

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

#### Arrêté du 27 juillet 2006 modifiant différents arrêtés relatifs aux membres d'équipage de conduite d'avions

NOR : EQUA0601623A

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 ;

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

Vu l'arrêté du 16 juin 1999 relatif à l'approbation des programmes de formation aux qualifications d'instructeurs ;

Vu l'arrêté du 17 juin 1999 relatif à l'approbation des programmes de formation intégrée et modulaire en vue de la délivrance des licences de pilote de ligne, des licences de pilote professionnel et de la qualification de vol aux instruments ;

Vu l'arrêté du 18 juin 1999 relatif aux programmes de formation théorique pour les qualifications de classe ou de type avions monomoteurs et multimoteurs et aux programmes de formation au travail en équipage avion ;

Vu l'arrêté du 20 août 1999 fixant le programme des examens théoriques pour la délivrance de la licence de pilote privé avion PPL(A) ;

Vu l'arrêté du 20 octobre 2005 fixant le programme des connaissances et les modalités de formation des personnels navigants techniques professionnels et non professionnels de l'aéronautique civile permettant la délivrance d'une attestation de connaissances du JAR-OPS 1, du JAR-FCL 1 et du JAR-FCL 3 ;

Après l'avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile dans sa séance du 23 mars 2006,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'annexe de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est modifiée comme indiqué à l'annexe 1 au présent arrêté.

**Art. 2.** – L'annexe 2 de l'arrêté du 16 juin 1999 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

I. – Le paragraphe 3 « dispositions administratives » est abrogé.

II. – Il est ajouté, avant le 7 de la deuxième partie « formation technique », un alinéa ainsi rédigé :

« Avion (non applicable à la formation SFI ou pour une formation Zero Flight Time par un TRI[A]). »

**Art. 3.** – Le paragraphe figurant avant le 9 de l'annexe 4 à l'arrêté du 17 juin 1999 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

« Les systèmes basiques d'entraînement au vol aux instruments (BITD) peuvent être utilisés pour les exercices 9, 10, 11, 12, 14 et 16 ci-dessous.

L'utilisation du BITD est soumise aux conditions suivantes :

- la formation doit être complétée par des exercices en vol ;
- l'enregistrement des paramètres du vol simulé doit être utilisable ;
- l'instruction doit être dispensée par un instructeur de vol avion FI(A) ou par un instructeur pour la formation sur entraîneur synthétique STI(A). »

**Art. 4.** – La partie B de l'annexe à l'arrêté du 18 juin 1999 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

I. – Les paragraphes 1, 2 et 4 sont abrogés.

II. – Les paragraphes 3, 5, 6 et 7 deviennent respectivement 1, 2, 3 et 4.

**Art. 5.** – Les paragraphes 103 et 108 de l'annexe à l'arrêté du 20 août 1999 susvisé sont modifiés ainsi qu'il suit :

I. – Au paragraphe 103 « procédures en route », il est ajouté un tiret ainsi rédigé :

« – prévention des collisions avec le sol (CFIT) ».

II. – Au paragraphe 108 « opérations », après le troisième tiret, il est inséré un tiret ainsi rédigé :

« – autorisation pour pénétrer ou traverser une piste – prévention des incursions ».

**Art. 6.** – Il est ajouté, à la partie JAR-FCL 1, partie 1 « Avion » de l'annexe 1 de l'arrêté du 20 octobre 2005 susvisé, une sous-partie H « qualifications d'instructeurs », dont le contenu est fixé à l'annexe 2 au présent arrêté.

**Art. 7.** – Les dispositions du présent arrêté sont applicables trois mois après leur publication au *Journal officiel* de la République française, sous réserve des dispositions suivantes :

a) Les contrôles hors ligne peuvent être réalisés en vue de la prorogation des qualifications de type ou de classe multimoteurs dans les conditions fixées au paragraphe FCL 1.245 (g), à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008.

b) Le paragraphe (3) du FCL 1.246 est applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007.

c) Le paragraphe (a) du FCL 1.310 est applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Le paragraphe (a) du FCL 1.330, dans sa version antérieure à celle du présent arrêté, reste applicable jusqu'au 31 décembre 2006.

**Art. 8.** – 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.

Fait à Paris, le 27 juillet 2006.

Pour le ministre et par délégation :  
*Le directeur des affaires stratégiques  
et techniques,*  
P. SCHWACH

## ANNEXE 1

### CONTENU DE L'ANNEXE À L'ARRÊTÉ DU 29 MARS 1999 MODIFIÉ RELATIF AUX LICENCES ET QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE D'AVIONS (FCL 1)

#### FCL 1

Le document « FCL 1 » annexé à l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions est modifié ainsi qu'il suit :

I. – La sous-partie A de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

1. Au paragraphe FCL 1.015, le (d) est modifié ainsi qu'il suit :

« (d) Toute dérogation aux normes FCL doit être portée à la rubrique XIII de la licence. »

2. Au paragraphe FCL 1.025, le (b) est modifié ainsi qu'il suit :

« (b) Validité de la licence et prorogation des qualifications.

(1) La validité d'une licence est déterminée par la validité des qualifications qu'elle contient et du certificat médical.

(2) Dans le cas de la délivrance, de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification, la période de validité de la qualification est étendue jusqu'à la fin du mois au cours duquel cette validité doit expirer ; cette date constitue la date de fin de validité de la qualification. »

3. Au paragraphe FCL 1.030, il est ajouté au premier alinéa du (c), une phrase ainsi rédigée :

« Cette liste est disponible pour les FTO et TRTO. »

4. Au paragraphe FCL 1.050, le (b) est modifié ainsi qu'il suit :

« (b) Prise en compte des connaissances théoriques.

(1) Le titulaire d'une qualification de vol aux instruments IR(H) est dispensé de la formation et des examens théoriques requis pour la délivrance de la qualification IR(A).

(2) Le titulaire d'une licence est dispensé de la formation et des examens théoriques des matières 040, 050 et 060 pour la délivrance d'une autre licence, dans les conditions suivantes :

(i) Le titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère délivrée en conformité à l'annexe à l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) pour la délivrance d'un PPL(A) ;

(ii) Le titulaire d'une licence de pilote de ligne ATPL (H)/IFR pour la délivrance d'un CPL(A) ou d'un ATPL(A) ; ou

(iii) Le titulaire d'une licence de pilote de ligne ATPL(H) ou d'une licence de pilote professionnel CPL(H) pour la délivrance d'un CPL(A).

(3) Un candidat ayant satisfait à l'épreuve théorique en vue de l'obtention d'un ATPL(A) est dispensé des examens théoriques requis pour la délivrance du PPL(A), CPL(A) et IR(A).

(4) Un candidat ayant satisfait à l'épreuve théorique en vue de l'obtention d'un CPL(A) est dispensé des examens théoriques requis pour la délivrance de la licence PPL(A).

(5) Un candidat ayant satisfait à la matière 040 "performance humaine" des épreuves théoriques en vue de l'obtention d'un CPL(A)/(H) est dispensé des examens théoriques requis pour la matière "performance humaine" pour la délivrance de la qualification IR(A), conformément aux critères de réussite fixés au FCL 1.490.

(6) Un candidat ayant satisfait à la matière 040 "performance humaine" des épreuves théoriques en vue de l'obtention d'une qualification IR(A)/(H) est dispensé des examens théoriques requis pour la matière "performance humaine" pour la délivrance de la licence CPL(A), conformément aux critères de réussite fixés au FCL 1.490. »

5. L'appendice 1 au FCL 1.005 est modifié ainsi qu'il suit :

Aux lignes (d) et (e) du tableau figurant au 1 (d), le terme « JAR/FAR 23 » est remplacé par le terme « CS-23 » ;

La ligne (k) du tableau figurant au 1 (d) est modifiée ainsi qu'il suit :

Brevet et licence de pilote privé avion <sup>③</sup> .	>70 heures.	Aucune.	PPL(A) <sup>③</sup> .		(k)
--	-------------	---------	-----------------------	--	-----

Le 2 est modifié ainsi qu'il suit :

« 2. Qualifications d'instructeur :

QUALIFICATIONS ou privilèges obtenus selon les arrêtés du 31 juillet 1981	EXPÉRIENCE	TOUTE CONDITION SUPPLÉMENTAIRE	QUALIFICATION FCL 1 obtenue en remplacement
(1)	(2)	(3)	(4)
IATT/ITT / ISPP/ IPP1/IPP/IVI/ ISPL/IPL.	Telle que requise par la présente annexe FCL 1 pour l'obtention de la qualification correspondante.	Démontrer auprès de l'Autorité qu'une connaissance satisfaisante du JAR-OPS 1, du JAR-FCL 1 et du JAR-FCL 3 a été acquise dans des conditions fixées par arrêté.	FI(A) <sup>①</sup> <sup>②</sup> , IRI(A), TRI(A), CRI(A) (*)

(\*) Les titulaires d'une licence nationale et d'une des qualifications d'instructeurs avion qui ne peuvent pas obtenir une licence ou une qualification conforme à la présente annexe, peuvent être acceptés pour dispenser l'instruction.

