes les personnes à bord utilisent l'équipement d'oxygène de subsistance lorsqu'il estime qu'à l'altitude du vol prévu, le manque d'oxygène peut entraîner une baisse de leurs facultés ou nuire à leur santé.

SAO.OP.155 Exploitations spécialisées de planeurs

- a) Avant d'entreprendre une exploitation de planeur spécialisée ou une série d'exploitations de ce type, le pilote commandant de bord effectue une évaluation des risques et évalue la complexité de l'activité afin de déterminer les dangers et les risques associés à l'exploitation prévue et d'établir si nécessaire des mesures d'atténuation.
- b) Les exploitations spécialisées de planeurs sont effectuées conformément à une liste de vérification. Sur la base de l'évaluation des risques, le pilote commandant de bord établit cette liste et veille à ce qu'elle soit appropriée pour l'activité spécialisée et le planeur utilisé, en tenant compte de toutes les exigences de la présente annexe. La liste de vérification doit, sur chaque vol, être facilement accessible au pilote commandant de bord et à tout autre membre d'équipage, lorsqu'elle est pertinente pour l'exécution de ses tâches.
- c) Le pilote commandant de bord réexamine et actualise régulièrement la liste de vérification lorsque cela s'avère nécessaire pour tenir dûment compte de l'évaluation des risques.

*SOUS-PARTIE POL****PERFORMANCES ET LIMITATIONS OPÉRATIONNELLES*****SAO.POL.100 Pesée**

- a) La pesée du planeur est effectuée par le fabricant du planeur ou conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission ⁽¹⁾.
- b) L'exploitant s'assure que la masse du planeur a été établie sur la base d'une pesée réelle préalablement à sa mise en service initiale. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse sont pris en compte et font l'objet d'une documentation appropriée. Ces informations sont mises à la disposition du pilote commandant de bord. Le planeur fait l'objet d'une nouvelle pesée si les effets des modifications ou des réparations sur la masse ne sont pas connus.

SAO.POL.105 Performances — généralités

Le pilote commandant de bord n'exploite le planeur que si les performances de celui-ci permettent de se conformer aux exigences fixées à l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et à toute autre restriction applicable au vol, à l'espace aérien, aux aérodromes ou aux sites d'exploitation utilisés, en veillant à utiliser la dernière édition disponible des graphiques ou des cartes.

*SOUS-PARTIE IDE****INSTRUMENTS, DONNÉES ET ÉQUIPEMENT*****SAO.IDE.100 Instruments et équipements — généralités**

- a) Les instruments et équipements exigés par la présente sous-partie sont agréés conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 748/2012 ou, en cas d'immatriculation dans un pays tiers, aux exigences de navigabilité de l'État d'immatriculation si l'une des conditions suivantes est remplie:

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

▼B

1. ils sont utilisés par l'équipage de conduite pour contrôler la trajectoire de vol;
 2. ils sont utilisés pour se conformer aux points SAO.IDE.130 ou SAO.IDE.135;
 3. ils sont installés de manière permanente dans le planeur.
- b) Par dérogation au point a), tous les instruments ou équipements suivants, lorsqu'ils sont requis par la présente sous-partie, ne nécessitent aucun agrément:
1. torches électriques;
 2. chronomètre de précision;
 3. équipements de survie et de signalisation.
- c) Les instruments et équipements sont facilement utilisables et accessibles depuis le poste où soit le pilote commandant de bord soit tout autre membre d'équipage qui doit les utiliser est assis.

SAO.IDE.105 Instruments de vol et de navigation

- a) Les planeurs sont équipés d'un dispositif destiné à mesurer et afficher l'ensemble des éléments suivants:
1. le temps, en heures et minutes;
 2. l'altitude-pression;
 3. la vitesse air indiquée;
 4. la direction magnétique, dans le cas de planeurs motorisés.
- b) En plus du point a), lorsqu'ils évoluent dans des conditions où ils ne peuvent pas être maintenus sur la trajectoire de vol souhaitée sans référence à un ou plusieurs instruments supplémentaires ou lorsqu'ils volent dans les nuages ou de nuit, les planeurs sont équipés d'un dispositif destiné à mesurer et afficher l'ensemble des éléments suivants:
1. la vitesse ascensionnelle;
 2. l'assiette ou virage et dérapage;
 3. la direction magnétique.

SAO.IDE.110 Feux opérationnels

Les planeurs exploités de nuit sont équipés de tous les éléments suivants:

- a) un système de feux anticollision;
- b) des feux de navigation/position;
- c) un phare d'atterrissage;
- d) un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord assurant un éclairage approprié de l'ensemble des instruments et des équipements indispensables à une exploitation sûre du planeur;
- e) une torche électrique destinée au poste du pilote commandant de bord et de chaque membre d'équipage.

SAO.IDE.115 Oxygène de subsistance

Les planeurs exploités dans des conditions où une alimentation en oxygène est requise conformément au point SAO.OP.150 sont équipés d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance.

▼B**SAO.IDE.120 Matériel de survie et de signalisation – vols au-dessus de l'eau**

Le pilote commandant de bord d'un planeur survolant une étendue d'eau détermine, avant d'entamer le vol, les chances de survie de toute personne transportée à bord du planeur en cas d'amerrissage. Compte tenu de ces risques, il détermine s'il est nécessaire de transporter du matériel de survie et de signalisation.

SAO.IDE.125 Matériel de survie et de signalisation – difficultés en matière de recherche et de sauvetage

Les planeurs exploités dans des zones dans lesquelles les opérations de recherche et de sauvetage seraient particulièrement difficiles sont équipés de matériel de survie et de signalisation adapté à la zone survolée.

SAO.IDE.130 Équipement de radiocommunication

Les planeurs sont équipés de moyens de radiocommunication afin de permettre la communication requise à l'appendice 4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et, si le vol a lieu dans l'espace aérien d'un pays tiers, par la législation de ce pays.

SAO.IDE.135 Transpondeur

Les planeurs sont équipés d'un transpondeur de radar de surveillance secondaire (SSR) disposant de toutes les fonctionnalités requises par le point b) du point SERA.6005 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et, si le vol a lieu dans l'espace aérien d'un pays tiers, la législation de ce pays.

*SOUS-PARTIE DEC**DÉCLARATION***SAO.DEC.100 Déclaration**

- a) Dans la déclaration visée à l'article 3, paragraphe 2, l'opérateur confirme qu'il respecte et continuera de respecter les exigences essentielles fixées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et les exigences du présent règlement.
- b) L'exploitant inclut dans la déclaration l'ensemble des informations suivantes:
 1. son nom;
 2. le lieu où se situe son principal établissement;
 3. ses coordonnées;
 4. la date de début de l'exploitation et, le cas échéant, la date à laquelle la modification d'une déclaration existante prend effet;
 5. pour tous les planeurs utilisés dans le cadre de l'exploitation commerciale, le type de planeur, l'immatriculation, la base principale, le type d'exploitation et l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité.
- c) Lorsqu'il effectue la déclaration, l'exploitant notifie à l'autorité compétente la liste des moyens de conformité alternatifs (AltMoC) pour démontrer la conformité en application du point SAO.GEN.110. Cette liste contient des références aux moyens acceptables de conformité (AMC) associés.
- d) Lorsqu'il fait la déclaration, l'exploitant utilise le formulaire figurant dans l'appendice de la présente annexe.

▼B

SAO.DEC.105 Modification de la déclaration et cessation de l'exploitation commerciale

- a) L'exploitant informe sans délai l'autorité compétente de tout changement de sa situation ayant une incidence sur le respect des exigences essentielles fixées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et des exigences du présent règlement, tel qu'il a été déclaré à l'autorité compétente, et de tout changement concernant les informations visées au point SAO.DEC.100 b) et la liste des AltMoC visée au point SAO.DEC.100 c), tel qu'inclus dans la déclaration ou joint à celle-ci.
- b) L'exploitant informe sans délai l'autorité compétente de la cessation de son exploitation commerciale de planeurs.



