



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Paris, le **28 NOV. 2022**

*Direction générale de l'aviation civile  
Direction de la sécurité de l'aviation civile  
Direction personnels navigants*

Ref : DSAC/PND **22 - 116**

**DECISION**

Le ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires,

Vu le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 *déterminant les exigences techniques et les procédures applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) 216/2008 du Parlement européen et du Conseil*, notamment son annexe I (dit AIRCREW) ;

Vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 *concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91*, notamment son article 71.2 ;

Attendu qu'un nouveau modèle d'aéronef, le Pipistrel Virus SW 128 (désignation commerciale : Velis Electro), à propulsion électrique a été certifié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne en date du 10 juin 2020 ;

Attendu que l'Annexe I - Partie-FCL du règlement 1178/2011 contient les conditions relatives à l'obtention, la prorogation et le renouvellement des qualifications de classe pour les avions monomoteurs à pistons et monomoteurs à turbopropulseurs, mais qu'aucune disposition n'a encore été intégrée relativement aux avions à propulsion électrique comme le Pipistrel Virus SW 128 ;

Attendu que, dans l'attente des modifications utiles du règlement (UE) n° 1178/2011, il est nécessaire de déroger à ses dispositions pour y inclure les conditions pertinentes pour l'exercice des privilèges de pilote sur le Pipistrel Virus SW 128 ;

**DECIDE**

**Article 1<sup>er</sup>**

La présente dérogation s'applique pour les candidats en vue de la délivrance d'une licence LAPL(A) ou PPL(A) pour l'exercice des privilèges sur avion Pipistrel Virus SW 128 à propulsion électrique (ci-après dénommé « SW 128 ») par l'Autorité française, pour les pilotes en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la qualification correspondante par cette même Autorité et pour les instructeurs et examinateurs impliqués dans la formation et les contrôles, sur les avions Pipistrel SW 128 immatriculés au registre français d'immatriculation et au sein des organismes de formation ATO ou DTO placés sous la surveillance de l'Autorité française.

## Article 2

Les exigences du règlement (UE) n° 1178/2011 relatives à la qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (SEP) sont applicables pour l'exercice des privilèges sur avion Pipistrel Virus SW 128 à propulsion électrique (ci-après dénommé « SW 128 ») sous réserve du respect des conditions particulières suivantes:

a) Le SW 128 est réputé constituer une variante de la classe SEP. La qualification correspondante est soumise au point FCL.135.A si elle est associée à une licence LAPL(A) ou est soumise au point FCL.710 et possède une durée de validité propre de deux ans conformément au point FCL.740 (a) si elle est associée à une licence PPL(A), CPL(A) ou ATPL(A).

b) Les pilotes sont tenus d'accomplir le programme de formation décrit dans le document Pipistrel intitulé « DOT-128-00-11-401 – Virus SW 128 Difference Training Programme » au cours de :

(1) la formation en vol en vue de l'obtention d'une licence LAPL(A) (telle que prévue au FCL.115) ou PPL(A) (telle que prévue au FCL.210) lorsqu'elle est réalisée sur SW 128 ;

(2) la formation traitant des différences (telle que prévue aux points FCL.135.A (b) et FCL.710) dans le cas d'une extension des privilèges de la qualification de classe SEP avec un moteur à pistons à la variante SW 128.

c) Dans le cas d'une extension des privilèges de la qualification SW 128 à une variante de la qualification de classe SEP avec un moteur à pistons, la formation aux différences, telle que prévue par les points FCL.135.A (b) et FCL.710 est tenue de comprendre les éléments de formation nécessaires pour que le candidat acquière les compétences nécessaires pour exploiter en toute sécurité un avion relevant de la qualification de classe SEP avec un moteur à pistons.

d) Dans le cas d'une licence LAPL(A), les exigences en matière d'expérience récente comme prévu au paragraphe FCL.140.A sont réputées satisfaites pour les variantes SEP avec un moteur à pistons et la variante SW 128 si et seulement si les conditions suivantes sont remplies :

(1) avoir effectué 12 heures de vol conformément au point FCL.140.A (a) (1) de manière combinée sur des variantes SEP avec moteur à pistons ou la variante SW 128 en incluant :

i) au moins 3 heures sur des variantes SEP avec moteur à pistons ;

ii) au moins 3 heures sur la variante SW 128 ;

iii) un vol d'entraînement tel que spécifié au point FCL.140.A (a) (1) sur une variante SEP avec un moteur à pistons ;

iv) un vol d'entraînement d'au moins 40 minutes sur la variante SW 128 avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI) ; ou