<sup>①</sup> Les privilèges du titulaire d'une qualification FI(A) obtenue en remplacement d'une qualification d'instructeur pilote privé avion sont limités à l'instruction au vol en vue de la délivrance de la licence de pilote privé avion et des qualifications associées tant que le titulaire n'a pas justifié avoir subi un module relatif à la formation à la gestion des ressources humaines et techniques et à l'évaluation des candidats dans ce domaine.

<sup>②</sup> Les privilèges du titulaire d'une qualification FI(A) obtenue en remplacement d'une qualification d'instructeur pilote privé avion sont limités à l'instruction au vol à vue, en vue de la délivrance de la licence de pilote privé avion et des qualifications associées, si ce titulaire n'a pas reçu les 10 heures de formation en vol aux instruments requises par le § FCL 1.335 ou ne peut pas justifier avoir dispensé 10 heures de formation au vol de nuit dans les trois années précédant la demande d'obtention de cette qualification FI(A). »

6. Il est ajouté un appendice 1 au FCL 1.050 ainsi rédigé :

### « Appendice 1 au FCL 1.050

#### *Prise en compte des connaissances théoriques Programme de formation et des épreuves différentielles*

(Réservé.) »

7. A l'appendice 1a au FCL 1.055, les 11 et 18 sont modifiés ainsi qu'il suit :

« 11. L'organisme FTO doit démontrer à l'Autorité qu'un effectif approprié de personnel qualifié et compétent est employé. Pour les formations intégrées, trois personnes de cet effectif sont employées à temps complet aux fonctions suivantes :

- responsable pédagogique (HT, Head of Training) ;
- chef instructeur de vol (CFI, Chief Flight Instructor) ;

– chef instructeur au sol (CGI, Chief Ground Instructor).

Pour les cours modulaires, ces trois fonctions peuvent être combinées et exercées par une ou deux personne(s) selon le contexte de la formation proposée. Au moins une personne doit être employée à temps complet. Dans les FTO spécialisés dans l’instruction théorique, les fonctions de responsable pédagogique et de chef instructeur au sol peuvent être cumulées. La personne désignée doit faire preuve d’une grande compétence de dirigeant et doit satisfaire aux exigences du paragraphe 19 ci-dessous. »

« 18. Pour assurer des fonctions de formation au vol sur un système d’entraînement au vol (FTD) ou un système d’entraînement aux procédures de vol et de navigation de type I (FNPT I), les instructeurs doivent, avant leur prise de fonction, être ou avoir été titulaires pendant au moins trois ans d’une licence de pilote professionnel et de la ou des qualifications correspondant aux formations qu’ils sont chargés de dispenser, sauf pour les instructeurs détenant une autorisation conforme aux 3 et 4 de l’appendice 1 au § FCL 1.005 et posséder une expérience de la formation.

Pour assurer des fonctions de formation sur un simulateur de vol ou un système d’entraînement aux procédures de vol et de navigation de type FNPT II, les instructeurs doivent détenir soit une qualification de FI(A), de IRI(A), de TRI(A), ou de CRI(A) soit une autorisation de SFI(A), de STI(A) ou de MCCI(A) correspondant à la formation qu’ils dispensent. »

8. L’appendice 1 au FCL 1.075 est modifié ainsi qu’il suit :

### « Appendice 1 au FCL 1.075

#### *Caractéristiques des licences de membre d’équipage de conduite*

##### Généralités

1. A tout moment dans l’exercice de ses fonctions, un pilote doit pouvoir produire une licence et un certificat médical en état de validité.

2. Un document officiel contenant une photo doit pouvoir être produit pour identifier le titulaire de la licence.

3. Toute remarque médicale particulière, notamment la nécessité du port de lunettes ou de lentilles, doit être portée sur le certificat médical.

#### FORMAT STANDARD DE LA LICENCE FCL 1

Page de couverture :

<p style="text-align: center;"><b>République Française</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Direction Générale de l'Aviation Civile</b> Civil Aviation Administration - France</p> <p style="text-align: center;"><b>JOINT AVIATION AUTHORITIES</b></p> <p style="text-align: center;"><b><u>Licence de membre d'équipage de conduite</u></b></p> <p style="text-align: center;">Flight Crew Licence</p> <p style="text-align: center;">Délivrée conformément aux standards OACI et JAR/FCL (Issued in accordance with ICAO and JAR/FCL standards)</p>
---

Page 2 :

I	Etat d'émission du présent document ( <i>State of issue</i> ) : France.
III	Numéro de la licence ( <i>Licence number</i> ) :
IV	Nom et prénom du titulaire ( <i>Last and first name of holder</i> ) :
XIV	Date et lieu de naissance du titulaire ( <i>Date and place of birth</i> ) :
V	Adresse du titulaire ( <i>Address</i> ) : rue, code postal, ville, pays.
VI	Nationalité du titulaire ( <i>Nationality</i> ) :
VII	Signature du titulaire ( <i>Signature of holder</i> ) :
VIII	Autorité de délivrance et conditions sous lesquelles la licence est délivrée ( <i>Issuing Authority</i> ) :
X	Signature du fonctionnaire ayant émis le présent document ( <i>Signature issuing officer</i> ) : Date d'émission :
XI	Cachet de l'autorité d'émission du présent document ( <i>Seal of issuing Authority</i> ) :

Page 3 :

II	<b>Intitulé de la licence, date de la délivrance initiale et code du pays (<i>Title of licence, date of initial issue and country code</i>) :</b>
IX	<b>Validité (<i>Validity</i>) :</b> cette licence doit être réémise au plus tard le ( <i>this licence is to be re-issued not later than</i> ) : Les privilèges de cette licence doivent être exercés seulement si le titulaire détient un certificat médical valide pour les privilèges requis ( <i>The privileges of this licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privileges</i> ). Un document officiel contenant une photographie doit pouvoir être produit pour identifier le titulaire de la licence ( <i>A document containing a photo shall be carried for the purposes of identification of the licence holder</i> ).
XII	<b>Privilèges de la radiotéléphonie (<i>Radiotelephony privileges</i>) :</b> le titulaire de cette licence a démontré sa compétence à travailler en ..... avec un équipement RT à bord ( <i>The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft in .....</i> ) (langues à spécifier).
XIII	<b>Remarques (<i>Remarks</i>) :</b>

Page 4 :

XII. – QUALIFICATIONS À PROROGER ( <i>Ratings to be revalidated</i> )	
Classe/Type	Remarques/Restrictions
Instruments	Remarques/Restrictions
Instructeurs	Remarques/Restrictions

Pages 5, 6 et 7 :  
(Réservé.)

Les qualifications qui ne sont pas prorogées sont, sur appréciation de l'Autorité, retirées de la licence au plus tard cinq ans après la dernière prorogation.

Pages 5, 6 et 7 :

XII Qualification	POUR LES qualifications de type/classe, préciser si l'épreuve contient la partie IR	DATE de l'épreuve	VALIDE jusqu'au	AUTORISATION d'examineur n°	VISA de l'Autorité

Page 8 :

ABRÉVIATIONS UTILISÉES SUR CETTE LICENCE	
PPL	Licence de pilote privé.
ATPL	Licence de pilote de ligne.
CPL	Licence de pilote professionnel.
IR	Qualification de vol aux instruments.
(A)	Avion.
SE	Monomoteur.
ME	Multimoteur.
MPA	Avion multipilote.
SPA	Avion monopilote.
R/T	Radiotéléphonie.
MEP	Avion multimoteur à piston.
SEP	Avion monomoteur à piston.
Type	Se reporter à la liste fixée par instruction.
Classe	Se reporter à la liste fixée par instruction.
FI	Instructeur de vol.
CRI	Instructeur de qualification de classe.
TRI	Instructeur de qualification de type.
IRI	Instructeur de vol aux instruments.

II. – La sous-partie C de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

1. Le paragraphe FCL 1.135 est modifié ainsi qu'il suit :

**« FCL 1.135**

*Epreuve pratique d'aptitude*

(Se reporter à l'appendice 1 aux FCL 1.130 & 1.135 et à l'appendice 2 au FCL 1.135.)

Tout candidat à une licence PPL(A) doit avoir démontré qu'il est capable, en tant que pilote-commandant de bord d'un avion ou d'un TMG, d'appliquer les procédures appropriées et d'exécuter les manœuvres décrites à l'appendice 1 aux FCL 1.130 et 1.135 et à l'appendice 2 au FCL 1.135 en vue de la délivrance de la licence PPL(A) sur avion monomoteur ou multimoteur ou sur TMG, avec le niveau de compétence correspondant aux privilèges du titulaire d'une licence PPL(A). L'épreuve pratique d'aptitude doit être passée dans les six mois suivant la fin de la formation au vol (se reporter au FCL 1.125 [a]).

