RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2021/2227 DE LA COMMISSION

du 14 décembre 2021

modifiant le règlement (UE) nº 1178/2011 en ce qui concerne les exigences relatives à l'exploitation tous temps ainsi qu'à l'entraînement au vol aux instruments et à la formation à la qualification de type sur hélicoptère

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil ([1]), et notamment son article 23, paragraphe 1, et son article 27, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) L'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission ([2]) définit les exigences en matière de formation, d'examen et de contrôle applicables à l'octroi de licences de pilote, y compris les exigences relatives à l'obtention de privilèges pour effectuer des approches de vol selon les règles de vol aux instruments (IFR) jusqu'à des hauteurs de décision inférieures à 200 pieds, et les exigences relatives à l'entraînement au vol aux instruments et à la formation à la qualification de type sur hélicoptère.

(2) Le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission ([3]) établit des règles détaillées concernant les opérations aériennes, y compris des exigences applicables aux exploitants en matière de formation de maintien des compétences et de contrôle. Ledit règlement est modifié pour refléter les normes les plus récentes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relatives à l'exploitation tous temps. Les modifications apportées au règlement (UE) nº 965/2012 visent à établir un cadre global pour les approches en IFR par faible visibilité, y compris pour les aspects liés à la formation des pilotes. Par conséquent, les exigences correspondantes en matière d'approches en IFR par faible visibilité définies par le règlement (UE) nº 1178/2011 devraient être supprimées ou, si nécessaire, remplacées par des références au règlement (UE) nº 965/2012.

(3) Étant donné que les hélicoptères monomoteurs sont désormais également certifiés pour les vols en IFR, les exigences relatives à la qualification de vol aux instruments sur hélicoptère devraient être révisées afin de les rendre plus pertinentes pour les nouveaux types d'hélicoptères et d'introduire une plus grande souplesse en ce qui concerne leur utilisation. La qualification de vol aux instruments sur hélicoptère et la formation pour l'obtenir devraient être conçues pour couvrir le vol aux instruments tant sur hélicoptère monomoteur que multimoteur, de sorte qu'il ne soit plus nécessaire de dispenser une formation supplémentaire pour convertir une qualification de vol aux instruments sur hélicoptère monomoteur en qualification de vol aux instruments sur hélicoptère multimoteur.

(4) Actuellement, les dispositions plus strictes de la partie FCL relatives à la formation des pilotes qui auront à piloter un hélicoptère multipilote s'appliquent également à l'exploitation multipilote sur des hélicoptères certifiés pour l'exploitation monopilote. Il résulte de cette contrainte supplémentaire que presque tous les vols effectués sur des hélicoptères certifiés pour l'exploitation monopilote sont effectués en exploitation monopilote, sauf si l'exploitation multipilote est prescrite par des exigences opérationnelles. La présence d'un copilote lors du vol ne présente dès lors plus aucun avantage sur le plan de la sécurité. Pour éviter cette situation, il convient de réviser les exigences et les privilèges pour l'exploitation multipilote sur hélicoptère afin d'introduire une plus grande souplesse. Il convient de mettre en place des exigences appropriées pour garantir la sûreté de l'exploitation multipilote sur hélicoptère monopilote.

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

([2]) Règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

([3]) Règlement (UE) nº 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) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

(5) Étant donné que seuls les hélicoptères multimoteurs étaient utilisés jusqu'à présent pour effectuer des vols en IFR sur hélicoptère, les qualifications de vol aux instruments sur hélicoptère existantes ont été obtenues sur hélicoptère multimoteur. Pour cette raison, et compte tenu de l'utilisation future d'hélicoptères monomoteurs pour effectuer des vols en IFR, il convient de prendre des dispositions transitoires pour veiller à ce que les pilotes actuellement titulaires d'une qualification de vol aux instruments sur hélicoptère puissent utiliser le privilège qui y est associé tant sur hélicoptère monomoteur que multimoteur.

(6) Les organismes de formation devraient disposer d'un délai suffisant pour adapter leurs programmes de formation.

(7) Il convient également de modifier le règlement (UE) n° 1178/2011 afin de corriger certaines références croisées obsolètes ou erronées et de clarifier certaines dispositions.

(8) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a élaboré un projet de règles de mise en œuvre qu'elle a présenté à la Commission accompagné de l'avis n° 02/2021 ([4]), conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.