(2) lorsque le point FCL.140.A (2) s'applique, avoir effectué un contrôle de compétence d'une part sur une variante SEP avec un moteur à pistons et d'autre part sur la variante SW 128.

e) La prorogation de la qualification de classe SEP conformément au point FCL.740.A (b) est valable pour les variantes SEP avec un moteur à pistons et la variante SW 128 si et seulement si les conditions suivantes sont remplies :

(1) avoir effectué 12 heures vol conformément au point FCL.740.A (b) (1) (ii) de manière combinée sur des variantes SEP avec un moteur à pistons ou la variante SW 128 en incluant :

i) au moins 3 heures sur des variantes SEP avec un moteur à pistons ;

ii) au moins 3 heures sur la variante SW 128 ;

iii) un vol d'entraînement tel que spécifié au point FCL.740.A (b) (1) (ii) sur une variante SEP avec un moteur à pistons ;

iv) un vol d'entraînement d'au moins 40 minutes sur la variante SW 128 avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI) ; ou

(2) lorsque le point FCL.740.A (b) (1) (i) s'applique, avoir effectué un contrôle de compétence d'une part sur une variante SEP avec un moteur à pistons et d'autre part sur la variante SW 128 ;

f) Si le titulaire de la qualification de classe SEP souhaite, conformément au point FCL.740.A (b) (1) (ii), ne proroger que les privilèges attachés à la variante SW 128, ou souhaite, conformément au point FCL.140.A (a) (1), ne maintenir que l'expérience récente sur la variante SW 128, le vol d'entraînement requis aura une durée minimale de 40 minutes.

g) Le contenu du vol d'entraînement, tel que spécifié aux points d) (1) iv), e) (1) iv) et f) du présent article comprend tous les éléments suivants :

(1) procédure d'urgence en cas de surchauffe de la batterie ;

(2) procédures en cas de dysfonctionnement de la batterie :

i) état de charge (SOC) ;

ii) gestion de la réduction de l'autonomie de la batterie (perte de la capacité de la batterie) ;

iii) surchauffe de la batterie et incendie de batterie (exercices et procédures d'urgence) ;

(3) perte de puissance (poussée) après activation du système de « derating » (simulation par réduction de la puissance).

h) Le renouvellement de la qualification de classe SEP conformément au point FCL.740 (b) n'est valable que pour les variantes SEP avec moteur à pistons ou la variante SW 128 sur laquelle le contrôle de compétences prévu au point FCL.740 (b) (1) a été effectué.

i) Conformément au FCL.020 a), l'élève pilote qui suit une formation en vue d'obtenir une licence LAPL(A) ou PPL(A) sur la variante SW 128 n'est autorisé à effectuer les vols solo et les vols solo en campagne sur une variante SEP avec un moteur à pistons qu'après avoir acquis la compétence nécessaire pour piloter cette variante en toute sécurité.

j) L'instructeur, l'examineur ou l'organisme de formation, le cas échéant, mentionne sur les documents ci-après identifiés que la formation, les vérifications ou l'épreuve pratique ont été effectués sur la base de la présente dérogation :

(1) dans le cas d'une formation selon le b)(1) du présent article :

i) dans les dossiers de formation du stagiaire selon le point ORA.ATO.120 de l'annexe VII (partie ORA) ou selon le point DTO.GEN.220 de l'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) n° 1178/2011

ii) dans la recommandation pour l'examen pratique, selon le point FCL.030 b) ;

(2) dans le cas des vols d'entraînement prévus aux points b)(2), c), d)(1), e)(1) ou f) du présent article, dans le carnet de vol du pilote ;

(3) dans le cas d'un contrôle de compétences prévu au points d)(2), e)(2) ou h) du présent article ou dans le cas d'un examen pratique pour la délivrance d'un LAPL(A) ou d'un PPL(A) sur avion Pipistrel SW 128, dans le compte rendu d'épreuve pratique selon le point FCL.1030 (b)(3)

### Article 3

La présente dérogation est applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et jusqu'au 31 décembre 2024

Le directeur  
personnels navigants

  
Didier ROUZET

