

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

#### Arrêté du 4 juillet 2006 modifiant l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2)

NOR : EQUA0601464A

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, et notamment ses articles L. 410-1 à L. 410-6 ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) ;

Après 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 à l'arrêté du 12 juillet 2005 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 4 juillet 2006.

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

#### A N N E X E

L'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) est modifiée comme suit :

I. – Dans toute l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 susvisé, les termes : « ATPL(H)/VFR » et les termes : « ATP(H)/VFR » sont remplacés respectivement par les termes : « ATPL(H) » et « ATP(H) ».

II. – La table des matières détaillée de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 (FCL 2) susvisé est modifiée comme suit :

A. – A la sous-partie F, l'intitulé au FCL 2.255 est rédigé comme suit : « Qualification de type d'un hélicoptère monopilote. – Conditions ».

B. – A la sous-partie F, l'appendice 1 au FCL 2.245 (b) (3) est supprimé.

C. – A la sous-partie H, l'appendice 1 au FCL 2.430 devient l'appendice 1 au FCL 2.340.

III. – Le (4) du paragraphe (b) « Mesures transitoires » au FCL 2.005 est rédigé comme suit :

« Le candidat titulaire d'une qualification de vol de nuit hélicoptère prévue aux paragraphes 6.5 des arrêtés du 31 juillet 1981 modifiés relatifs aux brevets, licences et qualifications des personnels navigants professionnels et non professionnels de l'aéronautique civile est réputé avoir satisfait aux exigences de l'habilitation au vol de nuit. »

IV. – L'appendice 1 au FCL 2.005 est modifié comme suit :

A. – Au paragraphe 1 (a) le terme : « ou » est remplacé par le terme : « et ».

## B. – Au paragraphe 1 (d) :

1° A la ligne (e) du tableau, colonne 4, le mot : « multipilote » est inséré après les mots : « qualification de type » ;

2° A la ligne (g), colonne 1, un renvoi « 4 » est inséré après le mot : « associée » et le terme : « (1) » est ajouté en colonne 4, après les mots : « restantes au FCL 2.250 (a) » ;

3° Après la ligne (h), les lignes suivantes remplacent les lignes existantes :

Brevet et licence de pilote professionnel hélicoptère et qualification de vol aux instruments associée ou brevet et licence de pilote de ligne avec des privilèges restreints.	> 500 heures sur hélicoptère multipilote.	(i) avoir réussi l'examen théorique des connaissances ATPL(H), sauf (*). (ii) remplir les conditions du FCL 2.250 (a) (1).	CPL/IR(H) + ATPL(H) théorique FCL 2, sauf (*).		(i)
Brevet et licence de pilote professionnel hélicoptère et qualification de vol aux instruments associée ou brevet et licence de pilote de ligne avec des privilèges restreints.	< 500 heures en tant que CDB sur hélicoptère monopilote.	Avoir réussi l'examen théorique de connaissances des performances et de la préparation du vol (030) du programme des examens théoriques en vue de la délivrance de la licence CPL(H) ou de la licence ATPL(H) (2).	<i>Idem</i> (4) (h).	<i>Idem</i> (5) (h).	(j)
Brevet et licence de pilote professionnel hélicoptère.	> 500 heures en tant que CDB sur hélicoptère monopilote.	Détenir la qualification vol de nuit.	C P L ( H ) a v e c qualifications de type restreintes aux hélicoptères monopilotes.	<i>Idem</i> (5) (h).	(k)
Brevet et licence de pilote professionnel hélicoptère.	< 500 heures en tant que CDB sur hélicoptère monopilote.	Détenir la qualification vol de nuit. Avoir réussi l'examen théorique de connaissances des performances et de la préparation du vol (030) du programme des examens théoriques en vue de la délivrance de la licence de pilote professionnel hélicoptère (2).	<i>Idem</i> (4) (k).	<i>Idem</i> (5) (h).	(l)
Brevet et licence de pilote professionnel hélicoptère. Sans qualification vol de nuit.	> 500 heures en tant que CDB sur hélicoptère monopilote.		<i>Idem</i> (4) (k) restreint aux opérations VFR de jour.	<i>Idem</i> (5) (h) et une qualification vol de nuit hélicoptère selon l'arrêté du 31 juillet 1981 ou une habilitation vol de nuit et (**).	(m)
Brevet et licence de pilote professionnel hélicoptère. Sans qualification vol de nuit.	< 500 heures en tant que CDB sur hélicoptère monopilote.	Avoir réussi l'examen théorique de connaissances des performances et de la préparation du vol (030) du programme des examens théoriques en vue de la délivrance de la licence de pilote professionnel hélicoptère (2).	<i>Idem</i> (4) (m).	<i>Idem</i> (5) (m).	(n)
Brevet et licence de pilote privé hélicoptère et qualification de vol aux instruments associée.	> 70 heures de vol aux instruments.	Détenir la qualification vol de nuit.	PPL(H)/IR(H).		(o)
Brevet et licence de pilote privé hélicoptère.	> 70 heures sur hélicoptère.	Aucune.	PPL (H).		(p)

