

JOURNAL OFFICIEL

DE LA

POLYNÉSIE FRANÇAISE

PARAÎSSANT LE 15 ET LE DERNIER JOUR DE CHAQUE MOIS

Matahiti 108
N° 16

TE VEA A TE HAU NO POLYNESIA FARANI

Mahana 8
no Tiurai 1959

ABONNEMENTS			PRIX DU NUMERO :		ANNONCES ET AVIS	
	Un an	Six mois	3 mois	Polynésie, France et T.O.M. : 15 fr. — Etranger : 20 fr.	Annonces judiciaires, commerciales et annonces diverses : la ligne..... 15 fr.	
Polynésie française.	180 fr.	100 fr.	60 fr.	Les demandes d'abonnement et d'annonces devront être adressées au Chef de l'Imprimerie à Papeete.	Les mêmes renouvelées : la ligne..... 7 fr.	
France et territoires d'Outre-mer	190 fr.	105 fr.	60 fr.	Les abonnements et les annonces sont payables d'avance.	Publication de sociétés philanthropiques, littéraires, scientifiques, sportives, etc. 7 fr.	
Etranger.....	265 fr.	130 fr.	70 fr.	Les annonces doivent parvenir à l'Imprimerie au plus tard 6 jours avant la parution du journal.		

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU POUVOIR CENTRAL

	Pages
1958 2 déc. Arrêté interministériel portant application aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de textes réglementaires concernant la circulation aérienne. (Arrêté de promulgation n° 104 AAE du 17 janvier 1959) . . .	434
2 déc. Arrêté interministériel portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution de diverses dispositions relatives à la classification du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile et fixant la liste des brevets, licences et certificat de navigants professionnels de l'aéronautique civile. (Arrêté de promulgation n° 104 AAE du 17 janvier 1959) .	435
2 déc. Arrêté interministériel portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien. (Arrêté de promulgation n° 104 AAE du 17 janvier 1959) .	435
12 déc. Arrêté interministériel portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 25 août 1954 relatif aux modalités d'application du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. (Arrêté de promulgation n° 102 AAE du 17 janvier 1959) .	435

12 déc. Décret rendant applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution les dispositions du décret n° 54-1001 du 8 octobre 1954 portant règlement d'administration publique pour l'application des articles 40 à 45 de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 relatifs au conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. (Arrêté de promulgation n° 109 AAE du 20 janvier 1959) . .	436
12 déc. Décret portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions du décret n° 55-1348 du 5 octobre 1955 portant création d'un conseil médical de l'aéronautique civile. (Arrêté de promulgation n° 109 AAE du 20 janvier 1959)	436
12 déc. Décret portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. (Arrêté de promulgation n° 109 AAE du 20 janvier 1959)	436
15 déc. Arrêté interministériel portant extension dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution de diverses dispositions relatives aux brevets, licences, qualifications et certificats de l'aéronautique civile. (Arrêté de promulgation n° 103 AAE du 17 janvier 1959)	437
17 déc. Arrêté interministériel portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 28 octobre 1958 modifiant l'arrêté du 26 septembre 1957 relatif aux procédures pour les organismes civils de la circulation aérienne et aux procédures de vol pour les aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale. (Arrêté de promulgation n° 235 AAE du 10 février 1959)	439

17 déc.	Arrêté interministériel portant application dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 30 novembre 1958 relatif aux procédures d'attente et d'approche aux instruments et aux minima opérationnels. (Arrêté de promulgation n° 235 AAE du 10 février 1959)	439
17 déc.	Arrêté interministériel rendant applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 17 novembre 1958 réglant la circulation aérienne des hélicoptères. (Arrêté de promulgation n° 235 AAE du 10 février 1959)	440
17 déc.	Arrêté interministériel portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 28 octobre 1958 définissant, pour les commandants de bord, des procédures relatives aux plans de vol. (Arrêté de promulgation n° 235 AAE du 10 février 1959)	440
17 déc.	Arrêté interministériel portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 15 octobre 1958 relatif aux enregistreurs de bord. (Arrêté de promulgation n° 234 AAE du 10 février 1959)	441
17 déc.	Arrêté interministériel portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 22 septembre 1958 relatif à la réglementation du survol des régions maritimes par les aéronefs en vol suivant les règles de vol à vue (V.F.R.). (Arrêté de promulgation n° 234 AAE du 10 février 1959)	441
17 déc.	Arrêté interministériel portant application dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 17 août 1954 fixant les conditions dans lesquelles l'utilisation des aérodromes est limitée en raison des conditions météorologiques défavorables. (Arrêté de promulgation n° 234 AAE du 10 février 1959)	441

TEXTES RENDUS APPLICABLES PAR LES DECRETS
CI-DESSUS PROMULGUES

1949 13 oct.	Arrêté ministériel portant création d'un brevet de parachutiste à deux degrés et d'une licence de parachutiste du second degré. (J.O.R.F. du 21 octobre 1949, page 10593)	442
1952 7 avril	Arrêté ministériel sur les brevets, licences et qualification des navigants de l'aéronautique civile (personnel de conduite des avions, planeurs et hélicoptères, à l'exception du personnel des essais et réceptions). (J.O.R.F. du 13 avril 1952, page 3894)	443
1953 11 mars	Arrêté ministériel fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne. (J.O.R.F. du 27 mars 1953, page 2941)	450
4 août	Arrêté ministériel fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence élémentaires de pilote privé d'avion. (J.O.R.F. du 26 août 1953, page 7526)	451

4 août	Arrêté ministériel fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote privé d'avion. (J.O.R.F. du 26 août 1953, page 7526)	451
4 août	Arrêté ministériel fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote privé d'hélicoptère. (J.O.R.F. du 26 août 1953, page 7528)	453
13 nov.	Arrêté ministériel fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 26 novembre 1953, page 10585)	455
1954 17 août	Arrêté ministériel fixant les conditions dans lesquelles l'utilisation des aérodromes est limitée en raison des conditions météorologiques défavorables	457
25 août	Arrêté interministériel relatif à la classification du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 8 septembre 1954, page 8654)	458
25 août	Arrêté interministériel fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion. (J.O.R.F. du 8 septembre 1954, page 8654)	459
25 août	Arrêté interministériel fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère. (J.O.R.F. du 8 septembre 1954, page 8655)	460
25 août	Arrêté interministériel fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de navigateur. (J.O.R.F. du 8 septembre 1954, page 8655)	460
25 août	Arrêté interministériel fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments. (J.O.R.F. du 8 septembre 1954, page 8657)	461
25 août	Arrêté interministériel fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification restreinte de radiotéléphonie. (J.O.R.F. du 8 septembre 1954, page 8658)	462
25 août	Arrêté interministériel fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification générale de radiotéléphonie. (J.O.R.F. du 8 septembre 1954, page 8659)	463
25 août	Décret n° 54-860 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 5 septembre 1954, page 8533)	463
25 août	Arrêté interministériel fixant les modalités d'application du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 5 septembre 1954, page 8534)	465
8 oct.	Décret n° 54-1001 portant règlement d'administration publique pour l'application des articles 40 à 45 de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 relatifs au conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. des 11, 12 octobre 1954, page 9559)	466

1955 11 janv.	Arrêté interministériel fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant. (J.O.R.F. du 1 ^{er} février 1955, page 1134)	467	18 sept.	Arrêté interministériel relatif à la durée de validité du certificat d'aptitude délivré aux candidats qui satisfont aux épreuves théoriques et aux épreuves pratiques au sol des examens du personnel navigant de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 16 octobre 1957, page 9890)	484
2 mars	Arrêté interministériel modifiant l'arrêté du 17 août 1954	468	25 sept.	Arrêté ministériel relatif aux conditions météorologiques minima de vol à vue pour les hélicoptères. (J.O.R.F. du 19 octobre 1957, page 9999)	484
24 mai	Arrêté interministériel relatif au certificat de sécurité et sauvetage. (J.O.R.F. du 1 ^{er} juin 1955, page 5560). (Suivi d'un rectificatif)	469	26 sept.	Arrêté ministériel portant définition des procédures en matière de circulation aérienne. (J.O.R.F. du 19 octobre 1957, page 9999). (Suivi de deux rectificatifs)	485
11 juin	Arrêté interministériel fixant la liste des brevets, licences et certificats des navigants professionnels de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 25 août 1955, page 8523)	471	10 oct.	Arrêté interministériel relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux. (J.O.R.F. du 5 novembre 1957, page 10431)	485
8 juil.	Arrêté interministériel relatif au brevet et licence de photographe navigant professionnel de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 16 juillet 1955, page 7102)	471	23 oct.	Arrêté interministériel modifiant l'article 23 de l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 27 novembre 1957, page 10936)	486
15 juil.	Arrêté interministériel portant modification de l'arrêté du 24 mai 1955 relatif au certificat de sécurité et sauvetage. (J.O.R.F. du 30 août 1955, page 8644)	473	26 nov.	Arrêté ministériel fixant les règles à suivre par les commandants de bord lorsqu'ils constatent des incidents de contrôle ou des risques de collision. (J.O.R.F. du 31 décembre 1957, page 11967)	487
5 oct.	Décret n° 55-1348 portant création d'un conseil médical de l'aéronautique civile au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (secrétariat général à l'aviation civile et commerciale). (J.O.R.F. du 14 octobre 1955, page 10100)	473	1958 30 janv.	Arrêté ministériel relatif aux textes définissant les espaces aériens dans lesquels sont assurés les services de la circulation aérienne et désignant les organismes chargés de fournir lesdits services. (J.O.R.F. du 25 février 1958, page 2005)	486
21 nov.	Arrêté ministériel portant autorisation de vol aux instruments. (J.O.R.F. du 16 décembre 1955, page 12210)	474	10 fév.	Arrêté ministériel portant réglementation de la voltige aérienne pour les aéronefs civils. (J.O.R.F. du 9 mars 1958, page 2389)	489
16 déc.	Arrêté ministériel portant modification de l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 6 janvier 1956, page 254)	475	19 fév.	Arrêté interministériel abrogeant et remplaçant l'arrêté du 25 août 1954 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de radionavigant. (J.O.R.F. du 17 avril 1958, page 3641)	490
16 déc.	Arrêté ministériel fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence élémentaires de pilote de planeur. (J.O.R.F. du 6 janvier 1956, page 254)	475	19 fév.	Arrêté interministériel modifiant l'arrêté du 11 janvier 1955 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant. (J.O.R.F. du 17 avril 1958, page 3642)	491
16 déc.	Arrêté ministériel fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de planeur. (J.O.R.F. du 6 janvier 1956, page 254). (Suivi d'un rectificatif)	475	22 mai	Arrêté ministériel définissant la nuit pour les besoins de la circulation aérienne. (J.O.R.F. du 20 juillet 1958, page 6766)	491
1956 29 fév.	Arrêté interministériel portant brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 25 mai 1956, page 4835)	477	22 sept.	Arrêté ministériel portant réglementation du survol des régions maritimes par les aéronefs en vol suivant les règles de vol à vue (V.F.R.). (J.O.R.F. du 17 octobre 1958, page 9518)	492
20 août	Arrêté ministériel relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien. (J.O.R.F. du 8 septembre 1956, page 8548)	478	1 ^{er} oct.	Arrêté interministériel relatif aux droits d'examens pour l'obtention des brevets, licences, qualifications et certificat des navigants de l'aéronautique civile (à l'exception des pilotes privés et du personnel des essais et réceptions. (J.O.R.F. du 16 octobre 1958, page 9465)	492
3 déc.	Arrêté interministériel portant création d'un brevet et d'une licence de parachutiste professionnel et d'une qualification d'instructeur. (J.O.R.F. du 19 janvier 1957, page 844)	480	15 oct.	Arrêté ministériel relatif aux enregistreurs de bord. (J.O.R.F. du 26 octobre 1958, page 9787). (Suivi de la circulaire ministérielle d'application du 15 octobre 1958)	493
1957 5 mars	Arrêté interministériel modifiant l'article 26 de l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 24 avril 1957, page 4245)	483			
16 mai	Arrêté interministériel portant modification des articles 17 et 18 de l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 12 juin 1957, page 5346)	483			

- 23 oct. Arrêté interministériel portant modification de l'arrêté du 25 août 1954 fixant les modalités d'application du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 29 octobre 1958, page 9858) : 495
- 28 oct. Arrêté ministériel définissant, pour les commandants de bord, les procédures relatives aux plans de vol. (J.O.R.F. du 26 novembre 1958, page 10607) 496

ACTES MUNICIPAUX

Commune de Papeete

- 1959 1^{er} juil. Arrêté municipal n° 23 portant ouverture et clôture des fêtes du 14 juillet 1959. 498

PARTIE OFFICIELLE**ACTES DU POUVOIR CENTRAL****ARRETE n° 102 AAE promulguant un acte du pouvoir central.**

(Du 17 janvier 1959)

Le Gouverneur de la Polynésie française, Officier de la Légion d'Honneur,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le gouvernement du territoire et les actes modificatifs subséquents ;

Vu la dépêche ministérielle n° 511 du 10 septembre 1931 relative à la promulgation et à la publication des lois, décrets, arrêtés et instructions ministériels,

Arrête :

Article 1er.— Est promulgué dans le territoire pour y être exécuté selon sa forme et teneur :

Arrêté ministériel du 12 décembre 1958 portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la constitution des dispositions de l'arrêté du 25 août 1954 relatif aux modalités d'application du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 17 décembre 1958 — Page 11355).

Art. 2.— Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 17 janvier 1959.

Pour le gouverneur absent,

Le secrétaire général,

G. POULET.

ARRETE n° 103 AAE promulguant un acte du pouvoir central.

(Du 17 janvier 1959)

Le Chef de territoire de la Polynésie française, Officier de la Légion d'Honneur,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le gouvernement de la colonie et les actes modificatifs subséquents ;

Vu la dépêche ministérielle n° 511 du 10 septembre 1931 relative à la promulgation et à la publication des lois, décrets, arrêtés et instructions ministériels,

Arrête :

Article 1er.— Est promulgué dans le territoire pour y être exécuté selon sa forme et teneur :

Arrêté ministériel du 15 décembre 1958 portant extension dans les territoires visés à l'article 76 de la constitution de diverses dispositions relatives aux brevets, licences, qualifications et certificats de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 21 décembre 1958 — Page 11521).

Art. 2.— Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 17 janvier 1959.

Pour le gouverneur absent :

Le secrétaire général,

G. POULET.

ARRETE n° 104 AAE promulguant des actes du pouvoir central.

(Du 17 janvier 1959)

Le Chef de territoire de la Polynésie française, Officier de la Légion d'Honneur,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le gouvernement du territoire et les actes modificatifs subséquents ;

Vu la dépêche ministérielle n° 511 du 10 septembre 1931 relative à la promulgation et à la publication des lois, décrets, arrêtés et instructions ministériels,

Arrête :

Article 1er.— Sont promulgués dans le territoire pour y être exécutés selon leurs forme et teneur :

Arrêté ministériel du 2 décembre 1958 portant application aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de textes réglementaires concernant la circulation aérienne. (J.O.R.F. du 17 décembre 1958 — Page 11353).

Arrêté ministériel du 2 décembre 1958 portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution de diverses dispositions relatives à la classification du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile et fixant la liste des brevets, licences et certificat de navigants professionnels de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 17 décembre 1958 — Page 11354).

Arrêté ministériel du 2 décembre 1958 portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien. (J.O.R.F. du 17 décembre 1958 — Page 11354).

Art. 2.— Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 17 janvier 1959.

Pour le gouverneur absent :

Le secrétaire général,

G. POULET.

ARRETE n° 109 AAE promulguant des actes du pouvoir central.

(Du 20 janvier 1959)

Le Chef de territoire de la Polynésie française, Officier de la Légion d'Honneur,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant

le gouvernement du territoire et les actes modificatifs subséquents ;

Vu la dépêche ministérielle n° 511 du 10 septembre 1931 relative à la promulgation et à la publication des lois, décrets, arrêtés et instructions ministériels,

Arrête :

Article 1er.— Sont promulgués dans le territoire pour y être exécutés selon leurs forme et teneur :

Décret du 12 décembre 1958 rendant applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la constitution les dispositions du décret n° 54-1001 du 8 octobre 1954 portant règlement d'administration publique pour l'application des articles 40 à 45 de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 relatifs au conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 17 décembre 1958 — Page 11351).

Décret du 12 décembre 1958 portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la constitution des dispositions du décret n° 55-1348 du 5 octobre 1955 portant création d'un conseil médical de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 17 décembre 1958 — Page 11352).

Décret du 12 décembre 1958 portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la constitution des dispositions du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. (J.O.R.F. du 17 décembre 1958 — Page 11352).

Art. 2.— Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 20 janvier 1959,

Pour le gouverneur empêché :

Le secrétaire général,

G. POULET.

ARRETE n° 234 AAE promulguant des actes du pouvoir central.

(Du 10 février 1959)

Le Gouverneur de la Polynésie française, Officier de la Légion d'Honneur,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le gouvernement de la colonie et les actes modificatifs subséquents ;

Vu le décret n° 56-1227 du 3 décembre 1956 modifié portant définition des services de l'Etat dans les territoires d'outre-mer ;

Vu le décret n° 57-812 du 22 juillet 1957 portant institution d'un Conseil de gouvernement et extension des attributions de l'Assemblée territoriale dans la Polynésie française, modifié par l'ordonnance n° 58-1337 du 23 décembre 1958 ;

Vu la dépêche ministérielle n° 511 du 10 septembre 1931 relative à la promulgation et à la publication des lois, décrets, arrêtés et instructions ministériels,

Arrête :

Article 1er.— Sont promulgués dans le territoire pour y être exécutés selon leur forme et teneur :

Arrêté ministériel du 17 décembre 1958 portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 15 octobre 1958 relatif aux enregistreurs de bord. (J.O.R.F. du 6 janvier 1959 — Page 345).

Arrêté ministériel du 17 décembre 1958 portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 22 septembre 1958 relatif à la réglementation du survol des régions maritimes par les aéronefs en vol suivant les règles de vol à vue. (J.O.R.F. du 6 janvier 1959 — Page 345).

Arrêté ministériel du 17 décembre 1958 portant application dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 17 août 1954 fixant les conditions dans lesquelles l'utilisation des aérodromes est limitée en raison des conditions météorologiques défavorables. (J.O.R.F. du 6 janvier 1959 — Page 346).

Art. 2.— Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 10 février 1959,

P. SICAUD.

ARRETE n° 235 AAE promulguant des actes du pouvoir central.

(Du 10 février 1959)

Le Gouverneur de la Polynésie française, Officier de la Légion d'Honneur,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le gouvernement de la colonie et les actes modificatifs subséquents ;

Vu le décret n° 56-1227 du 3 décembre 1956 modifié portant définition des services de l'Etat dans les territoires d'outre-mer ;

Vu le décret n° 57-812 du 22 juillet 1957 portant institution d'un Conseil de gouvernement et extension des attributions de l'Assemblée territoriale dans la Polynésie française, modifié par l'ordonnance n° 58-1337 du 23 décembre 1958 ;

Vu la dépêche ministérielle n° 511 du 10 septembre 1931 relative à la promulgation et à la publication des lois, décrets, arrêtés et instructions ministériels,

Arrête :

Article 1er.— Sont promulgués dans le territoire pour y être exécutés selon leur forme et teneur :

Arrêté ministériel du 17 décembre 1958 portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 28 octobre 1958 modifiant l'arrêté du 26 septembre 1957 relatif aux procédures pour les organismes civils de la circulation aérienne et aux procédures de vol pour les aéronefs appartenant à la circulation générale. (J.O.R.F. du 6 janvier 1959 — Page 342).

Arrêté ministériel du 17 décembre 1958 portant application dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 30 novembre 1958 relatif aux procédures d'attente et d'approche aux instruments et aux minima opérationnels. (J.O.R.F. du 6 janvier 1959 — Page 343).

Arrêté ministériel du 17 décembre 1958 rendant applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 17 novembre 1958 réglementant la circulation aérienne des hélicoptères. (J.O.R.F. du 6 janvier 1959 — Page 344).

Arrêté ministériel du 17 décembre 1958 portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 28 octobre 1958 définissant, pour les commandants de bord, les procédures relatives aux plans de vol. (J.O.R.F. du 6 janvier 1959 — Page 344).

Art. 2.— Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 10 février 1959,

P. SICAUD.

ARRÊTE INTERMINISTÉRIEL portant application aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de textes réglementaires concernant la circulation aérienne.

(Du 2 décembre 1958)

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu le décret n° 57-612 du 1er mars 1957 relatif à la publication dans les territoires d'outre-mer et au Cameroun de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu le décret n° 58-690 du 31 juillet 1958 portant application dans les territoires d'outre-mer des dispositions du décret n° 57-597 du 13 mai 1957 portant définition des types de circulation aérienne et fixant les conditions d'établissement de leur réglementation ;

Vu le décret n° 58-691 du 31 juillet 1958 portant application dans les territoires d'outre-mer des dispositions du décret n° 57-598 du 13 mai 1957 fixant les règles de l'air, les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne, et en particulier son article 3 ;

Vu l'arrêté du 26 septembre 1957 relatif aux procédures pour les organismes civils de la circulation aérienne et aux procédures de vol pour les aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale, modifié par l'arrêté du 18 décembre 1957 ;

Vu l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux ;

Vu l'arrêté du 10 février 1958 portant réglementation de la voltige aérienne pour les aéronefs civils ;

Vu l'arrêté du 22 mai 1958 définissant la nuit pour les besoins de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté du 25 septembre 1957 relatif aux conditions météorologiques minima de vol à vue pour les hélicoptères ;

Vu l'arrêté du 30 janvier 1958 relatifs aux textes réglementaires définissant les espaces aériens dans lesquels sont assurés les services de la circulation aérienne et désignant les organismes chargés de fournir lesdits services ;

Vu l'arrêté du 26 novembre 1957 fixant les règles à suivre par les commandants de bord lorsqu'ils constatent des incidents de contrôle ou des risques de collision,

Arrêtent :

Article 1er.— Les dispositions de l'arrêté du 26 septembre 1957 relatif aux procédures pour les organismes civils de la circulation aérienne et aux procédures de vol pour les aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale, modifié par arrêté du 18 décembre 1957, sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 2.— Les dispositions de l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux sont applicables dans les territoires

visés à l'article 76 de la Constitution, sauf en ce qui concerne l'article 5, qui est remplacé par le suivant :

« Art. 5.— Des dérogations aux règles de survol fixées par les articles 1er, 2 et 3 peuvent être accordées par les hauts commissaires ou dans les territoires non groupés par les chefs de territoires ».

Art. 3.— Les dispositions de l'arrêté du 10 février 1958 portant réglementation de la voltige aérienne pour les aéronefs civils sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution, sous réserve de la modification suivante :

« Article 4, *in fine*, remplacer : «... par le service de la formation aéronautique et des sports aériens » par : «... par les directions de l'aéronautique civile ».

Art. 4.— Les dispositions de l'arrêté du 22 mai 1958 définissant la nuit pour les besoins de la circulation aérienne sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution, sauf en ce qui concerne l'article 2, qui est remplacé par le suivant :

« Art. 2.— Pour déterminer la nuit, on admet que, dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution, le crépuscule civil finit quinze minutes après l'heure du coucher du soleil au lieu déterminé, et l'aube civile commence quinze minutes avant l'heure du lever du soleil au lieu déterminé.

« Note.— Les heures du lever et du coucher du soleil en un lieu déterminé se calculent au moyen des éphémérides aéronautiques ou à l'aide du nomogramme annuel diffusé par le service d'information aéronautique ».

Art. 5.— Les dispositions de l'arrêté du 25 septembre 1957 relatif aux conditions météorologiques minima de vol à vue par les hélicoptères sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 6.— Les dispositions de l'arrêté du 30 janvier 1958 relatif aux textes réglementaires définissant les espaces aériens dans lesquels sont assurés les services de la circulation aérienne et désignant les organismes chargés de fournir lesdits services sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution, sauf en ce qui concerne les articles 6 et 8 et sous réserve des modifications suivantes :

Aux articles 4 (premier et deuxième alinéa), 10 et 11, ajouter après : «... arrêté (s), décision (s) du ministre chargé de l'aviation civile, après accord des départements ministériels intéressés... », « sur propositions des hauts commissaires ou des chefs de territoires... ».

