



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission de l'Aviation Légère, Générale et des Hélicoptères

Paris, le 20 août 2026

Nos réf. : 05-26 / MALGH

Affaire suivie par : Karine GAY

karine.gay@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 01 58 09 40 26

OBJET : VOLS BIA SUR AVION

P.J. ALTMOC FOR/26_032 du 13/08/2026 sur le DTO.GEN.220(a) record keeping
 ALTMOC FOR/26_033 du 13/08/2026 sur le ORA.ATO.120 record keeping

La présente note a pour objet de préciser les conditions de réalisations des vols effectués sur avion, dans le cadre du Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA).

Elle remplace la note de la Mission de l'Aviation Légère, Générale et des Hélicoptères (MALGH) du 2 juillet 2012 ayant pour objet « Vols d'initiation BIA ».

Délivré conjointement par le ministre chargé de l'éducation nationale et le ministre chargé des transports, le BIA n'entre pas dans la catégorie des brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile.

Les vols organisés dans le cadre du BIA sont destinés aux candidats inscrits à la formation en vue de l'obtention de ce BIA et doivent être essentiellement considérés comme un complément pratique au cursus de formation théorique BIA.

Ces vols font l'objet de conventions entre les établissements scolaires qui assurent la formation théorique au BIA et les aéroclubs partenaires qui organisent le déroulement des vols.

Deux cas se présentent :

- Si les vols sont conçus comme une première familiarisation au pilotage qui peut, si le candidat au BIA le souhaite, être prolongée par une formation aéronautique au sein de l'aéroclub en vue de la délivrance d'une licence, ils peuvent entrer dans le cadre de vols de formation au pilotage. Il s'agit de vols locaux ou non, dont la durée peut excéder 30 minutes, avec un pilote instructeur FI(A) à bord. Des conditions spécifiques concernant le livret de progression peuvent s'appliquer conformément aux ALTMOC FOR/26_032 et ALTMOC FOR/26_033 en PJ.
- Si les vols n'entrent pas dans le cadre d'une formation au pilotage, alors ils doivent être conçus comme une prestation réalisée par l'aéroclub au bénéfice du candidat au BIA et être

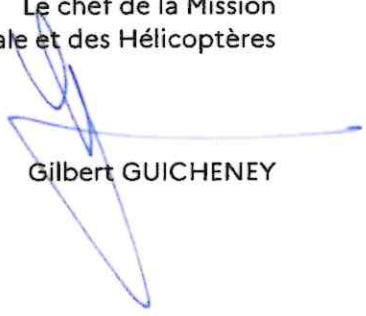
réalisés dans le strict respect de l'ensemble des conditions définies dans les références réglementaires mentionnées en bas de pageⁱ. Il s'agit de vols de découverte ou de vols locaux à titre onéreux suivant les cas. Ce sont notamment des vols circulaires inférieurs ou égaux à 30 minutes entre le décollage et l'atterrissage durant lesquels l'avion ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ. Le commandant de bord peut ne pas être qualifié instructeur FI(A).

Dans tous les cas, il est souhaitable qu'une attention particulière soit apportée aux conditions de couverture des risques dans les conventions passées entre les établissements scolaires et les aéroclubs réalisant les vols. Notamment, pour les candidats mineurs au BIA, une autorisation parentale écrite doit être exigée avant tout vol.

En ce qui concerne les pilotes non qualifiés instructeurs FI(A), les conventions peuvent également prévoir, à l'initiative de l'aéroclub, des conditions d'expérience complémentaires comme la détention d'un certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautiques (CAEA).

Il est rappelé qu'au cours de ces vols BIA, un pilote non qualifié instructeur FI(A) ne peut, en aucun cas, confier les commandes de vol à un candidat au BIA.

Le chef de la Mission
de l'Aviation Légère, Générale et des Hélicoptères



Gilbert GUICHENEY

Copie à :

- DSAC/ERS
- DSAC/NO
- DSAC/PN
- DTA/MDT
- GTA

i

Pour les avions relevant de la réglementation européenne, les conditions pour les vols de découverte sont définies par :

- L'article 6, paragraphe 4 bis, point c) du règlement n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- La section 3 de l'arrêté du 18 août 2016 relatif aux éléments laissés à l'appréciation de l'autorité nationale compétente par le règlement n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Pour les avions relevant de la réglementation nationale, les conditions pour les vols locaux à titre onéreux sont définies par :

- L'article R. 6412-8, point 2) du code des transports
- L'article D. 6611-8 du code des transports

