

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

Arrêté du 3 septembre 2007 modifiant l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1)

NOR : DEVA0759240A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,
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 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention, publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 410-1 à L. 410-6 et R. 421-7 ;

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

Après l'avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile dans sa séance du 19 juin 2007,

Arrête :

Art. 1^{er}. – L'annexe de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est modifiée comme indiqué à l'annexe au présent arrêté.

Art. 2. – 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 3 septembre 2007.

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

A N N E X E

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 1.001, les définitions suivantes sont ajoutées :

« Aéronef devant être exploité avec un copilote : type d'aéronef dont l'utilisation exige un copilote comme il est spécifié dans le manuel de vol ou par le certificat de transporteur aérien. »

« Commandant de bord sous supervision : copilote effectuant, sous la supervision du commandant de bord, les tâches et les fonctions du CDB, sous réserve que la méthode de supervision utilisée soit acceptable par l'Autorité (PICUS). »

« Compétence : combinaison d'habiletés, de connaissances et d'attitudes requises pour exécuter une tâche selon la norme prescrite. »

« Crédit : prise en compte d'un autre moyen ou de qualifications antérieures. »

« Critères de performance : indications simples permettant d'évaluer le résultat à produire pour l'élément de compétence considéré, avec une description des critères utilisés pour juger si le niveau de performance requis a été atteint. »

« Élément de compétence : action constituant une tâche qui a un événement déclencheur et un événement de cessation définissant clairement ses limites et un aboutissement observable. »

« Erreur : action ou inaction de l'équipage de conduite qui donne lieu à des écarts par rapport aux intentions ou attentes de l'organisme ou de l'équipage de conduite. »

« Gestion des erreurs : processus consistant à déceler les erreurs et à y réagir en appliquant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter ainsi que d'atténuer la probabilité d'erreurs ou de situations indésirables de l'aéronef. »

« Gestion des menaces : processus consistant à déceler les menaces et à y réagir en appliquant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter ainsi que d'atténuer la probabilité d'erreurs ou de situations indésirables de l'aéronef. »

« Menace : événement ou erreur qui se produit en dehors de l'influence de l'équipage de conduite, qui augmente la complexité opérationnelle et qu'il faut gérer pour maintenir la marge de sécurité. »

« Qualités d'aviateur : usage constant du jugement et de connaissances, d'habiletés et de comportements bien maîtrisés pour réaliser les objectifs du vol. »

« Unité de compétence : fonction bien délimitée comprenant un certain nombre d'éléments de compétence. »

« Vol en campagne : vol entre un point de départ et un point d'arrivée, sur une route prédéfinie, comportant l'application de procédures de navigation standard. »

2. Au paragraphe FCL 1.030, le deuxième alinéa du (c) est modifié ainsi qu'il suit :

« Pour la délivrance de la licence multipilote avion (MPL [A]), de la licence de pilote de ligne avion (ATPL [A]), de la licence de pilote professionnel avion (CPL [A]) et de la qualification de vol aux instruments avion (IR [A]), l'Autorité désigne le ou les examinateurs pour la conduite de l'épreuve d'aptitude. »

3. Au paragraphe FCL 1.055, il est ajouté un (d) ainsi rédigé :

« (d) Les organismes de formation au vol (FTO) désirant dispenser la formation à la licence multipilote avion MPL (A) doivent démontrer, à la satisfaction de l'Autorité, que le programme de formation MPL qu'ils dispensent fournit un niveau de compétence dans les opérations multipilotes au moins équivalent à celui que détiennent les pilotes qui ont suivi avec succès un cours intégré ATP (A) et un cours de formation à la qualification de type multipilote.

« Les modalités de recueil des informations destinées aux autorités conjointes de l'aviation civile relatives à l'approbation des cours MPL sont fixées par instruction. »

4. A l'appendice 1 au FCL 1.005, les lignes (d) et (e) du tableau figurant au 1 (d) sont modifiées ainsi qu'il suit :

Brevet et licence de pilote professionnel avion et qualification de vol aux instruments associée et certificat d'aptitude théorique du brevet de pilote de ligne avion.	Remplir les conditions restantes du FCL 1.250 (a) 1 & 2.	CPL (A)/IR (A) bénéfice ATPL (A) théorique FCL 1.		(d)
Brevet et licence de pilote professionnel avion et qualification de vol aux instruments associée.	(i) avoir réussi l'examen théorique des connaissances de l'ATPL (A) sauf 1 (se reporter au texte sous le tableau). (ii) remplir les conditions restantes prévues au FCL 1.250 (a) 1 & 2.	CPL (A)/IR (A) +ATPL (A) théorique FCL 1 sauf 1 (se reporter au texte sous le tableau).	Non applicable	(e)

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

1. A l'appendice 1 au FCL 1.125, le 3 (h) est modifié ainsi qu'il suit :

« 3 (h) Vol par seule référence aux instruments, avec exécution d'un virage de 180 degrés (cette formation peut être dispensée par un FI [A] ou un STI [A]). »

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

1. Le paragraphe FCL 1.155 est modifié ainsi qu'il suit :

Les références suivantes sont ajoutées après le titre :

(« Se reporter aux FCL 1.050 (a) 3, à l'appendice 1 aux FCL 1.160 et 1.165 (a) 1 à (a) 4, aux appendices 1 et 2 au FCL 1.170 et au FCL 1.510 (a) 2. »)

Il est ajouté un (e) ainsi rédigé :

« (e) Détenteurs de la licence MPL.

Avant d'exercer les privilèges d'une licence CPL (A), le détenteur d'une licence MPL (A) doit avoir effectué sur avion :

(1) (i) 70 heures en tant que pilote commandant de bord ou 70 heures, dont au moins 10 heures en tant que pilote commandant de bord et le temps de vol supplémentaire nécessaire en tant que PICUS.

