Cours JAR-FCL1 (Conversion Licence TT vers PPL)

Historique

- Fin des années 90
  - Harmonisation Réglementation Européenne pour l'aviation avec les JAA
  - La France adopte tout le JAR-FCL
- 1er Juillet 1999
  - Début des formations PPL en France selon le FCL1
  - Conversion des qualifications ITT vers FI après suivi des cours JAR-FCL et JAR-OPS

Nouvelle réglementation Française

- FCL1 = Licences Avion
  - Depuis 1er Juillet 1999
- FCL2 = Licences Hélicoptères
  - Depuis 12 Juillet 2005
- FCL3 = Règles Médicales
  - Depuis 27 Janvier 2005
- FCL4 = Licences Mécaniciens Navigants
  - Depuis 28 Octobre 2002

Références = FCL1

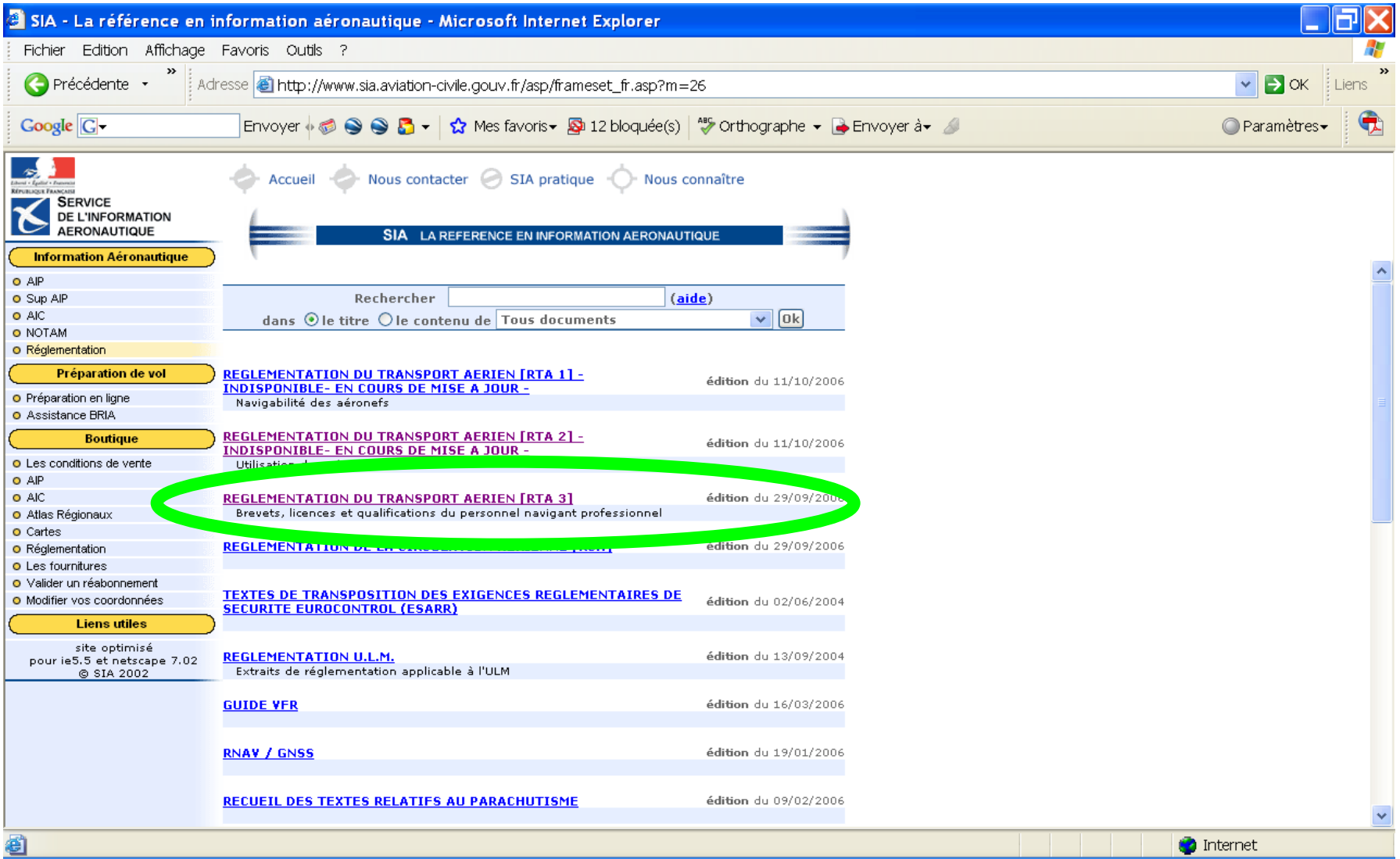

TABLE DES MATIERES

FCL 1

LICENCES DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CONDUITE (AVION)