Aux articles 5 (premier et deuxième alinéa), 7 (premier et deuxième alinéa), et 10, ajouter après : «... décision (s) du ministre chargé de l'aviation civile..., ou décision (s) ministérielle (s) », «... sur propositions des hauts commissaires ou chefs de territoires... ».

Art. 7.— Les dispositions de l'arrêté du 26 novembre 1957 fixant les règles à suivre par les commandants de bord lorsqu'ils constatent des incidents de contrôle ou des risques de collision sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution, sous réserve de la modification suivante :

Article 5, supprimer : «... du ministre chargé de l'aviation civile ».

Art. 8.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, les hauts commissaires et les chefs de territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la Ré-

publique française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 2 décembre 1958.

Le ministre de la France d'outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
Jean CEDILE.

Le ministre des travaux publics, des transports,
et du tourisme,

Pour le ministre des travaux publics, des transports,
et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
Paul MORONI.

ARRETE INTERMINISTERIEL portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution de diverses dispositions relatives à la classification du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile et fixant la liste des brevets, licences et certificat de navigants professionnels de l'aéronautique civile.

(Du 2 décembre 1958)

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, et notamment les articles 1er, 2, 3 et 4 ;

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu l'arrêté du 25 août 1954 portant classification du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 11 juin 1955 fixant la liste des brevets, licences et certificat des navigants professionnels de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er.— Les dispositions de l'arrêté du 25 août 1954 portant classification du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 2.— Les dispositions de l'arrêté du 11 juin 1955 fixant la liste des brevets, licences et certificat des navigants professionnels de l'aéronautique civile sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 3.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale et les hauts commissaires et chefs de territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 2 décembre 1958.

Le ministre de la France d'outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
Jean CEDILE.

Le ministre des travaux publics, des transports
et du tourisme,

Pour le ministre des travaux publics, des transports
et du tourisme et par délégation :

Le directeur des transports aériens,
Jacques DESMAREST.

ARRETE INTERMINISTERIEL portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien.

(Du 2 décembre 1958)

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu le décret n° 57-612 du 1er mars 1957 portant publication dans les territoires d'outre-mer et au Cameroun de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu les annexes 1 et 6 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, et notamment le chapitre 9 de l'annexe 6 ;

Vu l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien,

Arrêtent :

Article 1er.— Les dispositions de l'arrêté du 20 août 1956 sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution sous la réserve suivante : la date de départ de la période transitoire prévue à l'article 9 sera celle de la publication du présent arrêté.

Art. 2.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale et les hauts commissaires et chefs de territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 2 décembre 1958.

Le ministre de la France d'outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
Jean CEDILE.

Le ministre des travaux publics, des transports
et du tourisme,

Pour le ministre des travaux publics, des transports
et du tourisme et par délégation :

Le directeur des transports aériens,
Jacques DESMAREST.

ARRETE INTERMINISTERIEL portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 25 août 1954 relatif aux modalités d'application du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

(Du 12 décembre 1958)

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu le décret du 12 décembre 1958 portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 25 août 1954 relatif aux modalités d'application du décret n° 54-860 du 25 août 1954, modifié par arrêté du 23 octobre 1958,

Arrêtent :

Article 1er.— Les dispositions de l'arrêté du 25 août 1954 modifié relatif aux modalités d'application du décret n° 54-860 du 25 août 1954 sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 2.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale et les hauts commissaires et chefs de territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 12 décembre 1958.

Le ministre de la France d'outre-mer,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Jean CEDILE.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le directeur des transports aériens,

Jacques DESMAREST.

DECRET rendant applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution les dispositions du décret n° 54-1001 du 8 octobre 1954 portant règlement d'administration publique pour l'application des articles 40 à 45 de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 relatifs au conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

— (du 12 décembre 1958)

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer et du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu le décret n° 54-1001 du 8 octobre 1954 portant règlement d'administration publique pour l'application des articles 40 à 45 de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 relatifs au conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer,

Décrète :

Article 1er.— Les dispositions du décret n° 54-1001 du 8 octobre 1954 sont rendues applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 2.— Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française

et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 12 décembre 1958.

C. de GAULLE.

Par le président du conseil des ministres :

Le ministre de la France d'outre-mer,

Bernard CORNUT-GENTILLE.

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,
Robert BURON.*

DECRET portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions du décret n° 55-1348 du 5 octobre 1955 portant création d'un conseil médical de l'aéronautique civile.

(Du 12 décembre 1958)

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer et du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 fixant le statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, notamment ses articles 23, 24 et 28 ;

Vu le décret n° 55-1348 du 5 octobre 1955 portant création d'un conseil médical de l'aéronautique civile,

Décrète :

Article 1er.— Les dispositions du décret n° 55-1348 du 5 octobre 1955 sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 2.— Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 12 décembre 1958.

C. de GAULLE.

Par le président du conseil des ministres :

Le ministre de la France d'outre-mer,

Bernard CORNUT-GENTILLE.

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,
Robert BURON.*

DECRET portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

(Du 12 décembre 1958)

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer et du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, et notamment l'article 6 ;

Vu le décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, modifié par décret du 23 octobre 1958,

Décrète :

Article 1er.— Les dispositions du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 2.— Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 12 décembre 1958.

C. de GAULLE.

Par le président du conseil des ministres :

Le ministre de la France d'outre-mer,
Bernard CORNUT-GENTILLE.

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,*
Robert BURON.

ARRETE INTERMINISTERIEL portant extension dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution de diverses dispositions relatives aux brevets, licences, qualifications et certificat de l'aéronautique civile.

(Du 15 décembre 1958)

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et publiée par décret du 1^{er} mars 1957 ;

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile (à l'exception du personnel des essais et réceptions), modifié par arrêtés des 25 août 1954, 21 novembre et 16 décembre 1955, 29 février 1956, 5 mars, 16 mai, 18 septembre et 23 octobre 1957 ;

Vu l'arrêté du 25 août 1954 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion ;

Vu l'arrêté du 11 mars 1953 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne ;

Vu l'arrêté du 25 août 1954 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de navigateur ;

Vu l'arrêté du 11 janvier 1955, modifié par arrêté du 19 février 1958, fixant le programme et le régime des examens

pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant ;

Vu l'arrêté du 19 février 1958 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de radio navigant ;

Vu l'arrêté du 8 juillet 1955 relatif au brevet et à la licence de photographe navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 25 août 1954 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère ;

Vu l'arrêté du 25 août 1954 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments ;

Vu l'arrêté du 25 août 1954 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification restreinte de radiotéléphonie ;

Vu l'arrêté du 25 août 1954 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification générale de radiotéléphonie ;

Vu l'arrêté du 24 mai 1955, modifié par arrêté du 15 juillet 1955 relatif au certificat de sécurité et de sauvetage ;

Vu l'arrêté du 3 décembre 1956 portant création d'un brevet et d'une licence de parachutiste professionnel et d'une qualification d'instructeur ;

Vu l'arrêté du 4 août 1953 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence élémentaires de pilote privé d'avion ;

Vu l'arrêté du 4 août 1953 fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote privé d'avion ;

Vu l'arrêté du 4 août 1953 fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote privé d'hélicoptère ;

Vu l'arrêté du 16 décembre 1955 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence élémentaires de pilote de planeur ;

Vu l'arrêté du 16 décembre 1955 fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de planeur ;

Vu l'arrêté du 13 octobre 1949 portant création du brevet de parachutiste à deux degrés et d'une licence de parachutiste du second degré ;

Vu l'arrêté du 13 novembre 1953 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentales aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 1^{er} octobre 1958 relatif aux droits d'examens pour l'obtention des brevets, licences, qualifications et certificat de navigant de l'aéronautique civile (à l'exception des pilotes privés et du personnel des essais et réceptions),

Arrêtent :

Article 1er.— Les dispositions de l'arrêté du 7 avril 1952 modifié sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution, à l'exception des mesures provisoires prévues aux articles 30 et 31.

Les anciens brevets et licences professionnels et non professionnels cesseront d'être délivrés à partir de la promulgation du présent arrêté. Les titres précédemment délivrés ne pourront plus être utilisés à partir du 1^{er} janvier 1960.

Les anciens brevets et licences pourront être échangés jusqu'au 1^{er} janvier 1960 contre les nouveaux titres par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme suivant les normes précédemment établies pour les anciens brevets et licences délivrés en métropole.

Pour être admis à bénéficier des dispositions du présent article, les navigants professionnels devront :

1° Résider depuis au moins six mois, à la promulgation du présent arrêté, dans l'un des territoires visés à l'article 76 de la Constitution ;

2° Ne pas avoir déjà subi les contrôles prévus par la réglementation prise par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, en application de l'article 31 de l'arrêté du 7 avril 1952.

Art. 2. — Les dispositions de l'arrêté du 25 août 1954 et de son annexe fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 3. — Les dispositions de l'arrêté du 11 mars 1953 et de son annexe fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 4. — Les dispositions de l'arrêté du 25 août 1954 et de son annexe fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de navigateur sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 5. — Les dispositions de l'arrêté du 11 janvier 1955 modifié et de son annexe fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 6. — Les dispositions de l'arrêté du 19 février 1958 et de son annexe fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de radio navigant sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 7. — Les dispositions de l'arrêté du 8 juillet 1955 et de son annexe relatives au brevet et à la licence de photographe navigant professionnel de l'aéronautique civile sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Toutefois, la durée du régime transitoire fixée par l'article 17 ne commencera à courir qu'à la date de promulgation du présent arrêté.

Art. 8. — Les dispositions de l'arrêté du 25 août 1954 et de son annexe fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 9. — Les dispositions de l'arrêté du 25 août 1954 et de son annexe fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 10. — Les dispositions de l'arrêté du 25 août 1954 et de son annexe fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification restreinte de radiotéléphonie sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 11. — Les dispositions de l'arrêté du 25 août 1954 et de son annexe fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification générale de radiotéléphonie sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 12. — Les dispositions de l'arrêté du 24 mai 1955 modifié et de son annexe relatives au certificat de sécurité et de sauvetage sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 13. — Les dispositions de l'arrêté du 3 décembre 1956 portant création du brevet et d'une licence de parachutiste professionnel et d'une qualification d'instructeur sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 14. — Les dispositions de l'arrêté du 4 août 1953 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence élémentaires de pilote privé d'avion sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution, à l'exception de l'article 5.

Art. 15. — Les dispositions de l'arrêté du 4 août 1953 fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote privé d'avion sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution, à l'exception de l'article 7.

Art. 16. — Les dispositions de l'arrêté du 4 août 1953 fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote privé d'hélicoptère sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution, à l'exception de l'article 11.

Art. 17. — Les dispositions de l'arrêté du 16 décembre 1955 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence élémentaires de pilote de planeur sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 18. — Les dispositions de l'arrêté du 16 décembre 1955 fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de planeur sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 19. — Les dispositions de l'arrêté du 13 octobre 1949 portant création du brevet de parachutiste à deux degrés et d'une licence de parachutiste du second degré sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 20. — Les dispositions de l'arrêté du 13 novembre 1953 et de son annexe fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 21. — Les dispositions de l'arrêté du 1^{er} octobre 1958 relatives aux droits d'examens pour l'obtention des brevets, licences, qualifications et certificat de navigant de l'aéronautique civile (à l'exception des pilotes privés et du personnel des essais et réceptions) sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Ces droits seront perçus au profit du budget de la République française et fixés à la contre-valeur en monnaie locale des montants en francs métropolitains porté à l'arrêté du 1^{er} octobre 1958.

Art. 22. — Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale et les hauts commissaires et chefs de territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 15 décembre 1958.

Le ministre de la France d'outre-mer,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Jean CEDILE.

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,*

Pour le ministre et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,

Paul MORONI.

ARRETE INTERMINISTERIEL portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 28 octobre 1958 modifiant l'arrêté du 26 septembre 1957 relatif aux procédures pour les organismes civils de la circulation aérienne et aux procédures de vol pour les aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale.

(Du 17 décembre 1958)

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'article 79 de la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu l'arrêté du 28 octobre 1958 modifiant l'arrêté du 26 septembre 1957 relatif aux procédures pour les organismes civils de la circulation aérienne et aux procédures de vol pour les aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale,

Arrêtent :

Article 1er.— Les dispositions de l'arrêté susvisé du 28 octobre 1958 et de son annexe sont étendues aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 2.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale et les hauts commissaires ou les chefs de territoires sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer,

Fait à Paris, le 17 décembre 1958.

Le ministre de la France d'outre-mer,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Jean CEDILE.

*Le ministre des travaux publics
des transports et du tourisme,*

Pour le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,

Paul MORONI.

ARRETE INTERMINISTERIEL portant application dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 30 novembre 1958 relatif aux procédures d'attente et d'approche aux instruments et aux minima opérationnels.

(Du 17 décembre 1958)

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, et notamment ses articles 12, 28 et 37 ;

Vu l'article 79 de la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu l'arrêté du 17 août 1954 fixant les conditions dans lesquelles l'utilisation des aérodromes est limitée en raison des

conditions météorologiques défavorables, modifié par l'arrêté du 2 mars 1955 ;

Vu l'arrêté du 30 novembre 1958 relatif aux procédures d'attente et d'approche aux instruments et aux minima opérationnels ;

Vu l'instruction n° 5751 DNA/1-2 du 3 novembre 1958,

Arrêtent :

Article 1er.— Les procédures d'attente et d'approche aux instruments et les minima opérationnels communs correspondants établis conformément aux spécifications techniques de l'instruction n° 5751 DNA/1-2 du 3 novembre 1958 sont approuvés et mis en vigueur par décision des hauts commissaires ou des chefs de territoires.

Art. 2.— Les procédures et les minima opérationnels visés à l'article 1er peuvent être modifiés par décision des hauts commissaires ou des chefs de territoires si, après modifications, ils restent conformes aux spécifications techniques de l'instruction visée à l'article 1er.

Si les modifications sont telles que la procédure ou les minima opérationnels communs correspondants modifiés ne sont plus conformes aux spécifications techniques de l'instruction visée à l'article 1er, la procédure ou les minima opérationnels modifiés feront l'objet d'un arrêté conformément à l'article 3 ci-après.

Art. 3.— Les procédures d'attente et d'approche aux instruments et les minima opérationnels communs correspondants non conformes aux spécifications techniques de l'instruction visée à l'article 1er font l'objet d'arrêtés particuliers du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Art. 4.— Dans l'attente de la mise en vigueur des procédures et minima opérationnels visés à l'article 3, des procédures et minima opérationnels communs correspondants « provisoires et expérimentaux » peuvent être établis. Ils sont alors publiés à titre d'information.

Art. 5.— Les procédures d'attente et d'approche aux instruments et les minima opérationnels communs correspondants sont publiés sous forme de cartes d'attente et d'approche aux instruments pour les procédures et de tableaux pour les minima opérationnels par le service de l'information aéronautique. Les tableaux de minima opérationnels communs figurent sur le même volet de procédure que la carte comportant la procédure d'approche correspondant.

Les cartes et les tableaux portent en référence :

Soit le présent arrêté et la décision visée à l'article 1er ;

Soit l'arrêté particulier visé à l'article 3.

Art. 6.— Les minima opérationnels particuliers sont approuvés par décision du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale sur proposition de l'exploitant.

Art. 7.— Les décisions des hauts commissaires ou des chefs de territoires et les arrêtés particuliers ou décisions du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale visés aux articles 1er, 2, 3 et 6 relatifs aux procédures d'attente et d'approche et aux minima opérationnels pour les aérodromes dont le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale n'est pas affectataire principal seront pris en accord avec l'affectataire principal.

Art. 8.— Dispositions transitoires.— Les arrêtés définissant les procédures d'attente et d'approche aux instruments actuellement en vigueur et les décisions d'application de l'arrêté du 17 août 1954 fixant les minima opérationnels communs correspondants resteront valables jusqu'à la date de mise en service des procédures et des minima opérationnels communs correspondants établis conformément au présent arrêté.

Art. 9.— Le secrétaire général à l'aviation civile et com-

merciale et les hauts commissaires ou les chefs de territoires sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 17 décembre 1958.

Le ministre de la France d'outre-mer,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Jean CEDILE.

* *Le ministre des travaux publics, des transports, et du tourisme,*

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,

Paul MORONI.

ARRETE INTERMINISTERIEL *rendant applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 17 novembre 1958 réglementant la circulation aérienne des hélicoptères.*

(Du 17 décembre 1958)

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'article 79 de la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu l'arrêté du 17 novembre 1958 réglementant la circulation aérienne des hélicoptères,

Arrêtent :

Article 1er.— Les dispositions de l'arrêté susvisé du 17 novembre 1958 sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution, sous réserve des modifications suivantes :

A l'article 2, deuxième alinéa :

Au lieu de : « ... avec une autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, en ce qui concerne les aéronefs civils, et des états-majors ou directions compétentes, en ce qui concerne les aéronefs militaires ».

Lire : « ... avec une autorisation du haut commissaire ou du chef de territoire ».

A l'article 4, deuxième alinéa, paragraphe 2 :

Au lieu de : « ... s'ils suivent des couloirs de cheminement définis par arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, après accord du préfet du département pour la France métropolitaine, l'Algérie et les départements d'outre-mer ou du préfet de police pour le département de la Seine ».

Lire : « ... s'ils suivent des couloirs de cheminement définis par arrêtés des hauts commissaires ou des chefs de territoires ».

Art. 2.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale et les hauts commissaires ou les chefs de territoires sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié

au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 17 décembre 1958.

Le ministre de la France d'outre-mer,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Jean CEDILE.

Le ministre des travaux publics, des transports, et du tourisme,

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,

Paul MORONI.

ARRETE INTERMINISTERIEL *portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 28 octobre 1958 définissant, pour les commandants de bord, des procédures relatives aux plans de vol.*

(Du 17 décembre 1958)

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu l'article 79 de la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu l'arrêté du 28 octobre 1958 définissant, pour les commandants de bord, les procédures relatives aux plans de vol,

Arrêtent :

Article 1er.— Les dispositions de l'arrêté susvisé du 28 octobre 1958 sont étendues aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 2.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale et les hauts commissaires ou les chefs de territoires sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 17 décembre 1958.

Le ministre de la France d'outre-mer,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Jean CEDILE.

Le ministre des travaux publics, des transports, et du tourisme,

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,

Paul MORONI.

ARRETE INTERMINISTERIEL portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 15 octobre 1958 relatif aux enregistreurs de bord.

(Du 17 décembre 1958)

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu l'article 79 de la Constitution ;

Vu l'arrêté du 15 octobre 1958 relatif aux enregistreurs de bord et la circulaire d'application de la même date,

Arrêtent :

Article 1er.— Les dispositions de l'arrêté susvisé du 15 octobre 1958, dont les conditions d'application sont définies par la circulaire du 15 octobre 1958 prise en exécution de l'article 4, sont rendues applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution.

Art. 2.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale et les hauts commissaires ou les chefs de territoires sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

* Fait à Paris, le 17 décembre 1958.

Le ministre de la France d'outre-mer,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Jean CEDILE.

*Le ministre des travaux publics, des transports,
et du tourisme,*

Pour le ministre des travaux publics, des transports
et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
Paul MORONI.

ARRETE INTERMINISTERIEL portant extension aux territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 22 septembre 1958 relatif à la réglementation du survol des régions maritimes par les aéronefs en vol suivant les règles de vol à vue (V.F.R.).

(Du 17 décembre 1958)

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu l'article 79 de la Constitution ;

Vu l'arrêté du 22 septembre 1958 relatif à la réglementation du survol des régions maritimes par les aéronefs en vol suivant les règles de vol à vue (V.F.R.),

Arrêtent :

Article 1er.— Les dispositions de l'arrêté susvisé du 22 septembre 1958 sont rendues applicables dans les territoires visés

à l'article 76 de la Constitution, sous réserve des modifications suivantes :

1° A l'article 5 :

Au lieu de : « Une décision du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, prise en accord avec les états-majors et directions compétentes... ».

Lire : « Une décision du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale prise sur proposition des hauts commissaires ou des chefs de territoires... ».

2° A l'article 6 :

Au lieu de : « ... des dérogations exceptionnelles aux dispositions du présent arrêté, valables pour un vol déterminé, peuvent être accordées, sur demandes justifiées, par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale en ce qui concerne les aéronefs civils et par les états-majors et directions intéressées en ce qui concerne les aéronefs militaires ».

Lire : « ... des dérogations exceptionnelles aux dispositions du présent arrêté, valables pour un vol déterminé, peuvent être accordées, sur demandes justifiées, par les hauts commissaires ou les chefs de territoires... ».

Art. 2.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale et les hauts commissaires ou les chefs de territoires sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 17 décembre 1958.

Le ministre de la France d'outre-mer,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Jean CEDILE.

*Le ministre des travaux publics, des transports,
et du tourisme,*

Pour le ministre des travaux publics, des transports
et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
Paul MORONI.

ARRETE INTERMINISTERIEL portant application dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution des dispositions de l'arrêté du 17 août 1954 fixant les conditions dans lesquelles l'utilisation des aérodromes est limitée en raison des conditions météorologiques défavorables.

(Du 17 décembre 1958)

Le ministre de la France d'outre-mer et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu l'article 79 de la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 58-913 du 6 octobre 1958 fixant certaines conditions d'application de l'article 76 de la Constitution et le régime provisoire des pouvoirs publics dans les territoires d'outre-mer ;

Vu l'arrêté du 17 août 1954 fixant les conditions dans lesquelles l'utilisation des aérodromes est limitée en raison des conditions météorologiques défavorables, modifié par arrêté du 2 mars 1955,

Arrêtent :

Article 1er.— Les dispositions de l'arrêté susvisé du 17 août 1954, modifié par arrêté du 2 mars 1955, sont applicables dans les territoires visés à l'article 76 de la Constitution sous réserve de la modification suivante :

A l'article 1er, alinéa 1-5-2, Minima opérationnels communs :

Au lieu de : « par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale... ».

Lire : « par les hauts commissaires ou les chefs de territoires... ».

Art. 2.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale et les hauts commissaires ou les chefs de territoires sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 17 décembre 1958.

Le ministre de la France d'outre-mer.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Jean CEDILE.

*Le ministre des travaux publics, des transports,
et du tourisme,*

Pour le ministre des travaux publics, des transports
et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
Paul MORONI.

TEXTES RENDUS APPLICABLES PAR LES DÉCRETS CI-DESSUS PROMULGUÉS

ARRETE MINISTERIEL portant création d'un brevet de parachutiste à deux degrés et d'une licence de parachutiste du second degré.

(Du 13 octobre 1949)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne, modifiée par la loi du 16 mai 1930 ;

Vu l'arrêté du 10 avril 1937 fixant les conditions d'usage des parachutes ;

Vu l'arrêté du 28 mars 1936 créant le brevet et la licence de parachutiste, modifié par l'arrêté du 8 mai 1939,

Arrête :

Article 1er.— L'arrêté du 28 mars 1936 créant le brevet et la licence de parachutiste, modifié par l'arrêté du 8 mai 1939, est abrogé.

Il est créé un brevet de parachutiste à deux degrés et une licence de parachutiste du second degré.

Art. 2.— Pour obtenir le brevet de parachutiste du premier degré, il faut :

Etre âgé de dix-huit ans au moins ;

Avoir satisfait à un examen médical initial dans des conditions fixées par instruction ministérielle ;

Avoir subi avec succès un examen technique, des épreuves d'aptitude physique et des épreuves aériennes définies par instruction ministérielle ;

Pour les mineurs, avoir l'autorisation des parents ou tuteurs.

Art. 3.— Le brevet de parachutiste du premier degré est exigé de toute personne qui, hors le cas d'abandon d'un appa-

reil en péril, désire effectuer des descentes en parachute en utilisant uniquement le dispositif d'ouverture automatique, à l'exclusion de toute descente effectuée à titre d'essai, de réception, de démonstration ou d'exhibition. Le certificat médical d'aptitude, valable un an, doit être renouvelé chaque année.

Art. 4.— Pour obtenir le brevet et la licence de parachutiste du second degré, il faut :

Etre titulaire du brevet de parachutiste du premier degré.