(ii) De ces 70 heures, 20 heures doivent être effectuées en vol à vue en campagne en tant que pilote commandant de bord ou 10 heures au moins doivent être effectuées en qualité de CDB et 10 heures en qualité de PICUS. Ces 20 heures doivent inclure un vol en campagne qui ne doit pas être inférieur à 300 NM et au cours duquel des atterrissages complets sur deux aérodromes différents doivent être effectués en tant que pilote commandant de bord ;

(2) Les éléments de la formation modulaire pour la licence CPL (A), tels que mentionnés aux paragraphes 11 a et 12 de l'appendice 1 aux FCL 1.160 et 1.165 a (4), et

(3) L'épreuve d'aptitude pour la licence CPL (A), soit sur avion monomoteur soit sur avion multimoteur, conformément aux appendices 1 et 2 du FCL 1.170. »

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

« 13 (b) 70 heures en qualité de pilote commandant de bord comprenant des heures de vol VFR et des heures de vol aux instruments en qualité d'élève pilote commandant de bord (SPIC) (les heures SPIC doivent être créditées en tant qu'heures de pilote commandant de bord, à moins que l'instructeur de vol ait orienté ou pris le contrôle d'une partie quelconque du vol, un debriefing au sol par l'instructeur de vol n'affectant pas cette prise en compte d'heures en qualité de pilote commandant de bord).

« 13 (e) 115 heures aux instruments comprenant au moins :

(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) 20 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. »

3. A l'appendice 1 aux FCL 1.160 et 1.165 (a) 2, le 1 et le 12 (b) et (e) sont modifiés ainsi qu'il suit :

« 1. Le but du cours intégré CPL (A) et IR (A) est de former des pilotes et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour piloter des avions monopilotes en transport aérien commercial et pour obtenir le CPL (A)/IR (A). »

« 12 (b) 70 heures en qualité de pilote commandant de bord comprenant des heures de vol VFR et des heures de vol aux instruments en qualité d'élève pilote commandant de bord (SPIC). Les heures SPIC doivent être créditées en tant qu'heures de pilote commandant de bord, à moins que l'instructeur de vol ait orienté ou pris le contrôle d'une partie quelconque du vol. Un debriefing au sol par l'instructeur de vol n'affecte pas cette prise en compte d'heures en qualité de pilote commandant de bord ;

« 12 (e) 100 heures aux instruments comprenant au moins :

« (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) 20 heures en qualité de SPIC. »

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

1. Au paragraphe FCL 1.200, le (b) est modifié ainsi qu'il suit :

« (b) Le titulaire d'une qualification de vol aux instruments (avion), obtenue conformément aux dispositions de l'appendice 1 au FCL 1.200, doit avoir sa licence PPL (A), CPL (A), MPL (A) ou ATPL (A) étendue aux privilèges radiotéléphoniques en langue anglaise. »

2. – A l'appendice 1 au FCL 1.200, le 2 (a) est modifié ainsi qu'il suit :

« 2 (a) Avoir suivi avec succès une formation à la qualification de vol aux instruments ou une formation intégrée ATP (A), CPL (A)/IR ou MPL (A) dispensée en anglais, ou ». »

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 1.235, le (a) est modifié ainsi qu'il suit :

« (a) Privilèges :

« Sous réserve des dispositions relatives aux changements de type ou de variante fixés au paragraphe FCL 1.215 (b) et (c) et au FCL 1.220 (b) et (c), les privilèges du titulaire d'une qualification de type ou de classe permettent d'opérer en tant que pilote sur le type ou la classe d'avion spécifié dans la qualification. »

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

Les références suivantes sont ajoutées après le titre :

« (Se reporter à l'appendice 1 au FCL 1.261 [d] et à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525). »

Le (a) est modifié ainsi qu'il suit :

« (a) Conditions préalables à la formation.

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

« Soit (1) :

- « (i) avoir accompli au moins 70 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'avion ;
- « (ii) être titulaire d'une qualification de vol aux instruments avion multimoteur en état de validité ;
- « (iii) 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 et 1.262), cette condition n'est pas applicable ; et
- « (iv) 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).

« Soit (2) :

« Suivre une formation intégrée pour la licence MPL (A). »

3. L'appendice 1 au FCL 1.240 et 1.295 est modifié ainsi qu'il suit :

Le titre est modifié ainsi qu'il suit :

« Epreuve pratique d'aptitude et contrôle de compétences pour les qualifications de type ou de classe avion et les licences ATPL (A) et MPL (A). »

Les références suivantes sont ajoutées après le titre :

« (Se reporter à l'appendice 1 au FCL 1.261 (a) et à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525). »

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

Le titre est modifié ainsi qu'il suit :

« Programmes de formation, de l'épreuve pratique d'aptitude et du contrôle de compétences pour la qualification de type sur avion multipilote et les licences ATPL (A) et MPL (A). »

La référence suivante est ajoutée après le titre :

« (Se reporter à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525). »

L'en-tête du tableau figurant après le 5 est modifiée ainsi qu'il suit :

Formation pratique.	Epreuve pratique d'aptitude/contrôle de compétence de qualification de type ATPL/MPL.
---------------------	---

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

1. Le paragraphe FCL 1.275 est modifié ainsi qu'il suit :

« FCL 1.275. *Privilèges et conditions*

« (a) Privilèges d'une licence ATPL (A) délivrée sur la base d'une licence CPL (A) :

« Sous réserve des conditions supplémentaires spécifiées dans la réglementation applicable, la licence ATPL (A), obtenue sur la base d'une licence CPL (A), permet à son titulaire :

« 1. D'exercer tous les privilèges du titulaire d'une licence de pilote privé avion (PPL [A]) et du titulaire d'une licence de pilote professionnel avion (CPL [A]) et d'une qualification de vol aux instruments avion (IR [A]) et

« 2. D'exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote dans le transport aérien public.

