



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CNRAC

**FORMATION INITIALE, PROROGATION,
RENOUVELLEMENT, FORMATEUR,
EXAMINATEUR.**

Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction technique personnels navigants
Édition n° 1
Version n° 1
du 07 septembre 2023

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed1v0	10/10/2022	Création
Ed1v1	07/09/2023	Ajout d'une précision pour le contrôle de compétences des qualifications de type en cas de flotte mixte Ajout des conditions d'utilisation d'aéronefs de classe monomoteur à piston (SEP) et multimoteur à piston (MEP) pour les actes liés aux licences

Approbation du document

Nom	Responsabilité	Date	Visa
Modifié par : Christelle ZIMMERMANN Chargé d'affaires	Rédacteur	22/09/2023	 Le chef du pôle
Karine GAY Cheffe de pôle formations, écoles et simulateurs	Vérificateur	22/09/2023	formation, écoles et simulateurs  Karine GAY
Muriel BELZUNCE Adjointe au directeur Personnel Navigant	Approbateur	25/09/2023	

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la direction de la sécurité de l'aviation civile à l'adresse suivante : luc.lochot@aviation-civile.gouv.fr

Sommaire

Gestion documentaire	2
Historique des révisions.....	2
Approbation du document.....	2
Sommaire	3
1. Objectif du guide	4
2. Préambule	4
3. Elaboration et dépôt d'un programme de formation CNRAC	5
4. Délivrance d'une qualification de type CNRAC ou d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC	6
5. Prorogation d'une qualification de type CNRAC ou d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC	7
5.1 Prorogation sans réentrainement	7
5.2 Prorogation avec réentrainement	8
6. Renouvellement d'une qualification de type CNRAC ou d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC	9
7. Synthèse	10
8. Comment devenir formateur et examinateur sur aéronef de collection	11
9. Cas particulier des flottes mixtes	11
10. Conditions d'utilisation des CNRAC de classe SEP et MEP	12
10.1 CNRAC de classe SEP.....	12
10.2 CNRAC de classe MEP	13
11. Annexes	17
11.1. Références réglementaires	17
11.2. Formulaires	20
11.3. Documents divers	28

1. Objectif du guide

Ce guide vise à accompagner les pilotes, les mécaniciens navigants avion, les formateurs et les examinateurs des structures exploitant un ou plusieurs aéronefs classés CNRAC dans les démarches liées à la formation initiale, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type (QT) et des autorisations de mécanicien navigant, ainsi que la procédure pour devenir formateur et examinateur.

Il contient également les principaux aspects à considérer lors du dépôt d'un programme de formation (administratif, pédagogique, réglementaire).

2. Préambule

Un pilote candidat à une QT CNRAC doit détenir une licence EASA. Sa QT est inscrite sur le volet national de sa licence et a une durée de validité de 4 ans.

Pour un mécanicien navigant avion CNRAC, une autorisation est délivrée par DSAC/PN/FOR. Cette autorisation le désigne, pour une durée de 4 ans, comme mécanicien navigant avion sur le type d'avion CNRAC sur lequel il a suivi la formation.

La formation sur aéronef de collection requiert un niveau de rigueur élevé car ce sont souvent des aéronefs qui ont été utilisés pour des usages militaires avec des caractéristiques de vol particulières qui peuvent dérouter un pilote non initié. Bien que le programme de formation approuvé prescrive un volume de formation, s'il le juge nécessaire, le formateur peut dépasser ces volumes pour compléter ou approfondir les compétences du stagiaire en cours de formation.

Un lien vers la liste des aéronefs nécessitant une QT CNRAC figure en annexe de ce guide (§10.3).

Pour voler sur un aéronef CNRAC dont le type ne figure pas dans cette liste, un pilote doit détenir une qualification de classe SEP, MEP ou SET EASA valide sur sa licence.

Le cas particulier des flottes dites mixtes est détaillé au paragraphe 9.

3. Elaboration et dépôt d'un programme de formation CNRAC

Après les démarches d'obtention du certificat de navigabilité restreint pour aéronef de collection, le responsable de l'aéronef doit faire valider un programme de formation par DSAC/PN/FOR.

Contenu du programme de formation

Liste des modifications et mises à jour

Pour plus de clarté, si des chapitres ou paragraphes sont modifiés, ils doivent être précédés d'un trait vertical.

Modèle de tableau des révisions :

Révision N°	Date	Page	Chapitre ou Paragraphe modifié

Table des matières

Liste de tous les chapitres.

Glossaire

Afin d'éviter toute confusion et améliorer la compréhension, tous les acronymes utilisés dans le programme de formation doivent être explicités dans un glossaire.

Objectifs

Expliciter le but précis à atteindre par le stagiaire, en termes de compétences et de qualifications à acquérir.

Public et prérequis

Public concerné et prérequis nécessaires pour suivre la formation.

Volume

Le manuel de formation doit contenir les volumes de formation théorique et pratique ainsi que les tests permettant les vérifications des connaissances théoriques.

Contenus

La durée ainsi que le contenu de chaque séance doivent être détaillés avec la liste des exercices pratiques correspondants aux procédures normales et d'urgence de l'appareil. Un manuel de sécurité doit accompagner et expliciter les dispositions mises en place afin de garantir la sécurité pendant les entraînements aux procédures d'urgences. Ces dispositions doivent être en cohérence avec les objectifs de la formation.

Moyens pédagogiques et techniques

Description des éléments matériels de la formation (aéronef, simulateur etc.).

Description des compétences techniques et professionnelles des formateurs.

Suivi et évaluation

Préciser dans le programme les moyens permettant de suivre l'exécution de la formation du stagiaire : livret de progression, fiche d'émargement, résultats des tests (QCM, etc...).

Ceux-ci doivent être conservés par le formateur pendant 3 ans et doivent pouvoir être envoyés à la DSAC à sa demande.

4. Délivrance d'une qualification de type CNRAC ou d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC

- a) Un courriel doit être envoyé à DSAC/PN/FOR avec le dossier du ou des stagiaires (CV, copie de la licence, copie du certificat médical) et la date de début de formation.
- Pour l'obtention d'une QT CNRAC, le formateur complète également le formulaire CNRAC 1, en entourant la mention « délivrance » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.
 - Pour l'obtention d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC, le formateur complète également le formulaire CNRAC 1bis, en entourant la mention « délivrance » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.

- b) Après étude du dossier

DSAC/PN/FOR retourne le dossier par courriel au formateur.

Attention : la formation ne peut débuter qu'après réception du formulaire CNRAC 1 ou CNRAC 1bis avec son numéro d'approbation et la signature de DSAC/PN/FOR (partie B du formulaire) accompagné du courrier d'approbation de DSAC/PN/FOR.

- c) A l'issue de la formation

- Pour un pilote CNRAC :

Le formateur, avant présentation du candidat, doit remplir le formulaire CNRAC 2 et informe par courriel DSAC/PN/FOR de la fin de formation et du nom de l'examineur (celui-ci ne doit pas avoir participé à la formation).