Avoir satisfait à un examen médical d'aptitude du personnel navigant de l'aviation civile passé obligatoirement dans un centre médicale de l'aviation civile ;

Avoir subi avec succès des épreuves aériennes définies par instruction ministérielle ;

Pour les mineurs, avoir l'autorisation des parents ou tuteurs.

Art. 5.— Le brevet et la licence de parachutiste du second degré sont exigés de toute personne qui, hors le cas d'abandon d'un appareil en péril, désire effectuer des descentes en parachute à titre de démonstration ou d'exhibition en utilisant à son gré le dispositif d'ouverture automatique ou commandée, à l'exclusion de toute descente effectuée à titre d'essai ou de réception.

Art. 6.— La licence de parachutiste du second degré délivrée aux candidats qui ont satisfait aux conditions fixées à l'article 4 est valable un an ; elle ne peut être validée pour une nouvelle période d'un an que si le titulaire remplit les conditions suivantes :

Etre reconnu apte à la suite d'un examen médical passé dans des conditions fixées par instruction ministérielle ;

Justifier de l'accomplissement au cours de l'année de validité de la licence d'un minimum de quatre descentes effectuées en utilisant uniquement le dispositif d'ouverture commandée ;

Avoir sollicité le renouvellement de la licence au plus tard le jour de l'expiration de sa validité ;

Dans le cas où l'intéressé ne remplirait pas les conditions fixées par le présent article, il devra, pour obtenir le renouvellement de sa licence, effectuer deux descentes de contrôle en utilisant le dispositif d'ouverture automatique avant les quatre descentes demandées pour le renouvellement de la licence.

Art. 7.— Le brevet de parachutiste du premier degré pourra être délivré aux candidats qui justifieront de l'accomplissement, avant la date de parution du présent arrêté, de quinze descentes en parachute au minimum et qui seront reconnus médicalement aptes.

Le brevet du second degré et la licence pourront être délivrés aux candidats qui justifieront, dans les mêmes conditions de l'accomplissement de trente descentes, au minimum, dont quinze en ayant utilisé le dispositif d'ouverture commandée et qui, de plus, satisfieront aux conditions de renouvellement de la licence prévues à l'article 6 ci-dessus.

Art. 8.— Le brevet de parachutiste du premier degré ou celui du second degré et la licence pourront être délivrés par équivalence aux titulaires des brevets et des licences créés par l'arrêté du 28 mars 1936, modifié par l'arrêté du 8 mai 1939, après avis d'une commission composée de :

Un représentant du service de l'aviation légère et sportive, président ;

Un représentant de l'Aéro-Club de France ;

Un représentant du syndicat du personnel navigant de l'aéronautique civile ;

Un représentant de la Fédération nationale aéronautique.

Art. 9.— Les parachutistes brevetés militaires pourront obtenir par équivalence :

Le brevet du premier degré, s'ils justifient avoir accompli au moins quinze descentes en parachute et sont reconnus médicalement aptes.

Le brevet du second degré et la licence, s'ils justifient avoir accompli au moins trente descentes en parachute, dont quinze en ayant utilisé le dispositif d'ouverture commandée et s'ils satisfont aux conditions de renouvellement de la licence prévues à l'article 6 ci-dessus.

Les intéressés devront fournir les copies certifiées conformes de leurs brevets militaires et de leurs carnets de sauts.

Art. 10.— Les brevets du premier et du second degré, ainsi que la licence de parachutiste du second degré sont délivrés par le ministre chargé de l'aviation légère et sportive qui délègue ses pouvoirs à l'Aéro-Club de France habilité à cet effet par le présent arrêté. La composition du jury pour le contrôle des épreuves est fixée par instruction ministérielle.

Art. 11.— Les organismes, associations, groupements ou entreprises qui se consacrent à la préparation aux brevets et aux licences de parachutiste devront être agréés par le ministre chargé de l'aviation légère et sportive dans des conditions fixées par instruction ministérielle.

Art. 12.— Les dispositions qui précèdent entreront en vigueur à la date de parution du présent arrêté.

Art. 13.— Le chef de l'aviation légère et sportive est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 13 octobre 1949.

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme.*
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
Georges BRIAND.

ARRÊTE MINISTERIEL sur les brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile (personnel de conduite des avions, planeurs et hélicoptères, à l'exception du personnel des essais et réceptions).

(Du 7 avril 1952)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne ;

Vu l'arrêté du 10 février 1926 fixant les conditions de délivrance et de validité des brevets et licences du personnel navigant de l'aéronautique ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 et publiée par le décret du 31 mai 1947,

Arrête :

CHAPITRE Ier.

Généralités.

I. — Terminologie.

Article 1er.— Pour l'application du présent arrêté les termes ci-dessous sont employés avec les acceptions suivantes :

Transport aérien commercial : toute opération aérienne effectuée en vue ou à l'occasion du transport, contre rémunération, de passagers, de poste ou de marchandises.

Membre d'équipage de conduite : membre d'équipage titulaire

d'une licence, chargé de fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps défini comme temps de vol.

Brevet : diplôme sanctionnant les capacités professionnelles requises pour l'exercice de certaines fonctions à bord d'un aéronef. Le brevet reste définitivement acquis à son titulaire.

Licence : titre conférant officiellement le droit, pour une période déterminée, au titulaire d'un brevet, d'exercer à bord d'un aéronef les fonctions correspondant à ce brevet.

Qualification : mention qui, portée sur une licence de personnel navigant, ouvre à son titulaire certaines modalités d'exercice des privilèges afférents à cette licence.

Enseignement homologué : cours ou stage d'instruction conforme à un programme déterminé, donné par un personnel qualifié, l'un et l'autre agréés par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Examineur habilité : personne désignée par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, pour faire subir aux candidats, l'une ou plusieurs des épreuves prévues par le présent arrêté. Sauf décision spéciale contraire, les instructeurs définis à l'article 23 sont habilités *ipso facto* en qualité d'examineur, dans les limites de leurs privilèges respectifs.

Double commande : instruction de pilotage en vol donnée par un pilote qualifié à un élève titulaire d'une licence de pilote ou d'une carte de pilote stagiaire.

Pilote commandant de bord : premier pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps défini comme temps de vol.

Copilote : pilote dont le rôle est limité à assister le commandant de bord.

Stagiaire : détenteur d'une carte de stagiaire inscrit par l'exploitant ou par un instructeur qualifié sur la liste d'équipage, comme navigant à l'entraînement, pour une spécialité donnée (pilote, navigateur, mécanicien, radio navigant).

Temps aux instruments : temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.

Temps de vol : total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue de gagner l'aire du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Temps de vol aux instruments : temps pendant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucune référence visuelle extérieure.

Temps aux instruments au sol : temps pendant lequel un pilote effectuée au sol, sous contrôle, un vol fictif aux instruments sur un dispositif d'un type homologué.

Type d'aéronef : ensemble des caractéristiques fondamentales communes qui crée une similitude entre plusieurs aéronefs, similitudes que seules suppriment des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manœuvres ou de vol.

Avion : catégorie d'aéronefs comprenant les avions terrestres et les hydravions.

Nuit : heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile. Pour l'application pratique et aux latitudes moyennes, on adoptera comme critères une demi-heure avant le lever et une demi-heure après le coucher du soleil.

II. — Règles générales.

Art. 2.— Les licences et qualifications ne peuvent être délivrées qu'aux titulaires de brevets.

Nul ne peut exercer les fonctions d'un membre de l'équipage de conduite d'un avion, d'un planeur ou d'un hélicoptère s'il n'est pas en mesure de justifier qu'il est titulaire de la

licence correspondante en cours de validité, comportant toutes qualifications nécessaires.

Art. 3.— Les différents brevets et licences des membres de l'équipage de conduite d'un avion, d'un planeur ou d'un hélicoptère, sont les suivants :

- Brevet et licence élémentaires de pilote de planeur ;
- Brevet et licence de pilote de planeur ;
- Brevet et licence élémentaires de pilote privé d'avion ;
- Brevet et licence de pilote privé d'avion ;
- Brevet et licence de pilote professionnel d'avion ;
- Brevet et licence de pilote professionnel de 1re classe d'avion ;
- Brevet et licence de pilote de ligne d'avion ;
- Brevet et licence de pilote privé d'hélicoptère ;
- Brevet et licence de pilote professionnel d'hélicoptère ;
- Brevet et licence de navigateur ;
- Brevet et licence de mécanicien navigant ;
- Brevet et licence de radionavigant.

Une décision du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme définira les modèles des brevets et licences mentionnés dans le présent article.

Art. 4.— Les candidats aux brevets et licences énumérés à l'article 3 ci-dessus doivent être détenteurs d'un certificat d'aptitude physique justifiant qu'ils satisfont aux conditions médicales qui seront définies par arrêté du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Cet arrêté définira également les conditions médicales de renouvellement des licences.

Art. 5.— Les candidats aux brevets et licences du personnel navigant pourront se présenter aux épreuves théoriques correspondantes avant d'avoir satisfait aux conditions d'heures de vol exigées. Ils ne seront admis à subir les épreuves pratiques qu'après avoir satisfait à ces dernières conditions.

Le délai séparant les épreuves théoriques des épreuves pratiques devra être inférieur à douze mois.

Art. 6.— Les licences peuvent être renouvelées sous réserve que :

1° Le certificat d'aptitude physique soit renouvelé dans les conditions prévues par l'arrêté visé à l'article 4, aux intervalles ci-après :

Vingt-quatre mois pour la licence élémentaire de pilote de planeur et la licence élémentaire de pilote privé d'avion ;

Six mois pour les licences de pilotes professionnels d'avion et d'hélicoptère, la licence de 1re classe de pilote professionnel d'avion et la licence de pilote de ligne ;

Douze mois pour les autres licences définies dans le présent arrêté ;

2° Le titulaire de la licence continue de remplir les conditions d'aptitude professionnelle prévues aux articles subséquents en ce qui concerne le renouvellement ou le maintien de validité de chacune des licences considérées et qu'il en fasse la preuve devant les services compétents.

La durée de validité d'une licence ne pourra excéder la durée de validité du certificat d'aptitude physique correspondant, sauf exceptions prévues éventuellement par l'arrêté visé à l'article 4.

Une décision du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme fixera éventuellement les conditions supplémentaires de renouvellement des licences en cas d'évolution des techniques ou dans toute autre nécessité de perfectionnement.

Art. 7.— Le titulaire d'une licence doit s'abstenir d'exercer les privilèges afférents à sa licence dès qu'il ressent une déficience physique quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit plus les conditions d'aptitude physique.

En cas de maladie, d'intervention chirurgicale, ou d'accident entraînant une incapacité de travail de vingt jours au moins, l'intéressé devra subir un nouvel examen médical dans un centre agréé.

Art. 8.— Des qualifications de type d'aéronef sont exigées des pilotes et des mécaniciens. En ce qui concerne les pilotes, elles comportent, suivant les fonctions exercées, les degrés ci-après :

- Pilote commandant de bord ;
- Copilote.

Les qualifications de type sont délivrées par les autorités habilitées à cet effet et après examen satisfaisant des candidats par les instructeurs définis à l'article 23. Elles permettent à leurs titulaires d'exercer leurs fonctions à bord d'un aéronef du type désigné, dans les limites des licences qu'ils détiennent.

Elles pourront être soumises à des conditions spéciales d'obtention ou de renouvellement, suivant les types considérés, par décision du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Art. 9.— Les qualifications s'appliquant aux circonstances de vol sont les suivantes :

- Qualification de vol aux instruments (I. F. R.) ;
- Qualification d'instructeur ;
- Qualification de radiotéléphonie.

Une qualification de vol aux instruments est obligatoire pour habiliter le détenteur d'une licence à piloter suivant les règles de vol aux instruments. Elle autorise son titulaire à piloter un aéronef du même type que celui sur lequel elle a été obtenue ou un aéronef d'un type moins complexe.

Une qualification de radiotéléphonie est obligatoire pour habiliter le détenteur d'une licence de membre de l'équipage de conduite à utiliser la radiotéléphonie.

Une qualification d'instructeur est obligatoire pour habiliter le détenteur d'une licence à donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour obtenir ladite licence.

Ces qualifications peuvent être renouvelées sous réserve que leur titulaire continue de remplir les conditions d'aptitude professionnelle prévues à cet effet aux articles subséquents.

Art. 10.— Les candidats aux brevets et qualifications ci-après :

- Brevet de pilote de ligne ;
- Brevet de navigateur ;
- Qualification de vol aux instruments ;

Qualification de type pour tout aéronef d'un poids maximum autorisé dépassant 14.000 kg, devront justifier avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète, un stage d'instruction homologué par décision du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Art. 11.— Il pourra être reconnu à une licence ou à une qualification délivrée par un gouvernement étranger la même valeur qu'à l'une des licences ou qualifications définies au présent arrêté, pour une période déterminée qui ne pourra, en aucun cas, dépasser sa propre période de validité.

CHAPITRE II

Du stagiaire.

Art. 12.— Nul ne peut entreprendre d'entraînement en vol, en vue d'obtenir un brevet et une licence déterminée, s'il n'est déjà titulaire d'une licence ou détenteur d'une carte de stagiaire.

Pour obtenir la carte de stagiaire, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

1° Avoir atteint un âge inférieur de un an au plus à l'âge exigé pour la délivrance du brevet qu'il désire obtenir, s'il est candidat à un brevet de pilote privé, ou avoir atteint un âge inférieur de deux ans au plus à l'âge exigé pour la délivrance du brevet qu'il désire obtenir, s'il est candidat à un brevet de navigant professionnel ;

2° Satisfaire aux conditions d'aptitude physique exigées pour l'obtention du brevet envisagé, prévues à l'article 4.

Le titulaire d'une licence ou le détenteur d'une carte de stagiaire peut être inscrit par l'exploitant ou par un instructeur habilité sur la liste d'équipage, comme navigant à l'entraînement. Un navigant à l'entraînement ne peut effectuer un vol, seul de sa spécialité à bord, qu'avec l'autorisation et sous le contrôle d'un instructeur qualifié.

La carte de stagiaire est valable vingt-quatre mois au terme desquels elle ne peut être renouvelée qu'une fois, pour une période de même durée ; cependant, le stagiaire devra faire renouveler le certificat d'aptitude physique afférent à la licence qu'il désire obtenir dans le délai fixé pour le renouvellement de ladite licence.

Les temps de vol correspondant à l'entraînement d'un stagiaire détenteur d'une licence ou d'une carte de stagiaire ne seront pris en compte que s'ils sont certifiés par un instructeur habilité.

CHAPITRE III

Des brevets, licences et qualifications de pilotes.

Brevet et licence élémentaires de pilote de planeur

A. — Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Art. 13.— Pour obtenir le brevet et la licence élémentaires de pilote de planeur, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

1° Être âgé de seize ans révolus ;

2° Totaliser six heures de vol comme pilote de planeur, dont deux heures au moins de vol seul à bord, réparties sur vingt journées au moins, ou s'il est titulaire d'une licence de pilote d'avion ou d'hélicoptère, trois heures comme pilote de planeur, dont deux heures de vol seul à bord. L'entraînement en double commande devra comprendre un entraînement en vol remorqué ;

3° Avoir effectué vingt atterrissages seul à bord ;

4° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté et qui comprendront, notamment, des épreuves de vol remorqué.

B. — Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7 et 8, la licence élémentaire permet à son titulaire de piloter un planeur sans transporter de passagers et seulement pour le survol du territoire français.

Il ne pourra effectuer de vols qui ne lui permettraient pas de rejoindre son point de départ qu'avec l'autorisation d'un instructeur de pilotage de planeur.

C. — Renouvellement de la licence.

La licence élémentaire de pilote de planeur est valable douze mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 6 et qu'il justifie de l'accomplissement, dans les douze mois précédant la demande de renouvellement, de trois heures de vol en qualité de pilote de

planeur. S'il ne remplit pas cette dernière condition, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet.

Brevet et licence de pilote de planeur

A. — Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Art. 14.— Pour obtenir le brevet et la licence de pilote de planeur, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

1° Être âgé de dix-sept ans révolus ;

2° Être titulaire de la licence élémentaire de pilote de planeur ;

3° Totaliser six heures au moins de vol sur planeur seul à bord et six heures au moins en double commande et présenter une attestation d'un moniteur qualifié certifiant que cet entraînement en double commande, qui comprendra des séances de vol remorqué, a été effectué de manière satisfaisante. Si l'intéressé est titulaire d'une licence de pilote d'avion ou d'hélicoptère, cette expérience pourra être réduite à quatre heures de vol seul à bord et à quatre heures de vol en double commande.

4° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté et qui comprendront notamment des épreuves de vol remorqué.

B. — Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7, 8 et 9, la licence de pilote de planeur permet à son titulaire d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord sur tout planeur transportant ou non des passagers.

C. — Renouvellement de la licence.

La licence de pilote de planeur est valable douze mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 6 et qu'il justifie de l'accomplissement, dans les douze mois précédant la demande de renouvellement, de quatre heures de vol en qualité de pilote de planeur. S'il ne remplit pas cette dernière condition, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet restreint de pilote de planeur.

Brevet et licence élémentaires de pilote privé d'avion

A. — Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Art. 15.— Pour obtenir le brevet et la licence élémentaires de pilote privé d'avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physiques prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

1° Être âgé de dix-sept ans révolus ;

2° Totaliser quinze heures de vol comme pilote d'avion, double commande comprise, réparties sur vingt journées au moins, avec exécution de trente atterrissages seul à bord. Toutefois, s'il est titulaire de la licence restreinte ou de la licence de pilote de planeur, ou d'une licence de pilote d'hélicoptère, il bénéficiera d'une bonification de trois heures et son entraînement pourra être réparti sur dix journées seulement ;

3° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté.

B. — Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7 et 8, la

licence élémentaire permet à son titulaire de piloter seul à bord un avion, sans transporter de passagers et seulement pour le survol du territoire français. Il ne pourra effectuer de vols qui l'éloigneraient de son point de départ de plus de 20 kms qu'avec l'autorisation d'un instructeur de pilotage d'avion.

C. — Renouvellement de la licence.

La licence élémentaire de pilote privé d'avion est valable douze mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 6 et qu'il justifie de l'accomplissement, dans les six mois précédant la demande de renouvellement, de trois heures de vol en qualité de pilote d'avion commandant de bord. S'il ne remplit pas cette dernière condition, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet.

Brevet et licence de pilote privé d'avion

A. — Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Art. 16.— Pour obtenir le brevet et la licence de pilote privé d'avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

- 1° Etre âgé de dix-sept ans révolus ;
- 2° Etre titulaire de la licence élémentaire de pilote privé d'avion ;
- 3° Totaliser quarante heures de vol comme pilote d'avion, dont dix au moins comme seul pilote à bord, ou trente heures dont dix comme seul pilote à bord, s'il justifie avoir suivi de manière satisfaisante et complète un enseignement homologué. Toutefois, s'il est titulaire de la licence restreinte de pilote de planeur, il bénéficiera d'une bonification de trois heures, et s'il est titulaire de la licence de pilote de planeur, il bénéficiera d'une bonification totale de sept heures qui ne pourra être cumulée avec la précédente ;

4° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté.

B. — Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7, 8 et 9, la licence de pilote privé permet à son titulaire d'exercer les fonctions de copilote ou de pilote commandant de bord sur tout avion transportant ou non des passagers et qui n'est pas exploité contre rémunération.

C. — Renouvellement de la licence.

La licence de pilote privé d'avion est valable douze mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 6 et qu'il justifie de l'accomplissement dans les six mois précédant la demande de renouvellement, de trois heures de vol en qualité de pilote d'avion commandant de bord. La moitié du temps de vol effectué en qualité de pilote de planeur peut entrer en ligne de compte jusqu'à concurrence de 50 p. 100 dans le nombre d'heures de vol exigé. S'il ne totalise pas le nombre d'heures prescrit, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote privé d'avion.

Brevet de licence de pilote professionnel d'avion

A. — Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Art. 17.— Pour obtenir le brevet et la licence de pilote pro-

fessionnel avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

- 1° Etre âgé de dix-huit ans révolus ;
- 2° Totaliser deux cents heures de vol, ou cent cinquante heures, s'il justifie avoir suivi de manière satisfaisante et complète un enseignement homologué. Ce total de deux cents heures ou de cent cinquante heures, selon le cas considéré, doit être décompté conformément à l'article 29 et comprendre au moins cent heures en qualité de pilote commandant de bord ;
- 3° Totaliser dix heures de vol aux instruments dont cinq heures pourront avoir été effectuées au sol sur dispositifs d'un type homologué ;
- 4° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté.

B. — Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7, 8 et 9, la licence du pilote professionnel permet à son titulaire :

- 1° D'exercer tous les privilèges du pilote privé d'avion ;
- 2° D'exercer les fonctions de copilote dans le transport aérien commercial ;
- 3° A partir de vingt et un ans révolus, d'exercer les fonctions de commandant de bord sur tout avion, à l'exclusion de ceux effectuant un transport aérien commercial. Pour les vols dans les conditions de vol aux instruments et notamment pour les vols de nuit, il devra être titulaire de la qualification de vol aux instruments définie à l'article 22.

C. — Renouvellement de la licence.

La licence de pilote professionnel avion est valable six mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 6 et qu'il justifie de l'accomplissement, dans les six mois précédant la demande de renouvellement, de quinze heures de vol en qualité de pilote d'avion. La moitié des heures de vol effectuées sur planeur entre ligne de compte jusqu'à concurrence de 50 p. 100 dans le nombre d'heures de vol exigées. S'il ne totalise pas le nombre d'heures prescrit, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote professionnel d'avion.

Lorsque l'intéressé est détenteur de la qualification de vol aux instruments, le renouvellement de cette qualification entraîne *ipso facto* le renouvellement de la licence elle-même.

Brevet et licence de pilote professionnel de 1re classe d'avion

A. — Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Art. 18.— Pour obtenir le brevet et la licence de pilote professionnel de 1re classe d'avion, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

- 1° Etre âgé de vingt et un ans révolus ;
- 2° Totaliser sept cents heures de vol décomptées conformément à l'article 29 et comprenant au moins cent cinquante heures en qualité de pilote commandant de bord et le nombre d'heures complémentaires nécessaires pour atteindre un total d'au moins deux cents heures, soit en qualité de pilote commandant de bord, soit en qualité de copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord, sous la surveillance d'un instructeur, qui devra certifier que le candidat a, pendant cette période, rempli de manière satisfaisante les fonc-

tions de pilote commandant de bord. Ce total de deux cents heures devra comprendre vingt-cinq heures de vol de nuit comportant dix décollages et dix atterrissages de nuit ;

3° Etre titulaire de la qualification de vol aux instruments définie à l'article 22 ;

4° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté. Les candidats titulaires de la licence de pilote professionnel sont dispensés de ces épreuves.

B. — Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7, 8 et 9, la licence de pilote professionnel de 1re classe permet à son titulaire :

1° D'exercer l'ensemble des privilèges du pilote professionnel d'avion et du titulaire de la qualification de vol aux instruments ;

2° D'exercer, dans le transport aérien commercial, les fonctions de commandant de bord :

a) Sur tout avion dont le poids maximum autorisé ne dépasse pas 14.000 kg ;

b) Sur tout avion dont le poids maximum autorisé dépasse 14.000 kg mais ne dépasse pas 20.000 kg, et qui ne transporte pas de passagers contre rémunération.

C. — Renouvellement de la licence.

La licence de pilote professionnel de 1re classe est valable six mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions prévues à l'article 6 et à l'article 22 (§ C), en ce qui concerne le renouvellement de la qualification de vol aux instruments.

Brevet et licence de pilote de ligne

A. — Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Art. 19.— Pour obtenir le brevet et la licence de pilote de ligne d'avion le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

1° Etre âgé de vingt et un ans révolus ;

2° Totaliser mille deux cents heures de vol décomptées conformément à l'article 29 et comprenant au moins :

a) Deux cent cinquante heures en qualité de commandant de bord ou un total de deux cent cinquante heures comprenant cent cinquante heures en qualité de pilote commandant de bord et le nombre d'heures complémentaires nécessaires en qualité de copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la surveillance de l'instructeur qui devra certifier que le candidat a, pendant cette période, rempli de manière satisfaisante les fonctions de pilote commandant de bord. Ce total de deux cent cinquante heures devra comprendre au moins vingt-cinq heures de vol de nuit comportant vingt décollages et vingt atterrissages de nuit ;

b) Cent heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou en qualité de copilote ;

c) Soixante-quinze heures aux instruments pouvant comprendre au plus vingt-cinq heures effectuées au sol sur dispositifs d'un type homologué ;

3° Etre titulaire de la qualification de vol aux instruments définie à l'article 22 ;

4° Justifier avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un stage d'instruction homologué ;

5° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté.

B. — Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7, 8 et 9, la licence de pilote de ligne permet à son titulaire :

1° D'exercer l'ensemble des privilèges du pilote professionnel de 1re classe d'avion ;

2° D'exercer, à partir de vingt-trois ans, les fonctions de commandant de bord dans le transport aérien commercial.

C. — Renouvellement de la licence.

La licence de pilote de ligne est valable six mois. Elle est renouvelée pour une période de la même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions prévues à l'article 6 et à l'article 22 (§ C), en ce qui concerne le renouvellement de la qualification de vol aux instruments.

Brevet et licence de pilote privé d'hélicoptère

A. — Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Art. 20.— Pour obtenir le brevet et la licence de pilote privé d'hélicoptère, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physiques prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

1° Etre âgé de dix-sept ans révolus ;

2° Totaliser quarante heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère dont dix heures seul à bord ou trente heures dont dix heures seul à bord s'il justifie avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un enseignement homologué. Les chiffres ci-dessus peuvent être ramenés respectivement à trente et à vingt-cinq lorsque le candidat possède la licence élémentaire de pilote privé d'avion et à vingt-cinq et vingt lorsqu'il possède une autre licence de pilote d'avion ; dans ces deux cas, le candidat doit avoir accompli au moins cinq heures de vol seul à bord d'un hélicoptère ;

3° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté.

B. — Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7, 8 et 9, la licence de pilote privé permet au titulaire d'exercer les fonctions de copilote et de pilote commandant de bord sur tout hélicoptère transportant ou non des passagers et qui n'est pas exploité contre rémunération.

C. — Renouvellement de la licence.

La licence de pilote privé d'hélicoptère est valable douze mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 6 et qu'il justifie de l'accomplissement, dans les six mois précédant la demande de renouvellement, de deux heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère. S'il ne totalise pas le nombre d'heures de vol prescrit, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet.

Brevet et licence de pilote professionnel d'hélicoptère

A. — Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

Art. 21.— Pour obtenir le brevet et la licence de pilote professionnel d'hélicoptère, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

1° Etre âgé de dix-huit ans révolus ;

2° Totaliser au moins cent heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère, ou soixante-quinze heures s'il a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours d'instruction homologué. Les chiffres ci-dessus peuvent être ramenés respectivement à quatre-vingt-dix et soixante-dix lorsque le candidat possède la licence de pilote privé d'avion et à soixante et cinquante lorsqu'il possède la licence de pilote professionnel d'avion ou une licence supérieure. Ces temps de vol doivent comprendre au moins trente-cinq heures en qualité de pilote commandant de bord d'hélicoptère ;

3° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixés par arrêté.

B. — Privilèges du titulaire de la licence.

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7, 8 et 9, la licence de pilote professionnel d'hélicoptère permet à son titulaire d'exercer :

1° Tous les privilèges du pilote privé d'hélicoptère ;

2° Les fonctions de copilote d'hélicoptère dans le transport aérien commercial ;

3° Les fonctions de pilote commandant de bord d'un hélicoptère dans le transport aérien commercial ; cependant, il ne transportera pas de passagers contre rémunération tant qu'il n'aura pas accompli cent heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère commandant de bord.

C. — Renouvellement de la licence.

La licence de pilote professionnel d'hélicoptère est valable six mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 6 et qu'il justifie de l'accomplissement de dix heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère dans les six mois précédant la demande de renouvellement. S'il ne totalise pas le nombre d'heures prescrites, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de pilote professionnel d'hélicoptère.

Qualification de vol aux instruments

A. — Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.

Art. 22.— Pour obtenir la qualification de vol aux instruments, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

1° Être titulaire d'une licence de pilote ;

2° Justifier de l'expérience indiquée ci-dessous :

a) Totaliser cent cinquante heures de vol en qualité de pilote commandant de bord ;

b) Totaliser trente heures aux instruments pendant lesquelles il aura effectivement manœuvré les commandes pouvant comprendre au plus dix heures aux instruments au sol ;

c) Justifier avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un stage d'instruction homologué comprenant un entraînement au vol de nuit ;

d) Totaliser cinq heures de vol de nuit, comprenant 10 décollages et 10 atterrissages, pendant lesquelles il aura effectivement manœuvré les commandes.

3° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté et qui comprendront obligatoirement les épreuves afférentes à la qualification de radiotéléphonie prévues à l'article 27.

B. — Privilèges du titulaire de la qualification.

La qualification de vol aux instruments permet à son titu-

laire d'exercer les fonctions de copilote ou de commandant de bord sur tout aéronef volant de nuit ou suivant les règles de vol aux instruments, sous réserve que soient remplies, par ailleurs, toutes les conditions relatives à la licence et à la qualification de type détenues par l'intéressé.

C. — Renouvellement de la qualification.

La qualification de vol aux instruments est valable six mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que l'intéressé justifie de l'accomplissement, dans les six mois précédant la demande de renouvellement, d'au moins cinq heures de vol aux instruments comportant au moins deux arrivées en qualité de pilote commandant de bord. S'il s'agit d'un copilote, seules entrèrent en ligne de compte les heures et les arrivées pendant lesquelles il aura effectivement manœuvré les commandes.

Si l'intéressé ne remplit pas cette condition, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments.

Qualification d'instructeur.

Art. 23.— Tout détenteur d'une licence de personnel navigant (1), appelée ci-après « licence de base », est habilité à donner l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance de ladite licence et des qualifications attachées à celle-ci dont il est également titulaire, lorsqu'il a obtenu la qualification d'instructeur pour la licence de base considérée.

Pour obtenir cette qualification, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

1° Avoir acquis dans l'exercice de la licence de base une expérience au moins égale au double du nombre d'heures de vol exigé pour son obtention ;

2° Lorsqu'il s'agit d'un candidat aux fonctions d'instructeur pour la licence de pilote privé d'avion ou de pilote de planeur :

Justifier comme commandant de bord d'au moins deux cents heures de vol dans le premier cas et cent heures dans le second ;

Avoir suivi un stage d'instruction homologué terminé par un examen théorique et pratique satisfaisant ;

3° Avoir été proposé par une commission désignée pour chaque licence de base par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et composée comme suit :

Deux représentants du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ;

Deux représentants des organismes les plus représentatifs des personnels navigants dont il s'agit ;

Deux représentants des employeurs ou des organismes ayant pour but la formation du personnel navigant.

Toutefois, un candidat qui n'a pas obtenu la qualification correspondant à sa licence de base peut obtenir, après avis de la commission définie ci-dessus, une qualification d'instructeur l'habilitant à donner l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance d'une licence d'un degré inférieur, pourvu qu'il remplisse les conditions exigées pour la qualification d'instructeur correspondant à cette licence de base.

La qualification d'instructeur est valable deux ans, renouvelable par périodes de même durée, moyennant nouvel agrément de la commission définie ci-dessus.

(1) Hormis les licences élémentaires.

CHAPITRE IV

Des brevets, licences et qualifications des membres de l'équipage de conduite autres que les pilotes.

Brevet et licence de navigateur

A. — *Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.*

Art. 24.— Pour obtenir le brevet et la licence de navigateur, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

1^o Être âgé de vingt et un ans révolus ;

2^o Justifier de l'expérience indiquée ci-dessous :

a) Totaliser deux cents heures d'expérience en vol de la navigation aérienne, dont au moins cinquante heures de nuit, notamment en qualité de stagiaire. Toutefois, s'il est détenteur de la licence de pilote de ligne ou d'un brevet de capitaine ou de lieutenant au long cours, il devra avoir à son actif cent heures d'expérience en vol de la navigation aérienne, dont au moins cinquante heures de nuit ;

b) Fournir la preuve qu'il a déterminé de manière satisfaisante sa position en vol à l'aide de relevés astronomiques, au moins vingt-cinq fois de jour et cinq fois de nuit, et pratiqué effectivement d'autres moyens de navigation aérienne, dont la radio-altimétrie ;

3^o Justifier avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un stage d'instruction homologué ;

4^o Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté.

B. — *Privilèges du titulaire de la licence.*

Sous réserve des conditions spécifiées à l'article 7, le titulaire de la licence de navigateur peut exercer les fonctions de navigateur à bord de tout aéronef effectuant un parcours quelconque.

C. — *Renouvellement de la licence.*

La licence de navigateur est valable douze mois. Elle est renouvelée, pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 6 et qu'il justifie de l'accomplissement de douze heures de vol en qualité de navigateur dans les douze mois précédant la demande de renouvellement. S'il ne totalise pas le nombre d'heures prescrit, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de navigateur.

Brevet et licence de mécanicien navigant

A. — *Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.*

Art. 25.— Pour obtenir le brevet et la licence de mécanicien navigant, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

1^o Être âgé de vingt et un ans révolus ;

2^o Justifier d'une expérience pratique dans l'entretien des aéronefs (cellule, moteurs, accessoires et différents circuits) qui sera définie par décision du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ;

3^o Totaliser deux cents heures de vol, au cours desquelles il aura assuré les fonctions de mécanicien à bord ou participé à ces fonctions en qualité de stagiaire, ou cent heures s'il justifie avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un stage d'instruction homologué ;

4^o Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté.

B. — *Privilèges du titulaire de la licence.*

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7 et 8, le titulaire de la licence de mécanicien navigant peut exercer les fonctions de mécanicien à bord de tous aéronefs et sur tous parcours.

C. — *Renouvellement de la licence.*

La licence de mécanicien navigant est valable douze mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions prévues à l'article 6 et qu'il justifie de l'accomplissement d'au moins douze heures de vol en qualité de mécanicien navigant dans les douze mois précédant la demande de renouvellement. S'il ne totalise pas le nombre d'heures prescrit, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de mécanicien navigant.

Brevet et licence de radionavigant

A. — *Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.*

Art. 26.— Pour obtenir le brevet et la licence de radionavigant, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

1^o Être âgé de vingt et un ans révolus ;

2^o Être titulaire du certificat d'aptitude professionnelle à l'emploi de radiotélégraphiste de 1^{re} classe à bord des stations mobiles, délivré par l'administration des postes, télégraphes et téléphones ;

3^o Totaliser deux cents heures de vol en qualité d'opérateur radiotélégraphiste à bord d'un aéronef, notamment en qualité de stagiaire, ou cent heures s'il justifie avoir suivi d'une manière satisfaisante et complète un stage d'instruction homologué ;

4^o Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté, et qui comprendront obligatoirement les épreuves afférentes à la qualification de radiotéléphonie prévues à l'article 27.

B. — *Privilèges du titulaire de la licence.*

Sous réserve des conditions spécifiées à l'article 7, le titulaire de la licence de radionavigant peut exercer les fonctions de radionavigant sur tous aéronefs et sur tous parcours.

C. — *Renouvellement de la licence.*

La licence de radionavigant est valable douze mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 6 et qu'il justifie l'accomplissement d'au moins douze heures de vol en qualité de radionavigant dans les douze mois précédant la demande de renouvellement. S'il ne totalise pas le nombre d'heures prescrit, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet.

CHAPITRE V

Qualification de radiotéléphonie

A. — *Conditions exigées pour la délivrance de la qualification.*

Art. 27.— Pour obtenir la qualification de radiotéléphonie, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

1^o Être titulaire d'une licence de membre d'équipage de conduite d'un aéronef ;

2° Etre titulaire du certificat restreint de radiotéléphoniste délivré par l'administration des postes, télégraphes et téléphones ;

3° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté.

B. — Privilèges du titulaire de la qualification.

La qualification de radiotéléphonie permet à son titulaire d'assurer à bord de tout aéronef les communications radiotéléphoniques dans les langues dont il aura justifié une connaissance suffisante.

C. — Renouvellement de la qualification.

La qualification de radiotéléphonie est valable vingt-quatre mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé justifie avoir effectivement assuré, de manière satisfaisante, des communications radiotéléphoniques au cours des douze mois précédant la demande de renouvellement ; dans le cas contraire, il devra satisfaire à une épreuve contrôlée par un examinateur habilité.

CHAPITRE VI

Carnet de vol et décompte du temps de vol.

Carnet de vol.

Art. 28.— Le titulaire d'une carte de stagiaire ou de l'une des licences définies par le présent arrêté doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est fixé par la décision visée à l'article 3, sur lequel sont inscrits la nature et la durée des vols qu'il effectue.

Le carnet de vol doit être communiqué par l'intéressé aux services de contrôle, sur simple demande de ceux-ci, aux fins de vérification et, en tout cas, au moment de la délivrance ou du renouvellement d'une licence.

Règles particulières de décompte du temps de vol pour l'obtention d'une licence de pilote.

Art. 29.— 1° Tout pilote a le droit de faire porter à son crédit le total du temps de vol pendant lequel il a rempli les fonctions de pilote commandant de bord ;

2° Le temps de vol en double commande est compté intégralement ;

3° Lorsque le titulaire d'une licence de pilote, autre qu'une licence de pilote privé, remplit les fonctions de copilote, il a le droit de faire porter à son crédit 50 p. 100 du temps de vol accompli en cette qualité.

CHAPITRE VII

Régime provisoire et dispositions finales.

Art. 30.— Les conditions médicales d'aptitude physique auxquelles doit satisfaire tout candidat qui doit suivre un enseignement pratique en vol en vue de recevoir une licence de personnel navigant et les conditions médicales d'aptitude physique requises lors des examens de délivrance ou de renouvellement des licences sont celles définies par l'arrêté visé à l'article 4.

A titre provisoire et exceptionnel, durant une période qui ne sera pas supérieure à trois ans, à compter de la date de publication du présent arrêté, le personnel navigant en service pourra continuer, lorsque ce régime lui sera plus favorable, à bénéficier du régime d'aptitude physique de l'annexe E de la convention portant réglementation de la navigation aérienne, en date du 13 octobre 1919, mise à jour le 30 juin 1939.

Art. 31.— A titre provisoire et exceptionnel, les brevets et licences qui ont été délivrés conformément aux textes anté-

rieurement en vigueur pourront être, sous réserve de validité, utilisés par leurs titulaires.

Un arrêté fixera les conditions dans lesquelles les brevets et licences définies par le présent arrêté seront attribués, compte tenu des titres détenus antérieurement.

En tout état de cause, le régime provisoire, faisant l'objet du présent article, ne pourra se prolonger au delà du 14 avril 1953.

Art. 32.— Sont abrogées toutes dispositions contraires à celles du présent arrêté, sauf exceptions prévues aux articles 30 et 31.

Art. 33.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 7 avril 1952.

André MORICE.

ARRETE MINISTERIEL fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne.

(Du 11 mars 1953)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, et notamment l'article 19 (5°), qui prévoit des épreuves théoriques et pratiques,

Arrête :

Article 1er.— La consistance des épreuves et le programme des connaissances exigées pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne sont précisés dans l'annexe au présent arrêté (1).

Art. 2.— Un jury désigné par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale arrête les sujets des épreuves prévues à l'article 1er et note les candidats.

Art. 3.— Epreuves théoriques.— Les candidats qui ont obtenu les notes moyennes exigées sans note éliminatoire pour l'ensemble des épreuves écrites et orales reçoivent du jury un certificat d'aptitude aux épreuves théoriques.

Ce certificat a une validité d'une année.

Art. 4.— Epreuves pratiques en vol.— Les épreuves pratiques en vol sont passées sur des avions fournis par l'organisme responsable du stage homologué suivi par le candidat.

Le choix de ces avions doit être approuvé par le jury.

Les épreuves ont lieu en présence de deux examinateurs ; l'un est choisi avec l'agrément du président du jury, par l'organisme qui a préparé le candidat à ces épreuves, l'autre est obligatoirement un membre du jury désigné par le président.

A l'issue des épreuves en vol, un rapport est présenté conjointement par les deux examinateurs au jury.

Le candidat ayant satisfait aux épreuves en vol reçoit un certificat d'aptitude délivré par le jury.

La validité de ce certificat est de six mois.

Art. 5.— Exceptionnellement, le président du jury pourra accorder des dérogations pour prolonger la validité des certificats d'aptitude.

(1) Les candidats pourront avoir communication du programme à l'école nationale de l'aviation civile, 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15^e).

En ce qui concerne les dérogations relatives au certificat d'aptitude aux épreuves en vol, il sera tenu compte de l'activité aérienne du candidat durant les six mois de validité de ce certificat.

Art. 6.— Les sanctions à l'encontre des fraudes au cours des examens sont les suivantes :

1° Exclusion de la session d'examen considérée sur décision du président du jury ;

2° Interdiction de se représenter à une ou plusieurs sessions des examens du personnel navigant par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale sur proposition du président du jury.

Art. 7.— L'école nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation des examens théoriques et pratiques ; à ce titre, elle reçoit les candidatures, fixe la date des examens et assure la convocation des candidats.

Art. 8.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 11 mars 1953.

André MORICE.

ARRETE MINISTERIEL fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence élémentaires de pilote privé d'avion.

(Du 4 août 1953)

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics et à l'aviation civile,

Vu l'arrêté en date du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile,

Arrête :

Article 1er.— Les candidats au brevet et à la licence élémentaires de pilote privé d'avion doivent être âgés de dix-sept ans révolus à la date des épreuves et fournir un certificat médical datant de moins de douze mois.

Les épreuves théoriques, antérieures aux épreuves pratiques, peuvent être subies, si l'organisation des examens le permet, dès que le candidat a accompli dix heures d'entraînement en vol ; les résultats obtenus sont considérés comme nuls en cas de deux échecs consécutifs aux épreuves pratiques. Celles-ci doivent être accomplies dans un délai maxima de douze mois suivant les épreuves théoriques.

Art. 2.— Les épreuves théoriques sont constituées par une interrogation orale permettant de vérifier que le candidat connaît les manœuvres fondamentales à effectuer pour assurer la sécurité au sol et en vol. Cette interrogation portera notamment sur l'inspection de l'appareil avant le vol, la mise en route du moteur, le point fixe, la conduite au sol de l'avion, les règles élémentaires de la circulation.

Art. 3.— Les épreuves pratiques en vol comportent :

a) Un vol de contrôle avec un examinateur à bord, titulaire de la qualification d'instructeur. Au cours de ce vol seront exécutées les manœuvres élémentaires normales et exceptionnelles de vol concernant le décollage, le simulacre de panne de moteur au décollage, les virages en montée à gauche et à droite, la tenue de la ligne de vol au régime de croisière, les virages à gauche et à droite, à inclinaison moyenne, le régime critique et le décrochage, les virages en descente, la prise de terrain et l'atterrissage ;

b) Deux vols en solo, avec barographe à bord, au cours desquels le candidat exécutera successivement :

Cinq virages en forme de « huit » à inclinaison moyenne sur une base de 1 km environ et à une altitude comprise entre 150 mètres et 200 mètres ;

Une prise de terrain de 600 mètres avec moteur complètement réduit, suivie d'un atterrissage de précision, l'appareil étant arrêté à moins de 100 mètres d'un point fixé à l'avance.

Le candidat ne sera admis à exécuter les épreuves définies en b que s'il a accompli avec succès le vol de contrôle défini en a.

Art. 4.— Régime des épreuves.

Les candidatures doivent être adressées à l'Aéro-Club de France, 6, rue Galilée, Paris (16^e), ou à son représentant local.

La commission d'examen est composée d'un commissaire de l'Aéro-Club de France et de l'instructeur visé à l'article précédent.

Le commissaire de l'Aéro-Club de France doit s'assurer de la régularité des épreuves, contrôler et viser les deux feuilles du barographe.

Il est dressé un procès-verbal des épreuves communiqué à l'Aéro-Club de France, qui délivre le brevet et la licence, et au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (service de l'aviation légère et sportive).

Art. 5.— La date de mise en application des dispositions ci-dessus sera fixée par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale.

Art. 6.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 août 1953.

Paul DEVINAT

ARRETE MINISTERIEL fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote privé d'avion.

(Du 4 août 1953)

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics et à l'aviation civile,

Vu l'arrêté en date du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile,

Arrête :

Article 1er.— L'examen exigé pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote privé d'avion comprend des épreuves théoriques et des épreuves pratiques en vol.

Les candidats doivent être en possession de leur licence élémentaire de pilote privé, en état de validité, au moment où ils accomplissent lesdites épreuves.

Les épreuves théoriques, antérieures aux épreuves pratiques, peuvent être subies, si l'organisation des examens le permet, dès que le candidat a accompli 25 heures de vol ; les résultats obtenus sont considérés comme nuls en cas de deux échecs consécutifs aux épreuves pratiques. Celles-ci doivent être accomplies dans un délai de douze mois suivant les épreuves théoriques.

Art. 2.— Les épreuves théoriques comprennent six interrogations simples, portant sur les matières suivantes :

	MATIÈRE	COEFFICIENTS
1 ^e interrogation.	Aérodynamique et théorie du vol.— Utilisation des aéronefs et règles de sécurité.....	2
2 ^e interrogation.	Cellule et moteur.....	1
3 ^e interrogation.	Instruments de bord.....	1
4 ^e interrogation.	Météorologie.....	1
5 ^e interrogation.	Navigation.....	2
6 ^e interrogation.	Règlementation.....	1
	Total.....	8

Les examinateurs pourront exiger que certaines réponses soient faites par écrit.

Chaque épreuve est notée de 0 à 20.

Toute note inférieure à 5 est éliminatoire.

La moyenne exigée pour l'admissibilité est 10.

Les épreuves pratiques, comprenant les manœuvres et figures de pilotage indiquées à l'article 4 ci-dessous, ne sont pas notées : le candidat est déclaré admis ou inapte par décision de la commission prévue à l'article 5 ci-dessous.

Art. 3.— Les programmes faisant l'objet des épreuves théoriques comprennent les notions élémentaires se rapportant aux matières suivantes :

1. *Aérodynamique et théorie du vol.— Utilisation des aéronefs et règles de sécurité.*

a) *Aérodynamique et théorie du vol.*

Forces agissant sur l'avion en vol.

Angle d'attaque ou d'incidence, comportement de l'avion aux différents angles d'incidence, relations entre la vitesse et la charge

Portance, traînée.

Axes d'inertie (références extérieures).

Effet des gouvernes aux diverses inclinaisons.

Effets secondaires des gouvernes.

Effets moteur.

La stabilité en vol, vol en palier.

Le virage.

Attaque oblique.

Le décrochage.

L'atterrissage vent de travers.

b) *Utilisation des aéronefs et règles de sécurité.*

Nécessité de limiter la vitesse et les facteurs de charge en atmosphère turbulente.

Effets de la position du centre de gravité sur les caractéristiques de vol.

Verrous de sécurité ; leur utilisation.

Manœuvres et consignes en cas d'incidents de vol (au décollage, en vol, incendie, atterrissage forcé, etc.).

Parachutes ; mode d'emploi.

2. *Cellule et moteur.*

a) *Cellule.*

Description et fonctions des différentes parties de l'aéronef (voilure, fuselage, gouvernes et leurs commandes, train d'atterrissage, dispositifs hypersustentateurs).

Entretien.

Périodicité des visites réglementaires.

Visite avant le vol.

b) *Moteur.*

Notions sur le principe et les différents organes du moteur (allumage, distribution, circuit de graissage, carburation et circuit de combustible).

Description des commandes moteur et hélice.

Conduite rationnelle dans les différentes phases de l'utilisation (mise en route, point fixe, décollage, montée, vol de croisière, atterrissage, arrêt du moteur).

Combustible et lubrifiants employés.

Pannes courantes (symptômes).

Entretien et visites réglementaires.

3. *Instruments de bord.*

Altimètre : utilisation, réglage, effet des changements de pression sur les indications de l'altimètre au cours d'un voyage.

Anémomètre : utilisation, correction, variation des indications avec l'altitude et la température.

Variomètre ; utilisation.

Indicateur de virage ; utilisation.

Indicateur à bille ; utilisation.