« (b) Privilèges d'une licence ATPL (A) délivrée sur la base d'une licence MPL (A) :

« Lorsque le détenteur d'une licence ATPL (A) n'a détenu auparavant qu'une licence MPL, les privilèges de la licence ATPL (A) sont limités aux opérations multipilotes à moins qu'il ait rempli les conditions fixées au paragraphe FCL 1.510 (a) (2) et (a) (3) relatif aux opérations sur avions monopilotes. Ces restrictions doivent être inscrites sur la licence.

« (c) Conditions :

« Tout candidat à la licence ATPL (A) qui a rempli les conditions définies aux FCL 1.265, 1.270 et 1.280 à 1.295 remplit les conditions exigées pour la délivrance d'une licence ATPL (A) assortie de la qualification de type correspondant au type d'avion utilisé lors de l'épreuve pratique d'aptitude. »

« 2. Au paragraphe FCL 1.280, les (a) 2 et 3 sont modifiés ainsi qu'il suit :

« (a) 2. (i) 500 heures en tant que pilote commandant de bord sous supervision (PICUS), ou

« (ii) 250 heures en tant que pilote commandant de bord, ou

« (iii) 250 heures, dont au moins 70 heures en tant que pilote commandant de bord et le temps de vol supplémentaire nécessaire en tant que commandant de bord sous supervision (PICUS).

« 3. 200 heures de vol en campagne dont au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord ou en tant que pilote commandant de bord sous supervision (PICUS) ; »

3. Le paragraphe FCL 1.290 est modifié ainsi qu'il suit :

« FCL 1.290. *Formation au vol*

« Tout candidat à une licence ATPL (A) doit soit être titulaire d'une licence CPL (A), d'une qualification de vol aux instruments multimoteurs avion et avoir suivi une formation au travail en équipage lorsque celle-ci est requise au FCL 1.261 (d), soit être titulaire d'une licence MPL (A). »

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 1.310, il est ajouté un (d) ainsi rédigé :

« (d) (1) Compétences d'instructeur pour la licence MPL (A).

« Les instructeurs désirant dispenser une formation fondée sur les compétences doivent :

« (i) détenir une qualification ou une autorisation d'instructeur en état de validité ;

« (ii) remplir les conditions pertinentes de la présente sous-partie H ;

« (iii) avoir suivi avec succès le cours relatif à la formation des instructeurs MPL (A), conformément à l'appendice 1 au FCL 1.310 (d) ;

« (iv) pour les phases "de base", "intermédiaire" et "avancée" de la formation intégrée à la licence MPL (A), être expérimenté dans les opérations multipilotes, d'une manière acceptable pour l'Autorité, et avoir assimilé la composante CRM d'un stage d'adaptation de l'exploitant, tel que défini au paragraphe OPS 1.945 (a) 9.

« 2. Maintien d'une qualification d'instructeur à la licence MPL (A).

« Pour maintenir sa qualification d'instructeur à la licence MPL (A), l'instructeur doit, dans les douze derniers mois, conduire l'une des parties suivantes d'un cours de formation complet MPL (A) :

« (i) une session de simulateur d'au moins trois heures, ou

« (ii) un exercice en vol d'au moins une heure comprenant au moins deux décollages et deux atterrissages.

« 3. Dans le cas où l'instructeur MPL (A) ne remplit pas les conditions du 2 ci-dessus, il doit effectuer un cours de recyclage acceptable par l'Autorité. »

2. Le paragraphe FCL 1.330 est modifié ainsi qu'il suit :

Les références suivantes sont ajoutées après le titre :

« (Se reporter au FCL 1.325 et à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525). »

Il est ajouté un (h) ainsi rédigé :

« (h) De la délivrance de la licence MPL (A) :

« 1. S'il remplit les conditions du FCL 1.310 (d).

« 2. Pour la phase de formation "habileté de pilotage essentielle" (se reporter à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525), sous réserve que le FI (A) ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avion, incluant au moins 200 heures d'instruction en vol.

« 3. Pour la phase de formation "de base" (se reporter à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525), sous réserve que le FI (A) détienne une qualification IR (A) multimoteur et qu'il ait les privilèges de dispenser une formation pour une qualification IR (A), et

« (i) s'il a effectué au moins 1 500 heures de vol en opérations multipilotes, ou

« (ii) pour les instructeurs FI (A) qui dispensent de la formation dans un cours ATP (A) ou CPL-IR intégré, suivre un cours structuré de formation qui se compose :

« (a) d'une formation pour le travail en équipage (MCC) ;

« (b) de l'observation de cinq séances d'instruction en phase 3 de la formation MPL ;

« (c) de l'observation de cinq séances d'instruction en phase 4 de la formation MPL ;

« (d) de l'observation de cinq séances de type LOFT chez l'exploitant ;

« (e) du contenu du cours en vue de la délivrance de la licence d'instructeur pour la formation au travail en équipage (MCCI) ;

« (f) les cinq premières séances d'instruction, dans la phase de formation "de base" délivrée par le FI (A), doivent être supervisées par un TRI (A) désigné à cet effet par l'Autorité. »

3. Le paragraphe FCL 1.360 est modifié ainsi qu'il suit :

Les références suivantes sont ajoutées après le titre :

« (Se reporter au FCL 1.261 [d], à l'appendice 1 au FCL 1.261 [d] et à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525). »

Le (a) est modifié ainsi qu'il suit :

« (a) Les privilèges du titulaire d'une qualification TRI (MPA) permettent de dispenser la formation en vue de :

« 1. La délivrance d'une qualification de type d'avion multipilote.

