

## **QUELQUES EXPLICATIONS DU FCL 2 (LICENCES DE PILOTE D'HELICOPTERE)**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, les pilotes d'hélicoptères sont concernés par l'application d'une nouvelle réglementation visant à harmoniser les méthodes des pays européens faisant partie des JAA (Joint Aviation Authorities).

Les JAA ont rédigé un texte dit JAR-FCL 2, texte qui continue d'évoluer. Ce texte a été transposé dans le droit français, c'est l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL2) et un autre arrêté du même jour qui modifie l'arrêté du 31 juillet 1981.

Cette nouvelle réglementation change certains points importants pour les pilotes d'hélicoptère :

### ▪ **La notion de licence**

#### **AVANT LE 1<sup>ER</sup> JUILLET 2006 :**

Dans le système de 1981, le pilote obtient un brevet à vie auquel une licence est associée. Cette licence possède une durée de validité qui varie suivant le brevet possédé (2 ans pour un TH, 1 an pour les PPH ...) et suivant l'âge du navigant. Le renouvellement de la licence est possible grâce à un certificat médical et grâce à une certaine expérience sur hélicoptère.

Le pilote au cours de sa carrière se fait apposer sur la licence tous les types d'appareils sur lesquels il vole, et tant qu'il renouvelle sa licence, il conserve le privilège de voler sur chacun des types qu'il possède (sous réserve de répondre aux éventuelles conditions d'expérience prévues par la réglementation opérationnelle).

Types de brevets et licences existants :

- Brevet et licence de pilote privé : TH
- Brevet et licence de pilote professionnel : PPH
- Brevet et licence de pilote de ligne : PLH

#### **A COMPTER DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2006 :**

Dans le système FCL 2, il n'existe plus de brevet mais une licence qui est valable 5 années, sur laquelle sont apposées des qualifications et leurs validités associées.

Chaque fois qu'un navigant réussit un test d'aptitude sur un nouveau type d'hélicoptère (c'est-à-dire qu'il réussit une qualification de type), cette nouvelle qualification est inscrite sur la licence avec une durée de validité. Ce n'est donc plus la licence qui est à renouveler comme dans le système 1981, mais la ou les qualifications qui doivent être maintenues.

Le pilote ne peut plus accumuler des qualifications au cours des ans, il doit pour les conserver toutes, répondre aux conditions de prorogation ou de renouvellement (voir explication de prorogation plus bas) précisées dans le FCL 2 pour chacune.

Types de licences dans le système FCL 2 :

- Licence de pilote privé : PPL(H) (Private Pilot Licence)
- Licence de pilote professionnel : CPL(H) (Commercial Pilot Licence)
- Licence de pilote de ligne : ATPL(H) (Airline Transport Pilot Licence)

**Nota :**

- Un pilote n'est pas obligé de convertir sa licence conforme à l'arrêté de 1981 en licence conforme aux normes FCL 2. Il le peut s'il le souhaite ou si son employeur ou un Etat étranger le lui demande. Si le pilote ne convertit pas sa licence nationale, les qualifications et leur validité associée sont tout simplement marquées sur un intercalaire à glisser dans la licence nationale.
- Il n'y a pas de date limite pour convertir sa licence.

### ▪ La notion de renouvellement n'est plus la même

#### **AVANT LE 1<sup>ER</sup> JUILLET 2006 :**

Dans le système de 1981, que la licence soit renouvelée avant ou après la fin de validité de la licence il n'y a pas de différence. La nouvelle validité de la licence court à compter du jour où le navigant se présente dans un bureau des licences jusqu'à la fin de la validité du médical.

#### **A COMPTER DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2006 :**

Désormais, dans le système FCL 2, il existe une nuance :

**Prorogation** : le pilote répond aux conditions précisées dans le FCL 2 pour prolonger les privilèges d'une qualification AVANT la fin de validité de celle-ci. La nouvelle validité court à compter de la fin de validité précédente.

**Nota** : Le navigant peut se présenter dans un bureau des licences APRES la fin de validité de la qualification pour la proroger, du moment qu'AVANT la date de fin il répondait aux conditions de prorogation. Cependant, comme la nouvelle validité débute à la fin de la précédente, plus le navigant se présentera tard au bureau des licences, moins sa période de validité sera longue.

**Renouvellement** : le pilote ne répond pas aux conditions de prorogation avant la fin de validité de la qualification, il la laisse périmer. Pour récupérer cette dernière, il doit répondre à des conditions plus contraignantes que la prorogation. La nouvelle validité court à compter de la date du test avec un examinateur.

**Conditions de prorogation exigées pour une qualification de type** (*sauf cas des familles monomoteurs à pistons et à turbine expliqués ci-dessous*) :

→ 1 test de prorogation sur le type ou sur un simulateur du type, conforme au FCL 2 avec un examinateur, ET 2h de vol sur le type durant la période de validité de la qualification.