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

Le formateur, avant présentation du candidat, doit remplir le formulaire CNRAC 2bis et informe par courriel DSAC/PN/FOR de la fin de formation et du nom de l'examineur (celui-ci ne doit pas avoir participé à la formation).

- d) L'examineur complète le formulaire CNRAC 2 ou CNRAC 2bis (encadré épreuve pratique).

Après l'épreuve pratique, en cas de réussite :

- Pour un pilote CNRAC :

Le stagiaire se rend dans le service Licence de sa DSAC/IR avec une copie des formulaires CNRAC 1 et 2 pour apposition de sa QT sur le volet national de sa licence.

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

L'examineur adresse une copie du formulaire CNRAC 2bis par courriel à DSAC/PN/FOR. Une décision est envoyée au candidat afin de lui signifier qu'il peut exercer la fonction de mécanicien navigant sur l'aéronef concerné pour une durée de 4 ans. Ce document pourra être présenté lors d'un contrôle éventuel.

Après l'épreuve pratique, en cas d'échec :

L'examineur transmet le formulaire CNRAC 2 ou CNRAC 2bis par courriel à DSAC/PN/FOR avec les causes de l'échec et une proposition de réentraînement.

Reprendre au point c)

5. Prorogation d'une qualification de type CNRAC ou d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC

Il existe deux possibilités pour proroger une QT CNRAC ou une autorisation de mécanicien navigant CNRAC : avec ou sans réentrainement suivant l'expérience récente de la personne.

5.1 Prorogation sans réentrainement

- a) Si l'examineur estime que le pilote ou le mécanicien navigant a l'expérience suffisante pour proroger directement :
- Pour un pilote titulaire d'une QT CNRAC, il utilise le formulaire CNRAC 3.
 - Pour un mécanicien navigant CNRAC, il utilise le formulaire CNRAC 3bis.
- L'examineur complète les encadrés (nom du candidat, ...et l'expérience sur le type) et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR. Après étude, DSAC/PN/FOR approuve le formulaire avec un numéro d'enregistrement et le retourne par courriel à l'examineur.
- b) L'examineur complète le formulaire CNRAC 3 ou 3bis (encadré épreuve pratique).

Après l'épreuve pratique, en cas de réussite :

- Pour un pilote CNRAC :

Le pilote se rend dans le service Licence de sa DSAC/IR avec une copie du formulaire CNRAC 3 pour prorogation de sa QT sur le volet national de sa licence.

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

L'examineur adresse une copie du formulaire CNRAC 3bis par courriel à DSAC/PN/FOR. Une décision est envoyée au candidat afin de lui signifier qu'il peut exercer la fonction de mécanicien navigant sur l'aéronef concerné pour une nouvelle durée de 4 ans. Ce document pourra être présenté lors d'un contrôle éventuel.

Après l'épreuve pratique, en cas d'échec :

L'examineur transmet le formulaire CNRAC 3 ou CNRAC 3bis par courriel à DSAC/PN/FOR avec les causes de l'échec et une proposition de réentrainement.

Suivre ensuite la procédure prévue en cas de prorogation sans expérience suffisante (cf §5.2).

5.2 Prorogation avec réentrainement

- a) Si l'examineur estime que le pilote ou le mécanicien navigant n'a pas l'expérience suffisante pour proroger directement, le pilote doit se rapprocher d'un formateur CNRAC :
- Pour un pilote titulaire d'une QT CNRAC : le formateur complète le formulaire CNRAC 1, en entourant la mention « prorogation avec réentrainement » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.
 - Pour un mécanicien navigant CNRAC : le formateur complète le formulaire CNRAC 1bis, en entourant la mention « prorogation avec réentrainement » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.

- b) Après étude du dossier

DSAC/PN/FOR retourne le dossier par courriel au formateur.

Attention : la formation ne pourra débuter qu'après réception du formulaire CNRAC 1 ou CNRAC 1bis avec son numéro d'approbation et la signature de DSAC/PN/FOR (partie B du formulaire).

- c) A l'issue de la formation

- Pour un pilote CNRAC :

Le formateur, avant présentation du candidat, doit remplir le formulaire CNRAC 2 et informe par courriel DSAC/PN/FOR de la fin de formation et du nom de l'examineur (celui-ci doit si possible ne pas avoir participé à la formation).

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

Le formateur, avant présentation du candidat, doit remplir le formulaire CNRAC 2bis et informe par courriel DSAC/PN/FOR de la fin de formation et du nom de l'examineur (celui-ci doit si possible ne pas avoir participé à la formation).

- d) L'examineur complète le formulaire CNRAC 2 ou 2bis (encadré épreuve pratique).

Après l'épreuve pratique, en cas de réussite :

- Pour un pilote CNRAC :

Le stagiaire se rend dans un service licence de sa DSAC/IR avec une copie des formulaires CNRAC 1 et 2 pour prorogation de sa QT sur le volet national de sa licence.

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

L'examineur adresse une copie du formulaire CNRAC 2bis par courriel à DSAC/PN/FOR. Une décision est envoyée au candidat afin de lui signifier qu'il peut exercer la fonction de mécanicien navigant sur l'aéronef concerné pour une nouvelle durée de 4 ans. Ce document pourra être présenté lors d'un contrôle éventuel.

Après l'épreuve pratique, en cas d'échec :

L'examineur transmet le formulaire CNRAC 2 ou 2bis par courriel à DSAC/PN/FOR avec les causes de l'échec et une proposition de réentrainement.

Reprendre au point c)

6. Renouvellement d'une qualification de type CNRAC ou d'une autorisation de mécanicien navigant CNRAC

a) Dans le cas du renouvellement :

- Pour un pilote titulaire d'une QT CNRAC : le formateur complète le formulaire CNRAC 1, en entourant la mention « renouvellement » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.
- Pour un mécanicien navigant CNRAC : le formateur complète le formulaire CNRAC 1bis, en entourant la mention « renouvellement » et l'envoie par courriel à DSAC/PN/FOR.

b) Après étude du dossier

DSAC/PN/FOR retourne le dossier par courriel au formateur.

Attention : la formation ne pourra débuter qu'après réception du formulaire CNRAC 1 ou CNRAC 1bis avec son numéro d'approbation et la signature de DSAC/PN/FOR (partie B du formulaire).

c) A l'issue de la formation

- Pour un pilote CNRAC :

Le formateur, avant présentation du candidat, doit remplir le formulaire CNRAC 2 et informe par courriel DSAC/PN/FOR de la fin de formation et du nom de l'examineur (celui-ci doit si possible ne pas avoir participé à la formation).

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

Le formateur, avant présentation du candidat, doit remplir le formulaire CNRAC 2bis et informe par courriel DSAC/PN/FOR de la fin de formation et du nom de l'examineur (celui-ci doit si possible ne pas avoir participé à la formation).

d) L'examineur complète le formulaire CNRAC 2 ou 2bis (encadré épreuve pratique).

Après l'épreuve pratique, en cas de réussite :

- Pour un pilote CNRAC :

Le stagiaire se rend dans le service Licence de sa DSAC/IR avec une copie des formulaires CNRAC 1 et 2 pour renouvellement de sa QT sur le volet national de sa licence.