« 2. La formation requise pour le travail en équipage (se reporter au FCL 1.261 (d)

« 3. La formation requise lors de la phase de formation "de base" du cours intégré MPL (A) (se reporter à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525), sous réserve que l'instructeur TRI (MPA) détienne ou ait détenu une qualification FI (A) ou IRI (A) et que les conditions fixées au FCL 1.310 (d) soient satisfaites ; et

« 4. La formation requise lors des phases de formation "intermédiaire" et "avancée" du cours intégré MPL (A) (se reporter à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525), sous réserve que les conditions fixées au FCL 1.310 (d) soient satisfaites. »

4. Au paragraphe FCL 1.390, il est ajouté un (c) ainsi rédigé :

« (c) La phase de formation "de base" du cours intégré MPL (A) (se reporter à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525), sous réserve que l'instructeur IRI (A) détienne une qualification IR (A) multimoteur et qu'il ait les privilèges de dispenser une formation pour la qualification IR (A) sur avion multimoteur ; et

« (1) S'il a effectué au moins 1 500 heures de vol en opérations multipilotes ou

« (2) Pour les instructeurs IRI (A) qui dispensent la formation dans un cours ATP (A) ou CPL-IR intégré, suivre un cours structuré de formation qui se compose :

« (i) d'une formation pour le travail en équipage (MCC) ;

« (ii) de l'observation de cinq séances d'instruction en phase 3 de la formation MPL ;

« (iii) de l'observation de cinq séances d'instruction en phase 4 de la formation MPL ;

« (iv) de l'observation de cinq séances de type LOFT chez l'exploitant ;

« (v) du contenu du cours en vue de la délivrance de la licence d'instructeur pour la formation au travail en équipage (MCCI), et

« (vi) les cinq premières séances d'instruction, dans la phase de formation "de base" délivrée par le FI (A), doivent être supervisées par un TRI (A) désigné, à cet effet, par l'Autorité. »

« 5. Le paragraphe FCL 1.405 est modifié ainsi qu'il suit :

« FCL 1.405. *Autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol (avion) (SFI [A]) – Privilèges*

(Se reporter au FCL 1.261 [d] et à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525.)

« Les privilèges du titulaire d'une autorisation d'instructeur SFI (A) permettent de dispenser l'instruction en vol simulé :

« (a) En vue de la délivrance de qualifications de type.

« (b) En vue de la formation au travail en équipage (MCC) ainsi que les fonctions sur un simulateur de vol ou sur un FNPT II dans le cadre d'un organisme FTO (se reporter au FCL 1.261 [d]) et

« (c) (i) lors de la phase de formation "de base" du cours intégré MPL (A) (se reporter à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525), sous réserve que l'instructeur SFI (A) détienne ou ait détenu une qualification FI (A) ou IRI (A) et satisfasse aux conditions fixées au FCL 1.310 (d) ;

« (ii) lors des phases de formation "intermédiaire" et "avancée" du cours intégré MPL (A) (se reporter à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525), sous réserve que les conditions fixées au FCL 1.310 *d* soient satisfaites. »

6. Le paragraphe FCL 1.416 est modifié ainsi qu'il suit :

« FCL 1.416. *Autorisation d'instructeur à la formation au travail en équipage (avion) (MCCI[A]) – Privilèges*

« (Se reporter à l'appendice 1 au FCL 1.520 et 1.525)

« Les privilèges du titulaire d'une qualification d'instructeur à la formation au travail en équipage avion (MCCI [A]) permettent de dispenser :

« (a) La partie pratique du cours de la formation MCC lorsqu'elle n'est pas associée à la formation de qualification de type et

« (b) La phase de formation "de base" du cours intégré MPL (A) (se reporter à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525, sous réserve que l'instructeur MCCI (A) détienne ou ait détenu une qualification FI (A) et que les conditions fixées au FCL 1.310 (d) soient satisfaites. »

7. Le paragraphe FCL 1.419 est modifié ainsi qu'il suit :

« FCL 1.419. *Autorisation d'instructeur pour la formation sur entraîneur synthétique (STI [A]) – Privilèges, conditions, prorogation et renouvellement*

« (Se reporter à l'appendice 1 au FCL 1.125, à l'appendice 3 au FCL 1.240 et à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525.)

« (a) Privilèges :

« Les privilèges du titulaire d'une autorisation STI (A) permettent de dispenser l'instruction sur entraîneur synthétique :

« (1) En vue de la délivrance d'une licence.

« (2) En vue de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments et d'une qualification de classe ou de type pour des avions monopotes et

« (3) Lors de la formation "habileté de pilotage essentielle" du cours intégré MPL (A) (se reporter à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525), sous réserve que les conditions fixées au FCL 1.310 (d) soient satisfaites.

« (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) (i) 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 ; ou

« (ii) pour instruire uniquement sur BITD, avoir dispensé sur BITD au moins trois heures d'instruction sous la supervision et à la satisfaction d'un FIE (A) nommé à cet effet par l'Autorité ;

« (3) (i) avoir effectué dans les douze 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 ou

« (ii) pour instruire uniquement sur BITD, avoir effectué dans les douze mois précédant sa demande un contrôle de compétence conforme aux exercices figurant à l'appendice 1 au FCL 1.125.

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

« (1) Avoir dispensé sur un simulateur de vol un FNPT II ou un BITD, au moins trois heures d'instruction d'un programme complet de formation pour le CPL, l'IR, le PPL 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 ou

« (3) Avoir effectué, pour instruire uniquement sur BITD, un contrôle de compétence conforme aux exercices de l'appendice 1 au FCL 1.125.

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

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

« (ii) avoir reçu, pour instruire uniquement sur BITD, trois heures de formation en vue d'un réentraînement sur un BITD.

« (2) (i) 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, ou

« (ii) avoir effectué, pour instruire uniquement sur BITD, un contrôle de compétence conforme aux exercices figurant à l'appendice 1 au FCL 1.125.

« (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. »

8. Il est ajouté un appendice 1 au paragraphe FCL 1.310 (d) ainsi rédigé :

*« Appendice 1 au FCL 1.310 (d)
Formation des instructeurs MPL (A)*

« Objectifs de formation

« (1) Les instructeurs dispensant de la formation à la licence MPL doivent être capables de dispenser une formation fondée sur la compétence et doivent en particulier :

« (a) Démontrer leurs connaissances relatives à l'approche de la formation fondée sur la compétence.