Appendice

DÉCLARATION				
établie conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission.				
Exploitant				
Nom:				
Lieu de l'établissement principal de l'exploitant:				
Coordonnées:				
Exploitation de planeurs				
Date du début de l'exploitation commerciale et, le cas échéant, date de la modification de l'exploitation commerciale existante:				
Informations sur le(s) planeur(s) utilisé(s), l'exploitation commerciale et la gestion du maintien de la navigabilité: ⁽¹⁾				
Type de planeur	Immatriculation du planeur	Base principale	Type(s) d'exploitation ⁽²⁾	Organisme de gestion du maintien de la navigabilité ⁽³⁾
Le cas échéant, liste des AltMoC avec références aux AMC associés (annexe de la déclaration):				
Déclarations				
<input type="checkbox"/> L'opérateur satisfait, et continuera de satisfaire, aux exigences essentielles fixées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et aux exigences du règlement d'exécution (UE) 2018/1976. En particulier, l'exploitant réalise ses opérations commerciales conformément aux exigences suivantes fixées à l'annexe II du règlement (UE) 2018/1976:				
<input type="checkbox"/> Tous les planeurs exploités possèdent un certificat de navigabilité ⁽⁴⁾ délivré conformément au règlement (UE) n° 748/2012.				
<input type="checkbox"/> Tout pilote est titulaire d'une licence et de qualifications délivrées ou acceptées conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011, comme l'exige le point SAO.GEN.125 de l'annexe II.				
<input type="checkbox"/> L'exploitant informe l'autorité compétente de tout changement de sa situation ayant une incidence sur le respect des exigences essentielles fixées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et des exigences du règlement (UE) 2018/1976, tel qu'il a été déclaré à l'autorité compétente au moyen de la présente déclaration ainsi que de toute modification des informations figurant dans la présente déclaration et des listes des AltMoC jointes à la présente déclaration, conformément au point SAO.DEC.100 c) de l'annexe II.				
<input type="checkbox"/> L'exploitant confirme que toutes les informations incluses dans la présente déclaration, y compris ses annexes, sont complètes et correctes.				
Date, nom et signature				

⁽¹⁾ Remplissez le tableau. Si vous manquez d'espace pour indiquer les informations, veuillez les inclure dans une annexe séparée. Celle-ci doit être datée et signée.

⁽²⁾ Le champ «Type(s) d'exploitation» fait référence au type d'opérations commerciales effectuées avec le planeur.

⁽³⁾ Les informations relatives à l'organisme chargé de la gestion du maintien de la navigabilité doivent comprendre le nom et l'adresse de l'organisme ainsi que la référence de l'agrément.

⁽⁴⁾ Le certificat de navigabilité est un certificat de navigabilité normal, un certificat de navigabilité restreint ou une autorisation de vol délivrée conformément aux exigences de l'annexe I du règlement (UE) n° 748/2012.

▼ **M1***ANNEXE III***EXIGENCES RELATIVES À L'OCTROI DE LICENCES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE DE PLANEURS**

[PARTIE SFCL]

*SOUS-PARTIE GEN****EXIGENCES GÉNÉRALES*****SFCL.001 Champ d'application**

La présente annexe établit les exigences relatives à la délivrance d'une licence de pilote de planeur («SPL») et des privilèges, qualifications et certificats associés, ainsi que les conditions de leur validité et de leur utilisation.

SFCL.005 Autorité compétente

Aux fins de la présente annexe, l'autorité compétente est une autorité désignée par l'État membre auprès de laquelle une personne sollicite la délivrance d'une SPL ou de privilèges, qualifications ou certificats associés.

SFCL.015 Demande de délivrance, prorogation et renouvellement d'une SPL ainsi que des privilèges, qualifications et certificats associés

a) Les éléments suivants sont soumis à l'autorité compétente sous la forme et selon les modalités établies par ladite autorité compétente:

1) une demande concernant:

- i) la délivrance d'une SPL et de qualifications associées;
- ii) la prorogation des privilèges d'une SPL, à l'exception des privilèges visés au point SFCL.115, points a) 2 et a) 3, et aux points SFCL.155, SFCL.200 et SFCL.215;
- iii) la délivrance d'un certificat d'instructeur de vol pour planeurs [«FI(S)»];
- iv) la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'un certificat d'examineur de vol pour planeurs [«FE(S)»];
- v) toute modification d'une SPL et des privilèges, qualifications et certificats associés, à l'exception des privilèges visés au point ii); et

2) si l'autorité compétente le prescrit, une copie des inscriptions pertinentes dans le carnet de vol visées au point SFCL.115, point d), au point SFCL.155, point b), au point SFCL.200, point f), et au point SFCL.215, point d).

b) La demande visée au point a) est accompagnée de la preuve que le candidat satisfait aux exigences applicables établies dans la présente annexe et dans l'annexe IV (partie MED) du règlement (UE) n° 1178/2011.

c) Toute limitation ou extension des privilèges accordés par une licence, une qualification ou un certificat est mentionnée sur la licence ou sur le certificat par l'autorité compétente, sauf pour l'obtention des privilèges visés au point a) 1) ii).

d) Une personne ne peut à aucun moment être titulaire de plus d'une SPL délivrée conformément à la présente annexe.

▼ M1

- e) Le titulaire d'une licence soumet les demandes visées au point a) à l'autorité compétente désignée par l'État membre dans lequel l'une de ses licences a été délivrée conformément à la présente annexe (partie SFCL) ou à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 ou à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395, selon le cas.
- f) Le titulaire d'une SPL peut demander que l'autorité compétente soit remplacée par l'autorité compétente désignée par un autre État membre, auquel cas l'ensemble des licences dont il est titulaire relève de cette nouvelle autorité compétente.
- g) Les candidats sollicitent la délivrance d'une SPL et des qualifications, privilèges ou certificats associés au plus tard six mois après avoir réussi l'examen pratique ou l'évaluation de compétences.

SFCL.030 Examen pratique

Les candidats à un examen pratique sont recommandés pour l'examen pratique par l'ATO ou le DTO chargé de la formation qu'ils ont entreprise, à l'issue de ladite formation. L'ATO ou le DTO met les dossiers de formation à la disposition de l'examineur.

SFCL.035 Obtention de crédits de temps de vol

Les candidats à une SPL ou à un privilège, une qualification ou un certificat associé sont crédités de la totalité du temps de vol effectué en solo, en instruction en double commande ou en tant que pilote commandant de bord (PIC) sur planeurs pour atteindre le temps de vol total requis pour la licence, le privilège, la qualification ou le certificat.

SFCL.045 Obligation de porter et de présenter des documents

- a) Lorsqu'ils exercent les privilèges d'une SPL, les titulaires de ladite licence se munissent de l'ensemble des éléments suivants:
 - 1) une SPL en cours de validité;
 - 2) un certificat médical en cours de validité;
 - 3) un document d'identité comportant leur photographie;
 - 4) des données du carnet de vol suffisantes pour démontrer le respect des exigences de la présente annexe.
- b) Lors de tous leurs vols en campagne en solo, les élèves pilotes se munissent:
 - 1) des documents visés aux points a) 2) et a) 3);
 - 2) de la preuve qu'ils sont autorisés à voler, comme exigé au point SFCL.125, point a).
- c) Les titulaires d'une SPL et les élèves pilotes présentent sans délai les documents visés au point a), pour inspection, sur demande d'un représentant habilité de l'autorité compétente.
- d) Par dérogation aux points a) et b), les documents qui y sont visés peuvent être conservés dans les bureaux de l'aérodrome ou du site d'exploitation pour les vols qui restent:
 - 1) dans le champ de vision de l'aérodrome ou du site d'exploitation; ou
 - 2) dans les limites d'une distance de l'aérodrome ou du site d'exploitation déterminée par l'autorité compétente.

▼ **M1****SFCL.050 Enregistrement du temps de vol**

Les titulaires d'une SPL et les élèves pilotes enregistrent de manière fiable les détails de tous les vols effectués sous une forme et selon une méthode établies par l'autorité compétente.

SFCL.065 Restrictions des privilèges des titulaires d'une SPL âgés de 70 ans ou plus pour l'exploitation commerciale de planeurs pour le transport de passagers

Les titulaires d'une SPL qui ont atteint l'âge de 70 ans ne peuvent agir en tant que pilotes de planeurs utilisés pour des opérations de transport commercial de passagers en planeur.

SFCL.070 Limitation, suspension et retrait de licences, de privilèges, de qualifications et de certificats

- a) Une SPL ainsi que les privilèges, qualifications et certificats associés délivrés conformément à la présente annexe peuvent être limités, suspendus ou retirés par l'autorité compétente conformément aux conditions et procédures définies à l'annexe VI (partie ARA) du règlement (UE) n° 1178/2011 si le titulaire de la SPL ne satisfait pas aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IV du règlement (UE) 2018/1139 ou aux exigences de la présente annexe ainsi qu'aux exigences de l'annexe II (partie SAO) du présent règlement ou de l'annexe IV (partie MED) du règlement (UE) n° 1178/2011.
- b) Les titulaires d'une SPL restituent immédiatement la licence ou le certificat à l'autorité compétente si leur licence, leur privilège, leur qualification ou leur certificat ont été limités, suspendus ou retirés.