TABLE DES MATIERES

SOUS-PARTIE A	-	REGLES GENERALES
SOUS-PARTIE B	-	ELEVE-PILOTE (AVION)
SOUS-PARTIE C	-	LICENCE DE PILOTE PRIVE (AVION)-PPL (A)
SOUS-PARTIE D	-	LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL (AVION)-CPL (A)
SOUS-PARTIE E	-	QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (AVION)-IR (A)
SOUS-PARTIE F	-	QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE (AVION)
SOUS-PARTIE G	-	LICENCE DE PILOTE DE LIGNE (AVION)-ATPL (A)
SOUS-PARTIE H	-	QUALIFICATIONS D'INSTRUCTEUR (AVION)
SOUS-PARTIE I	-	EXAMINATEURS (AVION)
SOUS-PARTIE J	-	NIVEAU DE CONNAISSANCE THEORIQUE REQUIS ET ORGANISATION DES EXAMENS THEORIQUES POUR LA DELIVRANCE DES LICENCES PROFESSIONNELLES DE PILOTES D'AVION ET DE LA QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (AVION)

Conversion Licence TT vers PPL (Appendice 1 au FCL 1.005)

- Expérience > 75h de vol
- Démontrer connaissance satisfaisante du JAR-FCL1 a été acquise
  - conditions fixées par arrêté du 20 Octobre 2005
  - Attestation de connaissance délivrée par l'instructeur (FI ou CRI ou TRI)

FCL 1

Annexe 2 FCL 1.08 - 10

Arrêté du 20 octobre 2005

Edition 6 du 01 février 2006

- **PROGRAMME DE FORMATION EN VUE DE LA DELIVRANCE D'UNE ATTESTATION DE CONNAISSANCES DU JAR-FCL1**

JAR-FCL1 Sous-partie A – *Règles Générales*

- 1.025 - Validité des licences et qualifications
- 1.035 - Aptitude physique et mentale
- 1.040 - Diminution de l'aptitude physique et mentale
- 1.050 - Prise en compte du temps de vol et des connaissances théoriques
- 1.065 - Etat de délivrance de la licence

JAR-FCL 1 Sous-partie B – *Elève-pilote (avion)*

- 1.085. - Conditions
- 1.090. - Age minimal
- 1.095. - Aptitude physique et mentale

JAR-FCL 1 Sous-partie C – *Licence de pilote privé (avion) - PPL(A)*

- 1.100. - Age minimal
- 1.105. - Aptitude physique et mentale
- 1.110. - Privilèges et conditions
- 1.115. - Qualifications spéciales
- 1.120. - Expérience et prise en compte du temps de vol effectué
- 1.125. - Formation
- 1.130. - Examens théoriques
- 1.135 - Épreuve pratique d'aptitude

JAR-FCL1 Sous-partie E – *Qualification de vol aux instruments (avion) - IR(A)*

- 1.175 - Circonstances dans lesquelles une qualification de vol aux instruments est requise

JAR-FCL1 Sous-partie F – *Qualifications de type et de classe (avion)*

- 1.215 - Qualifications de classe
- 1.225. - Circonstances dans lesquelles des qualifications sont requises
- 1.245. - Qualifications de type - Validité, prorogation et renouvellement

JAR-FCL 1 Sous-partie H – *Qualifications d'instructeur (avion)*

- 1.300. - Instruction - Généralités

Nouvelles Licences Pilotes FCL1

- Le TT devient le PPL
  - Private Pilot License
- Le PP devient le CPL
  - Commercial Pilot License
- Le PL devient l'ATPL
  - Airline Transport Pilot License

Ce qui est nouveau

- La licence PPL est acquise à vie
- On ne renouvelle plus sa Licence mais il faut re-émettre le document tous les cinq ans
- On proroge ou renouvelle ses Qualifications de Classe et/ou de Type
- On proroge quand la Qualification est encore Valide
- On renouvelle si la Qualification n’est plus Valide
- La validité Médicale est dissociée de la Licence ou Qualification

FCL 1.065
Etat de délivrance de la licence

- La délivrance d'une licence, en application de l'appendice 1 au paragraphe FCL 1.005, entraîne l'annulation de la licence nationale qu'elle remplace

SOUS-PARTIE B
ELEVE-PILOTE (AVION)

FCL 1.085 Conditions

- Un élève-pilote ne doit pas voler en solo à moins qu'il n'y soit autorisé par un instructeur de vol
- Cette autorisation est portée sur le carnet de vol

FCL 1.090 Age minimal

- Tout élève-pilote doit avoir 16 ans révolus lors du premier vol solo

FCL 1.095 Aptitude physique et mentale

- Un élève-pilote ne peut voler en solo que s'il détient un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 en cours de validité

SOUS-PARTIE C - LICENCE DE PILOTE PRIVE (Avion) - PPL(A)

FCL 1.100 Âge minimal

- Tout candidat à une licence de pilote privé (PPL(A)) doit avoir 17 ans révolus

FCL 1.105 Aptitude physique et mentale

- Tout candidat à une licence PPL(A) doit détenir un certificat médical de classe 1 ou de classe 2 en cours de validité
- Pour exercer les privilèges d'une licence PPL(A), un certificat médical de classe 1 ou 2 en cours de validité doit être détenu

