

Mémoire sur le FCL2 à l'intention des clubs.

Le 1^{er} Janvier 2006 entrera en vigueur la nouvelle réglementation hélicoptère.

Les points importants à retenir sont les suivants:

1°) La licence FCL2.

La licence PPL.H (Private Pilot Licence) devient un titre support ré-émis tous les 5 ans, qui n'a de valeur qu'associée à la validité de la ou des qualifications de type et du certificat médical détenus par le pilote.

On ne renouvellera plus la licence. Seules les qualifications de type (Q.T) qui sont valides 12 mois sont soit prorogées soit renouvelées:

- **Prorogation** si la qualification de type est encore valide, à condition que le détenteur a fait 2 heures* minimum dans l'année précédant la date de fin validité de la Q.T. et s'il a subi un test en vol avec un FE (Flight Examiner) dans les 3 mois précédant la fin de validité de la Q.T.
- **Renouvellement** si la qualification de type est périmée. Dans ce cas, un ré-entraînement dont le contenu est fixé par l'Autorité sera effectué avant le test en vol.

Ceci montre bien la nécessité de ne pas laisser tomber les qualifications de type !

* : les 2 heures d'expérience requises pour la prorogation d'une Q.T. ne seront plus nécessaires lorsque un test est effectué ***sur ce type*** (arrêté modificatif en courte finale mais non encore paru au JO)

2°) Organismes de formation.

Pour pouvoir dispenser des formations, il faudra à partir du 1^{er} Janvier 2006 être:

- Soit " F.T.O (Flight Training Organisation) ".
- Soit " T.R.T.O (Type Rating Training Organisation) ".
- Soit " R.F (Registered Facility) " c'est-à-dire " Organisme Déclaré ".

C'est cette dernière solution qui sera celle choisie par les clubs, sauf si l'un d'eux désire entreprendre les démarches laborieuses pour créer une F.T.O ou une T.R.T.O.

La démarche pour devenir R.F est simple, il suffit d'en faire la demande auprès du District Aéronautique de votre région qui vous transmettra les documents à remplir.

3°) La période de transition.

Toute formation en vue d'obtenir une licence commencée sous le régime de l'arrêté du 31 Juillet 1981, pourra être poursuivie sous ce régime jusqu'en fin 2009, sous réserve d'obtenir le théorique avant le 31 Décembre 2006.

Il faut donc effectuer avant le 31 décembre 2005 les déclarations de début de formation des élèves susceptibles de devenir élève pilote hélicoptère, surtout pour les pilotes avions qui passent de 25 h à 39 h de formation!

Toute formation en vue de l'obtention d'une Q.T, débutée avant le 31.12.2005, peut être poursuivie jusqu'au 30.06.2006

4°) Les Instructeurs

Toute formation commencée sous l'arrêté du 31 Juillet 1981 pourra continuer à être dispensée par un instructeur ITH ou IATH. L'élève obtiendra une licence T.H.

Toute formation commencée à partir du 1^{er} Janvier 2006 devra être exclusivement dispensée par un F.I (Flight Instructor) ou un F.I.R (Flight instructor restreint). L'élève obtiendra une licence FCL2.

Pour devenir F.I / F.I.R, un ITH / IATH devra faire transformer sa qualification d'instructeur en présentant à son district un certificat de connaissance du JAR-FCL2 et du JAR-OPS 3 (délivré par un organisme agréé par l'Autorité), attester, le cas échéant, avoir reçu 10h de formation au vol aux instruments ou avoir dispensé 10h de formation au vol de nuit dans les 3 années précédentes . Sa qualification de ITH / IATH lui interdit de démarrer une formation d'élève dont la déclaration de début de formation sera postérieure au 1^{er} Janvier 2006.

Enfin, un instructeur (qui détient une **qualification**) désirant devenir examinateur (qui détient une **autorisation**) devra en faire la demande auprès de son district s'il remplit les conditions

5°) Les Elèves

Un élève qui a démarré une formation sous l'arrêté de 1981 se verra délivrer une licence TTH. Pour transformer un TTH en PPL.H, il faudra en faire la demande au district et avoir accumulé 70 heures de vol hélicoptères et détenir une attestation de connaissance JAR-FCL 2. Cependant, la licence TTH reste utilisable mais selon les règles du FCL 2 et rien n'oblige à effectuer cette transformation.

Le renouvellement d'une licence TH restera possible sous les dispositions de l'arrêté de 1981 jusqu'au 30 Juin 2006. Au-delà s'appliqueront les dispositions du FCL2.

6°) La formation en Club.

Les Organismes déclarés ne seront autorisés à former que sur des appareils de 3 places passagers maximum à partir du 1^{er} Janvier 2006.

Si un club utilisait une machine de plus de 3 places passagers avant le 1^{er} Janvier 2006, il pourra demander à son district à déroger à cette disposition.

Les Organismes Déclarés seront habilités uniquement à dispenser la formation au PPL.H. Un élève ab-initio recevra une formation pratique de 45 heures de vol, un élève déjà titré 39 heures de vol.

Les Q.T. ne pourront être délivrées que par une T.R.T.O ou une F.T.O.

Le théorique pour un élève ab-initio comportera 120 questions réparties en 5 modules, un théorique "différentiel" (pour les élèves déjà titrés) 68 questions réparties en 3 modules. L'ensemble des modules devra avoir été passé avec succès en 12 mois et avec 75% de bonnes réponses.

7°) La prorogation de Q.T.

La licence PPL.H ainsi que toutes les licences de pilote d'hélicoptère qu'elles aient été délivrées selon l'arrêté de 1981 ou du FCL 2, et qu'elles soient professionnelles ou privées, conservent leur validité à condition que au moins une qualification de type associée à cette licence et un certificat médical soient valides.

Cas des qualifications multiples:

Les appareils sont regroupés en familles:

Monomoteur à piston

Monomoteur à turbine de MMD inférieure à 3175 kg

La prorogation simultanée de plusieurs QT monomoteurs à piston est possible à condition :

- d'avoir effectué un test en vol avec un F.E ou un T.R.E. sur une des Q.T , et ,
- d'avoir effectué au minimum 2 heures de vol sur chacune des autres Q.T. pendant la validité précédente.

D'une année sur l'autre il faudra effectuer le contrôle sur des machines de type différent.

La prorogation simultanée de plusieurs Q.T. monomoteurs à turbine est réservée aux pilotes qui ont une expérience suffisante :

- 300 heures cdb sur hélico
- 15 heures cdb sur chaque Q.T. monomoteur à turbine à proroger *

Dans ce cas, les conditions de prorogation sont :

- un test en vol sur une des Q.T. à proroger
- 2 heures de vol sur chacune des autres pendant la validité précédente.

D'une année sur l'autre il faudra effectuer le contrôle sur des machines de type différent.

* : voir arrêté modificatif en courte finale mais non encore paru au JO.

Dans tous les cas, le vol de contrôle doit s'effectuer dans les trois mois précédent la limite de validité de la Q.T. Sinon, la durée de validité de la qualification sera réduite.

Les hélicoptères de type Robinson forment une famille à part et leur prorogation de Q.T. les concerne exclusivement.

8°) Le renouvellement de Q.T.

Si la QT n'est plus valide, il faut la renouveler, et les conditions de renouvellement sont plus contraignantes que les conditions de prorogation.

L'autorité décide d'un programme de remise à niveau et un FE ou un TRE pratique un test en vol.

9°) Le médical.

Pour exercer la fonction de pilote commandant de bord, il faut détenir une licence en état de validité et disposer d'un certificat médical valide. La durée de celui-ci est de 12 mois quel que soit l'âge.

Conclusion

La lecture détaillée du FCL2 est nécessaire pour bien comprendre la nouvelle réglementation. La période de transition est pleine de subtilités. Les organismes ne doivent pas hésiter à transmettre leurs questions ou leurs difficultés à leur district. N'hésitez pas à nous en donner copie.

Le texte du FCL2 est disponible sur le site du SIA ou du J.O

www.sia.aviation-civile.gouv.fr (RTA) ou www.journal-officiel.gouv.fr (JO du 7 octobre 2005)