*SOUS-PARTIE SPL**LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR («SPL»)***SFCL.115 SPL — Privilèges et conditions**

- a) Sous réserve du respect du point SFCL.150, les privilèges des titulaires d'une SPL permettent d'agir en tant que PIC sur les planeurs:
 - 1) sans rémunération pour des exploitations non commerciales;
 - 2) comportant le transport de passagers uniquement si:
 - i) ils satisfont au point SFCL.160, point e); et
 - ii) soit:
 - A) ils ont accompli, après la délivrance de la SPL, au moins 10 heures de vol ou 30 lancements ou décollages et atterrissages en tant que PIC sur planeurs et, en outre, un vol d'entraînement au cours duquel ils démontrent à un FI(S) la compétence requise pour le transport de passagers; soit
 - B) ils sont titulaires d'un certificat de FI(S) conformément à la sous-partie FI;
 - 3) pour des exploitations autres que celles visées au point 1), seulement si
 - i) ils ont atteint l'âge de 18 ans;
 - ii) ils ont accompli, après la délivrance de la licence, 75 heures de vol ou 200 lancements ou décollages et atterrissages en tant que PIC sur planeurs.
- b) Par dérogation au point a), les titulaires d'une SPL qui ont des privilèges d'instructeur ou d'examineur peuvent percevoir une rémunération pour:
 - 1) dispenser une instruction au vol pour la SPL;
 - 2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétence pour la SPL;
 - 3) assurer la formation, l'examen et le contrôle relatifs aux privilèges, qualifications et certificats liés à une SPL.

▼ M1

- c) Les titulaires d'une SPL n'exercent les privilèges de la SPL que s'ils satisfont aux exigences applicables en matière d'expérience récente et seulement si leur certificat médical, adapté aux privilèges exercés, est en cours de validité.
- d) L'exécution du vol d'entraînement visé au point a) 2) ii) A) est consignée dans le carnet de vol du pilote et signée par l'instructeur responsable du vol d'entraînement.

SFCL.120 SPL — Âge minimum

Les candidats à une SPL ont au moins 16 ans révolus.

SFCL.125 SPL — Élèves pilotes

- a) Les élèves pilotes ne volent pas en solo sauf s'ils sont autorisés à le faire et supervisés par un FI(S).
- b) Les élèves pilotes ont au moins 14 ans révolus pour pouvoir être autorisés à voler en solo.

SFCL.130 SPL — Exigences en matière de cours de formation et d'expérience

- a) Les candidats à une SPL suivent un cours de formation auprès d'un ATO ou d'un DTO. Le cours est adapté aux privilèges sollicités et comprend:
 - 1) les connaissances théoriques visées au point SFCL.135;
 - 2) au moins 15 heures d'instruction au vol sur planeurs, comportant au moins:
 - i) 10 heures d'instruction au vol en double commande qui comprennent l'instruction au vol en double commande visée aux points iv)) A) ou v) A), selon le cas;
 - ii) deux heures de vol en solo supervisé;
 - iii) 45 lancements ou décollages et atterrissages;
 - iv) en cas de demande de privilèges pour planeurs, à l'exclusion des motoplaneurs, au moins sept heures d'instruction au vol sur planeurs, à l'exclusion des motoplaneurs, comprenant au moins:
 - A) trois heures d'instruction au vol en double commande;
 - B) soit:
 - a) un vol en campagne en solo d'au moins 50 km (27 NM); soit
 - b) un vol en campagne en double commande d'au moins 100 km (55 NM) pouvant, par dérogation au point 2) iv), être accompli sur un motoplaneur;
 - v) en cas de demande de privilèges pour motoplaneurs, au moins six heures d'instruction au vol sur motoplaneurs, comprenant au moins:
 - A) quatre heures d'instruction au vol en double commande;
 - B) un vol en solo en campagne d'au moins 150 km (80 NM) sur un motoplaneur, au cours duquel un arrêt complet est effectué sur un aérodrome différent de l'aérodrome de départ.
- b) Les candidats qui sont titulaires d'une licence de pilote pour une autre catégorie d'aéronef, à l'exception d'une licence de pilote de ballon, reçoivent les crédits correspondant à 10 % du temps de vol total en tant que PIC sur de tels aéronefs, avec un maximum de sept heures. En aucun cas, l'étendue des crédits octroyés

▼ M1

- 1) ne peut inclure les exigences énoncées aux points a) 2) ii), a) 2) iv) B) et a) 2) v) B), et
- 2) en ce qui concerne le point a) 2) iii), ne peut dépasser dix lancements ou décollages et atterrissages.

SFCL.135 SPL — Examen théorique**a) Connaissances théoriques**

Les candidats à une SPL démontrent un niveau de connaissances théoriques qui correspond aux privilèges sollicités, au moyen d'examens portant sur les éléments suivants:

- 1) sujets communs:
 - i) droit aérien;
 - ii) performance humaine;
 - iii) météorologie;
 - iv) communications;
- 2) sujets spécifiques concernant les planeurs:
 - i) principes du vol;
 - ii) procédures opérationnelles;
 - iii) performance et préparation du vol;
 - iv) connaissances générales de l'aéronef relatives aux planeurs;
 - v) navigation.

b) Responsabilités du candidat

- 1) Le candidat présente la totalité des examens théoriques en vue de l'obtention de la SPL sous la responsabilité de l'autorité compétente du même État membre.
- 2) Le candidat ne présente l'examen théorique que sur recommandation de l'ATO ou du DTO qui est responsable de sa formation, une fois qu'il a accompli de manière satisfaisante les éléments appropriés de l'instruction théorique.
- 3) La recommandation formulée par l'ATO ou le DTO est valable 12 mois. Si le candidat a omis de présenter au moins un des sujets d'examen théorique au cours de cette période de validité, l'ATO ou le DTO détermine la nécessité d'une formation complémentaire sur la base des besoins du candidat.

c) Standards de réussite

- 1) Le candidat est reçu à un sujet d'examen théorique s'il obtient au moins 75 % des points alloués à ce sujet. Aucune notation négative n'est appliquée.
- 2) Sauf disposition contraire dans la présente annexe, un candidat est réputé avoir réussi l'examen théorique requis pour la SPL s'il a été reçu à tous les sujets d'examen théorique requis dans un délai de 18 mois à compter de la fin du mois calendaire au cours duquel il a présenté un examen pour la première fois.
- 3) Si un candidat a échoué à l'un des sujets d'examen théorique après quatre tentatives ou n'a pas été reçu à tous les sujets au cours de la période mentionnée au point 2), il présente à nouveau la totalité des sujets d'examen théorique.
- 4) Avant de présenter à nouveau les examens théoriques, le candidat suit une formation complémentaire auprès d'un ATO ou d'un DTO. L'ATO ou le DTO détermine la durée et le champ d'application de la formation nécessaire sur la base des besoins du candidat.

▼ M1

d) Période de validité

La réussite des examens théoriques est valable pour une période de 24 mois, à compter du jour où le candidat a réussi l'examen théorique, conformément au point c) 2).

SFCL.140 SPL — Obtention de crédits pour les connaissances théoriques

Les candidats à la délivrance d'une SPL reçoivent les crédits correspondant aux connaissances théoriques requises pour les sujets communs visés au point SFCL.135, point a) 1), s'ils:

- a) sont titulaires d'une licence conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 ou à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395; ou
- b) ont réussi les examens théoriques pour l'obtention d'une licence visée au point a), pour autant que ces examens aient lieu pendant la période de validité visée au point SFCL.135, point d).