- Pour un mécanicien navigant CNRAC :

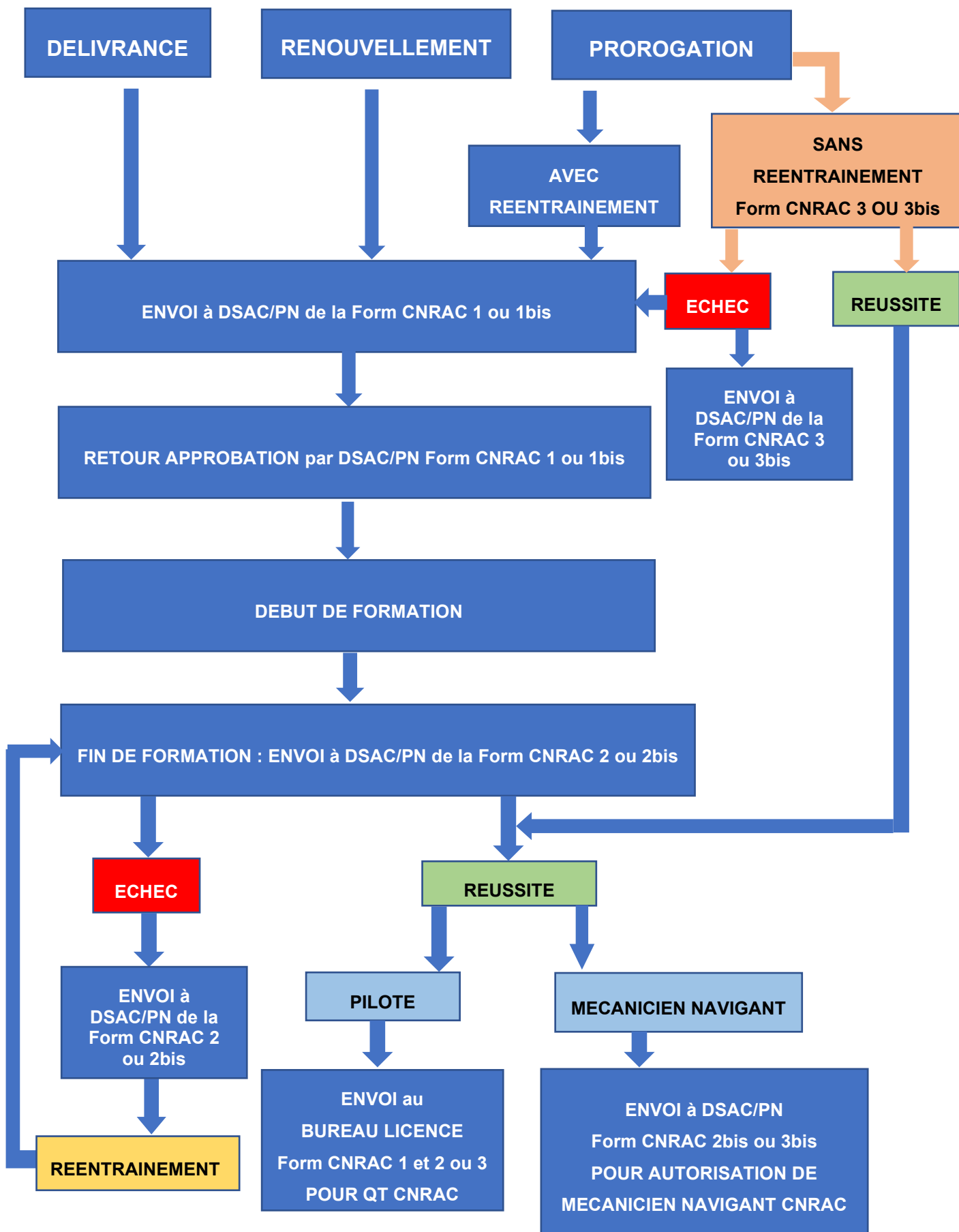
L'examineur adresse une copie du formulaire CNRAC 2bis par courriel à DSAC/PN/FOR. Une décision est envoyée au candidat afin de lui signifier qu'il peut exercer la fonction de mécanicien navigant sur l'aéronef concerné pour une nouvelle durée de 4 ans. Ce document pourra être présenté lors d'un contrôle éventuel.

Après l'épreuve pratique, en cas d'échec :

L'examineur transmet le formulaire CNRAC 2 ou 2bis par courriel à DSAC/PN/FOR avec les causes de l'échec et une proposition de réentraînement.

Reprendre au point c)

7. Synthèse



8. Comment devenir formateur et examinateur sur aéronef de collection

- a) Pour devenir formateur et/ou examinateur sur aéronef de collection CNRAC, le candidat doit fournir par courriel à DSAC/PN un dossier contenant un CV détaillant son expérience aéronautique (qualifications détenues actuelles ou passées) et particulièrement son expérience civile ou militaire sur le type considéré ainsi que des copies de sa licence et de son certificat médical.
- b) Après étude du dossier, DSAC/PN désignera le candidat formateur et/ou examinateur, par une décision valable 4 ans, lui permettant d'exercer ses fonctions de formateur et/ou examinateur pendant ces 4 ans sur le type d'aéronef CNRAC sur lequel il a été désigné.

En cas d'infraction, ces désignations pourront être suspendues.

Attention : un formateur/examinateur CNRAC n'est autorisé à exercer ses fonctions de formateur/examinateur que dans le cadre du CNRAC et sur le type d'aéronef sur lequel il a été désigné par DSAC/PN. Il ne peut donc pas exercer ces fonctions de formateur/examinateur sur le même type d'aéronef classé en CDN ; pour ce faire, il doit être instructeur/examinateur EASA sur le type (exemple du Fouga CM170/CM175 dont certains sont classés en CNRAC et d'autres en CDN – voir §9 ci-dessous).

9. Cas particulier des flottes mixtes

Un type d'aéronef est dit flotte mixte s'il existe à la fois des aéronefs de ce type détenant un CNRAC et des aéronefs de ce type détenant un CDN, CDNS, CDNR, CNSR ou laissez-passer (LP).

Ce paragraphe traite des aéronefs flotte mixte qui sont listés dans la liste des aéronefs nécessitant une QT CNRAC (cf §10.3).

Cela concerne les 6 types d'aéronef suivants :

- Fouga CM170/CM175,
- DC3,
- Gazelle SA341/342,
- Alouette II SE313,
- Djinn SO 122,
- et bientôt le L39 (en cours de classification CNRAC).

Une QT CNRAC doit être faite par un formateur CNRAC approuvé par DSAC/PN/FOR et testée par un examinateur CNRAC désigné par DSAC/PN (voir §8 ci-dessus). Les formulaires utilisés sont ceux du présent guide CNRAC (voir § 10.2).

Une QT « normale » (CDN, CDNS, CDNR, CNSR, LP) doit être faite au sein d'un ATO par un instructeur conforme à l'Aircrew EASA et testée par un examinateur conforme à l'Aircrew EASA. L'aéronef utilisé ne peut pas être un aéronef CNRAC, conformément à l'article 19-1 (1)(d) de l'arrêté du 28 février 2006 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC). Les formulaires utilisés sont ceux de l'Aircrew EASA.