SOUS-PARTIE C - LICENCE DE PILOTE PRIVE (Avion) - PPL(A)

(a) Privilèges

- Les privilèges du titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) permettent d'exercer sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout avion ou de tout TMG qui n'est pas exploité à titre onéreux

(b) Conditions

- Si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, le titulaire doit avoir rempli les conditions du FCL 1.125(c)

FCL 1.120 Expérience et prise en compte du temps de vol effectué

- Tout candidat à une licence PPL(A) doit avoir accompli au moins 45 heures de vol en tant que pilote d'avion, dont 5 heures au maximum peuvent avoir été accomplies sur un BITD dans les conditions définies à l'Appendice 1 au FCL 1.125, un FNPT ou sur un simulateur de vol

FCL 1.125 Formation au Vol

- Tout candidat à une licence PPL(A) doit avoir reçu, sur un avion ou sur un TMG
  - au moins 25 heures de formation en double commande
  - au moins 10 heures de vol en solo supervisé
    - dont au moins cinq heures de vol en campagne en solo
    - dont au moins un vol en campagne d'au moins 270 kilomètres (150NM), au cours duquel deux atterrissages complets doivent être effectués sur deux aérodromes différents de celui de départ

Habilitation au vol de nuit

- Si les privilèges afférents à la licence doivent être exercés de nuit,
  - au moins cinq heures de vol supplémentaires sur avion doivent être effectuées de nuit
    - comprenant 3 heures de formation en double commande
      - dont au moins 1 heure de navigation en campagne
    - cinq décollages en solo
    - cinq atterrissages complets en solo
  - Cette habilitation sera mentionnée sur la licence

FCL 1.175
Circonstances dans lesquelles une qualification IR(A) est exigée

- Le titulaire d'une licence de pilote d'avion ne doit agir en aucune manière en tant que pilote d'avion en régime de vol aux instruments (IFR), s'il ne détient pas une qualification de vol aux instruments (IR(A)) appropriée à la catégorie d'aéronef utilisée, délivrée conformément à la présente annexe FCL 1

FCL 1.215
Qualifications de classe (Avion)

- Pour les avions **Monopilotes** et pour les TMG n'exigeant pas de qualification de type
  - **SEP** : Avions monomoteurs à pistons (terrestres) ;
  - Hydravions monomoteurs à pistons
  - TMG : Moto-planeurs à dispositif d'envol incorporé
  - Avions monomoteurs à turbopropulseur (terrestres)
  - Hydravions monomoteurs à turbopropulseur
  - **MEP** : Avions multimoteurs à pistons (terrestres)
  - Hydravions multimoteurs à pistons

FCL 1.225
Circonstances dans lesquelles des qualifications de classe et de type sont requises

- Le titulaire d'une licence de pilote d’avion ne doit agir en aucune manière en tant que pilote d’avion s’il ne détient pas une qualification de classe ou de type appropriée en état de validité, à l’exception toutefois du cas où il subit une épreuve pratique d’aptitude ou du cas où il suit une formation au vol

FCL 1.245
Qualifications de type ou de classe - Validité, prorogation et renouvellement

- La durée de validité des qualifications de type ou de classe multimoteur (avion) est de douze mois
- La durée de validité des qualifications de classe monopilote monomoteur (avion) est de vingt-quatre mois

Validité et prorogation - Qualifications de classe monopilote monomoteur

- Dans le cas de la délivrance ou du renouvellement, la validité de la qualification de classe monopilote monomoteur (avion) court à compter de la date de réussite à l'épreuve pratique ou du contrôle de compétence jusqu'à la fin du 24ième mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué cette épreuve pratique d'aptitude ou ce contrôle de compétence

Validité et prorogation - Qualifications de classe monopilote monomoteur

- Dans le cas de la prorogation, la validité de la qualification de classe monopilote monomoteur (avion) court à compter de la date de la fin de validité précédente jusqu'au dernier jour du 24ème mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré

Validité et prorogation - Qualifications de classe monopilote monomoteur

- Lorsque le contrôle de compétence en vue de la prorogation de la qualification de classe monopilote monomoteur (avion) est effectué avant les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, la validité de la qualification court à compter de la date de réussite du contrôle de compétence jusqu'au dernier jour du 24ème mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué ce contrôle de compétence

Prorogation - Qualifications de classe monopilote monomoteur ou TMG

- Dans les trois mois précédant l'expiration de la qualification, avoir réussi
  - Un contrôle de compétence avec un FE ou CRE
- Ou, dans les douze mois précédant l'expiration de la qualification à laquelle il postule, avoir
  - effectué 12 heures de vol incluant
    - 6 heures en qualité de commandant de bord ;
    - 12 décollages et 12 atterrissages
    - 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)

FCL 1.300
Instruction - Généralités

- Nul ne doit dispenser l'instruction en vol requise pour la délivrance de toute licence ou qualification de pilote s'il n'a :
  - une licence de pilote assortie d'une qualification d'instructeur (FI, CRI, IRI, TRI)
- 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) ou SFI(A)