SFCL.145 SPL — Examen pratique

- a) Les candidats à une SPL démontrent au travers d'un examen pratique leur aptitude à exécuter, en tant que PIC sur planeurs, les procédures et manœuvres applicables avec une compétence qui correspond aux privilèges sollicités.
- b) Les candidats effectuent l'examen pratique sur un planeur, à l'exclusion des motoplaneurs, ou sur un motoplaneur, en fonction des privilèges sollicités et à condition que le cours de formation conformément au point SFCL.130 comprenne les éléments de formation nécessaires pour les aéronefs concernés. Un candidat qui a suivi un cours de formation, comprenant les éléments de formation nécessaires à la fois pour les planeurs et pour les motoplaneurs, peut effectuer deux examens pratiques, l'un sur un planeur, à l'exclusion des motoplaneurs, et l'autre sur un motoplaneur, afin d'obtenir des privilèges pour les deux aéronefs.
- c) Pour pouvoir passer un examen pratique pour la délivrance d'une SPL, le candidat réussit d'abord les examens théoriques requis.
- d) Standards de réussite
 - 1) L'examen pratique est divisé en différentes sections, représentant l'ensemble des différentes phases d'un vol en planeur.
 - 2) L'échec à l'une des rubriques de la section entraîne l'échec du candidat à la totalité de la section. Si le candidat n'échoue qu'à une section, il ne représente que ladite section. Si le candidat échoue à plusieurs sections, il représente la totalité de l'examen.
 - 3) Si le candidat doit représenter l'examen conformément au point 2 et échoue à l'une des sections, y compris celles qui ont été réussies lors d'une tentative précédente, il représente la totalité de l'examen.
- e) Si le candidat ne parvient pas à réussir l'ensemble des sections en deux tentatives, il reçoit une formation pratique additionnelle.

SFCL.150 SPL — Privilèges sur les planeurs et les motoplaneurs

- a) Si l'examen pratique visé au point SFCL.145 a été accompli sur un planeur, à l'exclusion des motoplaneurs, les privilèges d'une SPL sont limités aux planeurs, à l'exclusion des motoplaneurs.
- b) Dans le cas visé au point a), les privilèges d'une SPL sont étendus aux motoplaneurs sur demande si un pilote a:

▼ M1

- 1) accompli auprès d'un ATO ou d'un DTO les éléments de formation visés au point SFCL.130, point a) 2) v);
- 2) réussi un examen pratique pour démontrer un niveau approprié d'aptitudes pratiques sur un motoplaneur. Au cours de l'examen pratique, le candidat démontre également à l'examineur un niveau adéquat de connaissances théoriques sur les motoplaneurs dans les sujets suivants:
 - i) principes du vol;
 - ii) procédures opérationnelles;
 - iii) performance et préparation du vol;
 - iv) connaissance générale de l'aéronef; et
 - v) navigation.
- c) Les titulaires d'une licence délivrée conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 reçoivent l'intégralité des crédits correspondant aux exigences énoncées au point b), à condition:
 - 1) d'être titulaires d'une qualification de classe pour les motoplaneurs; ou
 - 2) de disposer des privilèges de motoplaneurs et de satisfaire aux exigences en matière d'expérience récente énoncées au point FCL.140.A de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011.
- d) Si l'examen pratique visé au point SFCL.145 a été accompli sur un motoplaneur, les privilèges de la SPL sont limités aux motoplaneurs.
- e) Dans le cas visé au point d), les privilèges de la SPL sont étendus aux planeurs sur demande si un pilote a:
 - 1) accompli auprès d'un ATO ou d'un DTO les éléments de formation visés au point SFCL.130, point a) 2) iv) et accompli au moins 15 lancements et atterrissages sur un planeur, à l'exclusion des motoplaneurs; et
 - 2) réussi un examen pratique pour démontrer un niveau approprié d'aptitudes pratiques sur un planeur, à l'exclusion des motoplaneurs. Au cours de l'examen pratique, le pilote démontre également à l'examineur un niveau adéquat de connaissances théoriques sur les planeurs, à l'exclusion des motoplaneurs, dans les sujets suivants:
 - i) principes du vol;
 - ii) procédures opérationnelles;
 - iii) performance et préparation du vol;
 - iv) connaissance générale de l'aéronef; et
 - v) navigation.
- f) L'accomplissement de la formation prévue aux points b) 1) et e) 1) est consigné dans le carnet de vol du pilote et signé par le responsable de formation de l'ATO ou du DTO chargé de la formation.

SFCL.155 SPL — Modes de lancement

- a) Les titulaires d'une SPL n'exercent leurs privilèges qu'en utilisant les modes de lancement pour lesquels ils ont accompli une formation spécifique, soit pendant le cours de formation conformément au point SFCL.130 ou au point SFCL.150, point e) 1), soit au cours d'une formation complémentaire dispensée par un instructeur après la délivrance de la SPL. Cette formation spécifique comprend les éléments suivants:

▼ M1

- 1) dans le cas d'un lancement à l'aide d'un treuil ou d'un véhicule, au moins dix lancements en instruction au vol en double commande et cinq lancements en solo sous supervision;
 - 2) dans le cas d'un lancement aérotracté ou d'un décollage autonome, au moins cinq lancements en instruction au vol en double commande et cinq lancements en solo sous supervision. Dans le cas d'un décollage autonome, une instruction au vol en double commande peut être effectuée sur motoplaneurs;
 - 3) dans le cas d'un lancement par élastique, au moins trois lancements effectués en instruction au vol en double commande ou en solo sous supervision; et
 - 4) dans le cas d'autres modes de lancement, la formation requise par l'autorité compétente.
- b) L'accomplissement de la formation prévue au point a) est consigné dans le carnet de vol du pilote et signé par le responsable de formation de l'ATO ou du DTO ou par l'instructeur chargé de la formation; selon le cas.
- c) Afin de maintenir les privilèges pour chaque mode de lancement et conformément aux exigences des points a) et b), les titulaires d'une SPL effectuent un minimum de cinq lancements au cours des deux dernières années, à l'exception du lancement par élastique, pour lequel ils n'effectuent que deux lancements. Dans le cas d'un décollage autonome, les lancements peuvent être effectués par décollages autonomes ou par décollages effectués sur motoplaneurs ou par une combinaison de ceux-ci.
- d) Si les titulaires d'une SPL ne satisfont pas aux exigences énoncées au point c), ils effectuent le nombre additionnel de lancements en double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur afin de renouveler leurs privilèges.

SFCL.160 SPL — Exigences en matière d'expérience récente**a) Planeurs, à l'exclusion des motoplaneurs**

Les titulaires d'une SPL n'exercent les privilèges de la SPL, à l'exclusion des motoplaneurs, que si, au cours des 24 mois précédant le vol prévu, ils ont:

- 1) accompli, sur planeurs, au moins cinq heures de vol en tant que PIC ou de vol en double commande ou en solo sous la supervision d'un FI(S), comportant au moins, sur planeurs et à l'exclusion des motoplaneurs:
 - i) 15 lancements; et
 - ii) deux vols d'entraînement avec un FI(S); ou
- 2) réussi un contrôle de compétences avec un FE(S) sur un planeur, à l'exclusion des motoplaneurs; le contrôle de compétences est basé sur l'examen pratique pour la SPL.

b) Motoplaneurs

Les titulaires d'une SPL n'exercent les privilèges de motoplaneurs que si, au cours des 24 mois précédant le vol prévu, ils ont:

- 1) accompli au moins douze heures de vol en tant que PIC ou de vol en double commande ou en solo sous la supervision d'un FI(S), comportant au moins, sur motoplaneurs:
 - i) six heures de vol;
 - ii) 12 décollages et atterrissages; et
 - iii) un vol d'entraînement d'au moins une heure de temps de vol total avec un instructeur; ou

▼ M1

- 2) réussi un contrôle de compétences avec un examinateur; le contrôle de compétences est basé sur l'examen pratique visé au point SFCL.150, point b) 2).
- c) Les titulaires d'une SPL disposant de privilèges pour piloter des motoplaneurs qui sont également titulaires d'une licence incluant les privilèges pour piloter des motoplaneurs conformément aux dispositions de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 sont dispensés du respect des dispositions du point b).
- d) L'exécution des vols en double commande, des vols sous supervision et des vols d'entraînement visés aux points a) 1) et b) 1), ainsi que des contrôles de compétences visés aux points a) 2) et b) 2), est consignée dans le carnet de vol du pilote et signée par le FI(S) responsable dans le cas des points a) 1) et b) 1), et par le FE(S) responsable dans le cas des points a) 2) et b) 2).
- e) Transport de passagers

Les titulaires d'une SPL ne transportent des passagers que s'ils ont effectué au cours des 90 jours précédents, en tant que PIC, au moins:

- 1) trois lancements sur planeurs, à l'exclusion des motoplaneurs, dans le cas où le transport de passagers doit se faire sur planeur, à l'exclusion des motoplaneurs; ou
- 2) trois décollages et atterrissages sur motoplaneurs, dans le cas où le transport de passagers doit se faire sur motoplaneur. Pour le transport de passagers de nuit sur un motoplaneur, au moins un de ces décollages et atterrissages est effectué de nuit.