Si la formation à la QT se fait dans un ATO, l'obtention des 2 QT peut être concomitante si l'instructeur de l'ATO et l'examineur ont également été désignés au titre de l'article 24b de l'arrêté CNRAC (voir §8 ci-dessus). L'aéronef utilisé ne peut pas être un aéronef CNRAC, conformément à l'article 19-1 (1)(d) de l'arrêté du 28 février 2006 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC). Il faut envoyer les 2 types de formulaires au pôle Licence qui inscrira deux qualifications sur la licence (1 QT CNRAC valable 4 ans et 1 QT « normale » valable 1 an).

Pour être commandant de bord ou copilote sur un aéronef CNRAC, il faut avoir une QT CNRAC valide sur le volet national de sa licence ou une QT « normale » valide sur le volet national ou EASA de sa licence.

Pour être commandant de bord ou copilote sur un aéronef détenant un CDN, CDNS, CDNR, CNSR ou LP, il faut avoir une QT « normale » valide sur le volet national ou EASA de sa licence.

Exemple : Un pilote détenant une QT « normale » d'une durée d'un an ne peut pas voler sur un aéronef CNRAC au-delà de la validité de sa QT « normale » sauf s'il détient en parallèle une QT CNRAC valide sur sa licence.

Le contrôle de compétences en vue d'une prorogation de qualification de type Aircrew **peut être effectué sur un aéronef classé CNRAC**, sous réserve que **l'aéronef ait été autorisé** conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240.

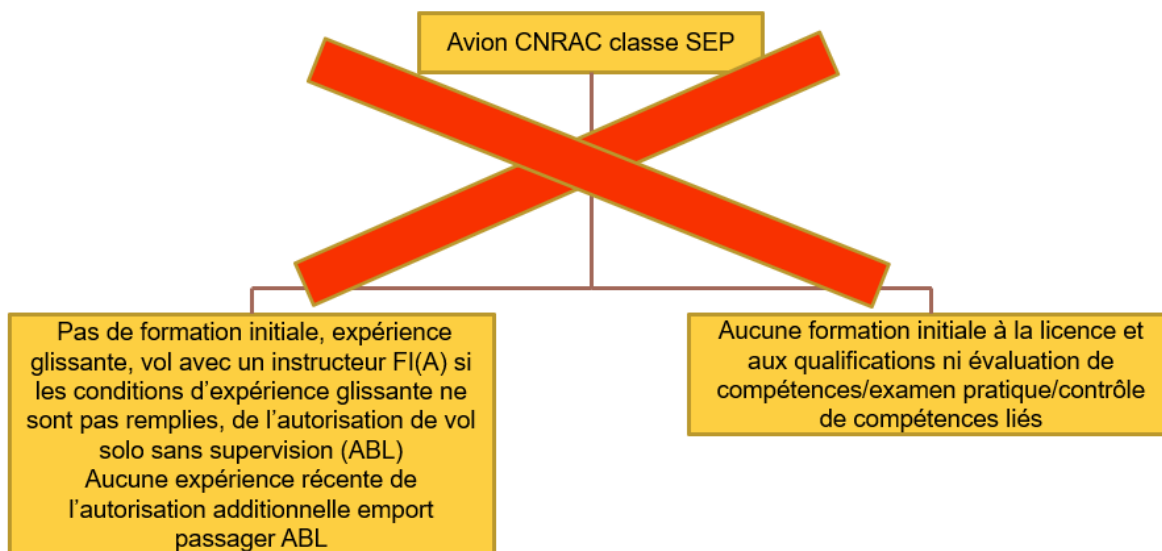
10. Conditions d'utilisation des CNRAC de classe SEP et MEP

10.1 CNRAC de classe SEP

Formation initiale aux licences et qualifications et renouvellement

L'article 19-1 de l'arrêté du 28 février 2006 modifié ne permettant pas l'instruction au bénéfice d'élève pilote, un avion CNRAC de classe SEP ne peut pas être utilisé :

- Pour la formation initiale, l'expérience glissante, le vol avec un instructeur FI(A) si les conditions d'expérience glissante ne sont pas remplies de l'autorisation de vol solo sans supervision (ABL), pour les conditions d'expérience récente de l'autorisation supplémentaire emport passager ABL ;
- Pour la formation initiale et l'examen pratique LAPL, PPL, CPL ;
- Pour la formation initiale et l'examen pratique associé, le renouvellement et le contrôle de compétences associé à une qualification de classe SEP ou une qualification supplémentaire ;
- Pour la formation initiale, le renouvellement et les évaluations de compétences associées à une qualification instructeur.



Point d'attention 1 : **Aucune heure de vol** sur avion CNRAC de classe SEP **ne peut être comptabilisée** dans le cadre d'une formation aux licences ou qualifications. Il convient donc d'y être attentif lors du décompte des heures en vue de la présentation de l'élève pilote à son examen pratique ou contrôle de compétences.

Vol de familiarisation et d'entraînement, conditions d'expérience et contrôle de compétences pour le LAPL et la prorogation classe SEP

L'article 19-1 de l'arrêté du 28 février 2006 modifié autorisant les vols nécessaires au maintien des compétences des équipages et, compte-tenu du FCL.035 (a) (4), et de l'AMC1 FCL.140.A/FCL.140.S/FCL.740.A(b)(1)(ii) et sur l'AMC2 FCL.1015 (p) :

- Un **vol de familiarisation** peut être effectué sur un avion CNRAC de classe SEP.
- Un **vol d'entraînement avec instructeur** (ex : remise à niveau, perfectionnement) peut être effectué sur un avion CNRAC de classe SEP.

- Un **vol de contrôle de compétences** en vue de la prorogation classe SEP ou de l'expérience glissante LAPL peut être effectué sur un avion CNRAC de classe SEP, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240.**
- Un **vol effectué en tant que PIC** sur un avion CNRAC de classe SEP peut être comptabilisé dans le cadre de la prorogation classe SEP (12 h et 12 décollages/atterrissages dans les 12 derniers mois) et de l'expérience glissante LAPL (12h et 12 décollages/atterrissages dans les 2 dernières années).
- Un **vol de familiarisation ou d'entraînement avec instructeur** sur un avion CNRAC de classe SEP peut être comptabilisé dans le cadre de la prorogation classe SEP (12 h et 12 décollages/atterrissages et remise à niveau d'au moins 1 heure dans les 12 derniers mois) ou de l'expérience glissante LAPL (12h et 12 décollages/atterrissages et remise à niveau d'au moins 1 heure dans les 2 dernières années), **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240.**

Heures d'instruction et évaluation de compétences pour la prorogation FI(A) et CRI(A)

L'article 19-1 de l'arrêté du 28 février 2006 modifié autorisant les vols nécessaires au maintien des compétences des équipages et, compte-tenu de l'AMC2 FCL.1015 (p) :