 MINISTÈRE DES TRANSPORTS <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	AltMoC DTO.GEN.220 Record-keeping			 direction générale de l'Aviation civile DSAC
	AltMoC FOR/26-032 (Réf EASA : Alt/26/0057)	DTO.GEN.220(a)	13/08/2026	

Regulation reference:

Regulation (EU) n°1178/2011 – Annex VIII (Part DTO) – DTO.GEN.220 §(a)

Subject:

Record-keeping

Implementing rules: DTO.GEN.220 Record-keeping

(a) A DTO shall keep for each individual student the following records throughout the training course and for three years after completion of the last training session:

- (1) details of ground, flight and simulated flight training;
- (2) information on individual progress;
- (3) information on the licences and associated ratings relevant to the training provided, including expiry dates of ratings and medical certificates.

[...]

Existing Acceptable Means of Compliance: AMC1 DTO.GEN.220 Record-keeping

Training records should be kept in a paper or electronic version by the DTO where the candidate is undertaking their training.

DGAC France Alternative Means of Compliance:

Training records should be kept in a paper or electronic version by the DTO where the candidate is undertaking their training.

SPECIFIC REQUIREMENTS FOR BIA TRAINING FLIGHTS

Student pilots voluntarily enrolled in the BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique), in accordance with the French "Arrêté du 19 février 2015 relatif au brevet d'initiation aéronautique (BIA)", may undertake one or several familiarisation flights in an DTO, as part of a LAPL, PPL or SPL training, pursuant to the agreement between the head of the student's school and the director of an organization affiliated with a CNFAS member federation, which allows those familiarisation flights. The training programme should specify the conditions under which these flights are conducted.*

Records of these familiarisation flights may be limited to the name of the student pilot, name of the instructor and date of flight, provided that the flights and exercises are not credited towards the minimum flight instruction time and minimum content required for the issue of an LAPL, PPL or SPL.

**Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (National Council of Aeronautical and Sports Federations)*

 MINISTÈRE DES TRANSPORTS Liberté Égalité Fraternité	AltMoC ORA.ATO.120 Record-keeping			 direction générale de l'Aviation civile 
	AltMoC FOR/26-033 (Réf EASA : Alt/26/0058)	ORA.ATO.120	13/08/2026	

Regulation reference:

Regulation (EU) n°1178/2011 – Annex VII (Part ORA) – ORA.ATO.120

Subject:

Record-keeping

Implementing rules: ORA.ATO.120 Record-keeping

The following records shall be kept throughout the course and for a period of three years after the completion of the training :

- (a) details of ground, flight, and simulated flight training given to individual students;
- (b) detailed and regular progress reports from instructors including assessments, and regular progress flight tests and ground examinations; and
- (c) information on the licences and associated ratings and certificates of the students, including the expiry dates of medical certificates and ratings.

Existing Acceptable Means of Compliance: AMC1 ORA.ATO.120(a);(b) Record-keeping

ATOs PROVIDING TRAINING ONLY FOR THE LAPL, PPL, SPL OR BPL AND THE ASSOCIATED RATINGS AND CERTIFICATES

The details of ground, flight and flight instruction by using FSTD given to a specific individual student and the detailed progress reports from instructors may be kept also in a student's progress card. This progress card should contain all the exercises of the training syllabus. The instructor should sign this card if a certain exercise has been completed or a specific assessment has been conducted.

DGAC France Alternative Means of Compliance:

ATOs PROVIDING TRAINING ONLY FOR THE LAPL, PPL, SPL OR BPL AND THE ASSOCIATED RATINGS AND CERTIFICATES

The details of ground, flight and flight instruction by using FSTD given to a specific individual student and the detailed progress reports from instructors may be kept also in a student's progress card. This progress card should contain all the exercises of the training syllabus. The instructor should sign this card if a certain exercise has been completed or a specific assessment has been conducted.

SPECIFIC REQUIREMENTS FOR BIA TRAINING FLIGHTS

Student pilots voluntarily enrolled in the BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique), in accordance with the French "Arrêté du 19 février 2015 relatif au brevet d'initiation aéronautique (BIA)", may undertake one or several familiarisation flights in an ATO, as part of a LAPL, PPL or SPL training, pursuant to the agreement between the head of the student's school and the director of an organization affiliated with a CNFAS member federation, which allows those familiarisation flights. The training programme should specify the conditions under which these flights are conducted.*

Records of these familiarisation flights may be limited to the name of the student pilot, name of the instructor and date of flight, provided that the flights and exercises are not credited towards the minimum flight instruction time and minimum content required for the issue of an LAPL, PPL or SPL.

**Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (National Council of Aeronautical and Sports Federations)*