(9) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 1178/2011 est modifié comme suit:

1) L'article 4 *quater* est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) continueront d'être autorisés à obtenir la prorogation ou le renouvellement de leur EIR, conformément au paragraphe FCL.825, point g), de l'annexe I (partie FCL);»;

b) au paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) seront autorisés à recevoir l'intégralité des crédits correspondant aux exigences de formation énoncées au paragraphe FCL.835, points c) 2) i) et iii), de l'annexe I (partie FCL), lorsqu'ils demanderont la délivrance d'une qualification de base pour le vol aux instruments (BIR) conformément au paragraphe FCL.835 de l'annexe I (partie FCL); et»;

c) au paragraphe 1, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) continueront d'être autorisés à recevoir l'intégralité des crédits tel qu'établi pour les titulaires d'une EIR à l'annexe I (partie FCL).».

2) L'article 4 *quinquies* suivant est inséré:

«*Article 4 quinquies*

Mesures transitoires concernant les privilèges associés à une qualification de vol aux instruments sur hélicoptère monomoteur

Sans préjudice du paragraphe FCL.630.H de l'annexe I (partie FCL) du présent règlement, toutes les dispositions suivantes s'appliquent:

1. Les qualifications de vol aux instruments sur hélicoptère [IR(H)] délivrées conformément à l'annexe I (partie FCL) du présent règlement avant le 30 octobre 2022 sont considérées comme une IR(H) tant pour les hélicoptères monomoteurs que multimoteurs et sont à nouveau délivrées en tant qu'IR(H), lorsqu'une licence de pilote d'hélicoptère est à nouveau délivrée pour des raisons administratives.

2. Les candidats qui, avant le 30 octobre 2022, ont commencé une formation en vue d'obtenir une IR(H) pour hélicoptère monomoteur ou multimoteur sont autorisés à achever cette formation et, dans ce cas, se voient délivrer une IR(H) tant pour hélicoptère monomoteur que multimoteur.».

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

3) L'article 4 *sexies* suivant est inséré:

«*Article 4 sexies*

Mesures transitoires concernant la formation, les examens et les contrôles relatifs à l'exploitation multipilote sur hélicoptère monopilote

1. Un État membre peut décider de délivrer des privilèges spécifiques pour dispenser une formation et conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences en matière d'exploitation multipilote sur hélicoptère monopilote aux candidats qui remplissent toutes les conditions suivantes:

a) être titulaire d'un certificat d'instructeur ou d'examinateur, selon le cas, délivré conformément à l'annexe I (partie FCL) du présent règlement, incluant les privilèges pour dispenser une instruction ou faire passer des examens, selon le cas, sur le type d'hélicoptère concerné;

b) avoir achevé la formation spécifiée au paragraphe FCL.735.H de la partie FCL;

c) avoir une expérience de l'exploitation multipilote sur hélicoptère à un niveau jugé acceptable par l'autorité compétente de l'État membre concerné.

2. Les privilèges délivrés conformément au paragraphe 1 sont valables jusqu'au 30 octobre 2025. Afin de proroger les privilèges, les candidats satisfont aux exigences en termes d'expérience pour la délivrance de privilèges d'instructeur et d'examinateur pour l'exploitation multipilote sur hélicoptère monopilote, telles qu'énoncées dans la partie FCL.».

4) À l'article 10 *bis*, le paragraphe 6 suivant est ajouté:

«6. Les organismes de formation des pilotes qui dispensent une formation pour l'obtention de l'IR(H) adaptent leur programme de formation pour le mettre en conformité avec l'annexe I au plus tard le 30 octobre 2023.».

5) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 30 octobre 2022. Toutefois, l'article 1er, paragraphe 1, est applicable à partir de la date d'entrée en vigueur.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 14 décembre 2021.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

L'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 est modifiée comme suit:

1) Le paragraphe FCL.010 est modifié comme suit:

   a) la définition de «L'exploitation multipilote» est remplacée par le texte suivant:

      «L'"exploitation multipilote" désigne une exploitation qui exige au moins 2 pilotes travaillant en équipage sur aéronef multipilote ou monopilote;»;

   b) la définition de «Aéronef multipilote» est remplacée par le texte suivant:

      «"Aéronef multipilote":

      — dans le cas des avions, ce terme désigne les avions certifiés pour être exploités avec un équipage minimal de conduite de 2 pilotes,