A l'issue de l'épreuve pratique d'aptitude et si le candidat est apte, l'examineur, après avoir contrôlé que le candidat remplit toutes les conditions exigées pour la délivrance de la licence PPL(A), délivre à celui-ci un certificat provisoire valable deux mois lui permettant d'exercer sur le territoire national les privilèges attachés à cette licence dans l'attente de l'établissement de sa licence par l'Autorité. »

2. L'appendice 1 au FCL 1.125 est modifié ainsi qu'il suit :

Il est ajouté au 3, après le (k), un alinéa ainsi rédigé :

« (l) Prévention des collisions avec le sol (CFIT) – prévention des incursions ».

Le 4 est modifié ainsi qu'il suit :

« 4. Un BITD peut être utilisé pour la formation en vol pour :

- le vol utilisant les seules références instrumentales ;
- la navigation utilisant des aides de radio-navigation (utilisation du VOR, du radiocompas, du gonio VHF, du radar en route, du DME et des systèmes de navigation de zone et par satellite) ;
- le vol basique aux instruments (introduction au vol aux instruments et manœuvres principales de vol).

L'utilisation du BITD est soumise aux conditions suivantes :

- la formation doit être complétée par des exercices en vol ;
- l'enregistrement des paramètres du vol simulé doit être utilisable ;
- l'instruction doit être dispensée par un instructeur de vol avion FI(A) ou par un instructeur à la formation sur entraîneur synthétique STI(A). »

3. A l'appendice 1 au FCL 1.130 et 1.135, le 5 est modifié ainsi qu'il suit :

« 5. Sous réserve de toute autre disposition de la présente annexe FCL 1, un candidat est réputé avoir réussi l'examen théorique requis pour la licence de pilote privé lorsqu'il a réussi toutes les épreuves dans une période de dix-huit mois à compter du dernier jour du mois au cours duquel il s'est présenté à la première épreuve de l'examen. Une réussite à l'examen théorique devra être acceptée pour la délivrance d'une licence de pilote privé pendant les vingt-quatre mois qui suivent la date à laquelle le candidat a réussi toutes les épreuves. »

4. A l'appendice 2 au FCL 1.135, la section 5 est modifiée ainsi qu'il suit :

SECTION 5 Procédures anormales et d'urgence	
Les exercices de cette section peuvent être combinés avec ceux des sections 1 à 4.	
a.	Simulation de panne de moteur après décollage (dans le cas d'un avion monomoteur).
b.	* Simulation d'atterrissage forcé (dans le cas d'un avion monomoteur).
c.	Simulation d'atterrissage de précaution (dans le cas d'un avion monomoteur).
d.	Urgences simulées.
e.	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie, conduite du vol.
f.	Questions orales.

III. – La sous-partie D de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

1. Au paragraphe FCL 1.150, le (b) est modifié ainsi qu'il suit :

« (b) Conditions :

Tout candidat à une licence CPL(A) qui remplit les conditions spécifiées dans les paragraphes FCL 1.140, FCL 1.145 et FCL 1.155 à 1.170 remplit les conditions exigées pour la délivrance d'une licence CPL(A) contenant au moins la qualification de classe ou de type correspondant à l'avion utilisé lors de l'épreuve pratique d'aptitude et, si la formation conduisant à la qualification de vol aux instruments et à l'épreuve correspondante effectuées conformément à la sous-partie E de la présente annexe FCL 1 sont incluses, une qualification de vol aux instruments. »

2. A l'appendice 1 au FCL 1.160 et 1.165 (a) (1), les 4, 13 (e) et 14 sont modifiés ainsi qu'il suit :

« 4. Un candidat peut être admis *ab initio* ou comme titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) ou hélicoptère PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de l'OACI. Le stagiaire *ab initio* doit remplir les conditions de la sous-partie B de la présente annexe FCL 1. Si le candidat est titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) ou hélicoptère PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies sur l'aéronef avant le cours peuvent être prises en compte au titre de l'instruction au vol telle que définie au FCL 1.165 (a) (1) et au 13 de l'appendice 1 aux FCL 1.160 et 1.165 (a) (1) jusqu'à un maximum de 40 heures, dont 20 heures peuvent être de l'instruction en double commande ou jusqu'à un maximum de 45 heures si une habilitation au vol de nuit (avion) a été obtenue, dont 20 heures peuvent être de l'instruction en double commande. Cette prise en compte des heures de vol doit être laissée à l'appréciation du FTO et inscrite dans le dossier de formation du candidat. Dans le cas d'un élève qui ne détient pas de licence de pilote et sous réserve de l'approbation de l'Autorité, le FTO peut sélectionner certains exercices en vol en double commande en vue de les faire exécuter sur hélicoptère ou un TMG en substitution à un avion, jusqu'à un maximum de 20 heures. »

« 13 (e). 115 heures aux instruments comprenant :

(i) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont 25 heures au maximum peuvent être aux instruments au sol sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type FNPT I ou 40 heures si la formation aux instruments au sol est effectuée sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type FNPT II ou sur un simulateur de vol.

Après accord de l'Autorité, 10 heures au maximum du temps d'instruction aux instruments au sol prévu sur un FNPT II ou sur un simulateur de vol peuvent être effectuées sur un FNPT I ;

(ii) 50 heures en qualité de SPIC ; et

(iii) 15 heures de formation au travail en équipage, pour lesquelles un simulateur de vol ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type FNPT II peut être utilisé. »

« 14. Après avoir achevé la formation au vol correspondante, le candidat doit passer l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la licence CPL(A), soit sur avion monomoteur, soit sur avion multimoteur, conformément aux appendices 1 et 2 au FCL 1.170 et l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments sur avion multimoteur, conformément aux appendices 1 et 2 au FCL 1.210, et tous les autres tests exigés par le paragraphe FCL 1.262 (c). »

3. A l'appendice 1 au FCL 1.160 et 1.165 (a) (2), les 4, 12 (e) et 13 sont modifiés ainsi qu'il suit :

« 4. Un candidat peut être admis *ab initio* ou comme titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) ou hélicoptère PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de l'OACI. Le stagiaire *ab initio* doit remplir les conditions de la sous-partie B de la présente annexe FCL 1. Si le candidat est titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) ou hélicoptère PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies sur l'aéronef avant le cours peuvent être prises en compte au titre de l'instruction au vol telle que définie au FCL 1.165 (a) (2) et au paragraphe 12 de l'appendice 1 aux FCL 1.160 et 1.165 (a) (2) jusqu'à un maximum de 40 heures, dont 20 heures peuvent être de l'instruction en double commande ou jusqu'à un maximum de 45 heures si une habilitation au vol de nuit (avion) a été obtenue, dont 20 heures peuvent être de l'instruction en double commande. Cette prise en compte des heures de vol doit être laissée à l'appréciation du FTO et inscrite dans le dossier de formation du candidat. Dans le cas d'un élève qui ne détient pas de licence de pilote et sous réserve de l'approbation de l'Autorité, le FTO peut sélectionner certains exercices en vol en double commande en vue de les faire exécuter sur hélicoptère ou un TMG en substitution à un avion, jusqu'à un maximum de 20 heures. »

« 12 (e). 100 heures aux instruments comprenant :

(i) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont 25 heures au maximum peuvent être aux instruments au sol sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type I (FNPT I), ou 40 heures si la formation aux instruments au sol est effectuée sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II) ou sur un simulateur de vol.

Après accord de l'Autorité, 10 heures au maximum du temps d'instruction aux instruments au sol prévu sur un FNPT II ou sur un simulateur de vol peuvent être effectuées sur un FNPT I ;

(ii) 50 heures en qualité de SPIC. »

« 13. Après avoir achevé la formation au vol correspondante, le candidat doit passer l'épreuve pratique d'aptitude du CPL(A) soit sur un avion multimoteur soit sur un avion monomoteur conformément aux appendices 1 et 2 au FCL 1.170 et l'épreuve pratique de la qualification de vol aux instruments, soit sur avion multimoteur soit sur avion monomoteur conformément aux appendices 1 et 2 au FCL 1.210. »

4. A l'appendice 1 au FCL 1.160 et 1.165 (a) (3), le 4 est modifié ainsi qu'il suit :

« 4. Un candidat peut être admis *ab initio* ou comme titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) ou hélicoptère PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de l'OACI. Le stagiaire *ab initio* doit remplir les conditions de la sous-partie B de la présente annexe FCL 1. Si le candidat est titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) ou hélicoptère PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies sur l'aéronef avant le cours peuvent être pris en compte au titre de l'instruction au vol telle que définie au FCL 1.165 (a) (3) et au 12 de l'appendice 1 aux FCL 1.160 & 1.165 (a) (3) jusqu'à un maximum de 40 heures, dont 20 heures peuvent être de l'instruction en double commande ou jusqu'à un maximum de 45 heures si une habilitation au vol de nuit (avion) a été obtenue, dont 20 heures peuvent être de l'instruction en double commande. Cette prise en compte des heures de vol doit être laissée à l'appréciation du FTO et inscrite dans le dossier de formation du candidat. Dans le cas d'un élève qui ne détient pas de licence de pilote et sous réserve de l'approbation de l'Autorité, le FTO peut sélectionner certains exercices en vol en double commande en vue de les faire exécuter sur hélicoptère ou un TMG en substitution à un avion, jusqu'à un maximum de 20 heures. »

5. A l'appendice 2 au FCL 1.170, la section 5 est modifiée ainsi qu'il suit :

SECTION 5 Procédures de secours et d'urgence	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4.	
a.	Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude garantissant la sécurité) procédure incendie.
b.	Pannes d'équipement notamment la sortie du train en secours, les pannes électriques et les pannes de freins.
c.	Atterrissage forcé (simulé).
d.	Liaisons et respect des instructions ATC, procédures de radiotéléphonie.
e.	Questions orales.