*SOUS-PARTIE ADD***QUALIFICATIONS ET PRIVILÈGES SUPPLÉMENTAIRES****SFCL.200 Privilèges de vol acrobatique**

- a) Les titulaires d'une SPL n'effectuent des vols acrobatiques sur planeurs sans aucune puissance motrice ou, dans le cas des points d) et e), avec puissance motrice que s'ils sont titulaires des privilèges de vol acrobatique appropriés conformément au présent point.
- b) Les privilèges de vol acrobatique de base:
- 1) autorisent leur titulaire à effectuer des vols acrobatiques limités aux figures suivantes:
- i) cabré et piqué à 45 degrés en tant que figures acrobatiques;
 - ii) boucle droite (looping positif);
 - iii) «wingover»;
 - iv) «lazy eight»;
 - v) vrilles;
- 2) sont inclus dans les privilèges d'une SPL une fois que le pilote:
- i) a effectué, après la délivrance de la SPL, au moins 30 heures de vol ou 120 lancements en tant que PIC sur planeurs;
 - ii) a suivi un cours de formation auprès d'un ATO ou d'un DTO; comprenant:
 - A) une instruction théorique adaptée aux privilèges sollicités;
 - B) une instruction au vol acrobatique pour les figures indiquées au point 1).

▼ M1

- c) Les privilèges de vol acrobatique avancé:
- 1) autorisent leur titulaire à effectuer des vols acrobatiques non limités aux figures indiquées au point b) 1);
 - 2) sont inclus dans les privilèges d'une SPL une fois que le pilote:
 - i) a satisfait aux exigences du point b) 2) i);
 - ii) a suivi un cours de formation auprès d'un ATO ou d'un DTO; comprenant:
 - A) une instruction théorique adaptée aux privilèges sollicités;
 - B) une instruction au vol acrobatique d'au moins cinq heures ou 20 vols.
- d) Les privilèges pour les figures acrobatiques de base ou avancées incluent les vols acrobatiques effectués sur planeurs avec puissance motrice pour autant que le pilote ait reçu une formation au vol acrobatique sur planeurs avec puissance motrice durant un cours de formation conformément aux points b) 2) ii) ou c) 2) ii), selon le cas.
- e) Les privilèges d'une SPL incluent les privilèges de vol acrobatique avancé pour les motoplaneurs utilisant la puissance motrice pour autant que le pilote possède ou ait possédé une qualification de vol acrobatique conformément au point FCL.800 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011, y compris les privilèges de vol acrobatique sur motoplaneurs.
- f) L'accomplissement du cours de formation prévu aux points b) 2) ii) et c) 2) ii) et, le cas échéant, l'inclusion de la formation visée au point d), sont consignés dans le carnet de vol et signés par le responsable de formation de l'ATO ou du DTO chargé de la formation.

SFCL.205 Qualifications pour le remorquage de planeurs et le remorquage de banderoles

- a) Les titulaires d'une SPL disposant de privilèges pour piloter des motoplaneurs ne remorquent des planeurs ou des banderoles que s'ils sont titulaires d'une qualification adéquate de remorquage de planeurs ou de remorquage de banderoles conformément au présent point.
- b) Les candidats à une qualification pour le remorquage de planeurs ont accompli:
- 1) au moins 30 heures de vol en tant que PIC et 60 décollages et atterrissages sur motoplaneurs, après l'obtention des privilèges de motoplaneurs;
 - 2) un cours de formation auprès d'un ATO ou d'un DTO comprenant:
 - i) une instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage de planeurs;
 - ii) au moins 10 vols d'entraînement au remorquage d'un planeur, dont au moins 5 vols d'entraînement en double commande;
 - iii) dans le cas d'un titulaire d'une SPL disposant de privilèges limités aux motoplaneurs conformément au point SFCL.150, point d), cinq vols de familiarisation sur un planeur lancé par un aéronef.

▼ M1

- c) Les candidats à une qualification pour le remorquage de banderoles ont accompli:
- 1) au moins 100 heures de vol et 200 décollages et atterrissages en tant que PIC sur motoplaneurs, après l'obtention des privilèges de motoplaneurs;
 - 2) un cours de formation auprès d'un ATO ou d'un DTO comprenant:
 - i) une instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage de banderoles;
 - ii) au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'une banderole, dont au moins cinq vols en double commande.
- d) Les candidats à une qualification de remorquage de planeurs ou de remorquage de banderoles conformément au présent point qui sont déjà titulaires d'une qualification de remorquage de planeurs ou de remorquage de banderoles conformément au point FCL.805, point b), de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 ou qui ont satisfait à toutes les exigences pour la délivrance de cette qualification, selon le cas:
- 1) reçoivent l'intégralité des crédits correspondant aux exigences énoncées aux points b) ou c) en vue de l'obtention de la qualification de remorquage de planeurs ou de remorquage de banderoles, selon le cas, si leur qualification de remorquage pertinente, telle que définie au point d), inclut des privilèges pour le remorquage au moyen de motoplaneurs; ou
 - 2) ont accompli, sur motoplaneurs, au moins trois vols d'instruction en double commande couvrant le programme complet de formation au remorquage de planeurs ou au remorquage de banderoles, selon le cas.
- e) L'accomplissement du cours de formation prévu aux points b) 2), c) 2) et d) 2) est consigné dans le carnet de vol et signé par le responsable de formation de l'ATO ou du DTO ou par l'instructeur chargé de la formation; selon le cas.
- f) Pour exercer les privilèges de la qualification de remorquage de planeurs ou de remorquage de banderoles, le titulaire de la qualification effectue au moins cinq remorquages au cours des deux dernières années.
- g) Lorsque le titulaire de la qualification de remorquage de planeurs ne satisfait pas à l'exigence du point f), il effectue les remorquages manquants en présence d'un instructeur ou sous sa supervision avant de reprendre l'exercice de ses privilèges.

SFCL.210 Qualification de vol de nuit à bord de motoplaneurs

- a) Les titulaires d'une SPL disposant de privilèges pour piloter des motoplaneurs n'exercent leur privilège de motoplaneurs dans des conditions VFR la nuit que s'ils sont titulaires d'une qualification de vol de nuit sur motoplaneurs conformément au présent point.
- b) Les candidats à une qualification de vol de nuit sur motoplaneurs suivent d'abord un cours de formation auprès d'un ATO ou d'un DTO. Le cours comprend:
- 1) une instruction théorique sur le vol dans des conditions de vol à vue (VFR) la nuit;
 - 2) au moins cinq heures de vol de nuit sur motoplaneurs, dont au moins trois heures d'instruction en double commande, comprenant au moins:
 - i) une heure de navigation en campagne avec au minimum un vol en campagne en double commande d'au moins 50 km (27 NM);
 - ii) cinq décollages en solo; et
 - iii) cinq atterrissages avec arrêt complet en solo.

▼ M1

- c) Pour accomplir la formation de nuit, le titulaire d'une SPL effectuée d'abord la formation de base au vol aux instruments nécessaire pour la délivrance d'une licence de pilote privé (PPL), conformément aux dispositions de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011.
- d) Les candidats à une qualification de vol de nuit sur motoplaneurs conformément au présent point reçoivent l'intégralité des crédits correspondant aux exigences énoncées aux points b) et c) s'ils sont titulaires d'une qualification de vol de nuit conformément au point FCL.810 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 ou s'ils ont satisfait à toutes les exigences pour la délivrance de cette qualification.