      — dans le cas des hélicoptères, des dirigeables et des aéronefs à sustentation motorisée, ce terme désigne un aéronef qui est certifié pour être exploité avec un équipage minimal de conduite d'au moins 2 pilotes ou qui doit être exploité avec au moins deux pilotes conformément au règlement (UE) n° 965/2012.»;

   c) la définition de «Aéronef monopilote» est remplacée par le texte suivant:

      «"Aéronef monopilote":

      — dans le cas des avions, ce terme désigne un aéronef certifié pour une exploitation par un seul pilote,

      — dans le cas des hélicoptères, des dirigeables et des aéronefs à sustentation motorisée, ce terme désigne un aéronef qui est certifié pour être exploité par un seul pilote et qui ne doit pas être exploité avec au moins deux pilotes conformément au règlement (UE) n° 965/2012.».

2) Au paragraphe FCL.060, point b), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

   «1) en tant que PIC ou copilote, que s'il a effectué, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 décollages, approches et atterrissages en tant que pilote aux commandes d'un aéronef de même type ou classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe. Les 3 décollages et atterrissages seront effectués en exploitation multipilote ou monopilote, en fonction des privilèges détenus par le pilote; et».

3) Le paragraphe FCL.510.H est remplacé par le texte suivant:

«**FCL.510.H ATPL(H) — Prérequis, expérience et obtention de crédits**

Les candidats à une ATPL(H) devront:

a) être titulaires d'une CPL(H);

b) avoir reçu une formation au MCC conformément au paragraphe FCL.735.H;

c) avoir à leur actif un minimum de 1 000 heures de vol en tant que pilotes d'hélicoptères, avec au moins:

   1) 350 heures en exploitation multipilote sur hélicoptère;

   2) i) 250 heures en tant que PIC; ou

      ii) 100 heures en tant que PIC et 150 heures en tant que PIC sous supervision; ou

      iii) 250 heures en tant que PIC sous supervision dans un hélicoptère multipilote. Dans ce cas, les privilèges de l'ATPL(H) seront restreints à l'exploitation multipilote, jusqu'à ce que 100 heures aient été accomplies en tant que PIC;

   3) 200 heures de vol en campagne, dont au moins 100 heures en tant que PIC ou PIC sous supervision;

   4) 30 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 10 heures peut être du temps aux instruments au sol; et

   5) 100 heures de vol de nuit en tant que PIC ou copilote.

   Au cours de ces 1 000 heures, un FSTD peut être utilisé pour accomplir un maximum de 100 heures, dont 25 heures tout au plus peuvent être effectuées dans un FNPT;

d) le temps de vol sur avions peut être porté en crédit à concurrence de 50 % du temps de vol exigé au point c);

e) l'expérience requise au point c) devra être acquise avant de présenter l'examen pratique pour l'ATPL(H);

f) les candidats à une ATPL(H) recevront l'intégralité des crédits correspondant aux exigences énoncées au point b) lorsqu'ils auront satisfait aux exigences du paragraphe FCL.720.H, point a) 2) ii), et qu'ils auront, en outre, suivi une formation auprès d'un ATO afin de satisfaire à la norme nécessaire pour réussir le cours conformément au paragraphe FCL.735.H.».

4) Le paragraphe FCL.605 est remplacé par le texte suivant:

«**FCL.605 IR — Privilèges et conditions**

a) Privilèges

Les privilèges des titulaires d'une IR permettent de piloter un aéronef en régime IFR, y compris en exploitation PBN, avec une hauteur minimale de décision:

1) de 200 pieds au moins (60 m);

2) inférieure à 200 pieds (60 m), pour autant qu'ils y soient autorisés conformément à l'annexe V (partie SPA) du règlement (UE) nº 965/2012.

b) Conditions

1) Les titulaires d'une IR exerceront leurs privilèges conformément aux conditions définies dans l'appendice 8 de la présente annexe.

2) Pour exercer des privilèges en tant que PIC en IFR en exploitation multipilote sur hélicoptère, les titulaires d'une IR(H) devront avoir à leur actif au moins 70 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 30 heures peut être du temps aux instruments au sol.».

5) Le paragraphe FCL.620 IR est remplacé par le texte suivant:

«**FCL.620 IR — Examen pratique**

Les candidats à une IR devront être reçus à un examen pratique conforme à l'appendice 7 de la présente annexe, afin de démontrer leur aptitude à exécuter les procédures et manœuvres pertinentes, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges octroyés.».