(1) Les dispositions correspondantes du tableau ne sont pas applicables aux titulaires des brevet et licence de pilote de ligne hélicoptère comportant des restrictions de privilèges obtenus dans les conditions prévues par le § 9.9 de l'arrêté du 31 juillet 1981.

(2) Les titulaires d'un certificat d'aptitude aux épreuves théoriques en vue de la délivrance d'une licence de pilote professionnel hélicoptère postérieur au 1<sup>er</sup> décembre 1997, obtenu conformément à l'arrêté du 11 septembre 1997 modifié relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel hélicoptère, ou les titulaires du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques en vue de la délivrance d'une licence de pilote de ligne hélicoptère sont dispensés de cet examen.

(3) Les titulaires d'un ATPL(H) théorique sont réputés avoir démontré qu'une connaissance satisfaisante du JAR-OPS 3, du JAR-FCL 2 et du JAR-FCL 3 a été acquise conformément aux exigences de cet appendice.

(4) Les titulaires du brevet et de la licence de pilote professionnel et du certificat théorique de pilote de ligne qui ne possèdent pas la qualification de vol aux instruments associée peuvent se voir délivrer un CPL(H) s'ils remplissent les conditions décrites aux colonnes (2) et (3) de la ligne (g) du tableau. Ce CPL(H) sera restreint aux opérations VFR de jour si le pilote ne détient pas la qualification vol de nuit.

(5) Dispositions générales et/ou particulières : l'application des dispositions du tableau ci-dessus ne fait pas obstacle au maintien de la validité du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques du brevet et de la licence de pilote de ligne hélicoptère, telle que fixée au paragraphe 2.5 de l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux personnels navigants professionnels.

(\*) Les titulaires du brevet et de la licence de pilote professionnel hélicoptère possédant déjà une qualification de type sur hélicoptère multipilote ne sont pas astreints à donner la preuve de leurs connaissances théoriques ATPL(H) tant qu'ils continuent à voler sur le(s) même(s) type(s) d'hélicoptère(s). Toutefois ils ne sont pas dispensés de l'examen des connaissances théoriques ATPL(H) pour la délivrance d'une licence ATPL(H) conforme au FCL 2. Pour obtenir une autre qualification de type pour un hélicoptère multipilote différent, ils doivent passer un examen des connaissances théoriques ATPL(H) FCL 2.

(\*\*) Avoir effectué au moins 10 heures d'instruction au vol sans visibilité sur hélicoptère ; dans ce total 5 heures peuvent être remplacées par 5 heures d'instruction au vol sans visibilité sur avion ou par 5 heures d'instruction au sol sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation hélicoptère (FNPT).

