

**REPUBLIQUE FRANCAISE****MINISTERE DES TRANSPORTS,  
DE L'EQUIPEMENT, DU TOURISME,  
ET DE LA MER**

NOR :

**Arrêté du 07 novembre 2005 fixant les conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement des qualifications de classe pour les avions multimoteurs à propulsion axiale, les avions monosièges et les hydravions.***(JO du 14 décembre 2005, page 19221)*

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de ladite convention publiée par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article L 410-1 ;

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1), notamment son paragraphe FCL 1.215 (c) ;

Après l'avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile dans sa séance du 29 septembre 2005,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** - Le présent arrêté fixe les conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement des qualifications de classe relatives aux avions multimoteurs à pistons à propulsion axiale, aux avions monosièges et aux hydravions.

L' « Autorité » désigne le ministre chargé de l'aviation civile ou toute autre autorité prévue par une disposition réglementaire.

**Chapitre I – Dispositions applicables aux avions multimoteurs à propulsion axiale.**

**Art. 2.** - La qualification de classe relative aux avions multimoteurs à propulsion axiale est soumise au même régime de délivrance, de prorogation et de renouvellement que celle relative aux avions monomoteurs à pistons sous réserve des conditions particulières fixées aux articles 3 à 8 du présent arrêté.

**Art. 3.** - Pour obtenir la qualification de classe sur avions multimoteurs à propulsion axiale, les pilotes titulaires d'une qualification de classe sur avion monomoteur, multimoteur à pistons ou monomoteur à turbopropulseur doivent effectuer une formation aux différences avec un instructeur habilité.

Après avoir dispensé la formation, l'instructeur habilité atteste de l'accomplissement de la formation par l'enregistrement sur le carnet de vol ou un document équivalent.

**Art. 4.** - Pour obtenir la qualification de classe sur avions multimoteurs à propulsion axiale, les pilotes qui ne détiennent pas une des qualifications de classe mentionnées à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 3 doivent remplir les trois conditions suivantes :

(1) remplir les conditions de la formation théorique requises au paragraphe FCL 1.261 (a) et à l'Appendice 1 au FCL 1.261 (a) de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, dans leur partie relative aux classes d'avions monopilotes monomoteurs ;

(2) remplir les conditions de la formation pratique requises au paragraphe FCL 1.261 (b) et à l'Appendice 3 au FCL 1.240 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, dans leur partie relative aux classes d'avions monopilotes monomoteurs. La section 6 de l'Appendice 3 au FCL 1.240 est applicable mais son contenu est remplacé par celui de la section 6 figurant en annexe au présent arrêté ;

(3) satisfaire à l'épreuve pratique d'aptitude prévue au paragraphe FCL 1.262 (a) de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé. Lors de l'épreuve pratique d'aptitude, la section 6 de l'Appendice 3 au FCL 1.240 est applicable mais son contenu est remplacé par celui de la section 6 figurant en annexe au présent arrêté.

**Art. 5.** - Les conditions de validité requises pour les qualifications de classe sur avions multimoteurs à propulsion axiale sont celles du paragraphe FCL 1.245 (c) de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé.

Les conditions de prorogation requises pour ces qualifications sont celles du paragraphe FCL 1.245 (c) (1) de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé. Lorsque le contrôle de compétence est effectué pour la prorogation de la qualification, la section 6 de l'Appendice 3 au FCL 1.240 est applicable mais son contenu est remplacé par celui de la section 6 figurant en annexe au présent arrêté.

**Art. 6.** - Si la validité d'une qualification de classe sur avions multimoteurs à propulsion axiale a expiré, le candidat doit réussir l'épreuve pratique d'aptitude figurant aux Appendices 1 et 3 au FCL 1.240 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, dans leur partie relative aux classes d'avions monopilotes monomoteurs. La section 6 de l'Appendice 3 au FCL 1.240 est applicable mais son contenu est remplacé par celui de la section 6 figurant en annexe au présent arrêté.

**Art. 7.** - Les dispositions du paragraphe FCL 1.235 (c) de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé s'appliquent aux classes d'avions multimoteurs à propulsion axiale.

**Art. 8.** - A la date d'application du présent arrêté, les pilotes titulaires d'une qualification de classe sur avion monomoteur, multimoteur à pistons ou monomoteur à turbopropulseur valide ayant volé comme commandant de bord dans les deux années précédentes sur la variante spécifique sont réputés satisfaire aux conditions du cours de différence prévu à l'article 3.