- Un **vol de familiarisation ou d'entraînement avec instructeur** effectué sur un avion CNRAC de classe SEP peut être comptabilisé dans les conditions d'expérience en vue de la prorogation FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (a) (1) (i) (A) et FCL.940.CRI (a) (1).
- Un **vol de contrôle de compétences** effectué sur un avion CNRAC de classe SEP, en vue d'une prorogation classe SEP ou de l'expérience glissante LAPL, peut être comptabilisé dans les conditions d'expérience en vue de la prorogation FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (a) (1) (i) (A) et FCL.940.CRI (a) (1), **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240.**
- Le **vol d'évaluation de compétences** requis au titre de la prorogation FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (a) (1) (iii) et FCL.940.CRI (a) (3), peut être effectué sur un avion CNRAC de classe SEP, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240.**

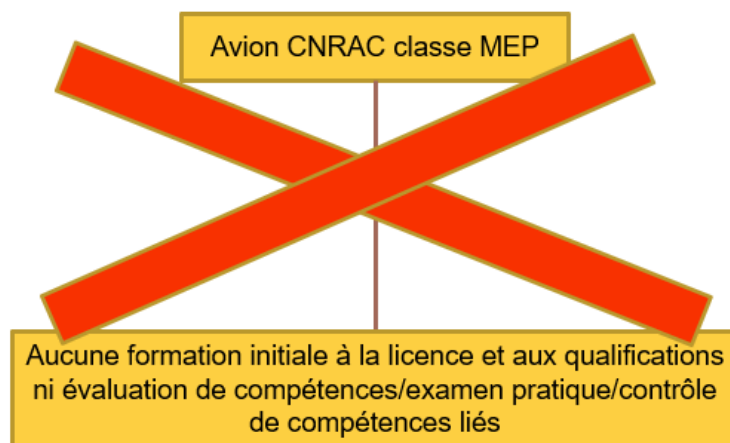
Le tableau récapitulatif ci-après explicite les conditions de prise en compte d'un CNRAC classe SEP pour l'expérience glissante et la prorogation de qualifications additionnelles et pour l'emport de passager.

10.2 CNRAC de classe MEP

Formation initiale aux licences et qualifications et renouvellement

L'article 19-1 de l'arrêté du 28 février 2006 modifié ne permettant pas l'instruction au bénéfice d'élèves pilotes, un avion CNRAC de classe MEP ne peut pas être utilisé :

- Pour la formation initiale et l'examen pratique PPL, CPL ;
- Pour la formation initiale et l'examen pratique associé, le renouvellement et le contrôle de compétences associé à une qualification de classe MEP ou une qualification additionnelle;
- Pour la formation initiale, le renouvellement et les évaluations de compétences associées à une qualification instructeur.



Point d'attention : **Aucune heure de vol** sur avion CNRAC de classe MEP **ne peut être comptabilisée** dans le cadre d'une formation aux licences ou qualifications. Il convient donc d'y être attentif lors du décompte des heures en vue de la présentation de l'élève pilote à son examen pratique ou contrôle de compétences.

Vol de formation traitant des différences et d'entraînement, conditions d'expérience et contrôle de compétences pour la prorogation classe MEP

L'article 19-1 de l'arrêté du 28 février 2006 modifié autorisant les vols nécessaires au maintien des compétences des équipages et, compte-tenu de l'AMC2 FCL.1015 (p) :

- Un **vol de formation traitant des différences** peut être effectué sur un avion CNRAC de classe MEP.
- Un **vol d'entraînement avec instructeur** (ex : remise à niveau, perfectionnement) peut être effectué sur un avion CNRAC de classe MEP.
- Un **vol de contrôle de compétences** en vue de la prorogation classe MEP peut être effectué sur un avion CNRAC de classe MEP, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135.**
- Un **vol sur un avion CNRAC de classe MEP** peut être comptabilisé dans le cadre de la prorogation classe MEP :
 - 10 étapes conformément au FCL.740.A (a) (2) (i) ou
 - 1 étape avec un examinateur conformément au FCL.740.A (a) (2) (ii). Si cette étape est faite dans le cadre d'un **vol de contrôle de compétences**, l'avion doit avoir été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135.

Heures d'instruction et évaluation de compétences pour la prorogation FI(A) et CRI(A)

L'article 19-1 de l'arrêté du 28 février 2006 modifié autorisant les vols nécessaires au maintien des compétences des équipages et, compte tenu de l'AMC2 FCL.1015 (p) :

- Un **vol de formation traitant des différences ou d'entraînement avec instructeur** effectué sur un avion CNRAC de classe MEP peut être comptabilisé dans les conditions d'expérience en vue de la prorogation FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (a) (1) (i) (A) et FCL.940.CRI (a) (1).
- Un **vol de contrôle de compétences** effectué sur un avion CNRAC de classe MEP, en vue d'une prorogation classe MEP, peut être comptabilisé dans les conditions d'expérience en vue de la prorogation FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (a) (1) (i) (A) et FCL.940.CRI (a) (1), **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135.**
- Le **vol d'évaluation de compétences** requis au titre de la prorogation FI(A) et CRI(A), conformément aux FCL.940.FI (a) (1) (iii) et FCL.940.CRI (a) (3), peut être effectué sur un avion CNRAC de classe MEP, **sous réserve que cet avion ait été autorisé conformément à l'ORA.ATO.135.**

Le tableau récapitulatif ci-après explicite les conditions de prise en compte d'un CNRAC classe MEP pour l'expérience glissante et la prorogation de qualifications additionnelles et pour l'emport de passager.

	Avion CNRAC classe SEP	Avion CNRAC classe SEP autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240	Avion CNRAC classe MEP	Avion CNRAC classe MEP autorisé conformément à l'ORA.ATO.135	Comptabilisation au titre de l'expérience requise pour la prorogation FI(A) ou CRI(A)
Vol de formation initiale, expérience glissante, vol avec un instructeur FI(A) si conditions expérience glissante non remplies, de l'autorisation de vol solo sans supervision (ABL) Vol expérience récente autorisation emport passager ABL					
Vol de formation initiale / renouvellement licence ou qualification et évaluation de compétences / examen pratique / contrôle de compétences associés					
Expérience requise pour l'emport passager conformément au FCL.060 b) 1)	X	X	X	X	
Vol d'entraînement avec instructeur	X	X	X	X	X
Vol de familiarisation classe SEP	X	X			X
Vol PIC pour la prorogation classe SEP ou expérience glissante LAPL	X	X			
Vol de familiarisation/entraînement avec instructeur pouvant être comptabilisé au titre de l'expérience requise pour la prorogation classe SEP ou expérience glissante LAPL		X			X
Vol de contrôle de compétences pour la prorogation classe SEP ou expérience glissante LAPL		X			X
Vol de formation traitant des différences			X	X	X
Prise en compte expérience classe MEP : 10 étapes conformément au FCL.740.A (a) (2) (i) ou 1 étape avec un examinateur conformément au FCL.740.A (a) (2) (ii)			X	X	X
Vol de contrôle de compétences pour la prorogation classe MEP				X	X