C. – Au paragraphe 2 (Qualification instructeur) :

1<sup>o</sup> A la colonne 3 du tableau, après les mots : « JAR-FCL 2 » sont insérés les mots : « ou, pour les IATH et ITH uniquement du JAR-FCL 2, ».

2<sup>o</sup> Au renvoi (1) après les termes : « dans ce domaine » sont insérés les termes : « et avoir démontré qu'une connaissance satisfaisante du JAR-OPS3 a été acquise dans les conditions fixées par arrêté. »

D. – Le paragraphe 3 (Autorisation de SFI) est modifié comme suit :

1<sup>o</sup> Les termes : « à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2002 » sont remplacés par les termes : « à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2006 ».

2<sup>o</sup> A la colonne 2 du tableau, les termes : « de formation » sont remplacés par les termes : « d'instructeur sur entraîneur synthétique ».

V. – A la ligne (g) de l'appendice 3 au FCL 2.125, formulaire de déclaration pour la formation au PPL(H), les mots : « (se reporter au FCL 2.017) » sont supprimés.

VI. – Au paragraphe 14 de l'appendice 1 aux FCL 2.130 et 2.135, les mots : « un(e) aérodrome/hélicoptère autorisée » sont remplacés par les mots : « un aérodrome/hélicoptère autorisé ».

VII. – Au paragraphe 9 de l'appendice 1 du FCL 2.170, les mots : « un(e) aérodrome/hélicoptère approuvé contrôlé » sont remplacés par les mots : « un aérodrome/hélicoptère autorisé ».

VIII. – Le paragraphe au FCL 2.190 est modifié comme suit :

A. – Les termes : « avec une habilitation vol de nuit hélicoptère » sont insérés après les termes : « d'une licence PPL(H) ».

B. – Les termes : « qualification au vol de nuit hélicoptère » remplacent les termes : « une formation au vol de nuit ».

C. – Les termes : « ou d'une licence ATPL(H) » sont insérés après les termes : « ou d'une licence CPL(H) ».

D. – Le terme : « professionnelle » est remplacé par le terme : « professionnel ».

IX. – Le paragraphe 5 au FCL 2.240 est modifié comme suit :

Le mot : « avion » est remplacé par le mot : « hélicoptères ».

X. – L'appendice 1 aux FCL 2.240 et 2.295 est ainsi rédigé :

A. – Le titre de l'appendice est complété ainsi : « , incluant la partie qualification de vols aux instruments associée (si applicable). »

B. – Le paragraphe 3 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« 3. Les candidats à l'épreuve pratique en vue de la délivrance des qualifications de type hélicoptère et de la licence ATPL(H) ou au contrôle de compétence pour la prorogation ou le renouvellement de ces qualifications, incluant la partie qualification de vol aux instruments (si applicable), doivent réussir les épreuves de façon complète comme suit :

a) Pour une qualification de type multipilote restreinte au VFR ou ATPL(H) :

Réussir les sections 1 à 3 et 5 (si applicable) de l'épreuve pratique ou du contrôle de compétence de l'appendice 2 aux FCL 2.240 et 2.295. L'échec à plus de cinq items exige que le candidat repasse l'intégralité

de l'épreuve ou du contrôle de compétence. L'échec à cinq ou moins de cinq items permet au candidat de ne repasser que ces items. En cas d'échec à un item quelconque de cette nouvelle épreuve ou de ce nouveau contrôle, y compris aux items qu'il avait réussis lors d'une tentative antérieure, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve ou du contrôle.

b) Pour une qualification de type monopilote restreinte au VFR :

Réussir les sections 1 à 5 et 7, 8 et 9 (si applicable) de l'épreuve pratique ou du contrôle de compétence de l'appendice 3 au FCL 2.240. L'échec à plus de cinq items exige que le candidat repasse l'intégralité de l'épreuve pratique ou du contrôle de compétence. L'échec à cinq ou moins de cinq items permet au candidat de ne repasser que ces items. En cas d'échec à un item quelconque de cette nouvelle épreuve ou de ce nouveau contrôle, y compris aux items qu'il avait réussis lors d'une tentative antérieure, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve ou du contrôle.