Instruments de contrôle du moteur ; utilisation.

4. *Météorologie.*

La pression atmosphérique ; ses variations en un lieu ; décroissance avec l'altitude. Baromètre. L'atmosphère standard.

Le vent au sol et en altitude.

La température ; ses variations en un lieu ; variation avec l'altitude. Thermomètres.

Atmosphère type. Altimétrie barométrique.

Stabilité et instabilité verticales de l'atmosphère.

Visibilité ; brume.

Nuages ; classification ; hauteur de base ; extension verticale ; nébulosité.

Aspect des nuages vus d'avion.

Mode de formation des principaux genres de nuages.

Cartes météorologiques ; coupes verticales de l'atmosphère.

Les systèmes nuageux, les masses d'air et les fronts.

Les phénomènes dangereux pour l'aviation ; brouillard, givrage, turbulence, grains, foudre, vents de sable, mirage, etc.

Action du relief et des obstacles sur l'écoulement de l'air, effets thermique et dynamique, brises, mistral, tramontane, autan, foehn.

Action du relief sur les fronts et les nuages.

Préparation météorologique d'un voyage aérien.

Diffusion des renseignements météorologiques sur les aérodromes.

5. *Navigation.*

Connaissances pratiques des différents moyens à la disposition du pilote pour assurer la navigation de l'aéronef sur de courtes distances.

Lecture et utilisation des principales cartes aéronautiques, détermination de la position, échelle et signes conventionnels.

Navigation à vue et calculs d'estime.

Méthode de navigation à vue, à l'estime.

Le triangle des vitesses, définition de ses éléments, moyens de les mesurer.

Connaissance, sous forme d'exemples numériques, des conditions de variation des éléments dérive et vitesse au sol. Résolution des principaux problèmes relatifs au triangle des vitesses.

Problèmes simples concernant la préparation et la conduite d'un voyage en avion. Résolution graphique et mentale des problèmes simples et fondamentaux de navigation estimée et de navigation observée sur repères visuels.

Documents intéressant la navigation.

Préparation d'un voyage — le plan de vol — contrôle d'une route.

Compas magnétique.

Nord vrai, Nord magnétique. Nord compas.

Déclinaison, déviation, variation, détermination du cap à suivre.

Principe du compas magnétique, compensation.

Comportement en vol des compas magnétiques, effets sur le compas d'objets métalliques placés dans son voisinage.

6. Réglementation.

Nationalité et immatriculation des aéronefs.

Documents de bord.

Licence du personnel navigant (pilotes privés) : conditions d'obtention, privilèges, renouvellement.

Jets d'objets.

Dommages causés au sol.

Douane et police — transports interdits ou réglementés.

Feux et signaux.

Règles de vol à vue.

Circulation au-dessus et à proximité des aérodromes — tour de piste, entrée dans le tour de piste, dépassement, vols acrobatiques.

Vol sur campagne, zone de libre circulation, séparation quadrangulaire, zone de contrôle, couloirs aériens, zones interdites.

Division de l'espace aérien par les services de la circulation aérienne.

Restriction de survol.

Balisage des aérodromes.

Plan de vol.

Nota.— La documentation se rapportant aux épreuves théoriques pourra être fournie, contre remboursement, par le service de l'aviation légère et sportive.

Art. 4.— Les épreuves pratiques en vol comprennent un contrôle de l'habileté au pilotage et un vol sur campagne.

1. Le contrôle de l'habileté au pilotage se déroule obligatoirement avec un instructeur à bord ; il porte notamment sur les épreuves suivantes :

Inspection de l'appareil avant vol.

Mise en route et conduite au sol de l'avion.

Décollage face au vent.

Montée à la vitesse et au régime de montée.

Vol au régime de croisière en ligne de vol.

Trois « huit » à inclinaison moyenne, l'écart d'altitude ne devant pas dépasser 40 mètres.

Un virage à gauche et à droite de 720° avec inclinaison supérieure à 45°, l'écart d'altitude ne devant pas dépasser 50 mètres.

Virage en montant à gauche et à droite.

Décrochage avec moteur et moteur réduit.

Une prise de terrain d'une altitude n'excédant pas 300 mètres, moteur entièrement réduit avec exécution d'un seul virage

de 180° et atterrissage face au vent, l'appareil étant arrêté à moins de 100 mètres d'un point fixé à l'avance.

Une prise de terrain au moteur et atterrissage face au vent, arrêt du moteur.

Remise des gaz en cas de prise de terrain incorrecte.

2. Le vol sur campagne pour lequel le candidat doit être seul à bord consiste en un voyage de 300 km comprenant au moins quatre atterrissages, avec arrêt complet du moteur sur des terrains différents dont deux distants d'au moins 100 km. Cette épreuve doit être effectuée en une seule journée.

Dans les territoires hors de la métropole où un tel voyage ne pourrait être effectué, le directeur de l'aéronautique civile locale pourra prévoir toute autre épreuve de remplacement, à condition qu'un instructeur ait pu contrôler l'aptitude du candidat en ce qui concerne la navigation et que ce dernier, seul à bord, effectue un circuit d'au moins 200 km.

Le candidat n'est admis à effectuer le vol sur campagne que s'il a subi avec succès le contrôle d'habileté au pilotage.

Art. 5.— La commission d'examen est composée de deux membres :

Un instructeur agréé par le secrétaire général à l'aviation civile (service de l'aviation légère et sportive) ;

Un commissaire de l'Aéro-Club de France.

La commission contrôle, corrige et note éventuellement les épreuves, dresse un procès-verbal et le transmet à l'Aéro-Club de France qui délivre le brevet et la licence de pilote privé d'avion.

Une copie du procès-verbal est adressée au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (service de l'aviation légère et sportive).

Art. 6.— Les candidatures doivent être adressées à l'Aéro-Club de France, 6, rue Galilée, Paris (16^e), ou à son représentant local.

Art. 7.— La date de mise en application des dispositions ci-dessus sera fixée par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale.

Art. 8.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 août 1953.

Paul DEVINAT.

ARRETE MINISTERIEL fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote privé d'hélicoptère.

(Du 4 août 1953)

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics et à l'aviation civile,

Vu l'arrêté en date du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile (art. 20, notamment),

Arrête :

Article 1er.— L'examen exigé pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote privé d'hélicoptère comprend des épreuves théoriques et des épreuves pratiques en vol.

Titre 1er.— Epreuves théoriques

Art. 2.— Les épreuves théoriques, antérieures aux épreuves pratiques, peuvent être subies si l'organisation des examens

le permet dès que le candidat a accompli vingt-cinq heures de vol ; les résultats obtenus sont considérés comme nuls en cas de deux échecs consécutifs aux épreuves pratiques. Celles-ci doivent être accomplies dans un délai de douze mois suivant les épreuves théoriques.

Art. 3.— Les épreuves théoriques comprennent cinq interrogations simples portant sur les matières suivantes :

	MATIÈRE	COEFFICIENTS
1 ^{re} interrogation.	Règlementation	1
2 ^e interrogation.	Météorologie.....	2
3 ^e interrogation.	Navigation.....	3
4 ^e interrogation.	Fonctionnement et utilisation des hélicoptères.— Règles de sécurité.....	4
5 ^e interrogation.	Instruments de contrôle et de navigation.....	2
	Total.....	12

Les examinateurs pourront exiger que certaines réponses soient faites par écrit.

Chaque épreuve est notée de 0 à 20.

Toute note inférieure à 5 est éliminatoire.

La moyenne exigée pour l'admissibilité est 10.

Art. 4.— Les programmes faisant l'objet des épreuves théoriques comprennent les notions élémentaires se rapportant aux matières suivantes :

1. Législation et réglementation aériennes.

Convention de Chicago du 7 décembre 1944.

Loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne.

Nationalité et immatriculation des aéronefs.

Certificats de navigabilité et d'immatriculation.

Documents de bord.

Licences du personnel navigant (pilotes privés) : conditions d'obtention, privilèges, renouvellement.

Jets d'objets.

Dommages causés au sol.

Douane et police.— Transports interdits ou réglementés.

Feux et signaux.

Règles de vol à vue.

Circulation au-dessus et à proximité des aérodromes : tour de piste, entrée dans le tour de piste, dépassement, vols acrobatiques.

Vols sur campagne : zone de libre circulation, zone de contrôle, couloirs aériens, zones interdites.

Division de l'espace aérien par les services de la circulation aérienne.

Restrictions de survol.

Balisage des aérodromes.

Exigibilité du plan de vol.

Enquêtes sur les accidents, organismes de recherche et de sauvetage.

2. Météorologie.

La pression atmosphérique, ses variations en un lieu, baromètres, décroissance avec l'altitude, l'atmosphère standard.

Le vent au sol et en altitude.

La température, ses variations en un lieu.

Variations avec l'altitude.

Altimétrie barométrique.

Stabilité et instabilité verticales de l'atmosphère.

Visibilité, brume.

Nuages, classification et divers types, hauteur de base et extension verticale, nébulosité.

Aspect des nuages vus d'avion.

Mode de formation des principaux types de nuages.

Cartes météorologiques, coupes verticales de l'atmosphère.

Les systèmes nuageux, les masses d'air et les fronts.

Les phénomènes dangereux pour l'aviation : brouillard, givrage, turbulence, grains, foudre, vent de sable, trombe, cyclones tropicaux. Leurs causes. Moyens de prévision.

Action du relief et des obstacles sur l'écoulement de l'air, effets thermiques et dynamiques, brises, mistral, tramontane, autan, fœhn...

Action du relief sur les fronts et les nuages.

Préparation météorologique d'un voyage aérien.

Diffusion des renseignements météorologiques sur les aérodromes.

3. Navigation.

Connaissances pratiques des différents moyens à la disposition du pilote pour assurer la navigation de l'aéronef sur de courtes distances.

Usage pratique du rapporteur et du compas à pointes sèches, rapporteurs spéciaux, règles parallèles.

Lecture et utilisation des principales cartes aéronautiques, détermination de la position, échelles et signes conventionnels.

Navigation à vue et calculs d'estime.

Méthode de navigation à vue, à l'estime.

La vitesse propre, sa mesure. Anémomètres.

Le triangle des vitesses, définition de ses éléments, moyens de les mesurer.

Connaissance, sous forme d'exemples numériques simples, des conditions de variation des éléments dérive et vitesse.

Problèmes simples concernant la préparation et la conduite d'un voyage en hélicoptère. Résolution graphique et mentale des problèmes simples et fondamentaux de navigation estimée et de navigation observée sur repères visuels.

Documents intéressant la navigation.

Préparation d'un voyage. Le plan de vol, choix et contrôle des routes, des altitudes, calcul de la distance franchissable et de la quantité de combustible à embarquer, rayon d'action.

Compas magnétique.

Nord vrai, Nord magnétique, Nord compas.

Déclinaison, déviation, variation, détermination du cap à suivre.

Principe du compas magnétique, compensation.

Comportement en vol des compas magnétiques.

Effets sur le compas d'objets métalliques placés dans son voisinage.

4. Fonctionnement et utilisation des hélicoptères.

Règles de sécurité.

Définitions générales, giravation et giravions, autogires, hélicoptères, girodynes. Différentes formes de vol d'un hélicoptère.

Éléments constitutifs d'un hélicoptère mécanique, description sommaire et principe, groupe moteur, grand rotor, amortisseurs de vibrations, embrayage, démultiplication, roue libre, rotor de queue, fuselage, habitacle, train d'atterrissage.

Hélicoptères à réaction, avantages et désavantages.
 Notions élémentaires d'aérodynamique, résistance de l'air, surfaces profilées, portance, angle d'incidence, d'attaque, décollement, vent relatif, autorotation.
 Rotors et pales, étude descriptive, différents type d'entraînement, mécanique, à réaction.
 Principe des diverses commandes d'un hélicoptère, commande cyclique et commande générale de pas (inégalité des sustentations).
 Compensation du couple des monorotors.
 Performances des giravions, vitesse, effets de sol, plafonds divers.
 Symptômes de mauvais fonctionnement des organes vitaux, principales causes de vibrations, amortisseurs.
 Utilisations diverses de l'hélicoptère, poste, transport de ville à ville, épandage, surveillance, sauvetage, équipements spéciaux pour chaque emploi particulier, avantages et inconvénients sur l'avion.

5. Instruments de contrôle et de navigation.

Principe, description et utilisation du :

Tachymètre double (moteur et rotor) ; manomètre de pression d'admission ; thermomètre d'air du carburateur ; indicateurs d'huile : thermomètres (pour moteur et transmission), manomètre.

Ampèremètre.

Jauge du carburant.

Thermomètre de culasse.

Horizon artificiel.

Aiguille et bille.

Variomètre.

Compas.

Altimètre.

Anémomètre.

Erreurs inhérentes à ces instruments, réglage et restrictions d'emploi.

Art. 5.— Admissibilité.— Les candidats ayant obtenu la moyenne aux épreuves théoriques sont déclarés reçus à l'examen théorique du brevet de pilote privé d'hélicoptère.

Ils reçoivent un certificat d'aptitude théorique valable un an au plus à compter de sa date de délivrance. Ils doivent subir de manière satisfaisante et complète les épreuves pratiques en vol dans ce délai d'un an, faute de quoi ils perdront le bénéfice de leur admissibilité.

Titre II. — Epreuves pratiques

Art. 6.— Les candidats aux épreuves pratiques doivent présenter, outre le certificat d'aptitude théorique non périmé visé à l'article 5, un certificat d'aptitude physique aux fonctions de pilote privé d'hélicoptère datant de moins d'un an.

Art. 7.— Les épreuves pratiques comprenant les manœuvres et figures de pilotage indiquées à l'article 8 ci-dessous ne sont pas notées : le candidat est déclaré admis ou inapte par décision de la commission prévue à l'article 9 ci-dessous.

Art. 8.— Les épreuves pratiques en vol ci-après désignées comportent un contrôle de l'habileté du candidat au pilotage de l'hélicoptère assuré obligatoirement par un instructeur à bord.

Epreuve n° 1 :

Montée à l'altitude du circuit de piste.

Effectuer un atterrissage de précision à badin constant.

Epreuve n° 2 :

Rester en vol stationnaire à un mètre du sol pendant une minute, vent debout, vingt secondes vent arrière, vingt secondes vent de travers (ces manœuvres seront effectuées par vent inférieur ou égal à 10 mètres/sec.).

Epreuve n° 3 :

Mise en vol stationnaire à un mètre du sol.

A cette altitude, suivre le tracé d'un carré d'environ 25 mètres de côté, l'hélicoptère orienté vent debout (translation très lente, de 1 à 10 km/heure au badin selon le vent).

Epreuve n° 4 :

Montée à 600 mètres.

A cette altitude, réduire à fond les gaz dans une position quelconque par rapport au vent.

Atterrissage de précision en autorotation, dans un cercle de 50 mètres environ de diamètre.

Epreuve n° 5 :

Voyage de 200 km au moins comportant trois atterrissages en campagne dont un en autorotation, sur des terrains désignés par l'examinateur.

Art. 9.— La commission d'examen est composée de deux membres :

Un instructeur agréé par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale (service de l'aviation légère et sportive) ;
 Un commissaire de l'Aéro-Club de France.

La commission contrôle et corrige éventuellement les épreuves, dresse un procès-verbal et le transmet à l'Aéro-Club de France qui délivre le brevet et la licence de pilote privé d'hélicoptère.

Une copie du procès-verbal est adressée au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (service de l'aviation légère et sportive).

Art. 10.— Les candidatures doivent être adressées à l'Aéro-Club de France, 6, rue Galilée, Paris (16^e), ou à son représentant local.

Art. 11.— La date de mise en application des dispositions ci-dessus sera fixée par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale.

Art. 12.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 août 1953.

Paul DEVINAT.

ARRÊTE MINISTERIEL fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile.

(Du 13 novembre 1953)

Le secrétaire d'État aux travaux publics et à l'aviation civile,

Vu le décret n° 47-107 du 13 janvier 1947 portant création d'un conseil médical au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale ;

Vu l'arrêté du 11 juillet 1947 portant création d'une commission supérieure d'examen médical du personnel navigant ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile,

Arrête :

Article 1er.— Tout candidat à l'obtention d'un brevet, d'une licence ou d'une qualification, ou au renouvellement d'une licence ou d'une qualification du personnel navigant pour laquelle des conditions d'aptitude physique et mentale sont prescrites, subit un examen médical destiné à déterminer cette aptitude.

Il remet au médecin examinateur une déclaration signée de lui, exacte et aussi complète et précise que possible indiquant notamment :

S'il a déjà subi un examen analogue et quel en a été le résultat ;

Ses antécédents médicaux personnels, anciens et récents, héréditaires et familiaux,

ainsi qu'un engagement à répondre sincèrement aux questions qui lui seront posées au cours des examens.

Toute fausse déclaration et tout faux renseignement sont signalés au service de délivrance des licences qui propose alors au secrétaire général à l'aviation civile et commerciale de prendre les mesures jugées nécessaires, telles que le refus ou le retrait de la licence ou qualification, le signalement du candidat aux services de délivrance des licences de l'Etat dont le candidat est ressortissant quand celui-ci n'est pas de nationalité française.

Art. 2.— Les examens médicaux doivent être passés devant des médecins spécialement désignés par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, après avis du conseil médical de l'aviation civile.

Les examens médicaux d'admission (visite initiale) dans les catégories autres que celles visées à l'alinéa a de l'article 6 ci-dessous seront obligatoirement passés devant un centre ou une commission spécialement agréés à cet effet après avis du conseil médical de l'aviation civile.

Les candidats au renouvellement des licences autres que celles visées à l'alinéa a de l'article 6 ci-dessous devront passer la visite médicale correspondante devant une commission ou un centre agréé après avis du conseil médical de l'aviation civile.

Toutefois, lorsqu'un membre du personnel navigant est en service dans une région éloignée des centres officiels d'examen médical, l'examen périodique qu'il doit normalement subir pour obtenir le renouvellement de sa licence peut exceptionnellement :

Etre différé une fois pour une période de six mois, s'il s'agit d'un membre de l'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols privés ;

Etre différé pour deux périodes consécutives de trois mois chacune s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite affecté à une exploitation commerciale, à la condition que l'intéressé obtienne, dans chaque cas, à l'endroit où il se trouve, un certificat médical favorable, après avoir été examiné par un médecin exerçant des fonctions officielles ou un médecin particulièrement qualifié en médecine aéronautique, ou encore et à défaut, par un praticien simplement admis à l'exercice légal de la médecine.

Art. 3.— Le titulaire d'une licence ou qualification doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence ou de sa qualification pendant toute période où il ressent une déficience physique ou mentale quelconque qui serait de nature à le mettre dans l'incapacité de satisfaire aux conditions exigées pour la délivrance ou le renouvellement de sa licence ou qualification.

Dans cette hypothèse le titulaire d'une licence ou d'une qualification pourra se présenter devant un centre d'examen

médical du personnel navigant avant l'expiration de la validité de sa licence ou de sa qualification.

Si un pilote commandant de bord a connaissance d'une déficience physique ou mentale dont souffrirait un des membres de l'équipage placé sous son autorité, et si cette déficience est de nature à interdire à l'intéressé l'obtention ou le renouvellement de sa licence ou qualification, il doit l'empêcher d'exercer les privilèges de sa licence ou qualification, tant que l'intéressé souffre de cette déficience. On entend par déficience physique ou mentale les conséquences de tout accident, maladie, lésion, boisson, médicament ou substance pharmacodynamique, tant que ces conséquences apparaissent susceptibles de rendre l'intéressé incapable de satisfaire parfaitement aux fonctions qui lui sont imparties dans l'équipage.

Art. 4.— Le médecin examinateur procède à l'examen médical et indique l'aptitude physique et mentale du candidat conformément aux dispositions de l'annexe jointe au présent arrêté (1). Les standards décrits ne permettent pas de faire face à tous les cas particuliers et laissent, de ce fait, au jugement personnel du médecin examinateur, une certaine part de la détermination de l'aptitude physique et mentale. Celle-ci ne pourra être établie qu'après un examen médical complet effectué avec toutes les ressources de la médecine, compte tenu des standards exigés pour la licence ou qualification que le candidat désire obtenir ou renouveler.

Art. 5.— Le médecin examinateur communique ses conclusions au service de délivrance des licences. Il peut signaler à la commission supérieure d'examen médical du personnel navigant de l'aviation civile les cas particuliers dans lesquels, à son avis, la capacité, l'habileté et l'expérience dont le candidat a fait la preuve compensent une déficience à l'égard d'un standard médical, de telle façon que cette déficience ne risque pas de l'empêcher d'accomplir avec sûreté ses fonctions lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence ou qualification.

Le service de délivrance des licences refusera de délivrer ou de renouveler une licence ou qualification si le candidat ne satisfait pas aux standards médicaux prescrits pour cette licence.

Il pourra être dérogé à cette règle si la commission supérieure d'examen médical du personnel navigant de l'aviation civile admet que l'inaptitude à remplir les conditions exigées est bien compensée c'est-à-dire que l'état de santé du candidat ne l'empêche pas d'accomplir avec sûreté ses fonctions pendant la période de validité de la licence ou qualification et qu'il ne risque pas de provoquer une incapacité subite en vol.

Pour déterminer que cette compensation existe, la commission supérieure d'examen médical pourra requérir l'avis des services techniques du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

La licence portera mention des restrictions nécessaires dans le cas où l'intéressé ne peut accomplir avec sûreté ses fonctions en vol que compte tenu de ces restrictions.

Art. 6.— Les conditions médicales d'aptitude aux différentes catégories de licences ou qualifications se divisent comme suit :

- 1° Conditions d'aptitude physique générale nos 1, 2 ou 3 ;
- 2° Conditions de vision nos 1, 2 ou 3 ;
- 3° Conditions de perception des couleurs nos 1 ou 2 ;
- 4° Conditions d'audition nos 1, 2, 3 ou 4.

(1) L'annexe pourra être communiquée par l'école nationale de l'aviation civile, 155 rue de la Croix-Nivert, Paris (15^e), ou par le service de l'aviation légère et sportive, 24, boulevard Victor, Paris (15^e).

Elles sont groupées en standards d'aptitude, définis ci-dessous, exigés soit pour la délivrance initiale, soit pour le renouvellement des différentes catégories de licences ou de qualifications :

	Admission	Renouvellement
a) Brevets et licences élémentaires, brevets et licences de pilote de planeur, de pilote privé d'avion et de pilote privé d'hélicoptère :		
Condition d'aptitude générale	2	3
Condition de vision	2	3
Condition de perception des couleurs	2	2
Condition d'audition	3	4
b) Qualifications d'instructeur pour la formation des pilotes de planeur et des pilotes privés d'avion et d'hélicoptère :		
Condition d'aptitude générale	1	2
Condition de vision	1	2
Condition de perception des couleurs	2	2
Condition d'audition	2	3
c) Brevet et licence de pilote professionnel d'avion et d'hélicoptère :		
Condition d'aptitude générale	1	1
Condition de vision	1	1
Condition de perception des couleurs	2	2
Condition d'audition	2	3
d) Brevet et licence de pilote professionnel de 1 ^{re} classe d'avion :		
Condition d'aptitude générale	1	1
Condition de vision	1	1
Condition de perception des couleurs	1	2
Condition d'audition	1	2
e) Brevet et licence de pilote de ligne :		
Condition d'aptitude générale	1	1
Condition de vision	1	1
Condition de perception des couleurs	1	2
Condition d'audition	1	1
f) Brevet et licence de navigateur :		
Condition d'aptitude générale	1	2
Condition de vision	1	2
Condition de perception des couleurs	1	2
Condition d'audition	2	3
g) Brevet et licence de mécanicien navigant :		
Condition d'aptitude générale	1	2
Condition de vision	1	2
Condition de perception des couleurs	2	2
Condition d'audition	2	3
h) Brevet et licence de radio navigant :		
Condition d'aptitude générale	1	2
Condition de vision	1	2
Condition de perception des couleurs	2	2
Condition d'audition	1	1
i) Qualification de radiotéléphonie :		
Condition d'audition	1	1
j) Qualification de vol aux instruments :		
Condition d'audition	1	1

Tout navigant titulaire d'un brevet ou d'une licence autre que celles définies en a et b ci-dessus qui désire acquérir un autre brevet, licence ou qualification n'est soumis qu'aux conditions de renouvellement de la licence ou de la qualification sollicitée.