## Chapitre II – Dispositions applicables aux avions monosièges.

**Art. 9.** - Est considéré comme avion monosiège, un avion :

- (1) monoplace, ou
- (2) multiplace mais ne disposant que d'un siège pilote, tous les autres sièges ne permettant pas :
  - d'accéder aux commandes essentielles pour le contrôle de la trajectoire de vol (manche, palonniers, puissance moteur) ;
  - de voir les instruments principaux nécessaires au vol (anémomètre, altimètre, compte-tours hélice) ;
  - de communiquer avec l'occupant du siège pilote.

**Art. 10.** - Le régime applicable aux avions monosièges est fonction de leurs caractéristiques selon qu'ils sont à pistons, à motorisation rapprochée ou à turbopropulseur.

Les conditions requises pour l'obtention, la prorogation et le renouvellement d'une qualification de classe sur avions monosièges sont fixées aux articles 11 à 15 du présent arrêté.

**Art. 11.** - Pour obtenir une qualification de classe sur avions monosièges, les pilotes titulaires d'une qualification de classe sur avion monomoteur, multimoteur à pistons ou monomoteur à turbopropulseur sont soumis aux conditions suivantes :

(1) pour obtenir une qualification de classe sur avions monosièges monomoteurs à pistons, effectuer un cours de familiarisation avec un instructeur habilité. Ce cours est suivi d'un lâcher de l'élève durant lequel l'évolution est supervisée par l'instructeur soit depuis le sol, soit à bord de l'avion, depuis une place non équipée de double commande ;

(2) pour obtenir une qualification de classe sur avions monosièges à motorisation rapprochée, effectuer un cours adapté avec un instructeur habilité. Le contenu de ce cours est défini en fonction de l'expérience du candidat et doit être approuvé par l'Autorité. Le cours est suivi d'un lâcher de l'élève durant lequel l'évolution est supervisée par l'instructeur, soit depuis le sol, soit à bord de l'avion, depuis une place non équipée de double commande ;

(3) pour obtenir une qualification de classe sur avions monosièges à turbopropulseur, effectuer un cours adapté avec un instructeur habilité. Le contenu de ce cours est défini en fonction de l'expérience du candidat et doit être approuvé par l'Autorité. Le cours est suivi d'un lâcher de l'élève durant lequel l'évolution est supervisée par l'instructeur, soit depuis le sol, soit à bord de l'avion, depuis une place non équipée de double commande.

Après avoir dispensé la formation, l'instructeur responsable atteste de l'accomplissement de la formation par l'enregistrement sur le carnet de vol ou un document équivalent.

**Art. 12.** - Pour obtenir une qualification de classe sur avions monosièges, les pilotes qui ne détiennent pas une des qualifications de classe mentionnées à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 11 doivent remplir les trois conditions suivantes :

(1) remplir les conditions de la formation théorique requises au paragraphe FCL 1.261 (a) et à l'Appendice 1 au FCL 1.261 (a) de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, dans leur partie relative aux classes d'avions monopilotes monomoteurs ;

(2) remplir les conditions de la formation pratique requises au paragraphe FCL 1.261 (b) et à l'Appendice 3 au FCL 1.240 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, dans leur partie relative aux classes d'avions monopilotes monomoteurs. Si l'avion monosiege est :

- monomoteur à pistons, la formation au vol peut être effectuée sur n'importe quel avion à pistons multiplace jugé équivalent par l'Autorité et équipé de double commande ;
- monomoteur à turbopropulseur, la formation au vol peut être effectuée sur n'importe quel avion à turbopropulseur multiplace jugé équivalent par l'Autorité et équipé de double commande ;
- à motorisation rapprochée, la formation au vol peut être effectuée sur n'importe quel avion à pistons multiplace jugé équivalent par l'Autorité et équipé de double commande. Dans ce cas, la section 6 de l'Appendice 3 au FCL 1.240 est applicable mais son contenu est déterminé par l'Autorité.

(3) satisfaire à une épreuve pratique d'aptitude dont le contenu est déterminé par l'Autorité.

**Art. 13** - Les conditions de validité des qualifications de classe sur avions monosièges sont fixées au paragraphe FCL 1.245 (c) de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé.

Les conditions de prorogation requises pour ces qualifications sont fixées au paragraphe FCL 1.245 (c) (1) de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé pour les avions à pistons et (c) (2) pour les avions à turbopropulseur. Si l'avion monosiege est :

- monomoteur à pistons, le contrôle de compétence peut être effectué sur n'importe quel avion à pistons multiplace jugé équivalent par l'Autorité et équipé de double commande ;
- monomoteur à turbopropulseur, le contrôle de compétence peut être effectué sur n'importe quel avion à turbopropulseur multiplace jugé équivalent par l'Autorité et équipé de double commande ;
- à motorisation rapprochée, le contrôle de compétence peut être effectué sur n'importe quel avion à pistons multiplace jugé équivalent par l'Autorité et équipé de double commande. Dans ce cas, la section 6 de l'Appendice 3 au FCL 1.240 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est applicable mais son contenu est déterminé par l'Autorité.