c) Pour la partie qualification vol aux instruments :

i) Réussir la section 4 de l'épreuve pratique ou du contrôle de compétence de l'appendice 2 aux FCL 2.240 et 2.295 ou la section 6 de l'appendice 3 au FCL 2.240. En cas d'échec à plus de trois items, le candidat doit repasser l'intégralité de la section. Le candidat qui échoue à trois ou moins de trois items peut repasser ces items. En cas d'échec à un item quelconque de ce nouveau contrôle, y compris aux items qu'il avait réussis lors d'une tentative antérieure, le candidat doit passer à nouveau la totalité de la section.

ii) Si une autorisation supplémentaire pour les approches avec hauteur de décision de moins de 60 m/200 ft (cat. II/III) est demandée, le candidat doit réussir les rubriques de l'appendice 4 au FCL 2.240 sur le type correspondant. »

XI. – Les paragraphes *b* et *c* au FCL 2.245 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *b*) Prorogation-qualification de type (hélicoptère).

1. Dispositions communes :

Sauf si les dispositions des (2) ou (3) ci-dessous s'appliquent, pour proroger une qualification de type (hélicoptère), le candidat doit effectuer un contrôle de compétence sur un hélicoptère ou un simulateur de vol du type correspondant, conformément aux dispositions de l'appendice 1 aux FCL 2.240 et 2.295, dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification ;

2. Monomoteurs à pistons :

Pour les hélicoptères monomoteur à pistons, tels que définis dans l'instruction qui fixe la liste des types d'hélicoptères monomoteur à pistons (liste 5), le candidat doit effectuer au moins un contrôle de compétence ou une épreuve d'aptitude conformément au FCL 2.245 (*b*) (1) sur un type de cette liste, à condition que le candidat ait effectué au moins 2 heures de vol en tant que pilote commandant de bord sur le(s) autre(s) type(s) durant la période de validité de la qualification du type sur lequel s'est déroulé le contrôle de compétence ou dans les douze mois précédant la date de l'épreuve d'aptitude ou du contrôle de compétence de renouvellement et que le contrôle soit réalisé sur un hélicoptère différent de l'année précédente.

A défaut, les dispositions du (1) ci-dessus s'appliquent.

3. Monomoteurs à turbine :

Pour les hélicoptères monomoteur à turbine d'une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 3 175 kg, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

(i) Avoir effectué 300 heures comme pilote commandant de bord sur hélicoptère ;

(ii) Avoir effectué 15 heures comme pilote commandant de bord sur tous le(s) type(s) concerné(s) ;

(iii) Avoir effectué au moins un contrôle de compétence ou une épreuve d'aptitude conformément au FCL 2.245 (*b*) (1) sur un type concerné, à condition que le candidat ait effectué au moins deux heures de vol comme commandant de bord sur le(s) autre(s) type(s) durant la période de validité de la qualification du type sur lequel s'est déroulé le contrôle de compétence ou dans les douze mois précédents la date de l'épreuve d'aptitude ou du contrôle de compétence de renouvellement ;

(iv) Et que le contrôle soit réalisé sur un hélicoptère différent de l'année précédente. A défaut, les dispositions du (1) ci-dessus s'appliquent.

Si le candidat détient une qualification de vol aux instruments, sa prorogation peut être combinée avec les exigences de prorogation des qualifications de type définies ci-dessus conformément au FCL 2.185.