6) Après le titre «SECTION 2 — Exigences particulières pour la catégorie des avions», le paragraphe FCL.620.A suivant est inséré:

«**FCL.620.A IR(A) — Examen pratique**

a) Pour une IR(A) multimoteur, l'examen pratique sera passé à bord d'un avion multimoteur. Pour une IR(A) monomoteur, l'examen pratique sera présenté à bord d'un avion monomoteur. Un avion multimoteur à traction centrale sera réputé être un avion monomoteur aux fins du présent paragraphe.

b) Les candidats qui ont réussi un examen pratique pour une IR(A) multimoteur à bord d'un avion monopilote multimoteur pour lequel une qualification de classe est exigée devront également obtenir une IR(A) monomoteur pour les qualifications de la classe ou du type d'avion monomoteur qu'ils détiennent.».

7) Le paragraphe FCL.630.H est remplacé par le texte suivant:

«**FCL.630.H IR(H) — Extension des privilèges d'une IR(H) à d'autres types d'hélicoptères**

Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission, les titulaires d'une IR(H) qui souhaitent étendre leurs privilèges IR(H) à d'autres types d'hélicoptères devront, outre le cours de formation à la qualification de type pertinent, effectuer 2 heures de formation en vol auprès d'un ATO sur le type pertinent piloté par seule référence aux instruments en exploitation IFR; ces heures de formation peuvent être accomplies dans un FFS ou un FTD représentant de manière appropriée le type pertinent pour une exploitation en IFR.».

8) Après le titre «SECTION 4 — Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables», le paragraphe FCL.620.As suivant est inséré:

«**FCL.620.As IR(As) — Examen pratique**

Pour une IR(As) multimoteur, l'examen pratique sera passé à bord d'un dirigeable multimoteur. Pour une IR(As) monomoteur, l'examen pratique sera présenté à bord d'un dirigeable monomoteur.».

9) au paragraphe FCL.725, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Exploitation monopilote et multipilote

1) Un pilote qui est déjà titulaire d'une qualification de type pour un type d'aéronef, ayant des privilèges pour l'exploitation monopilote ou multipilote, sera réputé avoir déjà satisfait aux exigences théoriques lorsqu'il introduira la demande d'ajout de privilèges pour une autre forme d'exploitation sur le même type d'aéronef.

2) Ce pilote devra effectuer une formation en vol supplémentaire pour l'autre forme d'exploitation sur le type pertinent conformément à l'appendice 9 de la présente annexe, sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission. Cette formation devra être effectuée:

i) soit auprès d'un ATO;

ii) soit auprès d'un organisme auquel s'appliquent les exigences de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012 et qui est autorisé à dispenser une telle formation sur la base d'un agrément ou, dans le cas des hélicoptères monopilotes, d'une déclaration.

3) La forme d'exploitation devra être inscrite sur la licence, sauf pour les hélicoptères monopilotes.

4) Dans le cas des hélicoptères monopilotes, toutes les dispositions suivantes s'appliquent:

i) Si un examen pratique ou un contrôle de compétences pour une qualification de type pour hélicoptère monopilote non complexe n'a été accompli qu'en exploitation multipilote, une restriction de la qualification de type à l'exploitation multipilote devra être mentionnée sur la licence. Cette mention devra être supprimée lorsque le candidat aura réussi un contrôle de compétences portant sur les éléments nécessaires à l'exploitation monopilote, comme spécifié à l'appendice 9 de la présente annexe.

ii) Dans tous les autres cas, la forme d'exploitation ne devra pas être inscrite sur la licence. Le pilote est autorisé à exercer les privilèges de la qualification de type:

A) en exploitation monopilote, à condition que l'examen pratique ou le contrôle de compétences ait été accompli:

1) en exploitation monopilote; ou

2) en exploitation multipilote et qu'il ait porté sur des éléments supplémentaires pour l'exploitation monopilote, comme spécifié à l'appendice 9 de la présente annexe;

B) en exploitation multipilote dans toutes les conditions suivantes:

1) le pilote satisfait aux exigences du paragraphe FCL.720.H, point a) 2);

2) les privilèges sont exercés conformément à l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012 uniquement;

3) l'examen pratique ou le contrôle de compétences a été accompli en exploitation multipilote.».