SFCL.215 Privilèges de vol dans les nuages à bord de planeurs

- a) Les titulaires d'une SPL ne pilotent un planeur dans les nuages que si:
 - 1) tout moteur est arrêté; et
 - 2) ils disposent de privilèges de vol dans les nuages à bord de planeurs conformément au présent point.
- b) Les privilèges d'une SPL incluent les privilèges de vol dans les nuages à bord de planeurs si un pilote a accompli au moins:
 - 1) 30 heures en tant que PIC sur planeurs après la délivrance de la licence;
 - 2) un cours de formation auprès d'un ATO ou d'un DTO comprenant:
 - i) une instruction théorique;
 - ii) au moins deux heures d'instruction au vol en double commande à bord de planeurs avec tout moteur arrêté, en contrôlant l'aéronef par seule référence aux instruments. Toutefois, un maximum de 50 % de l'instruction au vol en double commande peut être accompli sur motoplaneurs utilisant la puissance motrice, à condition que ces vols d'entraînement soient effectués en conditions météorologiques de vol à vue (VMC).
- c) Afin d'obtenir les privilèges de vol dans les nuages à bord de planeurs, le titulaire d'une SPL qui détient également une qualification de base pour le vol aux instruments (BIR) ou une IR(A) conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 ou qui a satisfait à toutes les exigences pour la délivrance d'une de ces qualifications:
 - 1) reçoit le crédit correspondant à l'exigence énoncée au point b) 2) i);
 - 2) par dérogation au point b) 2) ii), effectue au moins une heure d'instruction au vol en double commande sur un planeur, en le contrôlant par seule référence aux instruments.
- d) L'accomplissement du cours de formation prévu aux points b) 2) ou c) 2), selon le cas, est consigné dans le carnet de vol et signé par le responsable de formation de l'ATO ou du DTO chargé de la formation.
- e) Les titulaires d'une SPL n'exercent leurs privilèges de vol dans les nuages à bord de planeurs que si, au cours des deux dernières années précédant le vol dans les nuages planifié, ils ont accompli au moins une heure de vol, ou cinq vols, en tant que PIC exerçant des privilèges de vol dans les nuages sur planeurs.
- f) Les titulaires d'une SPL disposant de privilèges de vol dans les nuages à bord de planeurs qui ne satisfont pas aux exigences du point e) et qui souhaitent reprendre l'exercice de leurs privilèges de vol dans les nuages à bord de planeurs:

▼ M1

- 1) réussissent un contrôle de compétences avec un FE(S); ou
 - 2) effectuent le temps de vol supplémentaire ou les vols supplémentaires requis au point e) avec un FI(S).
- g) Les titulaires d'une SPL disposant de privilèges de vol dans les nuages à bord de planeurs qui détiennent également une BIR ou une IR(A) conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 reçoivent l'intégralité des crédits correspondant aux exigences énoncées au point e).

*SOUS-PARTIE FI***INSTRUCTEURS DE VOL***Section I***Exigences générales****SFCL.300 Certificat d'instructeur de vol****a) Généralités**

Un instructeur ne dispense une instruction au vol sur un planeur que s'il:

- 1) est titulaire:
 - i) d'une SPL comprenant les privilèges, qualifications et certificats pour lesquels l'instruction au vol doit être dispensée;
 - ii) d'un certificat d'instructeur de vol pour planeurs [FI(S)] approprié pour l'instruction dispensée, délivré conformément à la présente sous-partie;
- 2) est habilité à agir en tant que PIC sur le planeur au cours de l'instruction au vol.

b) Instruction dispensée hors du territoire des États membres

- 1) Par dérogation aux dispositions du point a) 1), dans le cas d'une instruction au vol dispensée pendant un cours de formation approuvé conformément à la présente annexe (partie SFCL) en dehors du territoire relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago, l'autorité compétente délivre un certificat d'instructeur de vol au candidat qui est titulaire d'une licence de pilote de planeur conforme à l'annexe 1 de la convention de Chicago, à condition que le candidat:
 - i) soit au moins titulaire d'une licence comprenant, le cas échéant, des privilèges, qualifications ou certificats équivalents à ceux pour lesquels il est autorisé à dispenser une instruction;
 - ii) satisfasse aux exigences établies dans la présente sous-partie pour la délivrance du certificat de FI(S) avec les privilèges d'instructeur pertinents;
 - iii) démontre à l'autorité compétente un niveau adéquat de connaissances des règles de sécurité aérienne européennes pour pouvoir exercer ses privilèges d'instructeur conformément à la présente annexe.
- 2) Le certificat se limite à dispenser une instruction au vol:
 - i) en dehors du territoire relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago;
 - ii) à des élèves pilotes qui ont une connaissance suffisante de la langue dans laquelle l'instruction au vol est dispensée.

▼ M1*Section 2***Certificat d'instructeur de vol pour planeurs — FI(S)****SFCL.315 Certificat de FI(S) — Privilèges et conditions**

- a) Sous réserve du respect du point SFCL.320 par les candidats et moyennant les conditions suivantes, un certificat de FI(S) est délivré avec des privilèges pour dispenser une instruction au vol pour:
- 1) une SPL;
 - 2) des privilèges pour planeurs supplémentaires conformément au point SFCL.150, point e);
 - 3) des modes de lancement conformément au point SFCL.155, à condition que le candidat ait accompli en tant que PIC:
 - i) dans le cas d'un lancement aérotracté, au moins 30 lancements; ou
 - ii) dans le cas d'un lancement à l'aide d'un treuil, au moins 50 lancements;
 - 4) des privilèges pour motoplaneurs supplémentaires conformément au point SFCL.150, point b), à condition que le candidat ait:
 - i) accompli au moins 30 heures de vol en tant que PIC sur motoplaneurs;
 - ii) accompli la formation visée au point SFCL.330, point b) 2);
 - iii) démontré son aptitude à dispenser une instruction sur motoplaneurs à un FI(S) qui est qualifié conformément au point 7) et désigné par le responsable de la formation de l'ATO ou du DTO;
 - 5) des privilèges de vol acrobatique de base, de vol acrobatique avancé ou de vol dans les nuages à bord de planeurs, ou la qualification de remorquage de planeur ou de remorquage de banderoles, à condition que le candidat:
 - i) dans le cas d'une instruction pour l'obtention de privilèges de vol acrobatique de base ou de vol acrobatique avancé, soit titulaire de privilèges de vol acrobatique avancé conformément au point SFCL.200, point c);
 - ii) ait démontré son aptitude à dispenser une instruction pour les privilèges correspondants ou pour la qualification correspondante à un FI(S) qui est qualifié conformément au point 7) et désigné par le responsable de la formation de l'ATO ou du DTO;
 - 6) le vol de nuit sur motoplaneurs, à condition que le candidat:
 - i) satisfasse à l'exigence relative à l'expérience en vol de nuit énoncée au point SFCL.160, point e) 2);
 - ii) ait démontré son aptitude à dispenser une instruction pour le vol de nuit sur motoplaneurs à un FI(S) qui est qualifié conformément au point 7) et désigné par le responsable de la formation de l'ATO ou du DTO;
 - 7) un certificat de FI(S), à condition que le candidat:
 - i) ait accompli au moins 50 heures ou 150 lancements en instruction au vol sur planeurs;
 - ii) conformément aux procédures établies à cette fin par l'autorité compétente, ait démontré son aptitude à dispenser une instruction en vue du certificat de FI(S) à un FI(S) qui est qualifié conformément au présent point et est désigné par le responsable de la formation d'un ATO ou d'un DTO.

▼ M1

- b) Les privilèges énumérés au point a) incluent les privilèges nécessaires pour dispenser une instruction au vol pour:
- 1) la délivrance de la licence, des privilèges, des qualifications ou du certificat correspondants; et
 - 2) la prorogation, le renouvellement ou le respect des exigences pertinentes en matière d'expérience récente énoncées dans la présente annexe, le cas échéant.

SFCL.320 Certificat de FI(S) — Prérequis et exigences

Les candidats à un certificat de FI(S):

- a) ont au moins 18 ans révolus;
- b) satisfont aux exigences énoncées au point SFCL.300, points a) 1) i) et a) 2);
- c) ont accompli 100 heures de vol et 200 lancements en tant que PIC sur planeurs;
- d) ont suivi un cours de formation d'instructeur conformément au point SFCL.330 auprès d'un ATO ou d'un DTO; et
- e) ont réussi une évaluation de compétences conformément au point SFCL.345.

SFCL.325 Compétences du FI(S) et évaluation

Les candidats à un certificat de FI(S) sont formés pour atteindre les compétences suivantes:

- a) préparer les moyens,
- b) créer un climat propice à l'apprentissage,
- c) transmettre les connaissances,
- d) intégrer la gestion des menaces et des erreurs (TEM) et la gestion des ressources équipages,
- e) gérer le temps pour atteindre les objectifs de formation,
- f) faciliter l'apprentissage,
- g) évaluer les performances du stagiaire,
- h) suivre et faire le bilan de la progression,
- i) évaluer les sessions de formation, et
- j) rendre compte des résultats.