IV. – La sous-partie E de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

1. Le paragraphe FCL 1.185 est modifié ainsi qu'il suit :

#### « FCL 1.185

##### *Validité, prorogation et renouvellement*

(a) La durée de validité d'une qualification de vol aux instruments (avion) est de douze mois à compter de la date de délivrance ou de renouvellement de la qualification ou de la date de la fin de la validité précédente si elle est prorogée conformément aux dispositions du paragraphe FCL 1.246 (a).

Dans le cas de la délivrance ou du renouvellement, la validité de la qualification de vol aux instruments (avion) court à compter de la date de réussite à l'épreuve pratique ou du contrôle de compétence jusqu'à la fin du 12<sup>e</sup> mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué cette épreuve pratique d'aptitude ou ce contrôle de compétence.

Dans le cas de la prorogation, la validité de la qualification de vol aux instruments (avion) court à compter de la date de la fin de validité précédente jusqu'au dernier jour du 12<sup>e</sup> mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré, lorsque le contrôle de compétence est effectué dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification.

Lorsque le contrôle de compétence en vue de la prorogation de la qualification de vol aux instruments (avion) est effectué avant les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, la validité de la qualification de vol aux instruments court à compter de la date de réussite au contrôle de compétence jusqu'à la fin du 12<sup>e</sup> mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué ce contrôle de compétence.

(b) Si la qualification de vol aux instruments est limitée "pilote assisté", la prorogation ou le renouvellement doivent être effectués avec "pilote assisté".

(c) Si la qualification IR n'a pas été prorogée ou renouvelée pendant une période de 7 ans, son détenteur devra repasser l'examen théorique d'aptitude à l'IR(A), ainsi que l'épreuve pratique d'aptitude prévue à l'appendice 1 au FCL 1.210. »

2. A l'appendice 1 au FCL 1.205, les 2, 9 et 10 sont modifiés ainsi qu'il suit :

« 2. Tout candidat à un cours modulaire IR(A) doit être titulaire d'un PPL(A) ou d'un CPL(A), chaque licence devant comporter les privilèges du vol de nuit conformément à l'annexe 1 de l'OACI. Avant

d'entreprendre une formation IR(A) en vol sur avions multimoteurs, l'organisme de formation doit s'assurer que le candidat qui ne détient pas ou qui n'a pas détenu de qualification de classe ou de type d'avion multimoteur, a suivi la formation sur avions multimoteurs prévue au FCL 1.261 (b) (2). »

« 9. Un cours IR(A) monomoteur doit comporter au moins 50 heures d'instruction aux instruments, dont 20 heures au maximum peuvent être aux instruments au sol sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type I (FNPT I), ou 35 heures au maximum sur un simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II). Après accord de l'Autorité, 10 heures au maximum du temps d'instruction aux instruments au sol prévu sur un FNPT II ou sur simulateur de vol peuvent être effectuées sur un FNPT I. »

« 10. Un cours IR(A) multimoteur doit comporter au moins 55 heures d'instruction aux instruments, dont 25 heures au maximum peuvent être aux instruments au sol sur un FNPT I, ou 40 heures au maximum sur un simulateur de vol ou sur un FNPT II. Après accord de l'Autorité, 10 heures au maximum du temps d'instruction aux instruments au sol prévu sur un FNPT II ou sur simulateur de vol peuvent être effectuées sur un FNPT I. Le reste de l'instruction doit inclure au moins 15 heures sur avions multimoteurs. »

3. A l'appendice 1 au FCL 1.210, les 9, 11 et 14 sont modifiés ainsi qu'il suit :

« 9. Le candidat doit piloter l'avion à partir d'une position lui permettant d'exercer les fonctions de commandant de bord et il doit passer l'épreuve comme s'il était le seul pilote à bord. L'examineur ne doit pas prendre part à la conduite de l'avion, sauf lorsqu'une intervention est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable dans la circulation aérienne. Lorsque l'examineur ou un autre pilote agit en tant que deuxième pilote au cours de l'épreuve, les privilèges du détenteur de la qualification de vol aux instruments sont limités "pilote assisté". La restriction "pilote assisté" est levée si le candidat réussit une épreuve pratique d'aptitude conforme aux dispositions du présent appendice, à bord d'un avion monopilote, lors de laquelle aucun autre membre d'équipage n'intervient dans la conduite du vol. Dans ce cas, l'épreuve pratique d'aptitude peut être effectuée sur un FNPT II ou sur un simulateur de vol. Un pilote titulaire de la qualification d'instructeur conformément au FCL 1.330 (d) exerce la fonction de commandant de bord. »

« 11. Le candidat doit indiquer à l'examineur les vérifications et les actions qu'il effectue, notamment l'identification des moyens de radionavigation. Les vérifications doivent être effectuées d'après la liste de vérification (*check-list*) autorisée pour l'avion utilisé au cours de l'épreuve.

Durant la préparation du vol de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat est tenu de déterminer les régimes moteurs et les vitesses. Les paramètres de performance du décollage, de l'approche et de l'atterrissage sont calculés par le candidat en conformité avec le manuel d'exploitation ou le manuel de vol de l'avion utilisé. Les hauteurs et altitudes de décision, les hauteurs et altitudes minimales de descente et le point d'approche interrompue doivent être déterminés par le candidat. »

« 14. Le contenu de l'épreuve et les sections définies à l'appendice 2 du FCL 1.210 doivent être utilisés pour l'épreuve d'aptitude. Le formulaire de candidature pour l'épreuve pratique d'aptitude est déterminé par l'Autorité. La rubrique d de la section 2 et la section 6 de l'épreuve d'aptitude peuvent, pour des raisons de sécurité, s'effectuer sur un FNPT II ou sur un simulateur de vol. »

4. Le titre de l'appendice 2 au FCL 1.210 est modifié ainsi qu'il suit :

*« Contenu de l'épreuve pratique d'aptitude pour la qualification de vol aux instruments (avion) IR(A) »*

V. – La sous-partie F de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

1. Au paragraphe FCL 1.221, la référence « se reporter à l'appendice 1 au FCL 1.215 et 1.220 » est abrogée.

2. Le paragraphe FCL 1.245 est modifié ainsi qu'il suit :

Le (c) (1) (ii) est modifié ainsi qu'il suit :

« (c) (1) (ii) Dans les douze mois précédant l'expiration de la qualification à laquelle il postule, avoir effectué 12 heures de vol sur avion monomoteur à pistons ou sur moto-planeur (TMG) incluant :

(A) 6 heures en qualité de commandant de bord ;

(B) 12 décollages et 12 atterrissages ; et

(C) Un vol d'entraînement d'une durée minimale d'une heure avec un instructeur FI(A) ou un instructeur CRI(A). Ce vol peut être remplacé par n'importe quel autre contrôle de compétence ou une épreuve d'aptitude sur n'importe quel(le) type ou classe d'avion ou d'une qualification de vol aux instruments (avion). »

Il est ajouté un (g) ainsi rédigé :

« (g) Combinaison avec les contrôles hors ligne prévus à l'OPS 1.

Les conditions de prorogation du paragraphe FCL 1.245 (b) peuvent être satisfaites lorsque :

– le candidat qui exerce chez un exploitant, dans les conditions prévues à l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1), satisfait aux exigences des contrôles hors ligne requis au paragraphe OPS 1.965, et

- l'exploitant démontre, à la satisfaction de l'Autorité, que la totalité des rubriques obligatoires figurant aux appendices 2 ou 3 du FCL 1.240 est satisfaite au cours des douze mois précédant la prorogation, conformément au paragraphe OPS 1.965 (a) (2).

Dans ce cas, l'examineur agit au nom de l'Autorité.

A cette fin, le dernier contrôle hors ligne doit être réalisé dans les trois mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification.

Les modalités d'application des dispositions de ce paragraphe sont fixées par instruction. »

3. Il est ajouté un paragraphe FCL 1.246 ainsi rédigé :

#### « FCL 1.246

##### *Qualification de vol aux instruments Conditions de prorogation et de renouvellement*

(a) Prorogation :

Pour proroger une qualification de vol aux instruments (IR[A]), le candidat doit réussir un contrôle de compétence dans les trois mois précédant la date d'expiration de la qualification.