Les services de délivrance des licences ne pourront pas entériner les décisions d'aptitude contraires à celles de la commission supérieure d'examen médical du personnel navigant.

Art. 7.— Tout candidat à la carte de stagiaire définie à l'article 12 de l'arrêté du 7 avril 1952 devra satisfaire aux conditions d'aptitude physique à la licence ou à la qualification correspondante.

La même condition sera exigée des navigants dispensés par ailleurs de la carte de stagiaire.

Art. 8.— Dans tous les cas d'inaptitude non temporaire prononcée par une commission ou un centre examinateur, celle-ci devra être confirmée et enregistrée par la commission supérieure d'examen médical du personnel navigant.

Aucune décision d'aptitude ne pourra être notifiée par un centre ou une commission d'examen médical qui aille à l'encontre de toute décision prise antérieurement par la commission supérieure d'examen médical du personnel navigant.

Art. 9.— Lorsqu'un navigant ayant passé une visite dans un centre ou devant une commission désirera être examiné dans un autre centre ou par une autre commission il devra, dans un délai de un mois, avant la date de la nouvelle visite, demander au centre ou à la commission en possession de son dernier dossier de le communiquer au nouveau centre ou à la nouvelle commission qu'il aura choisi.

Art. 10.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 13 novembre 1953.

Paul DEVINAT.

ARRETE MINISTERIEL fixant les conditions dans lesquelles l'utilisation des aérodromes est limitée en raison des conditions météorologiques défavorables.

(Du 17 août 1954)

Arrête :

Article 1^{er} - 1 - *Définitions* — Dans le présent arrêté, les termes ci-après employés dans les acceptions suivantes :

1.1. - *Hauteur critique* : Hauteur minimum par rapport au niveau de l'aérodrome au-dessous de laquelle une descente le long de la trajectoire d'atterrissage est considérée comme dangereuse si le pilote ne dispose pas d'une visibilité suffisante pour poursuivre son vol par référence visuelle des repères du sol.

1.2. - *Portée visuelle de piste* : Distance maximum mesurée à partir de l'entrée de la piste en service et dans le sens de cette piste, à laquelle la bande d'atterrissage ou les balises ou feux qui la délimitent sont visibles.

Note 1 - L'emploi du mot « entrée de la piste », dans cette définition, ne limite pas l'emplacement du point d'où les observations seront faites à l'extrémité matérielle (début de la piste) mais les observations qui peuvent être effectuées à partir du point de prise de contact, du point de référence ILS ou d'autres points qui peuvent être reconnus les plus favorables à des observations représentatives.

Note 2 - Les renseignements communiqués à une occasion déterminée doivent être liés aux repères les plus visibles : bandes ou balises ou feux, qu'utilisera le pilote pour déterminer à vue sa position par rapport à la piste à cette occasion.

- 1.3. - *Hauteur de la base des nuages* : Hauteur par rapport au niveau de l'aérodrome de la limite inférieure de la zone où l'atmosphère commence à contenir des gouttelettes d'eau ou de glace. Cette limite peut être nette ou floue régulière ou irrégulière.
- 1.4. - *Visibilité verticale* : Hauteur au-dessus du niveau de l'aérodrome à laquelle un ballon météorologique cesse d'être visible pour l'observateur qui l'a lâché.
- 1.5. - *Minima opérationnels* : Limites aux atterrissages et aux décollages fixées à un commandant de bord dans ses consignes opérationnelles.

Ces limites sont exprimées dans les termes suivants :

- pour l'atterrissage : — une hauteur critique
— une portée visuelle de piste minimum
— une hauteur minimum de la base des nuages (ou, en cas de brume ou brouillard au sol, une valeur minimum de la visibilité verticale).
- pour le décollage : — une portée visuelle de piste minimum
— une hauteur minimum de la base des nuages (ou, en cas de brume ou brouillard au sol, une valeur minimum de la visibilité verticale).

Nota.— Le terme « hauteur minimum de la base des nuages », pourra être exprimé par deux valeurs différentes selon que cet élément météorologique est net ou flou, régulier ou irrégulier.

- 1.5.1. - *Minima opérationnels particuliers* : Minima opérationnels approuvés par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale au bénéfice d'un exploitant pour l'utilisation d'un aérodrome par un type déterminé de ses aéronefs au cours d'une procédure déterminée.
- 1.5.2. - *Minima opérationnels communs* : Minima opérationnels prescrits par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale pour l'utilisation d'un aérodrome par tous les aéronefs des exploitants qui ne sont pas admis au bénéfice du régime des minima particuliers.

2 — Réglementation

- 2.1. - Toute procédure d'atterrissage sera interrompue à la hauteur critique si le pilote ne dispose pas à ce moment d'une visibilité suffisante pour poursuivre sa manœuvre par référence visuelle des repères au sol.

Dans l'éventualité où la référence visuelle deviendrait insuffisante au-dessous de la hauteur critique, la procédure sera immédiatement interrompue à moins qu'à ce moment la hauteur atteinte rende cette interruption plus périlleuse que la poursuite de l'approche.

- 2.2. - Aucune manœuvre d'atterrissage ou de décollage ne sera entreprise lorsque l'un quelconque des éléments météorologiques mesurés du sol : portée visuelle de piste, hauteur minimum de la base des nuages (ou en cas de brume ou brouillard au sol, visibilité verticale) est inférieur au minimum auquel l'aéronef est soumis pour cet élément en vue de l'exécution de la manœuvre.

Art. 2. — Le bénéfice du régime des minima particuliers peut être retiré, s'il est constaté une déficience d'entraînement des équipages, de discipline d'exécution ou d'entretien de l'équipement de vol aux instruments.

Art. 3. — Toutes dispositions contraires au présent arrêté sont abrogées.

Signé : LEMAIRE.

ARRETE INTERMINISTERIEL relatif à la classification du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

(Du 25 août 1954)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile et notamment les articles 1, 2, 3 et 4 ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article unique.— La classification des membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est fixée comme suit, selon leur spécialité et la catégorie à laquelle ils appartiennent :

I. — Section A

Personnel affecté au commandement et à la conduite des aéronefs.

Catégorie « Essais et réceptions ».

Pilotes d'essais.

Pilotes de réceptions.

Catégorie « Transport aérien ».

Pilotes de ligne.

Pilotes professionnels de 1re classe d'avion.

Pilotes professionnels d'avions.

Pilotes professionnels d'hélicoptère.

Catégorie « Travail aérien ».

Pilotes de ligne.

Pilotes professionnels de 1re classe d'avion.

Pilotes professionnels d'avions.

Pilotes professionnels d'hélicoptère.

II. — Section B

Personnel affecté au service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation de l'aéronef.

Catégorie « Essais et réceptions ».

Ingénieurs navigants d'essais.

Mécaniciens navigants possédant la qualification « Essais et réceptions ».

Radionavigants possédant la qualification « Essais et réceptions ».

Catégorie « Transport aérien ».

Navigateurs.

Mécaniciens navigants.

Radionavigants.

Catégorie « Travail aérien ».

Navigateurs.

Mécaniciens navigants.

Radionavigants.

III. — Section C

Personnel affecté au service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, et notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes.

Catégorie « Essais et réceptions »

Expérimentateurs navigants d'essais.

Parachutistes professionnels possédant la qualification « Essais et réceptions ».

Catégorie « Travail aérien ».

Parachutistes professionnels.

Photographes navigants professionnels.

IV. — Section D

Personnel affecté aux services complémentaires de bord, comprenant notamment le personnel navigant commercial du transport aérien.

Catégorie « Transport aérien ».

Commissaires de bord.

Hôtesse de l'air.

Stewards.

Catégorie « Travail aérien ».

Hôtesse de l'air.

Stewards.

Fait à Paris, le 25 août 1954.

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme par intérim et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Henri ZIEGLER.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Robert VERON.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :*Le directeur du cabinet,*

Jean TASTEVIN.

ARRETE INTERMINISTERIEL fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion.

(Du 25 août 1954)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (art. 3, 9 et 10) ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, notamment l'article 17 ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er.— La consistance des épreuves et le programme des connaissances exigées pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion sont précisés dans l'annexe au présent arrêté (1).

Art. 2.— Un jury, désigné par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale arrête les sujets des épreuves prévues à l'article 1er et note les candidats.

(1) Les candidats pourront obtenir le programme en s'adressant à l'école nationale de l'aviation civile, 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15).

Art. 3. *Epreuves théoriques.* Les épreuves théoriques sont subies avant les épreuves pratiques.

La moyenne exigée est de 10 sur 20, toute note inférieure à 5 est éliminatoire.

Les candidats ayant satisfait à ces conditions reçoivent du jury, un certificat d'aptitude aux épreuves théoriques.

Ce certificat a une validité de douze mois ; exceptionnellement, le président du jury peut accorder des dérogations pour en prolonger la validité.

Sauf exception prévue ci-dessus, le délai séparant les épreuves théoriques des épreuves pratiques n'excédera pas douze mois.

Art. 4.— *Epreuves pratiques en vol.*— Sont admis à présenter les épreuves pratiques les candidats détenteurs du certificat visé à l'article 3 et d'un certificat médical d'aptitude physique aux fonctions de pilote professionnel datant de moins de six mois au moment des épreuves pratiques, lorsqu'ils satisfont à toutes les autres conditions prévues par ailleurs par l'article 17 (A) de l'arrêté du 7 avril 1952.

Les épreuves en vol sont passées sur des avions dont le choix est approuvé par le jury ; elles ont lieu en présence d'un examinateur désigné par le président du jury.

A l'issue des épreuves en vol l'examinateur remet au président du jury un rapport écrit relatif à ces épreuves.

Les candidats ayant échoué aux épreuves en vol peuvent s'y présenter à nouveau lors des sessions ultérieures, dans la période de douze mois visée à l'article 3. Aucune durée minima n'est fixée *a priori* entre deux tentatives, mais le président peut déclarer irrecevable la demande d'un candidat qui, ayant précédemment échoué, ne se serait pas raisonnablement entraîné depuis lors.

Art. 5.— Les candidats ayant satisfait aux épreuves en vol reçoivent le brevet et la licence de pilote professionnel d'avion.

Art. 6.— Les sanctions à l'encontre des fraudeurs au cours des examens sont les suivantes :

a) Exclusion de la session d'examens en cours sur décision du président du jury ;

b) Interdiction de se présenter ultérieurement à une ou plusieurs sessions d'examens du personnel navigant par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale sur proposition du président du jury.

Art. 7.— L'école nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation des examens théoriques et pratiques. A ce titre elle reçoit les candidatures, fixe la date des épreuves et assure la convocation des candidats.

Art. 8.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 août 1954.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme par intérim,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Henri ZIEGLER.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Robert VERON.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (air), et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Jean TASTEVIN.

ARRETE INTERMINISTERIEL fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère.

(Du 25 août 1954)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (art. 8, 9 et 10) ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, notamment l'article 2 ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er.— La consistance des épreuves et le programme des connaissances exigées pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère sont précisés dans l'annexe au présent arrêté (1).

Art. 2.— Le jury, désigné par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale arrête les sujets des épreuves prévues à l'article 1er et note les candidats.

Art. 3.— Epreuves théoriques.— Les épreuves théoriques sont subies avant les épreuves pratiques.

La moyenne exigée est de 10 sur 20, toute note inférieure à 5 est éliminatoire.

Les candidats ayant satisfait à ces conditions reçoivent du jury, un certificat d'aptitude aux épreuves théoriques.

Ce certificat a une validité de douze mois ; exceptionnellement, le président du jury peut accorder des dérogations pour en prolonger la validité.

Sauf exception prévue ci-dessus, le délai séparant les épreuves théoriques des épreuves pratiques n'excédera pas douze mois.

Art. 4.— Epreuves pratiques en vol.— Sont admis à présenter les épreuves pratiques les candidats détenteurs du certificat visé à l'article 3 et d'un certificat médical d'aptitude physique aux fonctions de pilote professionnel datant de moins de six mois au moment des épreuves pratiques, lorsqu'ils satisfont à toutes les autres conditions prévues par ailleurs par l'article 21 (A) de l'arrêté du 7 avril 1952.

Les épreuves en vol sont passées sur des hélicoptères dont le choix est approuvé par le jury ; elles ont lieu en présence d'un examinateur désigné par le président du jury.

A l'issue des épreuves en vol l'examinateur remet au président du jury un rapport écrit relatif à ces épreuves.

Les candidats ayant échoué aux épreuves en vol peuvent s'y présenter à nouveau lors des sessions ultérieures, dans la période de douze mois visée à l'article 3. Aucune durée minima n'est fixée a priori entre deux tentatives, mais le président peut déclarer irrecevable la demande d'un candidat qui, ayant précédemment échoué, ne se serait pas raisonnablement entraîné depuis lors.

Art. 5.— Les candidats ayant satisfait aux épreuves en vol reçoivent le brevet et la licence de pilote professionnel d'hélicoptère.

Art. 6.— Les sanctions à l'encontre des fraudeurs au cours des examens sont les suivantes :

(1) Les candidats pourront obtenir le programme en s'adressant à l'école nationale de l'aviation civile, 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15^e).

a) Exclusion de la session d'examens en cours sur décision du président du jury ;

b) Interdiction de se présenter ultérieurement à une ou plusieurs sessions d'examens du personnel navigant par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale sur proposition du président du jury.

Art. 7.— L'école nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation des examens théoriques et pratiques. A ce titre elle reçoit les candidatures, fixe la date des épreuves et assure la convocation des candidats.

Art. 8.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 août 1954.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme par intérim,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Henri ZIEGLER.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Robert VERON.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (air), et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Jean TASTEVIN.

ARRETE INTERMINISTERIEL fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de navigateur.

(Du 25 août 1954)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant de l'aéronautique civile (art. 8, 9 et 10) ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, et notamment l'article 24 (4^e), qui prévoit des épreuves théoriques et pratiques ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er.— La consistance des épreuves et le programme des connaissances exigées pour l'obtention du brevet et de la licence de navigateur sont précisés dans l'annexe au présent arrêté (1).

Art. 2.— Un jury, désigné par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale arrête les sujets des épreuves prévues à l'article 1er et note les candidats.

Art. 3.— Epreuves théoriques.— Les candidats qui ont obtenu les notes moyennes exigées, sans note éliminatoire pour l'en-

(1) Les candidats pourront obtenir le programme en s'adressant à l'école nationale de l'aviation civile, 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15^e).

semble des épreuves théoriques, reçoivent du jury un certificat d'aptitude à ces épreuves.

Ce certificat a une validité d'une année.

Art. 4.— Epreuves pratiques en vol.— Le matériel aéronautique utilisé pour les épreuves pratiques en vol est, en principe, fourni par l'administration. Toutefois, ces épreuves peuvent, avec l'agrément du jury, avoir lieu sur un avion et avec du matériel fournis par le candidat.

Les épreuves ont lieu en présence d'un examinateur désigné par le président du jury, auquel il remet un rapport écrit à l'issue de ces épreuves.

Le candidat ayant satisfait aux épreuves en vol reçoit un certificat d'aptitude délivré par le jury ; la validité de ce certificat est d'une année.

Art. 5.— Exceptionnellement, le président du jury pourra accorder des dérogations pour prolonger la validité des certificats d'aptitude.

En ce qui concerne les dérogations relatives au certificat d'aptitude aux épreuves en vol, il sera tenu compte de l'activité aérienne du candidat durant les douze mois de validité de ce certificat.

Art. 6.— Le jury peut dispenser des épreuves écrites un candidat qui aurait échoué aux épreuves orales à la session précédente. Cette dispense ne peut être accordée qu'une seule fois.

Les candidats peuvent se présenter plusieurs fois aux épreuves en vol. Aucune durée minima n'est fixée, *a priori*, entre deux tentatives, mais le président peut s'opposer à la demande d'un candidat qui, ayant précédemment échoué, ne se serait pas raisonnablement entraîné depuis lors.

Art. 7.— Les sanctions à l'encontre des fraudes au cours des examens sont les suivantes :

1° Exclusion de la session considérée sur décision du président du jury ;

2° Interdiction de se représenter à une ou plusieurs sessions des examens, du personnel navigant par décision du secrétaire général de l'aviation civile et commerciale sur proposition du président du jury.

Art. 8.— L'école nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation des examens théoriques et pratiques ; à ce titre elle reçoit les candidatures, fixe la date des examens et assure la convocation des candidats.

Art. 9.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 août 1954.

*Le ministre des travaux publics, des transports
et du tourisme par intérim,*

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Henri ZIEGLER.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine)
et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Robert VERON.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),
et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Jean TASTEVIN.

ARRETE INTERMINISTERIEL fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments.

(Du 25 août 1954)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (art. 8, 9 et 10) ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, notamment l'article 22 (3°) qui prévoit des épreuves théoriques et pratiques ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er.— La consistance des épreuves et le programme des connaissances exigées pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments (I. F. R.) sont précisés dans l'annexe au présent arrêté (1).

Art. 2.— Un jury, désigné par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale arrête les sujets des épreuves prévues à l'article 1er et note les candidats.

Art. 3.— Epreuves théoriques.— Les candidats qui ont obtenu les notes moyennes exigées, sans note éliminatoire pour l'ensemble des épreuves théoriques, reçoivent du jury un certificat d'aptitude à ces épreuves.

Ce certificat a une validité d'une année.

Art. 4.— Epreuves pratiques en vol.— Les épreuves pratiques en vol sont passées sur des avions fournis par l'organisme responsable du stage homologué suivi par le candidat. Le choix de ces avions doit être approuvé par le jury.

a) Lorsque le candidat est détenteur d'une licence de pilote professionnel, les épreuves ont lieu en présence de deux examinateurs ; l'un est choisi, avec l'agrément du président du jury, par l'organisme qui a préparé le candidat à ces épreuves, l'autre est obligatoirement un membre du jury désigné par le président.

A l'issue des épreuves en vol, un rapport écrit est présenté conjointement par les deux examinateurs au jury.

b) Lorsque le candidat est seulement détenteur d'une licence de pilote privé, les épreuves ont lieu en présence d'un seul examinateur, désigné par le président du jury, auquel il remet un rapport écrit à l'issue de ces épreuves ;

c) Le candidat ayant satisfait aux épreuves en vol reçoit un certificat d'aptitude délivré par le jury.

La validité de ce certificat est de six mois.

Art. 5.— Exceptionnellement, le président du jury pourra accorder des dérogations pour prolonger la validité des certificats d'aptitude.

En ce qui concerne les dérogations relatives au certificat d'aptitude aux épreuves en vol, il sera tenu compte de l'activité aérienne du candidat durant les six mois de validité de ce certificat.

Art. 6.— Le jury peut dispenser des épreuves écrites un candidat qui aurait échoué aux épreuves orales à la session précédente. Cette dispense ne peut être accordée qu'une seule fois.

(1) Les candidats pourront obtenir le programme en s'adressant à l'école nationale de l'aviation civile, 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15°).

Les candidats peuvent se présenter plusieurs fois aux épreuves en vol. Aucune durée minima n'est fixée, *a priori*, entre deux tentatives, mais le président peut s'opposer à la demande d'un candidat qui, ayant précédemment échoué, ne se serait pas raisonnablement entraîné depuis lors.

Art. 7.— Les sanctions à l'encontre des fraudes au cours des examens sont les suivantes :

1° Exclusion de la session d'examen considérée sur décision du président du jury ;

2° Interdiction de se représenter à une ou plusieurs sessions des examens du personnel navigant par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale sur proposition du jury.

Art. 8.— L'école nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation des examens théoriques et pratiques ; à ce titre elle reçoit les candidatures, fixe la date des examens et assure la convocation des candidats.

Art. 9.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 août 1954.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme par intérim,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Henri ZIEGLER.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Robert VERON.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (air), et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Jean TASTEVIN.

ARRETE INTERMINISTERIEL fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification restreinte de radiotéléphonie.

(Du 25 août 1954)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (art. 8, 9 et 10) ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, et notamment l'article 27 qui prévoit des épreuves théoriques et pratiques ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er.— La consistance des épreuves et le programme des connaissances exigées pour l'obtention de la qualification restreinte de radiotéléphonie sont précisés dans l'annexe du présent arrêté (1).

Art. 2.— Un jury, désigné par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale arrête les sujets des épreuves prévues à l'article 1er et note les candidats.

Art. 3.— L'examen comporte des épreuves théoriques et des épreuves pratiques au sol.

Art. 4.— Les sanctions à l'encontre des fraudes au cours des examens sont les suivantes :

1° Exclusion de la session considérée sur décision du président du jury ;

2° Interdiction de se représenter à une ou plusieurs sessions des examens du personnel navigant par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale sur proposition du président du jury.

Art. 5.— Les candidats titulaires des licences ou qualifications ci-dessous indiquées sont dispensés de certaines épreuves, conformément au tableau suivant :

(1) Les candidats pourront obtenir le programme en s'adressant à l'école nationale de l'aviation civile, 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15^e).

	PILOTE PROFESSIONNEL ou titulaire d'une licence ou qualification essais-réceptions.	QUALIFICATION de vol aux instruments ou pilote de ligne.	NAVIGATEUR	MÉCANICIEN navigant.	PILOTE PRIVÉ
Epreuve orale de radioélectricité et de réglementation radioélectrique.....	Dispensé.	Dispensé.	Dispensé.		Dispensé.
Epreuve orale de réglementation aérienne		Dispensé.	Dispensé.		
Epreuve pratique de matériel radioélectrique et électrique de bord	Dispensé.				Dispensé.
Epreuve pratique de radiotéléphonie...					

Art. 6.— L'école nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation des examens théoriques et pratiques ; à ce

titre, elle reçoit les candidatures, fixe la date des examens et assure la convocation des candidats.

Art. 7.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 août 1954.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme par intérim,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Henri ZIEGLER.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Robert VERON.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (air), et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Jean TASTEVIN.

ARRETE INTERMINISTERIEL fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention de la qualification générale de radiotéléphonie.

(Du 25 août 1954)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (art. 8, 9 et 10) ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile, et notamment l'article 27 qui prévoit des épreuves théoriques et pratiques ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er.— La consistance des épreuves et le programme des connaissances exigées pour l'obtention de la qualification générale de radiotéléphonie sont précisés dans l'annexe du présent arrêté (1).

Art. 2.— Un jury, désigné par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale arrête les sujets des épreuves prévues à l'article 1er et note les candidats.

Art. 3.— L'examen comporte des épreuves théoriques et des épreuves pratiques au sol.

Art. 4.— Le jury peut dispenser des épreuves écrites un candidat qui aurait échoué aux épreuves orales à la session précédente ; cette dispense ne peut être accordée qu'une seule fois.

Il peut également autoriser un candidat ayant échoué aux épreuves pratiques au sol à subir à nouveau ces épreuves lors de la session suivante ; cette autorisation ne peut être renouvelée.

(1) Les candidats pourront obtenir le programme en s'adressant à l'école nationale de l'aviation civile, 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15^e).

Enfin, les candidats sont dispensés de celle des épreuves théoriques ayant déjà fait l'objet des brevets, licences et qualifications dont ils sont titulaires, conformément au tableau ci-dessous :

	PILOTE de ligne.	QUALIFICATION de vol aux instruments	PILOTE profes- sionnel.	NAVIGA- TEUR	MÉCANI- CIEN navigant.
Radio	Dispensé.	Dispensé.		Dispensé.	
Navigation ..	Dispensé.	Dispensé.		Dispensé.	
Anglais	Dispensé.				

Art. 5.— Les sanctions à l'encontre des fraudes au cours des examens sont les suivantes :

1° Exclusion de la session considérée sur décision du président du jury ;

2° Interdiction de se représenter à une ou plusieurs sessions des examens du personnel navigant par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale sur proposition du président du jury.

Art. 6.— L'école nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation des examens théoriques et pratiques ; à ce titre, elle reçoit les candidatures, fixe la date des examens et assure la convocation des candidats.

Art. 7.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 août 1954.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme par intérim,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Henri ZIEGLER.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Robert VERON.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (air), et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Jean TASTEVIN.