« (b) Préparer les ressources.

« (c) Créer un climat propice à l'apprentissage.

- « (d) Transmettre les connaissances.
- « (e) Intégrer la gestion des menaces et des erreurs et le CRM.
- « (f) Gérer le temps pour atteindre tous les objectifs de formation.
- « (g) Faciliter l'apprentissage.
- « (h) Evaluer les performances du stagiaire.
- « (i) Suivre et faire le bilan de la progression.
- « (j) Evaluer les séances de formation.
- « (k) Rendre compte des résultats.

« (2) L'objectif de la formation des instructeurs MPL est de former les candidats à dispenser de la formation conformément au concept de formation et d'évaluation fondé sur la compétence. La durée minimale de cette formation est de 14 heures.

« Organismes dispensant la formation

« (3) Seuls peuvent être approuvés à dispenser la formation à la licence MPL (A) les organismes FTO d'un exploitant OPS 1 ou d'un règlement opérationnel équivalent (JAR-OPS 1, EU-OPS) ou ayant un accord spécifique avec un exploitant OPS 1. L'organisme FTO doit être approuvé pour dispenser cette formation.

« Attestation de réussite à la qualification
d'instructeur MPL(A)

« (4) A l'issue de la formation, la compétence de l'instructeur fait l'objet d'une évaluation qui consiste en une démonstration pratique de l'instruction qu'il aura à dispenser lors de la phase appropriée de la formation MPL (A). Cette évaluation se déroule sous la supervision et à la satisfaction d'un TRI (A) désigné à cet effet par l'Autorité. L'organisme FTO délivre ensuite au candidat une attestation de réussite à la formation. »

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 1.440, il est ajouté un (d) ainsi rédigé :

« (d) L'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la licence MPL (A), sous réserve que les conditions fixées au FCL 1.390 (d) soient satisfaites. »

2. Le paragraphe FCL 1.460 est modifié ainsi qu'il suit :

« FCL 1.460. *Examineur d'instructeur de vol
avion (FIE [A]) – Conditions et privilèges*

« Les privilèges d'un FIE (A) permettent de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance des qualifications d'instructeur de vol, d'instructeur de qualification de classe et d'instructeur de vol aux instruments, ainsi que les contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement de ces qualifications, sous réserve que l'examineur soit détenteur d'une licence professionnelle de pilote et ait effectué au minimum 2 000 heures en tant que pilote d'avions, y compris au minimum 100 heures de vol d'instruction en vue de la délivrance d'une qualification FI (A) ou, à la discrétion de l'Autorité, d'une qualification CRI (A) ou IRI (A). »

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

1. Au paragraphe FCL 1.470, le (a) est modifié ainsi qu'il suit :

« (a) Le candidat à la licence de pilote de ligne avion (ATPL [A]) ou à une licence de pilote en équipage multiple (MPL [A]) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges accordés aux pilotes de ligne, dans les matières suivantes : droit aérien et procédures du contrôle de la circulation aérienne ; connaissance générale des aéronefs ; performances et préparation du vol ; performance humaine ; météorologie ; navigation ; procédures opérationnelles ; mécanique du vol ; communications. »

X. – Il est ajouté, à l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisée, une sous-partie K intitulée : « Licence de pilote en équipage multiple MPL [A] » ainsi rédigée :

« FCL 1.500. *Age minimal*

« Tout candidat à une licence de pilote en équipage multiple MPL(A) doit avoir dix-huit ans révolus.

« FCL 1.505. *Aptitude physique et mentale*

« Tout candidat à une licence MPL (A) doit détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité. Pour exercer les privilèges d'une licence MPL (A), un certificat médical de classe 1 en cours de validité doit être détenu.

« FCL 1.510. *Privilèges et conditions*

« (Se reporter aux FCL 1.155, FCL 1.210 et FCL 1.275.)

« (a) Privilèges :

« Sous réserve de toutes les conditions supplémentaires spécifiées dans la réglementation en vigueur, les privilèges du titulaire d'une licence de pilote en équipage multiple MPL (A) permettent :

« 1. D'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé PPL (A), sous réserve que les conditions fixées en sous-partie C pour le PPL (A) soient satisfaites ;

« 2. D'exercer les privilèges du titulaire d'une licence de pilote professionnel avion CPL (A), sous réserve que les conditions fixées au FCL 1.155 (e) pour le CPL (A) soient satisfaites ;

« 3. D'exercer les privilèges d'une qualification de vol aux instruments avion IR (A) en opération monopilote, sous réserve que le titulaire de la licence démontre sa capacité à agir en qualité de commandant de bord en opération monopilote uniquement avec les références instrumentales, en suivant de manière satisfaisante une formation spécifique, à la discrétion de l'Autorité et en satisfaisant aux conditions fixées au FCL 1.210.

« L'Autorité peut faire appel à la recommandation d'un organisme FTO pour déterminer les crédits à prendre en compte.

« 4. D'exercer les privilèges d'une qualification de vol aux instruments avion IR (A) sur un aéronef devant être exploité avec un copilote, et

« 5. D'agir en qualité de copilote dans un avion devant être exploité en environnement multipilote.

« (b) Conditions :

« Tout candidat à la licence MPL (A) qui a rempli les conditions définies aux FCL 1.500, 1.505, 1.515 à 1.530 remplit les conditions exigées pour la délivrance d'une licence MPL (A) assortie de la qualification de type correspondant au type d'avion utilisé lors de l'épreuve pratique d'aptitude et la qualification de vol aux instruments IR (A), restreinte aux aéronefs devant être exploités avec un copilote.

« FCL 1.515. *Expérience et prise en compte du temps de vol effectué*

« (Se reporter au FCL 1.120 et à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525.)

« (a) Tout candidat à une licence MPL (A) doit avoir effectué, lors d'une formation approuvée, au moins 240 heures en qualité de pilote "en fonction" (PF) et pilote "non en fonction" (PNF) en vol réel et simulé.