	Avion CNRAC classe SEP	Avion CNRAC classe SEP autorisé conformément à l'ORA.ATO.135 ou DTO.GEN.240	Avion CNRAC classe MEP	Avion CNRAC classe MEP autorisé conformément à l'ORA.ATO.135	Comptabilisation au titre de l'expérience requise pour la prorogation FI(A) ou CRI(A)
Expérience glissante pour le remorquage de planeurs ou de banderoles conformément au FCL.805(e)	X	X	X	X	
Vol de remorquage de planeurs ou de banderoles avec ou sous la supervision d'un instructeur requis si l'expérience glissante n'est pas remplie conformément au FCL.805(f)	X	X	X	X	X
Expérience requise pour la prorogation de la qualification montagne conformément au FCL.815(e)(1)	X	X	X	X	
Vol de contrôle de compétences pour la prorogation de la qualification montagne conformément au FCL.815(e)(2)		X		X	X
Evaluation de compétences pour la prorogation qualification FI(A) ou CRI (A)		X		X	

11. Annexes

11.1. Références réglementaires

Extraits de l'arrêté du 28 février 2006 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC)

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000607331/2022-10-05/>

TITRE VI : UTILISATION. (Articles 19 à 20)

(...)

Article 19-1

Limites d'utilisation :

1. Un aéronef titulaire du CNRAC ne peut pas effectuer :

(...)

d) Des vols d'instruction au bénéfice d'élèves pilotes. Toutefois sont autorisés :

- les vols aux fins de délivrance, prorogation ou renouvellement d'une qualification de type d'aéronef de collection ;
- les vols nécessaires au maintien des compétences des équipages

TITRE VIII : LICENCE ET QUALIFICATION POUR LES AÉRONEFS DE COLLECTION (Articles 22 à 25 bis)

Article 22

Règles générales

Les personnels navigants prenant part à l'exploitation des aéronefs détenant un CNRAC détiennent une licence conforme :

-aux exigences du 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, à l'exception de celles relatives à l'instruction au vol prévues au c) du FCL. 725A ; ou,

-à l'arrêté du 28 octobre 2002 relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4).

Les dispositions fixées par la sous-partie H de l'annexe I " Partie FCL " du 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 à l'exception de celles relatives à l'instruction au vol prévues au c) du FCL. 725A, et par la sous-partie F de l'annexe FCL 4 à l'[arrêté du 28 octobre 2002](#) relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4), sont applicables aux personnels navigants prenant part à l'exploitation des aéronefs détenant un CNRAC.

Article 23

Règles particulières applicables à certains aéronefs de collection.

Lorsque certains aéronefs de collection ne permettent pas l'application des règles générales définies à l'article 22, en raison de leurs caractéristiques ou de leur caractère unique, ils peuvent être mis en œuvre par des personnels navigants auxquels le ministre chargé de l'aviation civile a délivré une qualification de type d'aéronef de collection.

La détention de cette qualification de type ne permet l'exercice des privilèges que sur un aéronef détenant un CNRAC. La qualification de type d'aéronef de collection est portée sur un volet national annexé à une licence conforme aux exigences mentionnées à l'article 22.

Lorsque que la composition de l'équipage de conduite exige la présence d'un mécanicien navigant et en l'absence de titulaire d'une licence et d'une qualification conformes à l'[arrêté du 28 octobre 2002](#) susmentionné, le ministre chargé de l'aviation civile peut délivrer une autorisation permettant uniquement l'exercice des privilèges de mécanicien navigant sur l'aéronef détenant le CNRAC. Pour pouvoir en exercer les privilèges, ce membre d'équipage détient un certificat médical de classe 2 conforme à l'annexe IV " Partie MED " du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 susmentionné.

Une instruction du ministre chargé de l'aviation civile fixe la liste des qualifications de type d'aéronefs de collection et la composition de l'équipage de conduite.

Les conditions de délivrance, de prorogation ou de renouvellement des qualifications de type d'aéronef de collection ou autorisations sont notifiées aux postulants après demande de leur part auprès du ministre chargé de l'aviation civile.

Les qualifications de type d'aéronefs de collection ou autorisations ont une durée de validité de quatre ans.

Article 24

Formations en vue de la délivrance ou du renouvellement des qualifications de type et autorisations visées à l'article 23.

a) Formation théorique et contrôle des connaissances :

Tout candidat suit une formation théorique adaptée et démontre qu'il possède les connaissances nécessaires pour exploiter en toute sécurité le type d'aéronef considéré ;

b) Formation au vol :

Tout candidat suit de manière complète et satisfaisante un programme de formation au vol approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile.

Dans le cas d'un pilote, cette formation à la qualification de type est effectuée sous la supervision d'un pilote chargé de la formation et désigné pour quatre ans par le ministre chargé de l'aviation civile.

Dans le cas d'un mécanicien navigant, cette formation à la qualification de type ou pour la délivrance d'une autorisation est effectuée sous la supervision d'un mécanicien navigant chargé de la formation et désigné pour quatre ans par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article 25

Epreuve pratique d'aptitude pour la délivrance ou le renouvellement des qualifications de type et autorisations visées à l'article 23.

Le candidat à la délivrance ou au renouvellement d'une qualification de type ou d'une autorisation démontre qu'il est capable d'appliquer en toute sécurité les procédures appropriées et d'exécuter les manœuvres proposées :

-le pilote démontre qu'il est capable d'appliquer en toute sécurité les procédures appropriées en tant que pilote commandant de bord (PIC). Le ministre chargé de l'aviation civile désigne pour quatre ans les pilotes chargés de la conduite des épreuves pratiques. Si l'aéronef est monoplace ou ne dispose que d'une commande de vol, l'épreuve pratique d'aptitude est dirigée depuis le sol ;

-le mécanicien navigant démontre qu'il est capable d'appliquer en toute sécurité les procédures appropriées en tant que mécanicien navigant. Le ministre chargé de l'aviation civile désigne pour quatre ans les mécaniciens navigants chargés de la conduite des épreuves pratiques.

Article 25bis

Conditions en vue de la prorogation des qualifications de type et autorisations visées à l'article 23.

Les conditions de prorogation des qualifications de type d'aéronef de collection ou autorisations sont notifiées aux postulants après une demande préalable de leur part auprès du ministre chargé de l'aviation civile.

En fonction de l'expérience du candidat, le ministre de l'aviation civile évalue la nécessité ou non d'une formation de remise à niveau avant présentation à l'épreuve pratique d'aptitude visée à l'article 25.

REGLEMENT 1178/201- ANNEXE 1 PART FCL

FCL.035

a)(...)

4) Toutes les heures de vol effectuées à bord d'un avion ou d'un TMG qui font l'objet d'une décision d'un État membre prise conformément à l'article 2, paragraphe 8, point a) ou c), du règlement (UE) 2018/1139 ou qui relèvent du champ d'application de l'annexe I dudit règlement seront intégralement portées en crédit pour satisfaire aux exigences en matière de temps de vol énoncées au point FCL.140.A a) 1) et au point FCL.740.A b) 1) ii) de la présente annexe, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

i) l'avion ou le TMG concerné appartient à la même catégorie et à la même classe que l'aéronef relevant de la partie FCL pour lequel les heures de vol doivent être créditées;

ii) dans le cas de vols d'entraînement avec un instructeur, l'avion ou le TMG utilisé est soumis à une autorisation prévue au point ORA.ATO.135 de l'annexe VII (partie ORA) ou au point DTO.GEN.240 de l'annexe VIII (partie DTO).