DECRET n° 54-860 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

(Du 25 août 1954)

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre de la défense nationale et des forces armées, du secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et du secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, et notamment l'article 6 ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Décète :

Article 1er.— Des registres pour l'inscription, par catégorie et par section, des membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile sont ouverts au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (secrétariat général à l'aviation civile et commerciale).

Art. 2.— Les titres donnant droit à l'inscription aux registres sont les suivants, sous réserve qu'ils soient en cours de validité :

1^o REGISTRES A.

Catégorie « Essais et réceptions ».

Licence de pilote d'essais.
Licence de pilote de réceptions.

Catégorie « Transport aérien ».

Licence de pilote de ligne.
Licence de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion.
Licence de pilote professionnel d'avion.
Licence de pilote professionnel d'hélicoptère.

Catégorie « Travail aérien ».

Licence de pilote de ligne.
Licence de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion.
Licence de pilote professionnel d'avion.
Licence de pilote professionnel d'hélicoptère.

2^o REGISTRES B.

Catégorie « Essais et réceptions ».

Licence d'ingénieur navigant d'essais.
Licence de mécanicien navigant possédant la qualification « Essais et réceptions ».
Licence de radionavigant possédant la qualification « Essais et réceptions ».

Catégorie « Transport aérien ».

Licence de navigateur.
Licence de mécanicien navigant.
Licence de radionavigant.

Catégorie « Travail aérien ».

Licence de navigateur.
Licence de mécanicien navigant.
Licence de radionavigant.

3^o REGISTRES C.

Catégorie « Essais et réceptions ».

Licence d'expérimentateur navigant d'essais.
Licence de parachutiste professionnel possédant la qualification « Essais et réceptions ».

Catégorie « Travail aérien ».

Licence de parachutiste professionnel.
Licence de photographe navigant professionnel.

4^o REGISTRES D.

Catégorie « Transport aérien ».

Certificat de sécurité sauvetage.

Catégorie « Travail aérien ».

Certificat de sécurité sauvetage.

Art. 3.— Si l'intéressé est titulaire de plusieurs brevets, licences, qualifications ou certificats le rattachant à des sections ou catégories différentes ou si son contrat de travail prévoit plusieurs affectations relevant de sections ou de catégories différentes, il fait l'objet d'une inscription sur chacun des registres correspondant à ces diverses fonctions.

Art. 4.— Ne peuvent présenter une demande d'inscription aux registres, les navigants étrangers qui n'ont pas, au préalable, fait l'objet d'une autorisation d'inscription dans les conditions fixées par l'article 7 (alinéas 5, 6, 7), de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953.

Art. 5.— Les navigants, dont l'inscription est refusée, peuvent faire appel de cette décision auprès du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Art. 6.— Lorsqu'un navigant professionnel cesse d'exercer pendant plus d'un an, son inscription au registre est suspendue. Toutefois dans le cas où l'arrêt d'activité résulte d'un accident du travail ou d'une maladie due à l'exercice de la profession, la suspension d'inscription n'a lieu qu'après décision du conseil médical de l'aéronautique civile concluant à l'aptitude de l'intéressé.

Mention en est portée sur le ou les registres où il est inscrit.

Lorsque l'intéressé reprend son activité, il est mis fin sur sa demande, à cette suspension d'inscription.

Art. 7.— En vue de l'application des dispositions de l'article 6 ci-dessus, tout employeur est tenu de signaler au service chargé de la tenue des registres l'engagement, le licenciement ou la démission ainsi que toute cessation des fonctions d'un navigant.

De même, le conseil médical doit signaler toute décision qu'il est appelé à prendre concluant à l'aptitude d'un navigant par suite d'un accident du travail ou d'une maladie due à la profession.

Art. 8.— Il peut être procédé à la radiation d'un navigant, du ou des registres, par mesure disciplinaire, en application des dispositions de l'article 44 de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953.

Art. 9.— Un arrêt fixera les modalités d'application du présent décret et, notamment les règles d'établissement ainsi que le modèle de ces registres, les pièces à fournir par les candidats en vue de leur inscription et les conditions d'inscription provisoire.

Art. 10.— Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le ministre de la défense nationale et des forces armées, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine), sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 août 1954.

Pierre MENDES-FRANCE.

Par le président du conseil des ministres :

Le ministre de l'industrie et du commerce, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme par intérim,

Maurice BOURGES-MAUNOURY.

Le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre, ministre de la défense nationale et des forces armées par intérim,

Emmanuel TEMPLE.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

André MONTEIL.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),

Dionède CATROUX.

ARRETE INTERMINISTERIEL fixant les modalités d'application du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

(Du 25 août 1954)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu le décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er.— Les registres destinés à l'inscription des navigants professionnels de l'aéronautique civile sont au nombre de douze.

Les lettres indicatives de ces registres correspondent à la dénomination des sections et des catégories dans lesquelles sont classés les intéressés.

Personnel de la section A.

Catégorie Essais et réceptions	Registre A — ER.
Catégorie Transport aérien	Registre A — TP.
Catégorie Travail aérien	Registre A — TA.

Personnel de la section B

Catégorie Essais et réceptions	Registre B — ER.
Catégorie Transport aérien	Registre B — TP.
Catégorie Travail aérien	Registre B — TA.

Personnel de la section C.

Catégorie Essais et réceptions	Registre C — ER.
Catégorie Transport aérien	Registre C — TP.
Catégorie Travail aérien	Registre C — TA.

Personnel de la section D.

Catégorie Essais et réceptions	Registre D — ER.
Catégorie Transport aérien	Registre D — TP.
Catégorie Travail aérien	Registre D — TA.

Art. 2.— Chaque feuillet des registres, qui seront définis par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, est consacré à l'inscription d'un membre du personnel navigant et éventuellement à la suspension d'inscription, à la radiation et à la réinscription de l'intéressé.

La désignation de son employeur ou l'indication qu'il exerce pour son propre compte est également mentionnée.

En outre, figurent, sur le registre, les renseignements ci-après :

Arme d'appartenance de l'intéressé.

Grade dans la réserve.

Éventuellement, brevets militaires dont il est détenteur.

Art. 3.— Les pièces à joindre à la demande d'inscription et à adresser au service chargé de la tenue des registres sont :

a) Un certificat de nationalité française ou à défaut pour les navigants originaires des pays d'outre-mer, une attestation délivrée par les autorités françaises certifiant qu'ils sont ressortissants des pays d'outre-mer ;

b) Le bulletin n° 3 du casier judiciaire datant de moins de deux mois ;

c) L'indication de la nature, du némuro, de la date de délivrance et de la date de dernière validation des licences (pour les personnels des sections A, B, C), du numéro et de la date de délivrance du certificat de sécurité sauvetage (pour le personnel de la section D) ;

d) Un certificat de l'autorité militaire établissant qu'il n'est pas lié au service dans l'armée active ;

e) Une déclaration sur l'honneur de non-appartenance à la fonction publique (comme fonctionnaire ou comme contractuel à un titre autre que celui de navigant) ;

f) Une attestation de l'employeur ou, pour les personnels travaillant pour leur propre compte, une autorisation de transport aérien ou de travail aérien ;

g) Une déclaration, visée par l'autorité militaire, indiquant l'arme d'appartenance de l'intéressé, son grade dans la réserve et éventuellement les brevets militaires dont il est titulaire, ainsi que l'indication du bureau de recrutement ;

h) Deux photographies d'identité.

Art. 4.— Les navigants qui ne seront pas en mesure de produire une attestation de leur employeur ou une autorisation de transport aérien ou de travail aérien seront inscrits provisoirement, sur production des autres pièces (a, b, c, d, e, g, h) énumérées ci-dessus.

L'inscription provisoire ne pourra toutefois dépasser deux ans.

Art. 5.— Le service chargé de la tenue des registres, en accusant réception du dossier, délivre à l'intéressé un certificat d'inscription indiquant notamment son ou ses numéros d'inscription.

Art. 6.— Le ou les numéros d'inscription sont mentionnés sur les licences des intéressés.

Art. 7.— Le changement de section ou de catégorie d'un navigant inscrit au registre entraîne une modification de son inscription, par le transfert de celle-ci sur le registre correspondant à la nouvelle section ou à la nouvelle catégorie.

Art. 8.— Les membres du personnel navigant professionnel sont tenus d'informer le service chargé de la tenue des registres des changements intervenus dans leur situation militaire depuis leur inscription au registre.

Art. 9.— Les navigants, inscrits sur les anciens registres, sont inscrits de droit sur les nouveaux registres.

Art. 10.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 août 1954.

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,*

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur du cabinet,
Henri ZIEGLER.*

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

*Le directeur du cabinet,
Jean TASTEVIN.*

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Pour le secrétaire d'Etat à la marine et par délégation :

*Le directeur du cabinet,
Robert VERON.*

DECRET n° 54-1001 portant règlement d'administration publique pour l'application des articles 40 à 45 de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 relatifs au conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

(Du 8 octobre 1954)

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre de la défense nationale et des forces armées, du ministre des travaux publics, du logement et de la reconstruction et du secrétaire d'Etat aux forces armées (air),

Vu la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne ;

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, notamment ses articles 40 à 45 relatifs au conseil de discipline de l'aéronautique civile ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décète :

Article 1er.— Le conseil de discipline de l'aéronautique civile siège au ministère des travaux publics, du logement et de la reconstruction.

Chacune des trois sections créées par l'article 41, alinéa 1er, de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953, est habilitée à proposer, au nom du conseil de discipline, l'application des sanctions prévues par ladite loi aux personnels navigants relevant de sa compétence.

Le ministre chargé de l'aviation marchande, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) ou la section saisie peut décider qu'une affaire sera soumise au conseil de discipline siégeant en assemblée plénière. Le conseil est alors présidé par le président de la section intéressée. Au cas où l'affaire relève de plus d'une section, le conseil est présidé par le plus ancien des présidents des sections intéressées.

Le conseil de discipline ou les sections ne peuvent siéger valablement que si la moitié au moins de leurs membres sont présents.

Art. 2.— La section Essais et réceptions est composée comme suit :

Deux représentants du secrétaire d'Etat aux forces armées (air) :

Un représentant du ministre chargé de l'aviation marchande ;

Trois membres de la profession désignés sur proposition des organisations les plus représentatives des entreprises employant le personnel des Essais et réceptions ;

Trois membres du personnel navigant professionnel désignés sur proposition des organisations les plus représentatives du personnel navigant professionnel des Essais et réceptions.

Art. 3.— La section Transport aérien est composée comme suit :

Trois représentants du ministre chargé de l'aviation marchande ;

Trois membres de la profession désignés sur proposition des organisations les plus représentatives des entreprises employant le personnel du Transport aérien ;

Trois membres du personnel navigant professionnel désignés sur proposition des organisations les plus représentatives du personnel navigant professionnel du Transport aérien.

Art. 4.— La section Travail aérien est composée comme suit :

Trois représentants du ministre chargé de l'aviation marchande ;

Trois membres de la profession représentant les entreprises ou organismes se livrant au Travail aérien ;

Trois membres du personnel navigant professionnel désignés sur proposition des organisations les plus représentatives du personnel navigant professionnel du Travail aérien.

Art. 5.— Les membres du conseil de discipline des personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile sont nommés pour deux ans par arrêté du ministre chargé de l'aviation marchande en ce qui concerne les sections Transport aérien et Travail aérien, et par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation marchande et du secrétaire d'Etat aux forces armées (air) en ce qui concerne la section Essais et réceptions.

Des suppléants, en nombre égal à celui des membres titulaires, peuvent être désignés dans les mêmes conditions.

Les personnes ayant encouru une condamnation inscrite à l'extrait n° 2 du casier judiciaire ou l'une des sanctions prévues à l'article 44 de la loi du 4 avril 1953 ne peuvent faire partie du conseil de discipline. Il doit être, le cas échéant, pourvu de leur remplacement pour le temps restant à courir jusqu'à la fin de la période de deux ans en cours.

Art. 6.— Les sections Transport aérien et Travail aérien sont présidées par l'un des représentants du ministre chargé de l'aviation marchande, désigné par celui-ci.

La section Essais et réceptions est présidée par l'un des représentants du secrétaire d'Etat aux forces armées (air) désigné par celui-ci.

Le secrétariat des sections est assuré par des fonctionnaires ou agents désignés par le ministre chargé de l'aviation marchande en ce qui concerne les sections Transport aérien et Travail aérien, et par le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) en ce qui concerne la section Essais et réceptions.

Le secrétariat du conseil de discipline siégeant en assemblée plénière est assuré par le secrétaire de la section dont le président préside le conseil.

Art. 7.— Les sections Transport aérien et Travail aérien sont saisies par le ministre chargé de l'aviation marchande.

La section Essais et réceptions est saisie par le secrétaire d'Etat aux forces armées (air).

Les rapporteurs des affaires relevant des sections Transport aérien et Travail aérien sont désignés par le ministre chargé de l'aviation marchande. Les rapporteurs des affaires relevant de la section Essais et réceptions sont désignés par le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Ils peuvent être pris soit parmi les membres du conseil de discipline, soit en dehors de ceux-ci.

Art. 8.— Le président de la section compétente notifie à l'intéressé les poursuites dont il est l'objet, lui fait connaître les griefs articulés à son encontre et l'invite à présenter ses observations par écrit.

Le navigant mis en cause dispose à cet effet d'un délai fixé par le président et qui ne peut être inférieur à dix jours à compter de la date à laquelle il a reçu notification des poursuites.

Le président convoque l'intéressé devant la section compétente ou le conseil de discipline. La convocation mentionne qu'il lui est accordé un délai d'au moins cinq jours avant sa comparution, pour prendre connaissance de son dossier au secrétariat de la section.

Au cas où l'intéressé néglige de comparaître ou de se faire représenter, le conseil de discipline ou la section compétente peut passer outre.

Art. 9.— Le rapporteur entend toutes personnes et recueille toutes informations utiles à l'instruction de l'affaire.

Le conseil de discipline ou la section compétente entend les personnes dont l'audition est jugée utile, le rapporteur en son rapport, l'intéressé en sa défense.

Le navigant mis en cause peut se faire assister ou représenter

soit par un avocat inscrit à un barreau, soit par un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Les débats ne sont pas publics.

Art. 10.— Les délibérations du conseil de discipline et des sections ont lieu hors de la présence de l'intéressé et de son représentant ou défenseur.

Les délibérations sont secrètes. Les ministres compétents peuvent prononcer la radiation des membres ou rapporteurs qui auraient méconnu cette disposition.

Les avis sont pris à la majorité des membres présents. Le vote a lieu au scrutin secret. En cas de partage égal des voix, le président fait connaître le sens de son vote et fait jouer sa voix prépondérante.

Le rapporteur ne prend pas part au vote s'il n'est pas membre du conseil de discipline ou de la section.

Le conseil de discipline ou les sections doivent donner leur avis dans un délai de huit jours après la fin des auditions prévues à l'article 9 ci-dessus.

Art. 11.— Les dispositions contraires au présent décret, et notamment celles de l'arrêté du 23 octobre 1946 portant création de conseils de discipline du personnel navigant de l'aéronautique civile sont abrogées en tant qu'elles concernent les navigants professionnels.

Art. 12.— Le ministre chargé de l'aviation marchande et le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 8 octobre 1954.

Pierre MENDES-FRANCE.

Par le président du conseil des ministres :

*Le ministre des travaux publics,
du logement et de la reconstruction,*

Jacques CHABAN-DELMAS.

Le ministre de la défense nationale et des forces armées,
Emmanuel TEMPLE.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),
Dionède CATROUX.

ARRETE INTERMINISTERIEL fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant.

(Du 11 janvier 1955)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (art. 8, 9 et 10) ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile, et notamment l'article 25 ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er.— Les programmes des épreuves et des connaissances exigées pour l'obtention du brevet et de la licence de

mécanicien navigant sont précisés dans l'annexe au présent arrêté (1).

Les examens comportent des épreuves théoriques, des épreuves pratiques au sol et des épreuves pratiques en vol.

Art. 2.— Un jury, désigné par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, arrête les sujets des épreuves prévues à l'article 1er et note les candidats.

Art. 3.— Epreuves théoriques et épreuves pratiques au sol.— Les épreuves théoriques et les épreuves pratiques au sol sont subies avant les épreuves pratiques en vol.

Les épreuves théoriques comportent des épreuves écrites éliminatoires et des épreuves orales.

La moyenne exigée pour les épreuves écrites est de 10 sur 20 ; toute note inférieure à 5 est éliminatoire.

Toute note inférieure à 5 pour les épreuves orales est éliminatoire.

La moyenne exigée pour l'ensemble des examens théoriques est de 10 sur 20.

La moyenne exigée pour les épreuves pratiques au sol est de 12 sur 20 ; toute note inférieure à 10 pour les épreuves de démontage et de dépannage est éliminatoire.

Art. 4.— Le jury peut dispenser des épreuves écrites un candidat qui aurait échoué aux épreuves orales à la session précédente. Cette dispense ne peut être accordée qu'une seule fois.

Les candidats ayant satisfait à l'ensemble des examens théoriques et des épreuves pratiques au sol reçoivent du jury un certificat d'aptitude.

Ce certificat a une validité de douze mois ; exceptionnellement, le président du jury peut accorder des dérogations pour en prolonger la validité.

Sauf exception prévue ci-dessus, le délai séparant les examens théoriques des épreuves pratiques en vol n'excédera pas douze mois.

Art. 5.— Epreuves pratiques en vol.— Sont admis à se présenter aux épreuves pratiques en vol les candidats détenteurs du certificat visé à l'article 4 et d'un certificat médical d'aptitude physique aux fonctions de mécanicien navigant datant de moins de douze mois au moment de ces épreuves lorsqu'ils satisfont aux autres conditions prévues par l'article 25 (A) de l'arrêté du 7 avril 1952.

Les épreuves en vol sont passées à bord d'appareils dont le choix est approuvé par le jury ; celles-ci ont lieu en présence d'un examinateur désigné par le président du jury ou d'un instructeur spécialement agréé par le président du jury.

A l'issue des épreuves en vol, l'examineur remet au président du jury un rapport écrit relatif à ces épreuves ; après étude du rapport, le candidat est déclaré apte ou inapte par le président du jury.

Les candidats ayant échoué aux épreuves en vol peuvent s'y présenter à nouveau lors de sessions ultérieures, dans la période de douze mois visée à l'article 4. Aucune durée minima n'est fixée *a priori* entre deux tentatives, mais le président du jury peut déclarer irrecevable la demande d'un candidat qui, ayant précédemment échoué, ne se serait pas raisonnablement entraîné depuis cet échec.

Art. 6.— Les candidats ayant satisfait aux épreuves en vol reçoivent le brevet et la licence de mécanicien navigant.

(1) Les candidats pourront obtenir les programmes faisant l'objet de cette annexe en s'adressant à l'école nationale de l'aviation civile, 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15e).

Art. 7.— Les sanctions à l'encontre des fraudes au cours des examens sont les suivantes :

a) Exclusion de la session d'examens en cours sur décision du président du jury ;

b) Interdiction de se présenter ultérieurement à une ou plusieurs sessions d'examens du personnel navigant, par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, sur proposition du président du jury.

Art. 8.— L'école nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation des examens théoriques et pratiques. A ce titre, elle reçoit les candidatures, fixe la date des épreuves et assure la convocation des candidats.

Art. 9.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 11 janvier 1955.

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Henri ZIEGLER.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Robert COUSIN.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Jean TASTEVIN.

ARRETE MINISTERIEL modifiant l'arrêté du 17 août 1954.

Minima opérationnels

(Du 2 mars 1955)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,
Vu le décret 47-2030 du 21 août 1947 ;

Compte tenu des standards faisant l'objet des paragraphes 4.1.3, 4.2.5 et 4.4.1 de l'annexe 6 (quatrième édition) à la convention relative à l'Aviation Civile Internationale ;

Vu l'arrêté 4312/DNA/C du 17 août 1954 fixant les conditions dans lesquelles l'utilisation des aérodromes est limitée en raison des conditions météorologiques défavorables ;

Arrête :

Article 1^{er} 1 *Définitions* — Dans le présent arrêté, les termes ci-après sont employés dans les acceptions suivantes :

1.1. - *Hauteur critique* : Hauteur minimum par rapport au niveau de l'aérodrome au-dessous de laquelle une descente le long de la trajectoire d'atterrissage est considérée comme dangereuse si le pilote ne dispose pas d'une visibilité suffisante pour poursuivre son vol par référence visuelle des repères du sol.

1.2. - *Visibilité horizontale*

1.2.1. - *Portée visuelle de piste* : Distance maximum mesurée à partir de l'entrée de la piste en service et dans le sens de cette piste, à laquelle la bande d'atterrissage ou les balises ou feux qui la délimitent sont visibles.

Note 1 - L'emploi du mot « entrée de la piste » dans cette définition ne limite pas l'emplacement du point d'où les observations seront faites à l'extrémité matérielle (début de la piste) mais les observations peuvent être effectuées à partir du point de prise de contact, du point de référence ILS ou d'autres points qui peuvent être reconnus les plus favorables à des observations représentatives.

Note 2 - Les renseignements communiqués à une occasion déterminée doivent être liés aux repères les plus visibles : bandes ou balises ou feux, qu'utilisera le pilote pour déterminer à vue sa position par rapport à la piste à cette occasion.

1.2.2. - *Visibilité météorologique* : Plus grande distance à laquelle il est possible d'identifier un objet.

Note 1 - La visibilité météorologique est la plus petite des valeurs mesurées au cours d'un tour d'horizon.

Note 2 - Ce tour d'horizon sera effectué à proximité de la station météorologique d'aérodrome.

1.3. - *Hauteur de la base des nuages* : Hauteur par rapport au niveau de l'aérodrome de la limite inférieure de la zone où l'atmosphère commence à contenir des gouttelettes d'eau ou de glace. Cette limite peut être nette ou floue, régulière ou irrégulière.

1.4. - *Visibilité verticale* : Hauteur au-dessus du niveau de l'aérodrome à laquelle un ballon météorologique cesse d'être visible pour l'observateur qui l'a lâché.

1.5. - *Minima opérationnels* : Limites aux atterrissages et aux décollages fixées à un commandant de bord dans ses consignes opérationnelles. Ces limites sont exprimées dans les termes suivants :

— pour l'atterrissage : — une hauteur critique

— une portée visuelle de piste minimum

— une hauteur minimum de la base des nuages (ou, en cas de brume ou brouillard au sol une valeur minimum de la visibilité verticale).

— pour le décollage : — une portée visuelle de piste minimum

— une hauteur minimum de la base des nuages (ou, en cas de brume ou brouillard au sol une valeur minimum de la visibilité verticale).

Nota.— Le terme « hauteur minimum de la base des nuages » pourra être exprimé par deux valeurs différentes selon que cet élément météorologique est net ou flou, régulier ou irrégulier.

1.5.1. - *Minima opérationnels particuliers* : Minima opérationnels approuvés par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale au bénéfice d'un exploitant pour l'utilisation d'un aérodrome par un type déterminé de ses aéronefs au cours d'une procédure déterminée.

1.5.2. - *Minima opérationnels communs* : Minima opérationnels prescrits par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale pour l'utilisation d'un aérodrome par tous les aéronefs des exploitants qui ne sont pas admis au bénéfice du régime des minima particuliers.

2. - *Réglementation*

2.1. - Toute procédure d'atterrissage sera interrompue à la hauteur critique si le pilote ne dispose pas à ce moment d'une visibilité suffisante pour poursuivre sa manœuvre par référence visuelle des repères au sol.

Dans l'éventualité où la référence visuelle deviendrait insuffisante au-dessous de la hauteur critique, la procédure sera immédiatement interrompue à moins qu'à ce moment la hauteur atteinte rende cette interruption plus périlleuse que la poursuite de l'approche.

2.2. - Aucune manœuvre d'atterrissage ou de décollage ne sera entreprise lorsque l'un quelconque des éléments météorologiques mesurés du sol : portée visuelle de piste, hauteur minimum de la base des nuages (ou en cas de brume ou brouillard au sol, visibilité verticale) est inférieur au minimum auquel l'aéronef est soumis pour cet élément en vue de l'exécution de la manœuvre.

2.2.1. - Pour l'atterrissage, lorsque la valeur de la portée visuelle de piste ne pourra être mesurée et transmise à l'aéronef, elle sera remplacée par la valeur de la visibilité météorologique pour l'application de la présente réglementation.