**Art. 14** - Si la validité d'une qualification de classe sur avions monosièges a expiré, le candidat doit réussir l'épreuve pratique d'aptitude figurant aux appendices 1 et 3 au FCL 1.240 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, dans leur partie relative aux classes d'avions monopilotes monomoteurs. Si l'avion monosiege est :

- monomoteur à pistons, l'épreuve pratique d'aptitude peut être effectuée sur n'importe quel avion à pistons multiplace jugé équivalent par l'Autorité et équipé de double commande ;
- monomoteur à turbopropulseur, l'épreuve pratique d'aptitude peut être effectuée sur n'importe quel avion à turbopropulseur multiplace jugé équivalent par l'Autorité et équipé de double commande ;
- à motorisation rapprochée, l'épreuve pratique d'aptitude peut être effectuée sur n'importe quel avion à pistons multiplace jugé équivalent par l'Autorité et équipé de double commande. Dans ce

cas, la section 6 de l'Appendice 3 au FCL 1.240 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est applicable mais son contenu est déterminé par l'Autorité.

**Art. 15.** – A la date d'application du présent arrêté et en vue d'une qualification de classe sur avion monosiege monomoteur à pistons, les pilotes titulaires d'une qualification de classe monomoteur, multimoteur à pistons ou monomoteur à turbopropulseur valide ayant volé comme commandant de bord sur la variante spécifique, sont réputés satisfaire aux conditions du cours de familiarisation prévu à l'article 11.

A la date d'application du présent arrêté et en vue d'une qualification de classe sur avion monosiege à motorisation rapprochée ou monomoteur à turbopropulseur, les pilotes titulaires d'une qualification de classe monomoteur, multimoteur à pistons ou monomoteur à turbopropulseur valide ayant accompli au moins 10 étapes en tant que commandant de bord dans les deux années précédentes sur une de ces variantes spécifiques, sont réputés satisfaire aux conditions du cours adapté prévu à l'article 11. A défaut, le dossier est soumis à l'Autorité.

### **Chapitre III – Dispositions applicables aux hydravions.**

**Art. 16.** - Les conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement des qualifications de classe hydravions sont soumises au même régime que les classes d'avions terrestres monomoteurs, multimoteurs à pistons ou monomoteurs à turbopropulseur, tel qu'il est prévu dans l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, selon la classe d'hydravion concernée. Une formation théorique et pratique spécifique au cas de l'hydravion doit être dispensée par un instructeur habilité. Elle doit notamment comprendre l'apprentissage des manœuvres à flot et en vol, l'utilisation des plans d'eau et de l'hydravion concerné. Cette formation doit être approuvée par l'Autorité. Une formation aux différences comprenant les connaissances additionnelles et une formation pratique sur hydravion doivent être accomplies pour passer des hydravions à flotteurs ou à coques aux hydravions amphibies.

A la date d'application du présent arrêté, les pilotes titulaires d'une qualification de classe sur hydravion sont réputés satisfaire aux conditions du présent article.

**Art. 17** - Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Paris, le 07 novembre 2005

Le ministre des transports,  
de l'équipement, du tourisme  
et de la mer

## ANNEXE

**Section 6 à l'Appendice 3 au FCL 1.240 Programmes de formation, de l'épreuve pratique d'aptitude et du contrôle de compétence pour la qualification de classe sur avion multimoteur à propulsion axiale :**

Manœuvres/procédures	Formation pratique			Visa des instructeurs en fin de formation	Epreuve pratique d'aptitude/contrôle de compétences de qualification de classe/type	
	FTD	FS	A		Contrôlé sur FS A	Visa de l'examineur après passage de l'épreuve pratique d'aptitude
<b>SECTION 6</b>						
6	Vol avec panne moteur simulée (cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5)	P	→	X		M
6.1 *	Panne moteur durant le décollage (à une altitude garantissant la sécurité ou au FS ou FNPTII)					
6.2 *	Approche et remise de gaz avec panne moteur simulée	P	→	→		M
6.3	Approche et atterrissage avec panne moteur simulée	P	→	→		M
6.4	Liaisons ATC- Conformité aux procédures de radiotéléphonie					