*c*) Un candidat qui échoue à un contrôle de compétences avant la date d'expiration d'une qualification de type ne doit pas exercer les privilèges associés à cette qualification, avant d'avoir réussi un nouveau contrôle de compétence. »

XII. – L'appendice 1 au FCL 2.245 (*b*) (3) est supprimé.

XIII. – Le FCL 2.250 est modifié comme suit :

A. – Au paragraphe (*a*) (1), deuxième alinéa, le mot : « Si » est remplacé par le mot : « si ».

B. – Le paragraphe (a) (2) est ainsi rédigé :

« (i) Avoir reçu une formation au travail en équipage (MCC) conformément au FCL 2.261 (d). Si la formation au travail en équipage est incluse dans la formation de qualification de type (se reporter aux FCL 2.261, 2.262 et appendice 1 au FCL 2.261), cette condition n'est pas applicable ;

(ii) Si les candidats possèdent une expérience d'au moins 500 heures sur hélicoptère en opérations multipilotes approuvées par l'autorité, ils sont dispensés de la formation MCC ;

et. »

C. – Un paragraphe (c) ainsi rédigé est ajouté :

« (c) Le niveau de compétence présumé atteint par le titulaire d'une licence PPL(H) ou CPL(H) assortie d'une qualification de type hélicoptère multipilote délivrée dans les conditions autres que celles définies par la présente annexe FCL 2 ne peut dispenser le titulaire de se conformer aux conditions requises ci-dessus au paragraphe (a) (3). »

XIV. – Le FCL 2.255 est ainsi rédigé :

« FCL 2.255. – Qualifications de type d'un hélicoptère monopilote. Conditions. Hélicoptères multimoteurs exclusivement.

Un candidat pour la délivrance d'une première qualification de type d'un hélicoptère multimoteur doit :

(a) Conditions préalables à la formation :

Détenir un certificat montrant qu'il a satisfait à une formation préliminaire approuvée conformément à l'appendice 1 du FCL 2.255 dispensée par un organisme approuvé FTO ou TRTO ou avoir réussi aux examens théoriques ATPL(H), conformément au FCL 2.470 (a), ou détenir le certificat théorique du PL(H) ;

et,

(b) Avoir réalisé au moins 70 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptères, avant l'épreuve d'aptitude. Cette condition ne s'applique pas au candidat ayant suivi avec succès une formation intégrée ATP(H)/IR, ATP(H) ou CPL(H)/IR.

La détention d'un certificat montrant qu'il a satisfait à une formation préliminaire approuvée conformément à l'appendice 1 du FCL 2 255 ne vaut pas démonstration de la conformité au FCL 2.285 (b) pour la délivrance de la licence ATPL(H). »

XV. – L'appendice 1 au FCL 2.261 (b) est modifié comme suit :

A. – Le paragraphe 2 « Délivrance initiale de la qualification de type » est complété comme suit :

« Les détenteurs d'une qualification IR(H) monomoteur qui souhaitent étendre les privilèges de cette qualification vers un IR(H) multimoteur doivent la première fois satisfaire aux conditions posées au FCL 2.240 (a) (4). »

B. – Le paragraphe 2 « Délivrance de qualifications de type supplémentaires » devient le paragraphe 3 et est rédigé comme suit :

« La formation au vol (hors épreuve d'aptitude) doit au minimum comprendre un total de :

CHANGEMENTS de catégorie	SUR hélicoptère	SUR HÉLICOPTÈRE et STD
SEP(H) vers SEP(H). Hélicoptères présents sur la liste 5 de l'instruction.	2 heures	FS niveau C/D: 3 heures, dont 1 au moins sur hélicoptère. FTD niveau 2/3: 4 heures, dont 1 au moins sur hélicoptère.
SEP(H) vers SEP(H). Hélicoptères non présents sur la liste 5 de l'instruction.	5 heures	FS niveau C/D: 6 heures, dont 1 au moins sur hélicoptère. FTD niveau 2/3: 7 heures, dont 2 au moins sur hélicoptère.
SET(H) vers SET(H).	2 heures	FS niveau C/D: 3 heures, dont 1 au moins sur hélicoptère. FTD niveau 2/3: 4 heures, dont 1 au moins sur hélicoptère.
Cours de différence pour des SE(H).	1 heure	Néant.
MET(H) vers MET(H).	3 heures	FS niveau C/D: 4 heures, dont 1 au moins sur hélicoptère. FTD niveau 2/3: 5 heures, dont 2 au moins sur hélicoptère.
Cours de différence pour des ME(H).	1 heure	Néant.
MP(H) vers MP(H).	5 heures	FS niveau C/D: 6 heures, dont 1 au moins sur hélicoptère. FTD niveau 2/3: 7 heures, dont 2 au moins sur hélicoptère.