(1) Lorsque la prorogation de la qualification IR(A) est combinée à la prorogation d'une qualification de classe ou de type, le contrôle de compétence est conforme aux appendices 1 et 2 au FCL 1.240 et 1.295 et à l'appendice 3 au FCL 1.240. La durée de validité de la qualification de vol aux instruments est identique à celle de la qualification de classe ou de type sauf s'il s'agit de la prorogation d'une qualification de classe sur avions monomoteurs.

(2) Lorsque la prorogation de la qualification de vol aux instruments n'est pas combinée à la prorogation d'une qualification de classe ou de type, le contrôle de compétence est constitué de :

- (i) La section 3 B de l'appendice 3 au FCL 1.240 ;
- (ii) Le paragraphe 1.1 (préparation au vol) de la section 1 de l'appendice 3 au FCL 1.240, et
- (iii) Pour les avions multimoteurs, la section 6 de l'appendice 3 au FCL 1.240, en utilisant les seules références instrumentales.

Un FNPT II ou un simulateur de vol peut être utilisé pour la prorogation de la qualification de vol aux instruments, mais elle doit s'effectuer, au moins une fois sur deux, sur un avion.

(3) Lorsque la qualification de vol aux instruments est prorogée selon les conditions du (a) (1) ci-dessus, le candidat à la prorogation d'une autre qualification de classe ou de type doit se conformer aux dispositions de l'appendice 1 au FCL 1.246 pour l'extension des privilèges IR associés à cette qualification de classe ou de type.

(4) Un candidat qui échoue à un contrôle de compétence pour la qualification IR(A) conformément aux dispositions du FCL 1.246 (a) (1) ou (a) (2), avant la date d'expiration de la qualification de vol aux instruments, ne doit pas exercer les privilèges associés à cette qualification avant d'avoir réussi un nouveau contrôle de compétence.

(b) Renouvellement :

Si la validité d'une qualification de vol aux instruments a expiré, le candidat doit :

- (i) Se conformer aux conditions de formation en vue d'un réentraînement ainsi qu'aux conditions complémentaires décidées par l'Autorité ; et
- (ii) Réussir la section 3 B de l'appendice 3 au FCL 1.240 ;
- (iii) Réussir le paragraphe 1.1 (préparation du vol) de la section 1 de l'appendice 3 au FCL 1.240, et
- (iv) Réussir, pour les avions multimoteurs, la section 6 de l'appendice 3 au FCL 1.240, en utilisant les seules références instrumentales.

La durée de validité de la qualification commence lorsque les conditions de renouvellement sont remplies. »

4. Le paragraphe FCL 1.250 est modifié ainsi qu'il suit :

#### « FCL 1.250

##### *Qualification de type d'avion multipilote. – Conditions*

(a) Conditions préalables à la formation :

Tout candidat à une première formation pour la qualification de type d'avion multipilote doit :

- (1) Avoir accompli au moins 100 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord d'avion ;
- (2) Être titulaire d'une qualification de vol aux instruments avion multimoteur en état de validité ;
- (3) Avoir reçu une formation au travail en équipage (MCC) conformément au FCL 1.261 (d). En sont dispensés les candidats ayant déjà reçu cette formation telle qu'elle était définie par la réglementation antérieure. Si la formation au travail en équipage est comprise dans la formation de qualification de type (se reporter aux FCL 1.261, 1.262), cette condition n'est pas applicable, et

(4) Avoir rempli les conditions du FCL 1.285 ou être titulaire du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet et de la licence de pilote de ligne tel que défini dans l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs, à l'exception du personnel des essais et réceptions).

(b) Les candidats ayant :

(1) Suivi de manière complète et satisfaisante la formation au travail en équipage conformément aux dispositions du FCL 2 et effectué plus de 100 heures de vol comme pilote d'hélicoptère multipilote, ou

(2) Effectué plus de 500 heures de vol comme pilote d'hélicoptère multipilote, ou

(3) Effectué au moins 500 heures de vol comme pilote en opération multipilote conformément à la réglementation opérationnelle des transports publics sur des avions multimoteurs monopilotes CS-23, sont réputés satisfaire aux conditions de la formation au travail en équipage.

(c) La délivrance d'une qualification de type multipilote additionnelle requiert une qualification de vol aux instruments multimoteur valide.

(d) Le niveau de compétence présumé atteint par le titulaire d'une licence PPL(A) ou CPL(A) assortie d'une qualification de type avion multipilote délivrée dans les conditions autres que celles définies par la présente annexe FCL 1 ne peut dispenser le titulaire de se conformer aux conditions requises ci-dessus au paragraphe (a) (4). »

5. Le paragraphe FCL 1.251 est modifié ainsi qu'il suit :

#### « FCL 1.251

##### *Qualifications de classe ou de type d'avions monopilotes hautes performances. – Conditions*

(Se reporter à l'appendice 1 au FCL 1.251.)

a) Conditions préalables à la formation :

Tout candidat à une première qualification de classe ou de type d'avion monopilote de haute performance (HPA) doit :

(1) Avoir accompli au moins 200 heures de vol ;

(2) Avoir rempli les conditions du FCL 1.255 ou FCL 1.260, et

(3) (i) Avoir subi de manière complète et satisfaisante dans un organisme FTO ou TRTO une formation théorique approuvée, conformément à l'appendice 1 au FCL 1.251, ou

(ii) Avoir satisfait aux exigences des connaissances théoriques ATPL(A) prévues au FCL 1.285 ; ou

(iii) être titulaire :

– d'une licence ATPL(A) ou d'une licence nationale de pilote de ligne avion en état de validité, ou

– d'une licence CPL(A) ou d'une licence nationale de pilote professionnel avion en état de validité, associée à une qualification de vol aux instruments avec le bénéfice des connaissances théoriques de l'ATPL(A) ou du PL(A).

b) Les pilotes détenant ou ayant détenu une qualification de classe ou de type relevant de la classification HPA sont réputés satisfaire aux conditions du paragraphe (a) (3) ci-dessus. »

6. A l'appendice 1 au FCL 1.240 et 1.295, les 1, 2, 3 (b) et 10 sont modifiés ainsi qu'il suit :

« 1. Tout candidat doit avoir suivi la formation requise conformément au programme (se reporter à l'appendice 1 au FCL 1.261 (a) et aux appendices 2 et 3 au FCL 1.240). Après accord de l'Autorité, le programme peut être réduit par la prise en compte de l'expérience du candidat sur des types d'avions similaires. La procédure administrative, pour confirmer l'aptitude du candidat à subir l'épreuve pratique d'aptitude, y compris la mise à disposition de l'examineur du dossier de formation du candidat, est établie par l'Autorité. »

« 2. Les rubriques sur lesquelles portent les épreuves pratique d'aptitude et les contrôles de compétence sont définies aux appendices 2 et 3 au FCL 1.240. Après accord de l'autorité, les rubriques de l'épreuve d'aptitude, communes à d'autres types ou variantes, peuvent être prises en compte si le pilote est expérimenté sur cet autre type d'avion. Cette prise en compte ne s'applique pas lors d'une épreuve d'aptitude en vue de l'ATPL. Après accord de l'Autorité, différents scénarios d'épreuves pratiques d'aptitude et de contrôle de compétence peuvent être développés, comportant des opérations simulées de transport public. L'examineur sélectionne l'un de ces scénarios. Les simulateurs de vol approuvés, s'ils sont disponibles, et autres dispositifs de formation approuvés doivent être utilisés. »

« 3. (b) Sur avion multipilote, le candidat doit réussir toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence. En cas d'échec à plus de cinq rubriques, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve. En cas d'échec à cinq ou à moins de cinq rubriques, le candidat doit passer à nouveau la ou lesdites rubrique(s). En cas d'échec à une rubrique quelconque de cette nouvelle épreuve ou ce nouveau contrôle, y compris aux rubriques qu'il avait réussies lors d'une tentative antérieure, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve. »

« 10. Le candidat doit agir en qualité de pilote en fonction (PF) en exécutant toutes les sections figurant au formulaire de l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence sauf pour les rubriques 2.6, les

rubriques 3.4.0 à 3.4.14 relatives aux procédures anormales et d'urgence et les rubriques 3.6.0 à 3.6.9 qui peuvent être effectuées en qualité de PF ou PNF conformément à la répartition des tâches du travail en équipage MCC (appendice 2 au FCL 1.240 et 1.295). Le candidat à la délivrance d'une qualification de type avion multipilote ou à l'ATPL(A) doit aussi démontrer sa capacité à agir en qualité de "pilote non en fonction" (PNF) (en accord avec l'appendice aux FCL 1.240 et 1.295). Le candidat peut choisir la place gauche ou droite pour l'épreuve ou le contrôle si la totalité des rubriques peut être exécutée à partir du siège sélectionné.»