« (b) L'expérience en vol réel doit comprendre toutes les conditions d'expérience fixées au FCL 1.120 et 1.125 (b), de l'entraînement au recouvrement des positions inusuelles, du vol de nuit, du vol utilisant les seules références instrumentales et doit permettre d'atteindre les qualités d'aviateur appropriées. Cette expérience doit également inclure un vol en campagne qui ne doit pas être inférieur à 300 NM et au cours duquel des atterrissages complets sur deux aérodromes différents doivent être effectués en tant que pilote commandant de bord.

« (c) La formation au vol asymétrique doit être dispensée dans la phase de formation appropriée soit sur avion, soit sur simulateur de vol.

« (d) En plus des exigences mentionnées au (b) ci-dessus, le candidat doit avoir acquis, soit sur un avion multimoteur à turbines certifié pour des opérations avec un équipage minimal de deux pilotes, soit sur un simulateur de vol, l'expérience nécessaire pour atteindre le niveau de compétence "avancé" tel qu'il est défini au paragraphe 16 de l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525.

« (e) L'expérience nécessaire doit être acquise avant le passage de l'épreuve pratique d'aptitude décrite au FCL 1.530.

« FCL 1.520. *Connaissances théoriques*

« (Se reporter à l'appendice 1 au FCL 1.520 et 1.525.)

« (a) Programme :

« Tout candidat à une licence MPL (A) doit avoir suivi une formation théorique approuvée dans un organisme de formation au vol approuvé (FTO).

« (b) Examen :

« Tout candidat à une licence MPL (A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges du titulaire d'une licence ATPL (A), conformément aux conditions spécifiées à la sous-partie J de la présente annexe et au cours de formation à la qualification de type sur avion multipilote.

« FCL 1.525. *Formation au vol*

« (Se reporter à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525.)

« (a) Tout candidat à une licence MPL (A) doit avoir effectué un cours de formation approuvé comprenant les conditions d'expérience fixées au FCL 1.515.

« (b) Tout candidat à une licence MPL (A) doit avoir suivi une formation au vol dans toutes les unités de compétence décrites à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525 jusqu'à ce qu'il atteigne le niveau requis pour la délivrance de la licence MPL (A).

« FCL 1.530. *Epreuve pratique d'aptitude*

« (Se reporter aux appendices 1 et 2 aux FCL 1.240 et 1.295) et à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525.)

« (a) Tout candidat à la licence MPL (A) doit démontrer les aptitudes requises pour satisfaire à toutes les unités de compétence décrites à l'appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525, en VFR et IFR, en qualité de pilote "en fonction" (PF) et de pilote "non en fonction" (PNF), jusqu'au niveau requis pour opérer comme copilote sur un avion multimoteur à turbines, certifié pour être exploité avec un équipage minimal de deux pilotes avec un niveau de compétence correspondant aux privilèges du titulaire d'une licence MPL (A).

« Le candidat doit passer son épreuve d'aptitude dans les conditions fixées aux appendices 1 et 2 des FCL 1.240 et 1.295 sur le type d'avion utilisé lors de la phase avancée du cours de formation intégré MPL (A).

« (b) La progression relative à l'acquisition des aptitudes décrites au *a* ci-dessus doit faire l'objet d'une évaluation continue et documentée.

« FCL 1.535. *Contrôle de la mise en œuvre*

« (Se reporter aux appendices 1 et 2 au FCL 1.535.)

« 1. Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est chargé du contrôle de la mise en œuvre des programmes de formation en vue de la délivrance de la licence MPL. Il peut charger un groupe d'experts d'émettre les avis correspondants en son nom.

« 2. Les organismes de formation approuvés pour dispenser une formation MPL (A) doivent faire parvenir à l'Autorité, conformément aux conditions d'approbation, des comptes rendus réguliers, tels que définis à l'appendice 1 au FCL 1.535, dans le principal but de fournir au groupe d'experts ci-dessus les informations correspondantes.

« Appendice 1 aux FCL 1.520 et 1.525. *Formation intégrée en vue de la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple – MPL (A)*

« (Se reporter aux FCL 1.520, FCL 1.525, FCL 1.535, aux appendices 1 [a] au FCL 1.055, 1 et 2 aux FCL 1.240 et 1.295, 1 au FCL 1.261 [c] [2], 1 et 2 au FCL 1.535, 1 au FCL 1.470 et à l'OPS 1.945.)

« (1) (a) Le but du cours intégré MPL (A) est de former des pilotes et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour leur permettre de remplir, en VFR et IFR, les fonctions de copilote à bord d'avions de transport multimoteurs à turbines, certifiés pour être exploités avec un équipage minimal de deux pilotes et d'obtenir la licence MPL (A).

« (b) Le niveau de compétence attendu pour le titulaire de la licence MPL (A) est défini en détail dans la présente sous-partie. L'objectif, pour le titulaire d'une licence MPL (A), est d'être capable d'effectuer le stage d'adaptation de l'exploitant conformément à la sous-partie N de l'OPS 1, avec une grande probabilité de réussite et dans la durée normalement prévue pour cette phase.

« Ce niveau équivaut à celui des pilotes issus du cours intégré ATP (A), détenant une qualification de type multipilote.

« (c) La formation intégrée ATP (A) existante sert de référentiel pour la mise en œuvre de la formation intégrée MPL (A) et le transfert progressif du vol réel au vol simulé.

« (d) Ce transfert doit être organisé de manière à ce qu'il soit identique à l'approche utilisée pour l'ET-OPS. Les évolutions successives des programmes de formation accroissent progressivement l'importance du vol simulé et réduisent celle du vol réel. Ces évolutions du programme ne doivent être mises en place qu'après avoir obtenu suffisamment d'expérience et une fois que les résultats du stage d'adaptation de l'exploitant ont été analysés et pris en compte.