Les détenteurs d'une qualification de vol aux instruments sur hélicoptère multimoteur et qui souhaitent étendre leur qualification IR(H) à d'autres hélicoptères multimoteurs doivent effectuer deux heures supplémentaires de formation au vol sur le type, suivant le programme IFR effectué sur un FS C/D ou un FTD niveau 2/3. Les détenteurs d'une qualification IR(H) monomoteur qui souhaitent étendre les privilèges de cette qualification vers un IR(H) multimoteur doivent la première fois satisfaire aux conditions posées au FCL 2.240 (a) (4).

#### *Epreuve pratique d'aptitude*

A la fin de la formation, le candidat doit passer l'examen d'aptitude pour l'obtention de la qualification de type, incluant la section vol aux instruments (si nécessaire), conformément aux appendices 1 et 2 aux FCL 2.240 et 2.295 ou aux appendices 1 et 2 aux FCL 2.240 et 2.295 et à l'appendice 3 au FCL 2.240. »

XVI. – Au paragraphe (b) (1) au FCL 2.280, les mots : « en IFR » sont supprimés.

XVII. – Au paragraphe (b) au FCL 2.295, les termes : « en IFR » sont supprimés après les termes : « certifié multipilote ».

XVIII. – Le FCL 2.330 est modifié comme suit :

A. – Au paragraphe (d), les termes suivants sont ajoutés après le mot : « hélicoptère » : « si une habilitation au vol de nuit est détenue, sous réserve que la compétence à instruire de nuit a été démontrée auprès d'un instructeur FI(H) autorisé à dispenser l'instruction FI(H) conformément au FCL 2.330 (g) et que les exigences du paragraphe 4.4.2 de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale relatives au vol de nuit sont satisfaites ».

B. – Les dispositions du paragraphe (f) sont remplacées par les dispositions suivantes :

« La délivrance d'une qualification de type hélicoptère multimoteur monopilote, sous réserve que l'instructeur FI(H) ait rempli les conditions du FCL 2.365 (b), (d) et (e).

Avant que les privilèges de sa qualification ne soient étendus à d'autres types d'hélicoptère multimoteur monopilote, l'instructeur FI(H) doit répondre au FCL 2.365 (d) pour les types concernés. »

XIX. – A l'appendice 1 aux FCL 2.330 et 2.345, le terme : « 2.365 » est inséré après le terme : « 2.355 » et avant les termes : « et 2.395 ».

XX. – Au paragraphe (e) au FCL 2.335, les mots : « conformément au FCL 2.330 (f) » sont remplacés par les mots : « conformément au FCL 2.330 (g) ».

XXI. – Aux paragraphes 5 et 6, à l'appendice 1, au FCL 2.340, le mot : « arrêté » est remplacé par le mot : « instruction ».

XXII. – Au FCL 2.345, la phrase : « (se reporter à l'appendice 1 aux FCL 2.330 et 2.345) » est remplacée par la phrase : « se reporter aux appendices 1 et 2 aux FCL 2.330 et 2.345) ».

XXIII. – Au FCL 2.360, les dispositions suivantes : « d'une licence ainsi que, le cas échéant, l'extension des privilèges de l'IR(H) à cette qualification de type et, pour les détenteurs d'une qualification TRI(H) sur hélicoptères multipilotes, la formation requise pour le travail en équipage (se reporter au FCL 2.261 (d)). » remplacent les dispositions existantes après les mots : « aux titulaires ».