7. L'appendice 2 au FCL 1.240 et 1.295 est modifié ainsi qu'il suit :

Le 1 est modifié ainsi qu'il suit :

« 1. Les symboles suivants signifient :

P = Entraîné comme pilote-commandant de bord ou copilote et comme pilote en fonction (PF) et comme pilote non en fonction (PNF) pour la délivrance d'une qualification de type.

X = Un simulateur, s'il est disponible, doit être utilisé pour cet exercice. Dans l'alternative, un avion doit être utilisé, s'il est approprié pour l'exercice ou la procédure.

P# = La formation doit être complétée par un contrôle extérieur visuel sur avion, effectué sous supervision d'un TRI(A). »

La section 1.2 du tableau est modifiée ainsi qu'il suit :

1.2. Contrôle extérieur visuel avion ; position de chaque élément et but du contrôle.	P#			P			
---	----	--	--	---	--	--	--

Aux sections 2.5.1 et 3.9.3.4 du tableau, les termes « JAR/FAR 25 » et « SFAR 23 » sont respectivement remplacés par les termes « CS-25 » et « CS-23 ».

8. L'appendice 3 au FCL 1.240 et 1.295 est modifié ainsi qu'il suit :

Le 3 est modifié ainsi qu'il suit :

« 3. Les rubriques signalées par un astérisque (\*) dans la section 3B et pour un avion multimoteur dans la section 6, doivent être effectuées en utilisant les seules références instrumentales si la prorogation ou le renouvellement de la qualification de vol aux instruments fait partie du contrôle de compétence ou de l'épreuve pratique d'aptitude. Si les rubriques signalées par un astérisque (\*) ne sont pas effectuées en utilisant les seules références instrumentales lors du contrôle de compétence ou de l'épreuve pratique d'aptitude et si les privilèges d'une qualification IR(A) ne sont pas étendus conformément aux dispositions de l'appendice 1 au FCL 1.246 au titre d'une autre qualification, la qualification de classe ou de type est restreinte au VFR. »

Le 2 de la section 2 du tableau est modifié ainsi qu'il suit :

« 2. Exercices en vol (VMC) ».

La section 3B du tableau est modifiée ainsi qu'il suit :

SECTION 3B							
3B	Vol aux instruments.		P	→		M	
3B.1 *	Départ IFR.						
3B.2 *	IFR en route.		P	→		M	
3B.3 *	Procédures d'attente.		P	→		M	
3B.4 *	ILS jusqu'à DH de 60m (ou MDA correspondante) ou jusqu'aux minima de la procédure (le pilote automatique peut être utilisé pour intercepter l'alignement de descente).		P	→		M	
3B.5 *	Approche de non-précision jusqu'à la DH/MDA ou jusqu'au MAP.		P	→		M	
3B.6 *	Exercices en vol comportant une panne simulée de compas et d'horizon artificiel : - virages au taux 1 ; - rattrapage de situations inusuelles.	P		→	→		M

SECTION 3B							
3B.7 *	Panne des alignements de piste et de descente (sur FS ou FNPTII seulement).	P	→	X			
3B.8	Liaisons ATC-Conformité aux procédures de radiotéléphonie.						

9. Il est ajouté un appendice 1 au FCL 1.246, ainsi rédigé :

**« Appendice 1 au FCL 1.246**

*Prise en compte de la partie relative à l'IR lors d'un contrôle de compétence*

Le tableau ci-dessous présente les conditions d'extension des privilèges IR du titulaire d'une qualification de vol aux instruments, délivrée initialement sans restriction, pour des avions monopilotes :

QUALIFICATIONS DE TYPE OU DE CLASSE pour lesquelles un contrôle de compétence incluant l'IR est réussi :	QUALIFICATIONS DE TYPE OU DE CLASSE pour lesquelles l'extension IR est applicable :	
(1)	(2)	
Qualification de type multipilote.	a) Qualification de classe monomoteur (*) et b) Qualification de type monomoteur (*) et c) Qualification de classe et de type multimoteur monopilote, uniquement pour la section 3B de l'appendice 3 au FCL 1.240.	(a)
Qualification de type multimoteur monopilote, en opération monopilote.	a) Qualification de classe et de type multimoteur monopilote, et b) Qualification de classe et de type monomoteur.	(b)
Qualification de type multimoteur monopilote, restreinte aux opérations multipilotes.	a) Qualification de classe et de type multimoteur monopilote (*) et b) Qualification de classe et de type monomoteur (*).	(c)
Qualification de classe multimoteur monopilote, en opération monopilote.	a) Qualification de classe et de type monomoteur, et b) Qualification de classe et de type multimoteur monopilote.	(d)
Qualification de classe multimoteur monopilote, restreinte aux opérations multipilotes.	a) Qualification de classe et de type monomoteur (*) et b) Qualification de classe et de type multimoteur monopilote (*).	(e)
Qualification de classe monomoteur monopilote.	Qualification de classe et de type monomoteur.	(f)
Qualification de type monomoteur monopilote.	Qualification de classe et de type monomoteur.	(g)

(\*) Sous réserve que le candidat ait, dans les 12 mois précédents, exécuté au moins trois approches et départs en IFR sur un avion de classe ou de type monopilote en opération monopilote. Ces conditions peuvent être remplacées par la réussite à la section 6 de l'appendice 3 au FCL 1.240, en opération monopilote.

Pour l'application de cet appendice, les avions multimoteurs à propulsion axiale (*push-pull*) sont considérés comme des avions monomoteurs.

Les modalités d'application des dispositions de cet appendice sont fixées par instruction. »

10. A l'appendice 1 au FCL 1.251, la partie « Avions multimoteurs, classe de performance B » du tableau figurant au 5 est modifiée ainsi qu'il suit :

032 02 00 00	Avions multimoteurs. - Classe de performance B.
032 02 01 00 à 032 02 04 01	Performances des avions multimoteurs non certifiés selon les conditions du CS-25.

11. A l'appendice 1 au FCL 1.261 (a), le 2 est modifié ainsi qu'il suit :

« 2. La formation théorique doit porter sur le programme défini par arrêté conformément au sommaire suivant :

- (a) Structure et équipement de l'avion, opération normale des systèmes et dysfonctionnements :
- dimensions ;
  - moteur, y compris groupe auxiliaire de puissance (APU) ;
  - système carburant ;
  - pressurisation et conditionnement d'air ;
  - protection antigivrage, essuie-glaces et protection antipluie ;
  - systèmes hydrauliques ;
  - train d'atterrissage ;
  - commandes de vol, dispositifs hypersustentateurs ;
  - alimentation électrique ;
  - instruments de vol, de communication, équipements radar et de navigation ;
  - poste de pilotage, cabine et soute ;
  - équipement d'urgence.

(b) Limitations :

- limitations générales ;
- limitations moteurs ;
- limitations systèmes ;
- liste minimum d'équipements minimum (MEL).

(c) Performances, préparation et suivi du vol :

- performance ;
- préparation du vol ;
- suivi du vol.

(d) Masse, centrage et avitaillement :

- masse et centrage ;
- avitaillement au sol.

(e) Procédures d'urgence.

(f) Exigences spécifiques pour l'extension d'une qualification de type aux approches aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 200 ft (60 m).

Équipement de bord, procédures et limitations :

(g) Exigences spécifiques pour avions équipés d'instrumentation électronique ("*glass cockpit*").

Système d'instruments de vol électronique (EFIS, EICAS) :

(h) Systèmes de gestion de vol (FMS). »

12. Il est ajouté un appendice 1 au FCL 1.261 (d) ainsi rédigé :

**« Appendice 1 au FCL 1.261 (d)**

*Programme de la formation au travail en équipage avion*

1. Le but de cette formation est de former les pilotes au travail en équipage (MCC) en vue d'opérer en toute sécurité des avions exploités en configuration multipilote en IFR.

(a) Le pilote commandant de bord doit pouvoir exercer ses fonctions de gestion et de prise de décision indépendamment du fait qu'il soit pilote en fonction (PF) ou pilote non en fonction (PNF).

(b) Les tâches du PF et du PNF doivent pouvoir être clairement spécifiées et réparties de telle façon que le PF puisse concentrer toute son attention sur la conduite de l'avion.

(c) La coopération doit s'effectuer d'une manière ordonnée dans les situations normales, anormales ou d'urgence.

(d) La supervision, l'information et le soutien mutuels doivent être assurés en permanence.

Instructeurs

2. Les instructeurs autorisés à dispenser la formation de travail en équipage doivent avoir une connaissance approfondie des facteurs humains et de la gestion des ressources de l'équipage. Ils devront être informés des derniers développements de la formation aux facteurs humains et des techniques de gestion des ressources en équipage.

### Formation théorique

3. La formation théorique doit porter sur le programme défini par arrêté. La formation théorique approuvée au travail en équipage doit comprendre au moins 25 heures de cours.

### Formation en vol

4. Le programme de la formation en vol doit porter sur le programme défini par arrêté.

### Attestation de formation

5. Une attestation de formation est délivrée au candidat qui a suivi de manière complète et satisfaisante cette formation.