10) Le paragraphe FCL.720.H est modifié comme suit:

a) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission, un candidat à la délivrance d'une première qualification de type pour hélicoptère devra satisfaire aux exigences relatives à l'expérience et aux prérequis suivants pour la délivrance de la qualification concernée:»;

b) le point a) est modifié comme suit:

1) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«a) hélicoptères multipilotes. Les candidats à la délivrance d'une qualification de type pour un type d'hélicoptère multipilote devront, avant de commencer le cours de formation à la qualification de type:»;

2) au point 2), le point ii) est remplacé par le texte suivant:

«ii) avoir effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilotes en exploitation multipilote sur n'importe quelle catégorie d'aéronef.»;

3) au point 2), le point iii) est supprimé;

c) au point b), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«les candidats qui ont suivi avec succès un cours intégré ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) et qui ne satisfont pas aux exigences du point a) 1) seront autorisés à suivre le cours de formation à la qualification de type pour la délivrance d'une qualification de type pour hélicoptères multipilotes et se verront délivrer une qualification de type dont les privilèges sont restreints à l'exercice des fonctions de copilote uniquement. Cette restriction sera levée lorsque le pilote aura satisfait à toutes les exigences suivantes:»;

d) au point c), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«hélicoptères multimoteurs. Les candidats à la délivrance d'une première qualification de type pour un hélicoptère multimoteur devront:».

11) Au paragraphe FCL.905.TRI, le point a) 5) est modifié comme suit:

a) le point ii) est remplacé par le texte suivant:

«ii) la formation au MCC, pour autant qu'il ait effectué au moins 350 heures de vol en tant que pilote en exploitation multipilote sur n'importe quelle catégorie d'aéronef.»;

b) le point iii) est supprimé.

12) Au paragraphe FCL.910.TRI, le point c) est modifié comme suit:

a) le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) Afin d'étendre les privilèges d'un TRI(H) à l'exploitation multipilote sur le même type d'hélicoptères monopilotes, le titulaire devra avoir à son actif au moins 350 heures de vol en tant que pilote en exploitation multipilote sur n'importe quelle catégorie d'aéronef ou au moins 100 heures de vol en tant que pilote en exploitation multipilote sur le type spécifique au cours des 2 dernières années.»;

b) le point 3) suivant est ajouté:

«3) Avant que les privilèges d'un TRI(H) pour les hélicoptères monopilotes ne soient étendus aux hélicoptères multipilotes, le titulaire devra satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.915.TRI, point d) 3).».

13) Au paragraphe FCL.915.TRI, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) pour une qualification TRI(H):

1) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes monomoteurs:

i) avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères; ou

ii) être titulaire d'une qualification FI(H);

2) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes multimoteurs:

i) avoir effectué 500 heures en tant que pilote d'hélicoptères, dont 100 heures en tant que PIC sur des hélicoptères monopilotes multimoteurs; ou

ii) être titulaire d'une qualification FI(H) et avoir accompli 100 heures de vol en tant que pilote sur des hélicoptères multimoteurs;

3) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères multipilotes, avoir accompli 1 000 heures de vol en tant que pilote sur des hélicoptères, et avoir à son actif 350 heures en exploitation multipilote sur n'importe quelle catégorie d'aéronef ou 100 heures de vol en tant que pilote en exploitation multipilote sur le type pour lequel la qualification TRI(H) est demandée;».

14) Au paragraphe FCL.915.IRI, le point b) 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) lorsqu'ils souhaitent obtenir des privilèges pour dispenser une formation sur des hélicoptères multimoteurs, satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.910.TRI, point c) 1), et du paragraphe FCL.915.TRI, point d) 2);».

15) Au paragraphe FCL.905.SFI, le point d) 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) une formation au MCC, pour autant qu'il ait à son actif au moins 350 heures en tant que pilote en exploitation multipilote sur n'importe quelle catégorie d'aéronef.».

16) Au paragraphe FCL.915.SFI, le point e) est modifié comme suit:

a) le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) dans le cas des hélicoptères multipilotes, au moins 1 000 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 350 heures en exploitation multipilote sur n'importe quelle catégorie d'aéronef;»;

b) le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) dans le cas des hélicoptères monopilotes monomoteurs, avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur des hélicoptères;»;

c) le point 5) suivant est ajouté:

«5) dans le cas des hélicoptères monopilotes en exploitation multipilote, avoir effectué au moins 350 heures en exploitation multipilote sur n'importe quelle catégorie d'aéronef.».