XXIV. – Le FCL 2.365 est modifié comme suit :

A. – Le paragraphe (a) est complété par les dispositions suivantes : « dont le programme est défini à l'appendice 1 au FCL 2.365 ; ».

B. – Le paragraphe (b) est ainsi rédigé :

« – pour une qualification TRI(H) pour les hélicoptères monopilotes monomoteurs, avoir effectué au moins 250 heures en tant que pilote d'hélicoptère ;

– pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes multimoteurs, avoir effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères incluant 100 heures en tant que commandant de bord d'hélicoptères monopilotes multimoteurs ; ».

C. – Les dispositions des paragraphes (d), (e) et (f) sont respectivement remplacées par les dispositions suivantes :

« (d) Avoir effectué au moins 15 heures de vol comme pilote sur le type d'hélicoptère correspondant. Sur ces 15 heures, 7 heures au maximum peuvent avoir été effectuées sur entraîneur synthétique de vol. Ces 15 heures peuvent être remplacées par une épreuve pratique passée conformément aux conditions des appendices 1 et 2 aux FCL 2.330 et 2.345, sur ce type ;

(e) Avoir démontré à un TRI(H) désigné à cet effet par l'autorité son aptitude à délivrer de l'instruction à un pilote, au niveau requis pour la délivrance d'une qualification de type, incluant l'instruction théorique, le briefing avant vol et le débriefing conformément aux conditions des appendices 1 et 2 aux FCL 2.330 et 2.345 (sections correspondantes à effectuer) ;

(f) Avant que les privilèges de la qualification TRI(H) ne soient étendus à d'autres types d'hélicoptères, le titulaire doit :

1. Répondre aux conditions FCL 2.365 (*d*) pour le type d'hélicoptère concerné ;
2. Avoir suivi de manière complète et satisfaisante les parties techniques pertinentes d'un cours TRI approuvé sur le type d'hélicoptère correspondant ou sur un type similaire, s'il y est autorisé par l'autorité ;
3. Avoir démontré sur hélicoptère ou sur entraîneur synthétique de vol de type correspondant à un TRI(H) désigné à cet effet par l'autorité son aptitude à délivrer de l'instruction à un pilote, au niveau requis pour la délivrance d'une qualification de type, incluant l'instruction théorique, le briefing avant vol et le débriefing conformément aux conditions des appendices 1 et 2 aux FCL 2.330 et 2.345 (sections correspondantes). »

D. – Un paragraphe (*g*) ainsi rédigé est ajouté :

« Avant que les privilèges soient étendus d'un type d'hélicoptère monopilote vers le même type d'hélicoptère multipilote, le titulaire doit répondre aux conditions FCL 2.250 et avoir effectué au moins 100 heures en tant que pilote sur ce type d'hélicoptère multipilote. Cependant, un candidat à une première qualification TRI(H) multipilote multimoteur doit répondre aux conditions d'expérience du FCL 2.330 (*c*), mais les 350 heures exigées en tant que pilote d'hélicoptère multipilote peuvent être remplacées par les 100 heures exigées ci-dessus. »

XXV. – L'appendice 1 au FCL 2.365 est modifié comme suit :

- A. – Le paragraphe 1 « Formation technique » devient le paragraphe 7.
- B. – Les paragraphes : « 2, 3 et 4 » de « Formation en vol » deviennent respectivement les paragraphes : « 8, 9 et 10 ».
- C. – Au paragraphe 8 « Formation en vol », après les termes : « un instructeur TRI », le mot : « désigné » est remplacé par le mot : « approuvé ».

XXVI. – Au paragraphe (*a*) (6) au FCL 2.410, les mots : « maintien de » sont supprimés.

XXVII. – Le paragraphe (*a*) (3) au FCL 2.425 est complété comme suit :

« A titre exceptionnel, la supervision peut s'effectuer sur hélicoptères biplaces. Les conditions de réalisation de cette supervision sont identiques à celles réalisées sur hélicoptères 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. »