AMC1 FCL.140.A; FCL.140.S; FCL.740.A(b)(1)(ii) Recency and revalidation requirements

All hours flown on aeroplanes or sailplanes that are subject to a decision as per Article 2(8) of the Basic Regulation or that are specified in Annex I to the Basic Regulation should count in full towards fulfilling the hourly requirements of points FCL.140.A, FCL.140.S, and FCL.740.A(b)(1)(ii) under the following conditions:

(a) the aircraft matches the definition and criteria of the respective Part-FCL aircraft category, class, and type ratings; and

(b) the aircraft that is used for training flights with an instructor is an Annex-I aircraft of type (a), (b), (c), or (d) that is subject to an authorisation specified in points ORA.ATO.135 or DTO.GEN.240.

AMC2 FCL.1015

(...)(p) Before undertaking a test or check, an examiner will verify that the aircraft or FSTD intended to be used is suitable and appropriately equipped for the test or check. Aircraft that fall under points (a), (b), (c), or (d) of Annex I to the Basic Regulation can be used provided that they are subject to an authorisation as per point ORA.ATO.135 or point DTO.GEN.240.

11.2. Formulaires

Formulaire CNRAC 1 – V10/10/2022



DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE

APPROBATION D'UN PROGRAMME NOMINATIF DE FORMATION POUR LA DELIVRANCE, LA PROROGATION AVEC REENTRAINEMENT OU LE RENOUELEMENT D'UNE QUALIFICATION DE TYPE SUR AERONEF DE COLLECTION

Arrêté du 28 février 2006 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC)

DELIVRANCE*	PROROGATION AVEC REENTRAINEMENT*	RENOUELEMENT*
-------------	-------------------------------------	---------------

* Entourer la mention utile

PARTIE A FORMULAIRE DE DEMANDE A REMPLIR PAR LE FORMATEUR

NOM DU CANDIDAT :

PRENOM:

ADRESSE:

COURRIEL:

TEL :

LICENCE N°.....

QUALIFICATION(S) DETENUE(S):

1. RÉSUMÉ DES CONDITIONS D'ENTRÉE EN STAGE DU CANDIDAT :

2. CONTENU DE LA FORMATION DU STAGIAIRE

2.1 COURS AU SOL :.....heures

2.2 FORMATION EN VOL :.....heures

AÉROPORT(S) :

3. TYPE D'AÉRONEF :.....N° IMMATRICULATION :.....EXPLOITANT :.....



Je certifie que la formation pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement à la qualification de type aéronef de collection définie ci-dessus, doit être effectuée sous ma responsabilité, conformément aux exigences contenues dans le manuel de formation.

Date: / /

Nom et signature du formateur:

PARTIE B CERTIFICAT D'APPROBATION DE L'AUTORITÉ

Je certifie que le programme nominatif de formation pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement à la qualification de type d'aéronef de collection défini ci-dessus, a été approuvé pour être effectué sous la responsabilité du formateur référencé ci-dessus.

Date et numéro de l'approbation:

Signature/Tampon de l'autorité:



DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE

APPROBATION D'UN PROGRAMME NOMINATIF DE FORMATION POUR LA DELIVRANCE, LA PROROGATION AVEC REENTRAINEMENT OU LE RENOUELEMENT D'UNE AUTORISATION DE MECANICIEN NAVIGANT CNRAC

Arrêté du 28 février 2006 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC)

DELIVRANCE*	PROROGATION AVEC REENTRAINEMENT*	RENOUELEMENT*
-------------	-------------------------------------	---------------

* Entourer la mention utile

PARTIE A FORMULAIRE DE DEMANDE A REMPLIR PAR LE FORMATEUR

NOM DU CANDIDAT :

PRENOM:

ADRESSE:

COURRIEL:

TEL :

LICENCE N°..... (si le candidat détient une licence conforme à l'arrêté du 28 octobre 2002 relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4))

EXPERIENCE(S) DETENUE(S):

1. RÉSUMÉ DES CONDITIONS D'ENTRÉE EN STAGE DU CANDIDAT :

2. CONTENU DE LA FORMATION DU STAGIAIRE

2.2 COURS AU SOL :.....heures

2.3 FORMATION EN VOL :.....heures

AÉROPORT(S) :

3. TYPE D'AVION :.....N° IMMATRICULATION :.....EXPLOITANT :.....



Je certifie que la formation pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de l'autorisation de mécanicien navigant CNRAC définie ci-dessus, doit être effectuée sous ma responsabilité, conformément aux exigences contenues dans le manuel de formation.

Date: / /

Nom et signature du formateur:

PARTIE B CERTIFICAT D'APPROBATION DE L'AUTORITÉ

Je certifie que le programme nominatif de formation pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de l'autorisation de mécanicien navigant CNRAC défini ci-dessus, a été approuvé pour être effectué sous la responsabilité du formateur référencé ci-dessus.

Date et numéro de l'approbation:

Signature/Tampon de l'autorité:

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU DE FORMATION ET D'ÉPREUVE PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE, LA PROROGATION AVEC REENTRAINEMENT OU LE RENOUELEMENT D'UNE QUALIFICATION DE TYPE SUR AERONEF DE COLLECTION

Arrêté du 28 février 2006 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC)

NOM DU CANDIDAT:		PRÉNOM(S):	
TYPE DE LICENCE:		NUMÉRO:	
ÉTAT DE DÉLIVRANCE :		SIGNATURE DU CANDIDAT:	
LIVRET DE PROGRESSION:			

1	FORMATION THÉORIQUE
LIEU ET DATE:	
NOTE OBTENUE EN % (SEUIL DE REUSSITE 75%)	
DURÉE DE LA FORMATION:	

2	FORMATION EN VOL
TYPE D'AERONEF:	
AERODROME(S) UTILISE(S) POUR LA FORMATION:	
LIEU ET DATE:	
DUREE DE LA FORMATION EN VOL (EN HEURE(S) ET MINUTE(S)):	

JE SOUSSIGNE : FORMATEUR CHARGE DE LA FORMATION PAR LA DECISION : **DSAC/PN/FOR**, CERTIFIE PAR LA PRESENTE QUE LE CANDIDAT CI-DESSUS A SUIVI LES FORMATIONS THEORIQUE ET EN VOL CONFORMEMENT AU PROGRAMME DE FORMATION APPROUVE SOUS LA REFERENCE : **DSAC/PN/FOR**