17) Au paragraphe FCL.915.MCCI, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) avoir au moins:

1) dans le cas des avions, des dirigeables et des aéronefs à sustentation motorisée, 1 500 heures d'expérience de vol en tant que pilote en exploitation multipilote, dont au moins 350 heures sur la catégorie appropriée d'aéronef;

2) dans le cas des hélicoptères, 1 000 heures d'expérience de vol en tant que pilote en exploitation multipilote, dont au moins 350 heures sur hélicoptère.».

18) Au paragraphe FCL.1005.TRE, le point b) 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le TRE(H) soit titulaire d'une IR(H) valable;».

19) Au paragraphe FCL.1010.TRE, le point b) 6) est remplacé par le texte suivant:

«6) Avant que les privilèges monopilotes d'un TRE(H) soient étendus à des privilèges multipilotes sur le même type d'hélicoptères, le titulaire devra avoir à son actif:

i) au moins 100 heures en exploitation multipilote sur ce type; ou

ii) au moins 350 heures en exploitation multipilote sur n'importe quelle catégorie d'aéronef.».

20) Au paragraphe FCL.1010.SFE, le point b) est modifié comme suit:

a) les points 3) et 4) sont remplacés par le texte suivant:

«3) dans le cas des hélicoptères multipilotes, avoir à leur actif au moins 1 000 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes;

4) dans le cas des hélicoptères monopilotes en exploitation multipilote, avoir effectué au moins 350 heures en exploitation multipilote sur n'importe quelle catégorie d'aéronef;»;

b) le point 5) suivant est ajouté:

«5) pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que TRI(H) ou SFI(H) sur le type applicable.».

21) À la section I de l'appendice 3, le point 9 est remplacé par le texte suivant:

«9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(H) soit sur un hélicoptère multimoteur, soit un hélicoptère monomoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un hélicoptère certifié IFR.».

22) La section B de l'appendice 6 est modifiée comme suit:

a) le point 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Un cours IR(H) comprendra au moins 55 heures de temps aux instruments en instruction, dont:

a) jusqu'à 20 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I (H) ou (A). Ces 20 heures de temps d'instruction dans un FNPT I (H) ou (A) peuvent être remplacées par 20 heures d'instruction pour l'IR(H) dans un avion agréé pour ledit cours; ou

b) jusqu'à 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FTD 2/3, un FNPT II/III ou un FFS d'hélicoptère.

L'instruction au vol aux instruments devra inclure au moins 10 heures dans un hélicoptère certifié IFR.»;

b) le point 8 est supprimé;

c) le point 9.1 devient le point «8.1.»;

d) le point 9.2 devient le point «8.2.»;

e) le point 9.3 devient le point «8.3.»;

f) Le point 10 devient le point «9.» et son point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins:

— la transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage,

— les départs et arrivées standard aux instruments,

— les procédures IFR en route,

— les procédures d'attente,

— les approches aux instruments selon les minima spécifiés,

— les procédures d'approche interrompue,

— les atterrissages suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue;».

23) À l'appendice 8, la section B est remplacée par le texte suivant:

«B. **Hélicoptères**

Des crédits ne seront octroyés que si les titulaires prorogent ou renouvellent leurs privilèges IR pour les hélicoptères monopilotes, selon le cas.

Si un examen pratique ou un contrôle de compétences comportant une partie IR est effectué et que les titulaires disposent d'une des qualifications suivantes, valable:	Le crédit s'applique à la partie IR de l'examen pratique pour:
qualification de type hélicoptère multipilote (MPH)	hélicoptère monopilote (SPH) du même type, y compris les privilèges pour l'exploitation monopilote (*)
qualification de type hélicoptère monopilote (SPH), en exploitation multipilote	Privilèges pour l'exploitation monopilote sur le même type (*)

(*) Pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent au moins 3 départs et approches en IFR en exerçant les privilèges PBN, y compris 1 approche RNP APCH [qui peut être une approche vers un point dans l'espace (PinS)], aient été accomplis sur un hélicoptère de type SP, en exploitation SP.».