« (2) L'approbation pour dispenser la formation MPL (A) n'est accordée qu'aux organismes FTO d'un exploitant OPS 1 ou ayant un accord spécifique avec un exploitant OPS 1. La licence doit être restreinte à l'exploitant jusqu'à l'accomplissement du stage d'adaptation de l'exploitant conformément à la sous-partie N de l'OPS 1.

« (3) Tout candidat souhaitant entreprendre un cours intégré MPL (A) doit, sous la surveillance du responsable pédagogique d'un organisme de formation au vol (FTO) approuvé, accomplir toutes les phases d'instruction du cursus continu de formation approuvée organisé par ce FTO.

« La formation doit être fondée sur la compétence et dispensée dans un environnement multipilote. Les unités et les éléments de compétence ainsi que les principes relatifs à la gestion des menaces et des erreurs sont fixés par instruction.

« (4) La formation ne peut être délivrée qu'à un candidat *ab initio*. Un candidat qui échoue ou qui ne peut pas accomplir la totalité du cours MPL (A) peut demander à l'Autorité des crédits pour l'examen théorique et l'épreuve pratique d'aptitude d'une autre licence et, le cas échéant, d'une qualification de vol aux instruments.

« (5) Tout candidat qui souhaite changer de FTO pendant un cours de formation doit demander à l'Autorité une évaluation formelle du nombre d'heures de formation qu'il doit accomplir dans l'autre FTO.

« (6) Le FTO doit s'assurer qu'avant d'être admis au cours le candidat possède des connaissances suffisantes pour lui faciliter la compréhension du contenu du cours théorique de formation tant au niveau des connaissances théoriques que des aptitudes pratiques.

« (7) Le cours comprend :

« (a) Une formation théorique jusqu'au niveau de connaissances de l'ATPL (A).

« (b) Une formation au vol à vue et aux instruments.

« (c) La formation au travail en équipage prévue au FCL 1.261 (d).

« (d) Une formation à la qualification de type.

« (8) Le candidat qui a réussi l'examen théorique conformément au paragraphe 10 ci-dessous et l'épreuve pratique d'aptitude conformément au paragraphe 18 et 19 ci-dessous remplit les conditions de connaissances théoriques et d'aptitude pour la délivrance d'une licence MPL (A) assortie d'une qualification de type pour l'avion utilisé au cours de l'épreuve pratique d'aptitude, ainsi que d'une qualification de vol aux instruments restreinte aux aéronefs devant être exploités avec un copilote.

« Les unités et les éléments de compétence ainsi que les principes relatifs à la gestion des menaces et des erreurs sont fixés par instruction.

« Connaissances théoriques

« (9) Le programme des connaissances théoriques est défini par arrêté. Un cours théorique approuvé ATPL (A) doit comporter au moins 750 heures effectives d'instruction pouvant inclure le travail en classe, des moyens vidéo, des présentations de diapositives, des écoutes de bandes magnétiques, des séances d'études individuelles, de l'enseignement assisté par ordinateur et d'autres moyens d'enseignement approuvés par l'Autorité, en proportion convenable.

« Les 750 heures de formation doivent être réparties de telle manière que pour chaque sujet le nombre d'heures minimal soit :

SUJET	MINIMUM (heures)
Droit aérien	40
Connaissance générale des aéronefs.....	80
Performances et préparation du vol.....	90
Performance humaine	50
Météorologie.....	60
Navigation	150
Procédures opérationnelles.....	20
Mécanique du vol.....	30
Communications.....	30

« Une autre répartition des heures peut être convenue entre l'Autorité et le FTO.

« La formation aux connaissances théoriques pour la qualification de type doit être dispensée conformément à l'appendice 1 au FCL 1.261 (a).

« Examen de connaissances théoriques

« (10) Le candidat doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges du titulaire d'un ATPL (A), conformément aux conditions spécifiées à la sous-partie J de la présente annexe FCL 1 et au cours de formation pour la qualification de type sur avion multipilote.

« Formation au vol

« (11) La formation au vol doit comprendre un total d'au moins 240 heures et prendre en compte les quatre phases de formation suivantes :

« (a) Phase 1 "habileté de pilotage essentielle", formation monopilote basique sur avion ;

« (b) Phase 2 "de base", introduction au vol en opérations multipilotes et au vol aux instruments ;

« (c) Phase 3 "intermédiaire", mise en pratique du travail en équipage sur un avion multimoteur à turbines à hautes performances ;

« (d) Phase 4 "avancée", formation à la qualification de type, selon les méthodes de l'exploitant dans un environnement opérationnel.

« Les exigences de la formation au travail en équipage (MCC) doivent être intégrées dans les phases correspondantes ci-dessus. La formation à la qualification de type doit inclure les exigences pertinentes des appendices 1 et 2 aux FCL 1.240 et 1.295.

« (12) Chaque phase de formation du programme d’instruction en vol doit comporter à la fois une formation relative aux connaissances de base ainsi qu’une formation pratique. La formation au fondement des connaissances doit ainsi être complètement intégrée aux exigences de formation des aptitudes.

« (13) La formation doit comprendre un système d’évaluation continue du programme de formation ainsi qu’une évaluation continue des candidats qui suivent le programme jugé acceptable par l’Autorité. L’évaluation doit assurer que :

« (a) Chaque compétence et l’évaluation associée correspondent à la tâche d’un copilote sur avion multipilote, et

« (b) Les candidats acquièrent, progressivement et de façon satisfaisante, les compétences nécessaires.

« (14) La formation doit comprendre au moins 12 décollages et 12 atterrissages pour s’assurer de la compétence du candidat. Ils doivent être réalisés sous la supervision d’un instructeur sur l’avion pour lequel une qualification de type sera délivrée.

« Niveau d’évaluation

« (15) Le candidat à la délivrance de la licence MPL (A) doit démontrer sa performance dans les neuf unités de compétence mentionnées au paragraphe 16 ci-dessous, lors de la phase “avancée” du programme de formation, qui est définie comme le niveau de compétence requis pour opérer et interagir en qualité de copilote sur avion à turbines, certifié pour être exploité avec un équipage minimal de deux pilotes, en condition VFR et IFR. L’évaluation doit confirmer que le contrôle de l’avion ou de la situation est assuré à tout moment, de manière à ce que la réussite d’une procédure ou d’une manœuvre soit effective.

« Le candidat doit démontrer à tout moment un niveau de connaissance et d’habileté et des attitudes permettant la mise en œuvre en toute sécurité du type d’avion, tel que spécifié dans les critères de performance.

« (16) Le candidat doit démontrer sa performance, conformément au FCL 1.515 (d), pour les neuf unités de compétence suivantes :

« 1. Application des principes de la performance humaine incluant les principes de gestion des menaces et des erreurs ;

« 2. Exécution des opérations au sol et prévol sur l’avion ;

« 3. Exécution du décollage ;

« 4. Exécution de la montée ;

« 5. Exécution de la croisière ;

« 6. Exécution de la descente ;

« 7. Exécution de l’approche ;

« 8. Exécution de l’atterrissage ;

« 9. Exécution des opérations après atterrissage et après-vol.

« Vol simulé

« (17) Exigences minimales pour les simulateurs :

« (a) Phase 1 : “Habilité de pilotage essentielle”.

« Système de formation assisté par ordinateur et entraîneurs de tâches partielles, approuvés par l’Autorité :

– comprenant des accessoires en plus de ceux associés à un ordinateur (par exemple, une réplique des indicateurs de poussée, un mini manche, un clavier de FMS, etc.), et

– impliquant une activité psychomotrice représentative des efforts à appliquer et des temps de réponse.

« (b) Phase 2 : “De base”.

« Un FNPT II MCC qui correspond à un avion multimoteur générique à turbines.

« (c) Phase 3 : “Intermédiaire”.

« Un FSTD qui représente un avion multimoteur à turbines certifié, pour être exploité avec un copilote et qualifié à un standard équivalent au niveau B, incluant :

– un visuel colimaté jour/crépuscule/nuit de chaque côté du cockpit, procurant à chaque pilote une vue de 180 degrés horizontale et 40 degrés verticale ;

– la simulation de l’environnement ATC.

« (d) Phase 4 : “Avancée”.

« Un simulateur de vol qualifié niveau D ou C avec un visuel de jour “avancé”, incluant la simulation de l’environnement ATC.

« Aptitudes

« (18) La progression dans l’acquisition des aptitudes mentionnée au FCL 1.530 (a) doit être évaluée en permanence.

« (19) Le candidat doit démontrer les aptitudes requises pour satisfaire à toutes les unités de compétence mentionnées au paragraphe 16 en qualité de PF et PNF jusqu'au niveau requis pour opérer, en VFR et IFR, en tant que copilote sur des avions à turbines certifiés pour être exploités avec un équipage minimal de deux pilotes, conformément aux dispositions des appendices 1 et 2 aux FCL 1.240 et 1.295.

« Appendice 2 aux FCL 1.520 et 1.525.
« Plan de formation pour la MPL (A)

PLAN DE FORMATION POUR LA MPL Au moins 240 heures de formation aux fonctions de PF et PNF					
PHASE DE FORMATION	OBJET	FORMATION EN VOL et en dispositif de simulation - niveau minimal requis		MOYENS de formation au sol	
Principes de gestion des menaces et des erreurs (TEM) intégrés.	« Avancée » Formation en vue d'une qualification de type, en environnement orienté compagnie aérienne.	- CRM. - Atterrissage. - Scénarios tous temps. - LOFT. - Procédures anormales. - Procédures normales.	Avion : turbine multimoteur certifié équipage multiple et FSTD FS niveau D ou C + simulation ATC.	12 décollages et atterrissages en qualité PF. PF/PNF.	- CBT. - Formation assistée par ordinateur. - Entraîneur de tâches partielles. - Salle de classe.
	« Intermédiaire » Vols en équipage multiple en avion multimoteur à turbine à hautes performances.	- CRM. - LOFT. - Procédures anormales. - Procédures normales. - Equipage multiple. - Vols aux instruments.	FSTD : représentant un avion multimoteur à turbine certifié pour être exploité avec un copilote et qualifié au niveau équivalent au niveau B avec une simulation ATC.	PF/PNF	
	« De base » Introduction au vol en équipage multiple et au vol aux instruments.	- CRM. - Complément PF/PNF. - Vol en campagne selon les règles IFR. - Vol aux instruments.	Avion : mono- ou multimoteur et/ou FSTD : FNPT II + MCC.	PF/PNF.	
	« Habileté de pilotage essentielle » Formation monopilote basique.	- CRM. - Vol VFR en campagne. - Vol en solo. - Vol aux instruments basique. - Principes de vol. - Procédures du poste de pilotage. - Recouvrement des positions inusuelles. - Vol de nuit.	Avion : mono ou multimoteur et FSTD : FNPT I/BITD.	PF.	

« Appendice 1 au FCL 1.535. Information à l'Autorité pour le contrôle de la mise en œuvre

« (1) Réservé.

« (2) Les organismes de formation ayant fait une demande ou détenant une approbation pour dispenser la formation MPL (A) doivent fournir les informations pertinentes à l'Autorité. Celles-ci doivent porter sur :

- « (a) La description du cours de formation MPL (A) ;
- « (b) Le détail des heures de formation pour la formation théorique et pratique ;
- « (c) Les avions, les simulateurs de vol et les autres moyens utilisés ;
- « (d) Les méthodes d'évaluation utilisées ;
- « (e) Des résumés sur les statistiques des résultats relatifs aux évaluations continues et aux examens finaux ;
- « (f) Des procédures de révision pour ajuster et améliorer la formation fondée sur l'analyse de la performance du candidat.

« Appendice 2 au FCL 1.535

(Réservé) ».