### Dispense

6. Le titulaire d'une attestation de formation de travail en équipage sur hélicoptère peut être dispensé de la formation théorique dont le programme est fixé par arrêté. »

VI. – A la sous-partie G de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, le (a) (1) du paragraphe FCL 1.280 est modifié ainsi qu'il suit :

« (a) (1) 500 heures accomplies en opérations multipilotes sur des avions certifiés conformément à la catégorie CS-25 Transport ou à la catégorie CS-23 Commuter ou conformément à un code équivalent ; »

VII. – La sous-partie H de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

1. Au paragraphe FCL 1.300, le (b) est modifié ainsi qu'il suit :

« (b) Nul ne doit dispenser de l'instruction sur un entraîneur de vol synthétique s'il n'est titulaire d'une qualification FI(A), TRI(A), CRI(A), IRI(A) ou d'une autorisation MCCI(A), SFI(A) ou STI(A). »

2. Au paragraphe FCL 1.305, il est ajouté un (g) ainsi rédigé :

« (g) Autorisation d'instructeur pour la formation sur entraîneur synthétique (STI[A]) »

3. Au paragraphe FCL 1.310, les (a) et (b) sont modifiés ainsi qu'il suit :

« (a) Généralités :

Tout titulaire d'une qualification d'instructeur doit, sauf dispositions contraires :

(i) Etre au moins titulaire de la licence, de la qualification et répondre à toute autre condition requise, correspondant à la formation qu'il est appelé à dispenser ;

(ii) Avoir accompli au moins 15 heures en tant que pilote sur la classe ou le type d'avion correspondant à la formation qu'il est appelé à dispenser, et

(iii) Etre habilité à remplir les fonctions de pilote-commandant de bord de l'aéronef au cours de cette formation. »

« (b) Rôles multiples :

Sous réserve qu'ils remplissent les conditions de qualification et d'expérience exigées dans la présente sous-partie pour chaque rôle assumé, les instructeurs ne sont pas limités à un seul rôle d'instructeur de vol (FI), d'instructeur de qualification de type (TRI), d'instructeur de qualification de classe (CRI) ou d'instructeur de qualification de vol aux instruments (IRI). »

4. Au paragraphe FCL 1.330, le (a) est modifié ainsi qu'il suit :

« (a) De la délivrance de la licence de pilote privé (avion) et des qualifications de classe et de type d'avions monomoteurs ; »

5. Au paragraphe FCL 1.335, le (a) est modifié ainsi qu'il suit :

« (a) Au moins une licence CPL(A) ou s'il est titulaire d'une licence PPL(A), avoir accompli au moins 200 heures de vol, dont 150 heures en tant que pilote commandant de bord ; »

6. Le paragraphe FCL 1.350 est modifié ainsi qu'il suit :

### « FCL 1.350

#### *FI(A). – Délivrance de la qualification*

Tout candidat à une qualification d'instructeur FI (avion) qui :

(a) Remplit les conditions définies aux FCL 1.310, 1.315 et 1.335 à 1.345, ou

(b) S'est fait délivrer une autorisation spéciale conformément à l'appendice 1 au FCL 1.300, remplit les conditions du FCL 1.335 (b) et du FCL 1.355 et détient une licence FCL 1,

remplit les conditions requises pour la délivrance d'une qualification d'instructeur (avion) FI(A), sous réserve des restrictions définies au FCL 1.325. »

7. Au paragraphe FCL 1.365, le (a) est modifié ainsi qu'il suit :

« (a) Tout candidat à une première qualification TRI(MPA) doit :

(1) Avoir suivi dans le cadre d'un FTO ou TRTO de manière complète et satisfaisante un cours TRI approuvé ;

(2) Avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote d'avion multipilote ;

(3) Avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 30 étapes, comprenant des atterrissages et des décollages en tant que pilote-commandant de bord ou copilote, sur le type d'avion correspondant, ou sur un type similaire, s'il y est autorisé par l'Autorité. Sur ces 30 étapes, 15 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol ; et

(4) Avoir dispensé de façon satisfaisante, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type et sous la surveillance d'un TRI(A) désigné à cet effet par l'Autorité, au moins 3 heures de vol d'instruction sur le type d'avion ou sur le simulateur du type d'avion correspondant et qui relève des responsabilités d'un TRI(MPA).

Ces conditions sont remplies si le candidat détient une licence FCL 1, une autorisation spéciale conformément à l'appendice 1 au FCL 1.300 et remplit les conditions du FCL 1.370. »

8. Le paragraphe FCL 1.380 est modifié ainsi qu'il suit :

Le (a) (2) est modifié ainsi qu'il suit :

« (a) (2) accompli au moins 30 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord sur le type ou la classe d'avions correspondant avant de commencer la formation ; »

Le (b) (2) est modifié ainsi qu'il suit :

« (b) (2) accompli au moins 30 heures de vol sur le type ou la classe d'avions correspondant avant de commencer la formation ; »

9. Au paragraphe FCL 1.385, le (a) est modifié ainsi qu'il suit :

« (a) Pour la prorogation d'une qualification CRI(SPA), le candidat doit avoir, au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification :

(1) (i) Dispensé au moins 10 heures d'instruction en vol en tant que CRI(SPA), et

(ii) Dispensé, s'il détient à la fois les privilèges CRI(SPA) sur avions monomoteurs et multimoteurs, au moins 5 heures sur avions monomoteurs et 5 heures sur avions multimoteurs, ces heures faisant partie des 10 heures d'instruction prévues au (i), ou

(2) Dispensé, à la satisfaction de l'Autorité, un cours de recyclage, ou

(3) Suivi un cours de recyclage en tant que CRI(A). »

10. Au paragraphe FCL 1.410, le (a) (7) est modifié ainsi qu'il suit :

« (a) (7) (i) Avoir accompli dans les 12 mois précédents au moins trois étapes en tant qu'observateur sur le type d'avion correspondant ou sur un type d'avion similaire s'il y est autorisé par l'Autorité ou, en cas d'impossibilité ;

(ii) Avoir accompli en tant qu'observateur dans les 12 mois précédents, au moins deux vols en ligne simulés (LOFT) basés sur des séances de simulateur conduites par un équipage qualifié sur le type d'avion correspondant ou sur un type similaire, s'il y est autorisé par l'Autorité. Ces séances de simulateur doivent inclure :

(A) des vols entre deux aéroports différents d'une durée d'au moins deux heures, et

(B) la préparation au vol et le débriefing associé.

Ces conditions sont remplies si le candidat détient une autorisation spéciale conformément à l'appendice 1 au FCL 1.300 et remplit les conditions du FCL 1.415. »

11. Il est ajouté un paragraphe FCL 1.419 ainsi rédigé :

#### « FCL 1.419

*Autorisation d'instructeur pour la formation sur entraîneur synthétique (STI[A]). – Privilèges, conditions, prorogation et renouvellement*

(a) Privilèges.

Les privilèges du titulaire d'une autorisation STI(A) permettent de dispenser l'instruction sur entraîneur synthétique en vue de la délivrance d'une licence, d'une qualification de vol aux instruments et d'une qualification de classe ou de type pour des avions monopilotes.

(b) Conditions.

Tout candidat à une autorisation STI(A) doit :

(1) Détenir ou avoir détenu, dans les trois ans précédents, une licence de pilote contenant une qualification ou une autorisation d'instructeur correspondant à la formation qu'il est appelé à dispenser ou une licence OACI acceptable par l'Autorité ;

(2) Avoir dispensé sur un simulateur de vol ou un FNPT II au moins trois heures d'instruction au vol correspondant aux attributions du STI(A), sous la supervision et à la satisfaction d'un FIE(A) nommé à cet effet par l'Autorité ;

(3) Avoir effectué, dans les 12 mois précédant sa demande, un contrôle de compétence conformément à l'Appendice 3 au FCL 1.240 sur un FNPT II sur lequel il dispensera habituellement l'instruction.

(c) Pour la prorogation d'une autorisation STI(A), le candidat doit dans les 12 mois précédant l'expiration de l'autorisation :

(1) Avoir dispensé, sur un simulateur de vol ou un FNPT II, au moins trois heures d'instruction d'un programme complet de formation pour le CPL, l'IR ou pour une qualification de classe ou de type, et

(2) Avoir effectué, sur un simulateur de vol ou un FNPT II sur lequel il exerce habituellement, la section 3B de l'appendice 3 au FCL 1.240 du contrôle de compétence de la classe ou du type d'avion concerné.

(d) Si l'autorisation est périmée, le candidat doit :

(1) Avoir reçu au moins trois heures de formation en vue d'un réentraînement sur un simulateur de vol ou un FNPT II ;

(2) Avoir effectué, sur un simulateur de vol ou un FNPT II sur lequel il exerce habituellement, la section 3B de l'appendice 3 au FCL 1.240 du contrôle de compétence de la classe ou du type d'avion concerné ;

(3) Avoir dispensé au moins trois heures d'instruction d'un programme complet de formation pour le CPL, l'IR ou pour une qualification de classe ou de type, sous la supervision et à la satisfaction d'un FIE(A), FI(A), CRI(A), IRI(A), TRI(A) ou SFI(A) nommé par l'Autorité à cet effet. Une heure au moins d'instruction doit s'effectuer sous la supervision et à la satisfaction d'un FIE(A) nommé à cet effet par l'Autorité. »

12. A l'appendice 1 au FCL 1.300, le titre et le 1 (a) (ii) sont modifiés ainsi qu'il suit :

**« Appendice 1 au FCL 1.300**

*Conditions de délivrance d'autorisations spéciales aux instructeurs ne détenant pas de licence conforme à l'annexe FCL I pour les FTO dispensant en partie leur formation à l'étranger »*

« 1. (a) (ii) Avoir accompli 500 heures de vol comme pilote d'avion dont 200 heures en tant qu'instructeur dans le rôle correspondant à l'instruction qu'il est appelé à dispenser et satisfaire aux conditions d'expérience des FCL 1.330 (a), (b), (c), (d) et/ou (e) ; »

VIII. – La sous-partie I de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

1. Au paragraphe FCL 1.425, les (a) et (d) sont modifiés ainsi qu'il suit :

« (a) Conditions.

(1) Les examinateurs doivent être titulaires d'une licence et d'une qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence ou à la qualification pour laquelle ils sont autorisés à conduire les épreuves pratiques d'aptitude ou les contrôles de compétence, et sauf dispositions contraires, les privilèges d'instruire en vue de l'obtention ou du maintien de ces licences et qualifications.

(2) Les examinateurs doivent posséder les qualifications requises pour agir en tant que commandant de bord sur l'aéronef utilisé lors d'une épreuve pratique d'aptitude ou d'un contrôle de compétence, sauf dispositions contraires. Lorsqu'il n'existe pas d'examineurs qualifiés disponibles, des examinateurs ou des inspecteurs qui ne sont pas titulaires des qualifications d'instructeur, de type ou de classe requises peuvent être autorisés par l'Autorité.

(3) Tout postulant à une autorisation d'examineur doit avoir fait passer, sous supervision, au moins une épreuve d'aptitude au cours de laquelle il tient le rôle d'un examinateur dont les privilèges correspondent à ceux de l'autorisation d'examineur demandée. Cette épreuve comporte le briefing, la conduite de l'épreuve pratique d'aptitude, l'évaluation du candidat qui passe l'épreuve d'aptitude, le debriefing et la constitution du dossier de ce candidat. Cette épreuve d'habilitation d'examineur est supervisée par un inspecteur de l'Autorité ou par un examinateur expérimenté autorisé à cet effet par l'Autorité.

A titre exceptionnel, la supervision peut s'effectuer sur avions biplaces. Les conditions de réalisation de cette supervision sont identiques à celles réalisées sur avions triplaces et plus. Le comportement du superviseur qui joue le rôle du candidat doit se rapprocher le plus possible de celui du candidat, dans les conditions de l'épreuve pratique d'aptitude. »

« (d) (Réservé) ».

2. Le paragraphe FCL 1.445 est modifié ainsi qu'il suit :

**« FCL 1.445***Examineur de qualification de classe (avion) (CRE[A])  
Conditions. – Privilèges*

Les privilèges de CRE(A) permettent de conduire :

(a) L'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance des qualifications de classe et de type avions monopilotes ;

(b) Les contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des qualifications de classe et de type avions monopilotes et de la prorogation de la qualification de vol aux instruments, sous réserve que l'examineur détienne une licence professionnelle de pilote et ait effectué au minimum 500 heures en tant que pilote d'avions. »

3. Le paragraphe FCL 1.455 est modifié ainsi qu'il suit :

**« FCL 1.455***Examineur sur entraîneur de vol synthétique Avion (SFE[A])  
Conditions. – Privilèges*

Les privilèges d'un SFE(A) permettent d'effectuer dans un simulateur de vol :

(a) Les épreuves d'aptitude pour la délivrance des qualifications de type pour les avions multipilotes ;

(b) Les contrôles de compétence pour la prorogation et le renouvellement des qualifications de type et de vol aux instruments multipilotes,

sous réserve que l'examineur détienne un ATPL(A), qu'il ait effectué au minimum 1 500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes, qu'il détienne les privilèges d'un SFI(A) et une qualification de type valide sur le type d'avion concerné pour la réalisation du (a) ci-dessus (se reporter au FCL 1.405). »

IX. – A la sous partie J de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé, le paragraphe FCL 1.470 est modifié ainsi qu'il suit :

Aux (a), (b) et (c), la phrase : « Les épreuves, la répartition des matières et les temps de réponse alloués sont fixés par arrêté » est abrogée.

Il est ajouté un (d) ainsi rédigé :

« (d) Les épreuves, la répartition des matières, le temps de réponse alloué ainsi que le nombre et la répartition des questions sont fixés par arrêté. »

**ANNEXE 2**

CONTENU DE LA SOUS-PARTIE H DE L'ANNEXE 1 À L'ARRÊTÉ DU 20 OCTOBRE 2005 FIXANT LE PROGRAMME DES CONNAISSANCES ET LES MODALITÉS DE FORMATION DES PERSONNELS NAVIGANTS TECHNIQUES PROFESSIONNELS ET NON PROFESSIONNELS DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE PERMETTANT LA DÉLIVRANCE D'UNE ATTESTATION DE CONNAISSANCES DU JAR-OPS 1, DU JAR-FCL 1 ET DU JAR-FCL 3

**« JAR-FCL 1****Sous-partie H***Qualifications d'instructeur*

1.300. Instruction. – Généralités.

1.305. Qualifications et autorisation d'instructeur. – Fonctions.

1.310. Qualifications d'instructeur. – Généralités.

1.315. Qualifications et autorisation d'instructeur. – Période de validité.

1.320. Qualifications d'instructeur de vol avion (FI[A]). – Age minimal.

1.325. Qualifications d'instructeur de vol avion (FI[A]). – Privilèges restreints.

1.330. Qualifications d'instructeur de vol avion (FI[A]). – Privilèges et conditions.

1.335. FI(A). – Conditions préalables.

1.340. FI(A). – Programme de formation.

1.345. FI(A). – Épreuve pratique d'aptitude.

1.350. FI(A). – Délivrance de la qualification.

1.355. FI(A). – Prorogation et renouvellement.

1.360. Qualification d'instructeur de qualification de type (avion multipilote) (TRI[MPA]). – Privilèges.

1.365. TRI(MPA). – Conditions.

- 1.370. TRI(MPA). – Prorogation et renouvellement.
- 1.375. Qualification d'instructeur de qualification de classe (avion monopilote) (CRI[SPA]). – Privilèges.
- 1.380. CRI(SPA). – Conditions.
- 1.385. CRI(SPA). – Prorogation et renouvellement.
- 1.390. Qualification d'instructeur de vol aux instruments (avion) (IRI[A]). – Privilèges.
- 1.395. IRI(A). – Conditions.
- 1.400. IRI(A). – Prorogation et renouvellement.
- 1.405. Autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol (avion) (SFI[A]). – Privilèges.
- 1.410. SFI(A). – Conditions.
- 1.415. SFI(A). – Prorogation et renouvellement.
- 1.416. Autorisation d'instructeur à la formation au travail en équipage (avion) MCCI(A). – Privilèges.
- 1.417. Autorisation d'instructeur à la formation au travail en équipage (avion) MCCI(A). – Conditions.
- 1.418. Prorogation et renouvellement de l'autorisation d'instructeur à la formation au travail en équipage (avion) MCCI(A).
- Appendice 1 au JAR-FCL 1.300. – Conditions de délivrance d'autorisations spéciales, pour les FTO dispensant en partie leur formation à l'étranger, des instructeurs ne détenant pas de licences conformes à l'annexe FCL 1.
- Appendice 1 aux JAR-FCL 1.330 et 1.345. – Dispositions concernant l'épreuve pratique d'aptitude et l'examen oral des connaissances théoriques en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de vol (FI[A]) et du contrôle de compétences.
- Appendice 2 aux JAR-FCL 1.330 et 1.345. – Contenu de l'épreuve pratique d'aptitude et de l'examen oral de connaissances théoriques en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de vol (FI[A]) et du contrôle de compétences.
- Appendice 1 au JAR-FCL 1.340. – Formation à la qualification d'instructeur de vol avion FI(A).
- Appendice 1 au JAR-FCL 1.365. – Formation à la qualification d'instructeur de qualification de type (avion multipilote) (TRI[MPA]).
- Appendice 1 au JAR-FCL 1.380. – Formation à la qualification d'instructeur de qualification de classe sur avion monopilote multimoteur (CRI[SPA]).
- Appendice 2 au JAR-FCL 1.380. – Formation à la qualification d'instructeur de qualification de classe sur avion monopilote monomoteur (CRI[SPA]).
- Appendice 1 au JAR-FCL 1.395. – Formation à la qualification d'instructeur de vol aux instruments avion FI(A). »