SFCL.330 FI(S) — Cours de formation

- a) Les candidats à un certificat de FI(S) réussissent d'abord une épreuve spécifique de pré-admission auprès d'un ATO ou d'un DTO, qui a lieu au cours des douze mois qui précèdent le début du cours de formation, destinée à évaluer leur aptitude à suivre le cours.
- b) Le cours de formation du FI(S) comprend:
 - 1) sur planeurs, à l'exclusion des motoplaneurs:
 - i) les éléments de formation visés au point SFCL.325;
 - ii) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;
 - iii) 30 heures d'instruction théorique, comprenant des épreuves d'évaluation intermédiaires;
 - iv) au moins six heures, dont un maximum de trois heures peuvent être accomplies sur motoplaneurs, ou 20 lancements en instruction au vol;

▼ M1

- 2) en outre, dans le cas où les privilèges du certificat de FI(S) comprendront les privilèges visés au point SFCL.315, points a) 4) et a) 6), au moins six heures d'instruction au vol en double commande sur motoplaneurs.
- c) Les candidats qui sont déjà titulaires d'un certificat d'instructeur conformément à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 ou à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 reçoivent l'intégralité des crédits correspondant à l'exigence énoncée au point b) 1) ii).
- d) Lorsqu'il sollicite un certificat de FI(S), un pilote qui détient ou a détenu une qualification FI(A), (H) ou (As) reçoit un crédit de 18 heures correspondant aux exigences énoncées au point b) 1) iii).

SFCL.345 FI(S) — Évaluation de compétences

- a) Les candidats à un certificat de FI(S) réussissent une évaluation de compétences pour démontrer à un examinateur qualifié conformément au point SFCL.415, point c), leur aptitude à instruire un élève pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance d'une SPL.
- b) L'évaluation comprend:
- 1) la démonstration des compétences décrites au point SFCL.325, durant l'instruction avant le vol, après le vol et théorique;
 - 2) des examens théoriques oraux au sol, des exposés avant le vol et après le vol, ainsi que des démonstrations en vol sur planeurs;
 - 3) des exercices adéquats pour évaluer les compétences de l'instructeur.
- c) L'évaluation de compétences pour la délivrance initiale d'un certificat de FI(S) est effectuée sur planeurs, à l'exclusion des motoplaneurs.

SFCL.350 FI(S) — Privilèges restreints

- a) Les privilèges d'un FI(S) sont limités à dispenser une instruction au vol sous la supervision d'un FI(S) non restreint qui est désigné par l'ATO ou le DTO à cet effet, dans les cas suivants:
- 1) pour la délivrance d'une SPL;
 - 2) pour l'extension des privilèges d'une SPL à des privilèges supplémentaires pour planeurs ou motoplaneurs conformément au point SFCL.150;
 - 3) pour l'extension des privilèges d'une SPL à des modes de lancement supplémentaires conformément au point SFCL.155; et
 - 4) pour des privilèges de vol acrobatique de base, de vol acrobatique avancé ou de vol dans les nuages à bord de planeurs, ou pour la qualification de remorquage de planeur ou de remorquage de banderoles.
- b) Lorsqu'il dispense une formation sous supervision, conformément au point a), le FI(S) ne dispose pas du privilège d'autoriser un élève pilote à effectuer son premier vol en solo ou son premier vol en campagne en solo.
- c) Les limitations visées aux points a) et b) sont retirées du certificat de FI(S) après que le FI(S) a accompli au moins 15 heures ou 50 lancements en instruction au vol couvrant toutes les phases d'un vol de planeur. Dans le cas d'un FI(S) restreint qui a satisfait au point SFCL.330, point b) 2), cinq de ces 15 heures peuvent être accomplies sur motoplaneurs, et 15 des 50 lancements peuvent être remplacés par des décollages et des atterrissages sur motoplaneurs.

▼ M1**SFCL.360 Certificat de FI(S) — Exigences en matière d'expérience récente**

- a) Le titulaire d'un certificat de FI(S) n'exerce les privilèges de son certificat que si, avant l'exercice prévu de ces privilèges:
- 1) au cours des trois dernières années:
 - i) il a suivi une formation de remise à niveau pour instructeur auprès d'un ATO, d'un DTO ou d'une autorité compétente, au cours de laquelle le titulaire reçoit une instruction théorique pour la remise à niveau et l'actualisation des connaissances utiles aux instructeurs pour planeurs; et
 - ii) il a effectué, dans le cadre de l'instruction au vol en tant que FI(S), au moins:
 - A) 30 heures; ou
 - B) 60 lancements ou décollages et atterrissages; et
 - 2) au cours des neuf dernières années et conformément aux procédures établies à cette fin par l'autorité compétente, il a démontré son aptitude à dispenser une instruction sur planeurs à un FI(S) qui est qualifié conformément au point SFCL.315, point a) 7) et désigné par le responsable de la formation d'un ATO ou d'un DTO.
- b) Les heures de vol accomplies en tant que FE(S) lors des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences donnent droit à l'intégralité des crédits correspondant à l'exigence énoncée au point a) 1) ii).
- c) Si le titulaire du certificat de FI(S) n'a pas accompli le vol d'instruction sous supervision à la satisfaction du FI(S) conformément au point a) 2), il n'exerce les privilèges du certificat de FI(S) qu'après avoir réussi une évaluation de compétences conformément au point SFCL.345.
- d) Pour reprendre l'exercice des privilèges du certificat de FI(S), le titulaire d'un certificat de FI(S) qui ne satisfait pas à l'ensemble des exigences du point a) satisfait aux exigences du point a) 1) i) et du point SFCL.345.

*SOUS-PARTIE FE***EXAMINATEURS DE VOL***Section I***Exigences générales****SFCL.400 Certificat d'examineur de vol pour planeurs**

a) Généralités

Un examineur ne réalise des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences conformément à la présente annexe que s'il:

- 1) est titulaire:
 - i) d'une SPL comprenant des privilèges, qualifications et certificats pour lesquels il est habilité à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences, et dispose des privilèges pour dispenser une instruction pour ceux-ci;
 - ii) d'un certificat de FE(S) comprenant des privilèges appropriés à l'examen pratique, au contrôle de compétences ou à l'évaluation des compétences menés, délivré conformément à la présente sous-partie;
- 2) est habilité à agir en tant que PIC sur un planeur pendant un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences.

▼ M1

- b) Examens menés hors du territoire des États membres
- 1) Par dérogation aux dispositions du point a) 1), dans le cas d'examens pratiques et de contrôles de compétence effectués en dehors du territoire relevant de la compétence des États membres en vertu de la convention de Chicago, l'autorité compétente délivre un certificat d'examineur au candidat qui est titulaire d'une licence de pilote de planeur conforme à l'annexe 1 de la convention de Chicago, à condition que ce candidat:
 - i) soit au moins titulaire d'une licence comprenant, le cas échéant, des privilèges, qualifications ou certificats équivalents à ceux pour lesquels il est autorisé à faire passer des examens pratiques ou des contrôles de compétences;
 - ii) satisfasse aux exigences établies dans la présente sous-partie pour la délivrance du certificat d'examineur correspondant;
 - iii) démontre à l'autorité compétente un niveau adéquat de connaissances des règles de sécurité aérienne de l'Union pour pouvoir exercer les privilèges d'examineur conformément à la présente annexe.
 - 2) Le certificat visé au point 1) est limité à faire passer des examens pratiques et des contrôles de compétences:
 - i) en dehors du territoire relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago; et
 - ii) à un pilote qui a une connaissance suffisante de la langue dans laquelle l'examen ou le contrôle est effectué.

SFCL.405 Limitation des privilèges en cas d'intérêts directs

Un examinateur pour planeurs s'abstient de faire passer:

- a) un examen pratique ou une évaluation de compétences en vue de la délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'un certificat à un candidat auquel il a dispensé plus de 50 % de l'instruction au vol requise pour la licence, la qualification ou le certificat pour lesquels le candidat présente l'examen pratique ou l'évaluation de compétences; ou
- b) un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences lorsqu'il sent que son objectivité peut être affectée.