3	ÉPREUVE PRATIQUE		
REMARQUE : SI LE CANDIDAT ECHOUE, L'EXAMINATEUR CHARGE DE L'ÉPREUVE PRATIQUE DEVRA INDIQUER LES CAUSES DE L'ÉCHEC ET UNE PROPOSITION DE REENTRAINEMENT	RÉUSSITE*	ÉCHEC*	IMMATRICULATION DE L'AERONEF :
LIEU ET DATE:			
EXAMINATEUR CHARGE DE L'ÉPREUVE PRATIQUE :	NOM EN LETTRES CAPITALES :	PAR LA DECISION :	SIGNATURE DE L'EXAMINATEUR CHARGE DE L'ÉPREUVE PRATIQUE :
TYPE ET NUMERO DE LICENCE DE L'EXAMINATEUR:		DSAC/PN	

* ENTOURER LA MENTION UTILE

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU DE FORMATION ET D'ÉPREUVE PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE, LA PROROGATION AVEC REENTRAINEMENT OU LE RENOUVELLEMENT D'UNE AUTORISATION DE MECANICIEN NAVIGANT CNRAC

Arrêté du 28 février 2006 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC)

NOM DU CANDIDAT:		PRÉNOM(S):	
TYPE DE LICENCE: (SI TITULAIRE D'UNE LICENCE CONFORME A L'ARRÊTE DU 28 OCTOBRE 2002)		NUMÉRO:	
ÉTAT DE DÉLIVRANCE :		SIGNATURE DU CANDIDAT:	
LIVRET DE PROGRESSION:			

1	FORMATION THÉORIQUE
LIEU ET DATE:	
NOTE OBTENUE EN % (SEUIL DE REUSSITE 75%)	
DURÉE DE LA FORMATION:	

2	FORMATION EN VOL
TYPE D'AVION:	
AÉRODROME(S) UTILISÉ(S) POUR LA FORMATION:	
LIEU ET DATE:	
DURÉE DE LA FORMATION EN VOL (EN HEURE(S) ET MINUTE(S)):	

JE SOUSSIGNE : FORMATEUR CHARGE DE LA FORMATION PAR LA DECISION : **DSAC/PN/FOR**, CERTIFIE PAR LA PRESENTE QUE LE CANDIDAT CI-DESSUS A SUIVI LES FORMATIONS THEORIQUE ET EN VOL CONFORMEMENT AU PROGRAMME DE FORMATION APPROUVE SOUS LA REFERENCE : **DSAC/PN/FOR**

3	ÉPREUVE PRATIQUE		
REMARQUE : SI LE CANDIDAT ÉCHOUE, L'EXAMINATEUR CHARGE DE L'ÉPREUVE PRATIQUE DEVRA INDICER LES CAUSES DE L'ÉCHEC ET UNE PROPOSITION DE REENTRAINEMENT	RÉUSSITE*	ÉCHEC*	IMMATRICULATION DE L'AVION :
LIEU ET DATE:			
EXAMINATEUR CHARGE DE L'ÉPREUVE PRATIQUE :	NOM EN LETTRES CAPITALES :	PAR LA DECISION : DSAC/PN	SIGNATURE DE L'EXAMINATEUR CHARGE DE L'ÉPREUVE PRATIQUE :
TYPE ET NUMERO DE LICENCE OU D'AUTORISATION DE L'EXAMINATEUR :			

* ENTOURER LA MENTION UTILE

**FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'ÉPREUVE PRATIQUE POUR LA PROROGATION SANS REENTRAI-
NEMENT D'UNE QUALIFICATION DE TYPE SUR AERONEF DE COLLECTION**

Arrêté du 28 février 2006 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC)

NOM DU CANDIDAT:		PRÉNOM(S):	
TYPE DE LICENCE:		NUMÉRO:	
QUALIFICATION DE TYPE CNRAC DETENUE :		DATE DE FIN DE VALIDITE :	

1	EXPERIENCE SUR LE TYPE
DEPUIS LA DERNIÈRE PROROGATION	
DANS LES 12 DERNIERS MOIS PRE- CEDENT L'ÉPREUVE :	
SIGNATURE DU CANDIDAT:	

PRESENTATION DIRECTE A LA PROROGATION COMPTE TENU DE L'EXPERIENCE RECENTE DU CANDIDAT SUR LE TYPE.

APPROUVE SOUS LA REFERENCE : **DSAC/PN/FOR**

2	ÉPREUVE PRATIQUE		
REMARQUE : SI LE CANDIDAT ECHOUE, L'EXAMINATEUR CHARGE DE L'ÉPREUVE PRATIQUE DEVRA INDIQUER LES CAUSES DE L'ÉCHEC ET UNE PROPOSITION DE REENTRAIEMENT	RÉUSSITE*	ÉCHEC*	IMMATRICULATION DE L'AERONEF :
LIEU ET DATE:			
EXAMINATEUR CHARGE DE L'ÉPREUVE PRA- TIQUE :	NOM EN LETTRES CAPITALES :	PAR LA DECISION : DSAC/PN	SIGNATURE DE L'EXAMINATEUR CHARGE DE L'ÉPREUVE PRATIQUE :
TYPE ET NUMERO DE LICENCE DE L'EXAMI- NATEUR:			

* ENTOURER LA MENTION UTILE

**FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'EPREUVE PRATIQUE POUR LA PROROGATION SANS REENTRAI-
MENT D'UNE AUTORISATION DE MECANICIEN NAVIGANT CNRAC**

Arrêté du 28 février 2006 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC)

NOM DU CANDIDAT:		PRÉNOM(S):	
TYPE DE LICENCE: (SI TITULAIRE D'UNE LI- CENCE CONFORME A L'AR- RETE DU 28 OCTOBRE 2002)		NUMÉRO:	
TYPE DE CNRAC :		DATE DE FIN DE VALIDITE :	

1	EXPERIENCE SUR LE TYPE
DEPUIS LA DERNIÈRE PROROGATION	
DANS LES 12 DERNIERS MOIS PRE- CEDENT L'EPREUVE :	
SIGNATURE DU CANDIDAT:	

PRESENTATION DIRECTE A LA PROROGATION COMPTE TENU DE L'EXPERIENCE RECENTE DU CANDIDAT SUR LE TYPE.

APPROUVE SOUS LA REFERENCE : **DSAC/PN/FOR**

2	EPREUVE PRATIQUE		
REMARQUE : SI LE CANDIDAT ECHOUE, L'EXAMINATEUR CHARGE DE L'EPREUVE PRATIQUE DEVRA INDIQUER LES CAUSES DE L'ECHEC ET UNE PROPOSITION DE REENTRAINEMENT	RÉUSSITE*	ECHEC*	IMMATRICULATION DE L'AVION :
LIEU ET DATE:			
EXAMINATEUR CHARGE DE L'EPREUVE PRA- TIQUE :	NOM EN LETTRES CAPITALES :	PAR LA DECISION : DSAC/PN	SIGNATURE DE L'EXAMINATEUR CHARGE DE L'EPREUVE PRATIQUE :
TYPE ET NUMERO DE LICENCE OU D'AUTO- RISATION DE L'EXAMINATEUR :			

* ENTOURER LA MENTION UTILE

11.3. Documents divers

Décision DSAC/PN fixant la liste des qualifications de type d'aéronefs de collection :

<https://www.ecologie.gouv.fr/qualifications-nationales>

Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr