

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 15 AVR. 2015

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Note

Direction personnels navigants

Le Directeur

Nos réf. : 150100 DSAC/PN/LIC

Relative à la prise en compte d'anciennes qualifications nationales d'instructeur avion pour l'acquisition d'une qualification d'instructeur de vol FI conforme au règlement UE 1178/2011.

Objet : cette note a pour objet d'introduire une souplesse dans le mode d'acquisition d'une qualification d'instructeur de vol avion (FI A) au bénéfice de pilotes ayant obtenu une qualification d'instructeur au titre des anciens arrêtés nationaux du 31 juillet 1981 et qui ne l'ont pas transformée en qualification « FCL » selon les dispositions transitoires prévues par l'arrêté du 29 mars 1999 (voir NB).

1 Dispositions antérieures

Les dispositions de l'arrêté du 29 Mars 1999 dit « FCL1 » (voir NB), et notamment l'appendice 1 au FCL1.005, permettaient la conversion, sous certaines conditions, d'anciennes qualifications nationales d'instructeur avion obtenues conformément aux arrêtés du 31 Juillet 1981 en qualifications d'instructeur conformes au « FCL1 ». Dans le cas où la qualification nationale n'était plus valide lors de sa conversion il était admis, au titre des dispositions transitoires, que le navigant réponde non pas aux conditions de délivrance de cette qualification d'instructeur mais uniquement à ses conditions de renouvellement telles que prévues par l'arrêté « FCL »1.

Cette souplesse n'était possible que parce que l'arrêté « FCL 1 » était toujours un arrêté national pour lequel la DGAC disposait d'une certaine marge d'interprétation quant à son application.

De ce fait le titulaire d'une qualification d'instructeur de pilote privé avion (« IATT ou ITT ») expirée se voyait délivrer une qualification d'instructeur de vol FI lorsqu'il répondait aux conditions de renouvellement de ladite qualification telles que prévues par l'arrêté « FCL 1 » du 29 mars 1999.

NB : Cet arrêté transposait, dans le dispositif réglementaire national, les accords des « Joint aviation Authorities » (JAA), qui ont précédé l'entrée en vigueur du règlement UE 1178/2011.

Copie : toutes DSAC/IR, DAC, SEAC et SAC, DSAC/PN/LIC, DSAC/PN/FOR, DSAC/PN/EXA, DSAC/PN/EPN.

2 Dispositions actuelles

L'annexe II au règlement (EU) 1178/2011 dit « AIRCREW » ne permet désormais que la conversion de qualifications d'instructeur en état de validité ayant déjà été transformées en qualifications « FI » selon l'arrêté « FCL 1 » du 29 mars 1999.

La France a toutefois obtenu de l'agence européenne (EASA) un aménagement partiel de ce dispositif au moyen d'une procédure particulière dite « ALTMOC » (ou moyen alternatif de conformité : cette ALTMOC est consultable sur le site web de la DGAC).

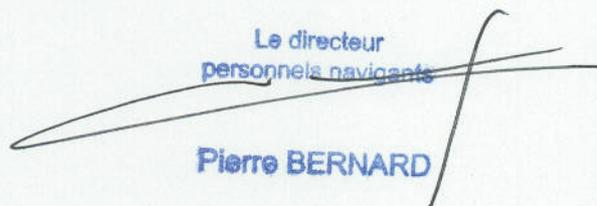
En application de ce processus la France a été autorisée à transformer une qualification périmée « JAR FCL » d'instructeur de vol « FI » en qualification FI « AIRCREW », sous réserve que le navigant satisfasse aux conditions de renouvellement de cette qualification telles que prévues au règlement AIRCREW, dont un stage de remise à niveau adapté tel que défini au FCL.940 FI; cependant cette procédure ne vise pas les qualifications d'instructeur précédemment délivrées en application d'une réglementation antérieure à l'arrêté « FCL 1 », ce qui est le cas des qualifications d'instructeur obtenues selon les arrêtés du 31 juillet 1981.

3 Aménagements pour les anciens instructeurs avion IATT ou ITT

Afin toutefois de pouvoir continuer à apporter une réponse à des navigants souhaitant reprendre une activité d'instruction sur avion en aéroclub qui justifient avoir détenu une ancienne qualification d'IATT ou d'ITT, il est proposé de continuer la procédure antérieure en permettant qu'ils ne répondent qu'aux conditions de renouvellement de la qualification FI telles que prévues au § FCL 940 c du règlement Aircrew (stage de remise à niveau adapté et évaluation de compétence)

Les navigants devront néanmoins répondre à tous les autres prérequis du « FI » (notamment en ce qui concerne l'expérience visée au FCL 915 FI de l'Aircrew reproduit en NB) et devront satisfaire à toutes les conditions de l'Aircrew pour étendre leurs privilèges au-delà des privilèges de base du FI ; ils devront justifier avoir réussi un examen théorique de pilote professionnel d'avion, faute de quoi les privilèges de leur qualification FI seront limités à la formation pour la licence LAPL/A (licence de pilote d'aéronef léger).

Si un navigant ne peut pas justifier d'une expérience de 100 heures d'instruction au titre de son IATT ou ITT, ses privilèges de FI seront limités et il devra compléter son expérience d'instructeur sous supervision conformément au § FCL 910 FI b.

Le directeur
personnels navigants

Pierre BERNARD

NB : FCL 915 FI-FI

Un candidat à une qualification FI devra:

a) dans le cas d'une FI(A) et d'une FI(H):

1) avoir suivi au moins 10 heures d'instruction au vol aux instruments sur la catégorie appropriée d'aéronef, dont au maximum 5 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FSTD;

2) avoir effectué 20 heures de vol en campagne VFR en tant que PIC sur la catégorie appropriée d'aéronef; et

b) en outre, pour la FI(A):

1) être titulaire d'au moins une CPL(A); ou

2) être titulaire d'au moins une PPL(A) et avoir:

i) satisfait aux exigences relatives aux connaissances théoriques pour la CPL, sauf dans le cas de FI(A) dispensant une formation pour la LAPL(A) uniquement; et

ii) effectué au moins 200 heures de vol sur avions ou TMG dont 150 heures en tant que PIC;

3) avoir effectué au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons dont au moins 5 heures devront avoir été effectuées au cours des 6 mois qui précèdent le vol d'appréciation défini au paragraphe FCL.930.FI, point a);

4) avoir effectué 1 vol en VFR en campagne en tant que PIC, incluant 1 vol d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet doivent être effectués sur 2 aérodromes différents.