SFCL.410 Conduite des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences

- a) Lorsqu'il fait passer des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences, un examinateur pour planeurs s'acquitte de l'ensemble des tâches suivantes:
 - 1) s'assurer que la communication avec le candidat peut être établie sans qu'il y ait de barrières linguistiques;
 - 2) vérifier que le candidat satisfait à toutes les exigences en termes de qualification, de formation et d'expérience figurant dans la présente annexe pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence, des privilèges, de la qualification ou du certificat pour lesquels le candidat présente l'examen pratique, le contrôle de compétences ou l'évaluation de compétences;
 - 3) attirer l'attention des candidats sur les conséquences lorsqu'ils fournissent des informations incomplètes, imprécises ou fausses quant à leur formation et à leur expérience de vol.
- b) À l'issue de l'examen pratique, du contrôle de compétences ou de l'évaluation de compétences, l'examineur pour planeurs:
 - 1) informe le candidat des résultats de l'examen pratique, du contrôle de compétences ou de l'évaluation de compétences;

▼ M1

- 2) en cas de réussite d'une évaluation de compétences pour la prorogation ou le renouvellement, mentionne la nouvelle date d'expiration sur la licence ou le certificat du candidat, s'il a reçu de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat l'autorisation expresse de le faire;
- 3) fournit au candidat un rapport signé de l'examen écrit, du contrôle de compétences ou de l'évaluation des compétences et remet sans retard indu des copies dudit rapport à l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, ainsi qu'à l'autorité compétente qui a délivré le certificat de l'examineur. Le rapport comprend:
 - i) une déclaration attestant que l'examineur pour planeurs a reçu du candidat des informations concernant son expérience et l'instruction suivie, et qu'il a constaté que lesdites expérience et instruction satisfont aux exigences applicables de la présente annexe;
 - ii) une confirmation que toutes les manœuvres et tous les exercices requis ont été accomplis, ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques, le cas échéant. En cas d'échec à l'une des rubriques de ces catégories, l'examineur indique les raisons de cette évaluation;
 - iii) le résultat de l'examen pratique, du contrôle de compétences ou de l'évaluation de compétences;
 - iv) une déclaration selon laquelle l'examineur pour planeurs a revu et appliqué les procédures et exigences nationales de l'autorité compétente dont relève le candidat si l'autorité compétente responsable de la licence du candidat n'est pas la même que celle qui a délivré le certificat de l'examineur;
 - v) une copie du certificat de l'examineur pour planeurs indiquant l'étendue de ses privilèges en tant qu'examineur pour planeurs dans le cadre d'examens pratiques, de contrôles de compétences ou d'évaluations de compétences concernant un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré le certificat de l'examineur.
- c) L'examineur pour planeurs conserve pendant cinq ans les dossiers comprenant le détail de tous les examens pratiques, contrôles de compétences et évaluations de compétences effectués, ainsi que leurs résultats.
- d) Sur demande de l'autorité compétente responsable du certificat de l'examineur pour planeurs, ou de l'autorité compétente responsable de la licence du candidat, l'examineur pour planeurs communique tous les dossiers et rapports, ainsi que toute autre information, si requis dans le cadre d'éventuelles activités de surveillance.

*Section 2***Certificat d'examineur de vol pour planeurs — FE(S)****SFCL.415 Certificat de FE(S) — Privilèges et conditions**

Sous réserve du respect du point SFCL.420 par le candidat et moyennant les conditions suivantes, un certificat de FE(S) est délivré sur demande avec des privilèges pour faire passer:

- a) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la SPL, pour autant que le candidat ait accompli sur planeurs, à l'exclusion des motoplaneurs, au moins 300 heures de vol en tant que pilote, dont au moins 150 heures ou 300 lancements en instruction au vol;
- b) des examens pratiques pour l'extension des privilèges de la SPL aux motoplaneurs conformément au point SFCL.150, point e), pour autant que l'examineur ait accompli 300 heures de vol sur planeurs, dont 50 heures d'instruction au vol sur motoplaneurs;

▼ M1

- c) des évaluations de compétences en vue de la délivrance de certificats de FI(S) sur planeurs, à condition que le candidat:
- 1) ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur planeurs, comprenant, dans le cas où les privilèges du certificat de FE(S) seront exercés:
 - i) sur planeurs, à l'exception des motoplaneurs, au moins 10 heures ou 30 lancements en dispensant une instruction à un candidat à un certificat de FI(S) sur planeurs, à l'exclusion des motoplaneurs;
 - ii) sur motoplaneurs, au moins 10 heures ou 30 décollages et atterrissages en dispensant une instruction à un candidat à un certificat de FI(S) sur motoplaneurs;
 - 2) ait reçu une formation spécifique lors d'un cours de standardisation pour examinateur, conformément au point SFCL.430.

SFCL.420 Certificat de FE(S) — Prérequis et exigences

Les candidats à un certificat de FE(S):

- a) satisfont aux exigences énoncées au point SFCL.400, points a) 1) i) et a) 2);
- b) ont suivi le cours de standardisation pour FE(S) conformément au point SFCL.430;
- c) ont accompli une évaluation de compétences conformément au point SFCL.445;
- d) démontrent un cursus pertinent par rapport aux privilèges du certificat de FE(S); et
- e) démontrent qu'ils n'ont fait l'objet d'aucune sanction, notamment la suspension, la limitation ou le retrait de tout ou partie de leurs licences, qualifications ou certificats délivrés conformément à la présente annexe, à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 ou à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395, pour non-respect des dispositions du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution au cours des trois dernières années.

SFCL.430 Certificat de FE(S) — Cours de standardisation

- a) Les candidats à un certificat de FE(S) suivent un cours de standardisation qui est dispensé soit par l'autorité compétente soit par un ATO ou un DTO et est agréé par cette autorité compétente.
- b) Le cours de standardisation est adapté aux privilèges sollicités d'examineur de vol pour planeurs et consiste en une instruction théorique et pratique, comprenant au moins:
 - 1) la conduite de deux examens pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences pour la SPL ou pour les qualifications ou certificats associés;
 - 2) une instruction sur les exigences applicables de la présente annexe et les exigences applicables en termes d'exploitation aérienne, sur la conduite d'examens pratiques, de contrôles de compétences et d'évaluations de compétences et leur documentation, ainsi que sur la préparation de rapports;
 - 3) une séance d'information portant sur les points suivants:
 - i) les procédures administratives nationales;
 - ii) les exigences relatives à la protection des données à caractère personnel;
 - iii) la responsabilité de l'examineur;
 - iv) l'assurance de l'examineur contre les accidents;
 - v) les redevances nationales; et

▼ **M1**

- vi) des informations sur la manière d'accéder aux informations visées aux points i) à v) lorsque l'on fait passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré le certificat d'examineur.
- c) Le titulaire d'un certificat de FE(S) ne fait pas passer d'examens pratiques, de contrôles de compétences ou d'évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré le certificat d'examineur, sauf s'il a revu les informations disponibles les plus récentes décrivant les procédures nationales pertinentes de l'autorité compétente dont dépend le candidat.

SFCL.445 Certificat de FE(S) — Évaluation de compétences

Un candidat à la délivrance initiale d'un certificat de FE(S) démontre sa compétence en tant que FE(S) à un inspecteur de l'autorité compétente ou à un examinateur expérimenté expressément habilité à cet effet par l'autorité compétente responsable du certificat de FE(S). Au cours de l'évaluation de compétences, le candidat fait passer un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences, comprenant la séance d'information, la conduite de l'examen pratique, du contrôle de compétences ou de l'évaluation de compétences, ainsi que l'évaluation de la personne à laquelle il fait passer l'examen, le contrôle ou l'évaluation, le débriefing et l'établissement des dossiers de documentation.

SFCL.460 Certificat de FE(S) — Validité, prorogation et renouvellement

- a) Un certificat de FE(S) a une durée de validité de cinq ans.
- b) Un certificat de FE(S) est prorogé si son titulaire:
 - 1) a suivi, au cours de la période de validité du certificat de FE(S), un cours de remise à niveau pour examinateur qui est dispensé soit par l'autorité compétente, soit par un ATO ou un DTO et est agréé par cette autorité compétente, au cours duquel le titulaire reçoit une instruction théorique pour la remise à niveau et l'actualisation des connaissances utiles aux examinateurs pour planeurs;
 - 2) a démontré, au cours des 24 mois précédant la fin de la période de validité du certificat, sa capacité à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences, à un inspecteur de l'autorité compétente ou à un examinateur expressément habilité à cet effet par l'autorité compétente responsable du certificat de FE(S).
- c) Le titulaire d'un certificat de FE(S) qui détient également un ou plusieurs certificats d'examineur pour d'autres catégories d'aéronefs conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 ou à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 peut obtenir une prorogation combinée de tous les certificats d'examineur qu'il détient, en accord avec l'autorité compétente.
- d) Si un certificat de FE(S) est arrivé à expiration, son titulaire satisfait aux exigences du point b) 1) et du point SFCL.445 avant de pouvoir reprendre l'exercice des privilèges du certificat de FE(S).
- e) Un certificat de FE(S) n'est prorogé ou renouvelé que si le candidat démontre qu'il continue à satisfaire aux exigences du point SFCL.410 ainsi qu'aux exigences du point SFCL.420, points d) et e).