**Nota** : Pour la **PREMIERE prorogation** qui suit le 30 juin 2006, en remplacement du test de prorogation conforme au FCL effectué avec un examinateur, un contrôle OPS (contrôle

hors ligne) sera accepté. Il faudra : 1 contrôle par qualification que le navigant souhaite proroger, de plus, ces contrôles devront dater d'AVANT le 1<sup>er</sup> juillet 2006.

La qualification de type prorogée suivant ce système aura pour fin de validité : la date du contrôle + 1 an (fin de mois).

### **Cas particulier de la prorogation par famille :**

Les qualifications se prorogent normalement une par une et possèdent donc des dates de fin de validité différentes. Cependant, certaines qualifications de type appartenant à la même famille peuvent se proroger ensemble.

#### *Qu'est-ce qu'une famille ?*

Il existe 2 familles qui sont définies par l'instruction du 9 janvier 2006 fixant les types d'hélicoptères :

- la famille des monomoteurs à pistons (liste 5 de l'instruction du 9 janvier 2006)
- la famille des monomoteurs à turbine (liste 6 de l'instruction du 9 janvier 2006)

Lorsqu'un pilote possède plusieurs qualifications de type de la même famille, il peut les proroger toutes ensemble s'il répond aux conditions expliquées ci-dessous.

#### *Conditions de prorogation de la famille des monomoteurs à pistons :*

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 famille,
- et 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 précédents 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.

→ **Si le candidat ne répond pas à l'une de ces conditions, les conditions normales de prorogation (1 test et 2 heures de vol) s'appliquent.**

#### *Conditions de prorogation de la famille des monomoteurs à turbine :*

Pour les hélicoptères monomoteurs à turbine d'une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 3175 kg, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

- avoir effectué 300 heures comme pilote commandant de bord sur hélicoptère,
- avoir effectué 15 heures comme pilote commandant de bord sur tous le(s) type(s) concerné(s),
- avoir effectué au moins un contrôle de compétence ou une épreuve d'aptitude conformément au FCL 2.245 (b)(1) sur un type concerné,
- et au moins deux heures de vol comme commandant de bord sur l(es) 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,
- et que le contrôle soit réalisé sur un hélicoptère différent de l'année précédente.

→ **Si le candidat ne répond pas à l'une de ces conditions, les conditions normales de prorogation (1 test et 2 heures de vol) s'appliquent.**

## ▪ Le certificat médical

### AVANT LE 1<sup>ER</sup> JUILLET 2006 :

Le certificat médical détermine la fin de validité de la licence, il est nécessaire que le pilote en présente un du mois en cours ou du mois précédent au bureau des licences pour renouveler sa licence.

### A COMPTEUR DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2006 :

La vérification de la validité du certificat médical est à présent de la responsabilité du navigant, c'est à lui de faire attention à toujours en posséder un en état de validité avec sa licence.

## ▪ Les instructeurs

### AVANT LE 1<sup>ER</sup> JUILLET 2006 :

Les instructeurs peuvent instruire et examiner des élèves sur des qualifications de type, de vol aux instruments, des délivrances de licences.

Les ITH peuvent instruire et examiner des pilotes privés (TH).

Les IPPH peuvent instruire et examiner des pilotes professionnels (PLH et PPH).

### A COMPTEUR DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2006 :

Les instructeurs possédant les qualifications ITH, IPPH, peuvent continuer à instruire et examiner des qualifications ou licences selon l'arrêté de 1981, commencées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

Les instructeurs possédant les qualifications IATH et ISPPH peuvent continuer à instruire des qualifications ou licences selon l'arrêté de 1981, commencées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

Pour instruire à des qualifications ou à des licences selon le FCL 2, les instructeurs doivent convertir leur qualification d'instructeur. Cette opération est faite par les bureaux des licences des DAC pour les FI(H), les demandes de conversion en TRI(H), SFI(H) et IRI(H) doivent être faites auprès du bureau des licences de la DCS.

Appellation des qualifications ou autorisations d'instructeurs :

- **la qualification d'instructeur de vol FI(H) (Flight Instructor) :**
  - formation à la licence de pilote privé PPL
  - formation à la licence de pilote professionnel CPL (sous conditions)
  - formation à la qualification de type monopilote monomoteur
  - formation à l'habilitation vol de nuit (sous conditions)
  - formation à la qualification de vol aux instruments (sous conditions)
- **la qualification d'instructeur de qualification de type TRI(H) (Type rating Instructor) :**
  - formation à la qualification de type
  - formation au travail en équipage
- **la qualification d'instructeur de vol aux instruments IRI(H) (Instrument Rating Instructor) :**

- formation à la qualification de vol aux instruments
- **l'autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol SFI(H) (Synthetic Flight Instructor) :**
  - formation en vol simulé à la qualification de type
  - formation en vol simulé au travail en équipage

**Ces qualifications et autorisations d'instructeurs sont valables 3 ans.**

Pour conserver le bénéfice d'examiner les candidats à une qualification ou une licence, les instructeurs arrêté de 1981 doivent devenir des examinateurs FE(H) (Examineur de vol) ou TRE(H) (Examineur de qualification de type). Cette opération relève du bureau des examens de la DCS pour les TRE(H) et les DAC pour les FE(H).