24) L'appendice 9 est modifié comme suit:

a) la section A est modifiée comme suit:

1) le point 13 et le titre qui le précède sont remplacés par le texte suivant:

«EXIGENCES PARTICULIÈRES POUR L'EXAMEN PRATIQUE/LE CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LES QUALIFICATIONS DE TYPE D'AÉRONEF MULTIPILOTE ET POUR LES QUALIFICATIONS DE TYPE D'AÉRONEF MONOPILOTE, EN EXPLOITATION MULTIPILOTE, POUR LA MPL ET L'ATPL

13. L'examen pratique pour un aéronef multipilote ou un aéronef monopilote lorsqu'il est utilisé en exploitation multipilote devra être accompli dans un environnement d'opérations en équipage multiple. Un autre candidat ou un autre pilote détenant la qualification de type peut remplir le rôle de second pilote. Si un aéronef est utilisé, le second pilote sera l'examinateur ou un instructeur.»;

2) au point 15, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«15. Les matières suivantes seront particulièrement vérifiées par l'examinateur pour les candidats à l'ATPL ou à une qualification de type pour aéronefs multipilotes ou pour l'exploitation multipilote d'un aéronef monopilote dont les tâches s'étendent à celles d'un PIC, que les candidats agissent en tant que PF ou PM:»;

b) la section B est modifiée comme suit:

1) le point 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Dans le cas des avions complexes hautes performances monopilotes et multipilotes, les candidats devront être reçus à toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Les candidats qui échouent à 5 rubriques ou moins ne devront représenter que les rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, impliquera que les candidats doivent présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences.»;

2) au point 6, dans le tableau qui suit le point j), le texte «*Remarques générales:* Exigences particulières pour l'extension d'une qualification de type pour l'approche aux instruments jusqu'à une hauteur de décision inférieure à 200 pieds (60 m), c.-à-d. opérations CAT II/III.» avant le titre «SECTION 6», la section 6 qui suit et le texte «*NOTE:* Des opérations CAT II/III seront exécutées conformément aux exigences applicables en matière d'exploitation aérienne.» qui suit la section 6 sont supprimés;

c) à la section C, le titre et le point 13 suivants sont ajoutés après le point 12:

«HÉLICOPTÈRE MONOPILOTE

13. Les candidats à la délivrance, à la prorogation ou au renouvellement d'une qualification de type pour hélicoptère monopilote devront:

a) s'ils souhaitent obtenir des privilèges pour l'exploitation monopilote, effectuer l'examen pratique ou le contrôle de compétences en exploitation monopilote;

b) s'ils souhaitent obtenir des privilèges pour l'exploitation multipilote, effectuer l'examen pratique ou le contrôle de compétences en exploitation multipilote;

c) s'ils souhaitent obtenir des privilèges tant pour l'exploitation monopilote que pour l'exploitation multipilote, effectuer l'examen pratique ou le contrôle de compétences en exploitation multipilote et, en outre, effectuer les manœuvres et procédures suivantes en exploitation monopilote:

1) dans le cas des hélicoptères monomoteurs: 2.1 décollage et 2.6 et 2.6.1 descente en autorotation et atterrissage en autorotation;

2) dans le cas des hélicoptères multimoteurs: 2.1 décollage et 2.4 et 2.4.1 panne moteur juste avant d'atteindre le TDP et juste après avoir atteint le TDP;

3) dans le cas des privilèges IR, outre le point 1) ou le point 2), selon le cas, une approche de la section 5, sauf si les critères de l'appendice 8 de la présente annexe sont remplis;

d) afin de lever une restriction à l'exploitation multipilote d'une qualification de type pour hélicoptère monopilote non complexe, effectuer un contrôle de compétences incluant les manœuvres et procédures visées au point c) 1) ou au point c) 2), selon le cas.»;

d) la section D est modifiée comme suit:

1) au point 6, les points a), b) et c) sont supprimés;

2) après le point 6, le point 6 *bis* suivant est inséré:

«6 *bis* Les rubriques marquées d'un (*) devront être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type sera restreinte au VFR uniquement.»;

3) dans le tableau qui suit le point 8, la section 6 est supprimée et la section 7 est remplacée par le texte suivant:

«SECTION 6 — Équipements en option								
6.	Utilisation d'équipements en option		P	→	→»			

e) la section E est modifiée comme suit:

1) au point 6, les points a), b) et c) sont supprimés;

2) après le point 6, le point 6 *bis* suivant est inséré:

«6 *bis* Les rubriques marquées d'un (*) devront être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type sera restreinte au VFR uniquement.»;

3) dans le tableau qui suit le point 8, la section 6 est supprimée et la section 7 est remplacée par le texte suivant:

«SECTION 6 — Équipements en option								
6.	Utilisation d'équipements en option		P	→»				