Art. 2.— Le bénéfice du régime des minima particuliers peut être retiré, s'il est constaté une déficience d'entraînement des équipages, de discipline d'exécution ou d'entretien de l'équipement de vol aux instruments.

Art. 3.— Toutes dispositions contraires au présent arrêté sont abrogées.

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
Signé : LEMAIRE.

ARRETE INTERMINISTERIEL relatif au certificat de sécurité et sauvetage.

(Du 24 mai 1955)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et le ministre de la défense nationale et des forces armées,

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, et notamment l'article 8 ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 13 novembre 1953 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Chapitre Ier

Généralités.

A. — Privilèges du titulaire du certificat de sécurité et sauvetage.

Article 1er.— Le certificat de sécurité et sauvetage permet à son titulaire d'exercer, à bord d'un aéronef, les fonctions dévolues aux personnels affectés aux services complémentaires de bord et notamment au personnel navigant commercial du transport aérien : commissaires de bord, hôtesses de l'air, stewards.

Art. 2.— Terminologie. — Pour l'application du présent arrêté, les termes employés devront être compris suivant la définition qui en est donnée dans l'arrêté du 7 avril 1952.

B. — Conditions de délivrance et de maintien de validité du certificat de sécurité et sauvetage.

Art. 3.— Pour obtenir le certificat de sécurité et sauvetage, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

1° Etre âgé de dix-neuf ans révolus ;

2° Satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 5 (§ a) du présent arrêté ;

3° Justifier de l'accomplissement de 100 heures de vol à bord d'un aéronef en qualité de membre d'équipage et de stagiaire ;

4° Satisfaire aux épreuves théoriques et pratiques fixées au chapitre III du présent arrêté.

Art. 4.— La validité du certificat de sécurité et sauvetage est maintenue sous réserve que son titulaire satisfasse aux conditions d'aptitude physique et mentale prévues à l'article 5 (§ b) du présent arrêté. Cette aptitude est vérifiée tous les six mois pour le personnel féminin et tous les douze mois pour le personnel masculin.

Chapitre II.

Conditions médicales d'aptitude physique et mentale à l'obtention et au maintien de la validité du certificat de sécurité et sauvetage.

Art. 5.— Les conditions médicales exigées pour l'obtention et le maintien de la validité du certificat de sécurité et sauvetage sont les suivantes :

a) Délivrance du certificat.

Aptitude générale : standard d'aptitude n° 2.

Vision : standard d'aptitude n° 2.

Perception des couleurs : standard d'aptitude n° 2.

Audition : standard d'aptitude n° 1.

b) Maintien de la validité du certificat.

Aptitude générale : standard d'aptitude n° 3.

Vision : standard d'aptitude n° 2.

Audition : standard d'aptitude n° 3.

Les standards d'aptitude sont définis dans l'annexe à l'arrêté du 13 novembre 1953 qui fixe les conditions médicales d'aptitude physique et mentale aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Art. 6.— La visite médicale pour la délivrance et le maintien de la validité du certificat de sécurité et sauvetage doit être passée dans un centre d'examen médical du personnel navigant.

Chapitre III

Programme et régime des examens pour l'obtention du certificat de sécurité et sauvetage.

Art. 7.— L'examen pour l'obtention du certificat de sécurité et sauvetage prévu à l'article 3 comprend :

Des épreuves en matière de « secourisme » et de « sécurité et sauvetage ».

Ces épreuves feront l'objet d'interrogations orales et d'exercices pratiques ;

Une épreuve de natation.

Art. 8.— Le jury, désigné par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, arrête les modalités des épreuves, note les candidats et décide si certaines épreuves doivent avoir lieu au sein des compagnies aériennes, avec des matériels ou à bord d'aéronefs appartenant aux compagnies.

Art. 9.— Les coefficients suivants sont affectés aux épreuves :

« Secourisme » : coefficient 2 ;

« Sécurité et sauvetage » : coefficient 3 ;

« Natation » : coefficient 1.

Art. 10. — Seuls sont déclarés reçus les candidats ayant obtenu une note moyenne de 10 sur 20.

Toute note inférieure à 5 est éliminatoire.

Art. 11. — Sont dispensés :

a) De l'épreuve de secourisme, les candidats titulaires d'un certificat de secouriste de la Croix-Rouge française ou de tout diplôme correspondant d'un niveau au moins égal ;

b) De l'épreuve de natation, les candidats titulaires du certificat de sauvetage délivré par la fédération nationale de sauvetage.

Art. 12. — Les sanctions à l'encontre des fraudes au cours des examens sont les suivantes :

a) Exclusion de la session d'examens en cours sur décision du président du jury.

b) Interdiction de se présenter ultérieurement à une ou plusieurs sessions d'examens du personnel navigant par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale sur proposition du président du jury.

Art. 13. — L'école nationale de l'aviation civile, 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15^e), est chargée de l'organisation des examens.

A ce titre elle reçoit les candidatures, fixe la date des épreuves et assure la convocation des candidats.

Art. 14. — Secourisme. — Les interrogations ou exercices porteront sur au moins quatre des groupes de connaissances élémentaires ci-après :

1^o Rôle du personnel navigant en matière de secourisme d'urgence ;

2^o Conduite à tenir en présence d'un blessé :

L'examen du blessé.

L'état de choc, sa prévention.

Importance du transport correct.

Le tableau des urgences ;

3^o Les hémorragies :

Connaissances élémentaires de l'appareil circulatoire.

Nature des hémorragies.

Soins à donner : pose de garrots et pansements compressifs ;

4^o Les fractures :

Notions d'anatomie.

Nature des fractures.

Immobilisation provisoire du membre fracturé: attelles, gouttières, écharpes.

Les luxations et entorses, soins à donner ;

5^o Les plaies et contusions. Les brûlures, en particulier par le feu et les acides. Les gelures.

Premiers soins à donner.

Asepsie et antiseptie.

Lavage des mains et stérilisation d'urgence.

Désinfection d'une plaie.

Pansements.

6^o Premiers soins à donner en cas d'accidents et incidents tels que :

Piqûres, morsures.

Abcès et panaris.

Corps étrangers de l'œil, de l'oreille et des voies respiratoires.

Coup de chaleur, coup de soleil.

Asphyxies, syncopes.

Crises nerveuses.

Epistaxis, hémoptysie et hématomèse.

Apoplexie cérébrale.

Mal de l'air, maux de tête et d'estomac ;

7^o Manière d'exécuter les bandages des différentes parties du corps ;

8^o La respiration artificielle et les inhalations d'oxygène ;

9^o Accouchements : mesures à prendre, erreurs à éviter, soins immédiats aux nouveaux-nés.

Art. 15. — Sécurité et sauvetage. — L'épreuve de sécurité et sauvetage comprendra :

1^o Une interrogation sur les questions ci-après :

Comment survivre en mer.

Comment survivre dans les régions désertiques et inhospitalières.

L'organisation de sauvetage aéromaritime et aéroterrestre ;

2^o Une épreuve comportant une interrogation ou un exercice pratique sur chacun des trois groupes de connaissances suivants :

a) Consignes applicables dans la cabine aux différents cas d'urgence :

Incendie, atterrissage train rentré, amérissage, compte tenu des particularités de l'aéronef pour le matériel de sauvetage et son emplacement ;

b) Technologie, vérification du bon fonctionnement et utilisation :

Des extincteurs d'incendie à main.

Des issues de secours.

Des ceintures de sécurité des sièges.

Des ceintures ou gilets de sauvetage.

Des canots ou radeaux pneumatiques de sauvetage.

Les connaissances afférentes à ces matériels sont limitées à deux types déterminés :

c) Technologie et utilisation des moyens de signalisation :

Par miroir ;

Par colorant (fluorescéine) ;

Par pyrotechnie (fusées, feux de bengale, pots à fumée) ;

Par radio (poste de secours) ;

Par panneaux (connaissances du code),

Art. 16. — Epreuve de natation. — Le candidat doit sauter à l'eau d'une hauteur de deux mètres, parcourir cinq mètres sous l'eau et nager cent mètres.

Chapitre IV

Mesures transitoires et dispositions finales.

Art. 17. — A titre transitoire et exceptionnel, les candidats ayant exercé pendant une année au moins, à la date du présent arrêté, les fonctions dévolues au personnel navigant commercial du transport aérien recevront le certificat de sécurité et sauvetage sous réserve de satisfaire aux conditions médicales de maintien de la validité du certificat fixées à l'article 5 ou, dans la négative et à titre exceptionnel, d'avoir été reconnus aptes par la commission supérieure d'examen médical du personnel navigant.

Art. 18. — Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 24 mai 1955.

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,*

Edouard CORNIGLION-MOLINIER.

Pour le ministre de la défense nationale et des forces armées
et par délégation :

Le chargé de mission,

Roger GROMAND.

ARRETE relatif au certificat de sécurité et sauvetage.

Rectificatif au *Journal officiel* du 1er juin 1955 :

Page 5560, 1re colonne, article 2, B, 3°, au lieu de : « en qualité de membre d'équipage et de stagiaire », lire : « En qualité de membre de l'équipage ou de stagiaire ».

ARRETE INTERMINISTERIEL fixant la liste des brevets, licences et certificats des navigants professionnels de l'aéronautique civile.

(Du 11 juin 1955)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et le ministre de la défense nationale et des forces armées,

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article unique. — La liste des brevets, licences et certificats prévue par l'article 8 de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 est fixée comme suit :

- Brevet et licence de pilote d'essais.
- Brevet et licence de pilote de réceptions.
- Brevet et licence de pilote professionnel d'avion.
- Brevet et licence de pilote professionnel d'hélicoptère.
- Brevet et licence de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion.
- Brevet et licence de pilote de ligne.
- Brevet et licence de navigateur.
- Brevet et licence de mécanicien navigant.
- Brevet et licence de radionavigant.
- Brevet et licence d'ingénieur navigant d'essais.
- Brevet et licence d'expérimentateur navigant d'essais.
- Brevet et licence de parachutiste professionnel.
- Brevet et licence de photographe navigant professionnel.
- Certificat de sécurité et sauvetage.

Fait à Paris, le 11 juin 1955.

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,
Edouard CORNIGLION-MOLINIER.*

Le ministre de la défense nationale et des forces armées,

Pour le ministre et par délégation :

*Le délégué à l'air,
Roger GROMAND.*

ARRETE INTERMINISTERIEL relatif au brevet et licence de photographe navigant professionnel de l'aéronautique civile.

(Du 8 juillet 1955)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et le ministre de la défense nationale et des forces armées,

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

CHAPITRE Ier**Généralités.****Article 1er.**

Il est créé un brevet et une licence de photographe navigant professionnel de l'aéronautique civile.

La licence est exigée pour l'exercice des fonctions de photographe, à titre d'activité principale et habituelle, à bord des aéronefs comportant un équipement spécialement affecté à la photographie aérienne.

Article 2.**Terminologie.**

Pour l'application du présent arrêté, les termes employés devront être compris suivant la définition qui en est donnée dans l'arrêté du 7 avril 1952.

Article 3.**Conditions de délivrance du brevet et de la licence.**

Pour obtenir le brevet et la licence de photographe navigant professionnel de l'aéronautique civile, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a) Etre âgés de vingt et un ans révolus ;
- b) Etre titulaire de la licence prévue par le décret n° 54-118 du 21 janvier 1954 ou appartenir à l'un des organismes désignés à l'article 6 dudit décret ;
- c) Satisfaire aux conditions médicales prévues à l'article 14 du présent arrêté ;
- d) Totaliser 50 heures de vol à bord d'un aéronef en qualité de photographe, notamment en qualité de stagiaire ;
- e) Satisfaire aux épreuves théoriques et pratiques visées aux articles 9, 10 et 11 du présent arrêté ;
- f) Produire un extrait de son contrat de travail ou une promesse de contrat prouvant son engagement en qualité de photographe navigant ou, s'il travaille pour son propre compte, une autorisation de travail dans la catégorie photographie aérienne.

Article 4.**Conditions de renouvellement.**

La licence de photographe navigant professionnel est valable douze mois.

Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que l'intéressé :

- 1° Remplisse les conditions médicales d'aptitude au renouvellement de la licence prévues à l'article 14 du présent arrêté ;
- 2° Justifie de l'accomplissement dans les douze mois précédant le renouvellement de la licence, de cinquante heures de vol en qualité de photographe navigant ou de membre d'équipage de conduite d'un aéronef affecté aux travaux de photographie aérienne. S'il ne remplit pas cette dernière condition il devra satisfaire, devant un instructeur, à un contrôle portant sur les épreuves pratiques en vol du brevet de photographe navigant ;
- 3° Ait obtenu la validation de la licence prévue par le décret n° 54-118 du 21 janvier 1954 pour une période au moins égale à douze mois ou appartienne à l'un des organismes désignés à l'article 6 dudit décret.

Article 5.**Privilèges du titulaire de la licence de photographe navigant professionnel**

Sous réserve des dispositions de l'article 7 de l'arrêté du

7 avril 1952, le titulaire de la licence de photographe navigant professionnel qui remplit les conditions fixées par le décret n° 54-118 du 21 janvier 1954 ainsi que celles prévues à l'article 14 du présent arrêté, peut assurer les fonctions de photographe navigant à bord de tout aéronef.

Article 6.

Qualification d'instructeur.

L'instruction en vol des photographes navigants stagiaires ne peut être donnée que par les titulaires de la qualification d'instructeur.

La qualification d'instructeur est délivrée par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale sur propositions d'une commission consultative désignée par ses soins.

La qualification d'instructeur est valable deux ans et renouvelable par périodes de même durée, après avis de la commission visée ci-dessus.

CHAPITRE II

Programme et régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de photographe navigant professionnel.

Article 7.

La consistance des épreuves et le programme des connaissances exigées pour l'obtention du brevet et de la licence de photographe navigant professionnel sont précisés dans l'annexe au présent arrêté.

Les candidats pourront obtenir le programme en s'adressant à l'école nationale de l'aviation civile, 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15^e).

Article 8.

Un jury, désigné par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, arrête les sujets des épreuves et note les candidats.

Article 9.

Epreuves théoriques.

Les examens théoriques comportent des épreuves écrites et des épreuves orales.

La moyenne exigée est de 10 sur 20 ; toute note inférieure à 5 est éliminatoire.

Les candidats ayant satisfait à ces conditions reçoivent du jury un certificat d'aptitude aux épreuves théoriques. Ce certificat reste valable pendant dix-huit mois ; exceptionnellement le président du jury peut accorder des dérogations pour en prolonger la validité.

Les candidats dont la note moyenne est comprise entre 8 et 10 sur 20 peuvent, sur leur demande, être autorisés par le jury à se présenter aux épreuves pratiques au sol.

Article 10.

Epreuves pratiques au sol.

Les épreuves pratiques au sol sont subies avant les épreuves pratiques en vol.

Sont admis à s'y présenter les candidats possesseurs du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques et ceux autorisés par le jury conformément au dernier alinéa de l'article 9 du présent arrêté.

Ces épreuves ont lieu en présence d'un examinateur désigné par le président du jury.

Le matériel utilisé doit être approuvé par le jury.

A l'issue des épreuves, l'examineur remet au président du jury un rapport écrit dans lequel il distingue et note, d'une

part, les candidats détenteurs du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques et, d'autre part, ceux seulement autorisés par le jury.

Les candidats détenteurs du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques sont déclarés admissibles si leur note est égale ou supérieure à 10/20 ; les autres candidats sont déclarés admissibles si leur note est égale ou supérieure à 12/20.

Les uns et les autres reçoivent un certificat d'aptitude aux épreuves théoriques et pratiques au sol dont la validité est de deux ans. Exceptionnellement, le président du jury peut accorder des dérogations pour en prolonger la validité et la porter au maximum à trois ans.

Article 11.

Epreuves pratiques en vol.

Sont admis à se présenter aux épreuves pratiques en vol les candidats possesseurs du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques et pratiques au sol, visé à l'article 10, en cours de validité et qui ont accompli le nombre d'heures de vol fixé à l'article 3.

Les épreuves pratiques en vol ont lieu en présence d'un examinateur désigné par le jury.

Le matériel utilisé doit être approuvé par le jury.

A l'issue des épreuves, l'examineur rédige un rapport qu'il remet au président du jury ; après étude de ce rapport le candidat est déclaré apte ou inapte par le président du jury.

Les candidats ayant satisfait aux épreuves en vol reçoivent le brevet et la licence de photographe navigant professionnel.

Les candidats déclarés inaptes par le jury peuvent se présenter à nouveau aux épreuves pratiques en vol lors des sessions ultérieures, tant que reste valide leur certificat d'aptitude aux épreuves théoriques et pratiques au sol. Aucune durée minima n'est fixée entre deux tentatives, mais le président du jury peut déclarer irrecevable la demande d'un candidat qui ne se serait pas raisonnablement préparé.

Article 12.

Les sanctions à l'encontre des fraudes en cours d'examen sont les suivantes :

a) Exclusion de la session d'examens en cours sur décision du président du jury ;

b) Interdiction de se présenter ultérieurement à une ou plusieurs sessions d'examens du personnel navigant par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale sur proposition du président du jury.

Article 13.

L'école nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation des examens théoriques et pratiques.

A ce titre elle reçoit les candidatures, fixe la date des épreuves et assure la convocation des candidats.

CHAPITRE III

Conditions médicales d'aptitude physique et mentale au brevet et à la licence de photographe navigant professionnel.

Article 14.

Les conditions médicales d'aptitude pour la délivrance et pour le renouvellement des brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile ont été définies par l'arrêté du 13 novembre 1953. Ces conditions médicales ont été groupées en standards d'aptitude suivant les différentes catégories de licences ou qualifications.

Pour l'application du présent arrêté, les standards sont les suivants :

	Admission.	Renouvellement.
Conditions d'aptitude générale . . .	1	2
Condition de vision	2	3
Condition de perception des couleurs .	2	2
Condition d'audition	2	3

CHAPITRE IV

Mesures transitoires.

Article 15.

A titre transitoire et exceptionnel, les photographes justifiant qu'ils ont exercé pendant deux ans au moins à la date du présent arrêté, d'une manière principale et habituelle, les fonctions de photographe professionnel à bord des aéronefs civils comportant un équipement spécialement affecté à la photographie aérienne, recevront, sur propositions d'une commission consultative désignée par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, le brevet et la licence de photographe navigant professionnel sous réserve :

D'une part, de satisfaire aux conditions médicales d'aptitude prévues pour le renouvellement de la licence de photographe navigant professionnel ;

D'autre part, d'être détenteurs de la licence, en cours de validité, prévue par le décret n° 54-118 du 21 janvier 1954 ou d'appartenir à l'un des organismes désignés par l'article 6 de ce décret.

Article 16.

Après avis de la commission visée ci-dessus, la qualification d'instructeur, validée pour une période de deux ans, sera délivrée aux candidats titulaires de la licence de photographe navigant professionnel justifiant qu'ils ont exercé les fonctions correspondant à cette qualification pendant une durée de deux ans au moins.

Article 17.

Le régime transitoire défini aux articles 15 et 16 ci-dessus ne pourra se prolonger au delà d'une période de dix-huit mois ouverte à la date du présent arrêté.

Article 18.

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 8 juillet 1955.

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,*

Edouard CORNIGLION - MOLINIER.

*Le ministre de la défense nationale
et des forces armées,*

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur du cabinet,
Guillaume WIDMER.*

ARRETE INTERMINISTERIEL portant modification de l'arrêté du 24 mai 1955 relatif au certificat de sécurité et sauvetage.

(Du 15 juillet 1955)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tou-

risme et le ministre de la défense nationale et des forces armées,

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, et notamment l'article 8 ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 13 novembre 1953 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article unique.— L'article 6 de l'arrêté du 24 mai 1955 relatif au certificat de sécurité et sauvetage est modifié comme suit :

« Les visites médicales pour la délivrance et le maintien de validité du certificat de sécurité et sauvetage sont passées dans les centres d'examen médical du personnel navigant ou devant les services médicaux agréés par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, sur proposition du conseil médical de l'aéronautique civile. Les décisions d'inaptitude définitive sont toujours prononcées par la commission supérieure d'examen médical du personnel navigant ».

Fait à Paris, le 15 juillet 1955.

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,*

Edouard CORNIGLION - MOLINIER.

*Le ministre de la défense nationale
et des forces armées,*

Pour le ministre et par délégation :

Le préfet délégué à l'air,

Roger GROMAND.

DECRET n° 55-1348 portant création d'un conseil médical de l'aéronautique civile au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (secrétariat général à l'aviation civile et commerciale).

(Du 5 octobre 1955)

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre de la santé publique et de la population et du ministre de la défense nationale et des forces armées,

Vu la loi n° 53-51 du 3 février 1953 relative au développement des crédits afférents aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Travaux publics, transports et tourisme, titre II : aviation civile et commerciale) ;

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 fixant le statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, notamment ses articles 23, 24 et 28 ;

Vu le décret n° 52-43 du 7 janvier 1952 modifié, portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 4 de la loi n° 51-482 du 27 avril 1951 instituant un régime complémentaire de retraites au bénéfice du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Décète :

Article 1er.— Un conseil médical de l'aéronautique civile est créé au ministère des travaux publics, des transports et du

tourisme (secrétariat général à l'aviation civile et commerciale).

Art. 2.— Le conseil médical de l'aéronautique civile est chargé :

1° D'étudier et de coordonner toutes les questions d'ordre physiologique, médicales, médico-sociales et d'hygiène intéressant l'aéronautique civile, notamment en ce qui concerne le personnel navigant, les passagers et, d'une façon générale, le contrôle sanitaire. Il assure, en cette matière, la liaison avec les organismes similaires étrangers ;

2° De confirmer les inaptitudes définitives prononcées par les différents centres d'examen médicaux ;

3° De prendre les décisions prévues par les articles 23, 24 et 28 de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 et par l'article 7 du décret n° 52-43 du 7 janvier 1952 en matière de reconnaissance d'incapacité temporaire ou permanente de travail et de décès consécutifs à un accident aérien survenu en service ou à une maladie imputable au service aérien ;

4° De recevoir et d'examiner :

a) Les appels interjetés par les candidats aux fonctions réservées au personnel navigant professionnel et les titulaires d'une licence du personnel navigant déclarés physiquement inaptes au titre de l'aéronautique civile par un centre d'examen médical du personnel navigant professionnel ;

b) Les appels interjetés par les employeurs qui estimeraient devoir contester les décisions prononcées par les autorités médicales compétentes en matière d'aptitude à une fonction du personnel navigant professionnel ;

c) Les demandes formulées par les médecins chefs des centres d'examen médical du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile et par les médecins examinateurs agréés qui, en présence d'un cas litigieux ou non prévu par les règlements d'aptitude physique en vigueur, estimeraient devoir prendre l'avis du conseil médical de l'aéronautique civile avant de formuler une décision d'aptitude ou d'inaptitude à une fonction du personnel navigant de l'aéronautique civile ;

d) Toute demande de dérogation aux conditions d'aptitude physique prévues par les règlements en vigueur en ce qui concerne le personnel navigant de l'aéronautique civile.

Art. 3.— Le conseil médical de l'aéronautique civile comprend :

1° Un président, docteur en médecine, nommé par arrêté du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ;

2° Six médecins titulaires choisis en raison de leur compétence en médecine aéronautique, nommés par arrêté du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, un médecin désigné par le ministre de la santé publique et de la population et un médecin désigné par le ministre de la défense nationale et des forces armées ;

3° Trois médecins suppléants nommés par arrêté du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Ces médecins peuvent assister aux délibérations du conseil avec voix consultative. Ils ne prennent part au vote qu'en cas d'absence des médecins titulaires ;

4° Un représentant du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale pour toutes les questions autres que celles qui concernent l'examen des cas particuliers d'aptitude médicale pour lesquels le secret professionnel des médecins est exigé. La détermination de ces questions est laissée à l'appréciation du président du conseil médical.

Art. 4.— Le président du conseil médical est, en cas d'absence, suppléé par le médecin le plus élevé en âge. Le conseil ne peut délibérer valablement que lorsque les deux tiers au moins de ses membres sont présents. Les délibérations ont lieu à huis clos ; elles sont prises à la majorité des voix.

En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Art. 5.— Le président du conseil médical peut appeler à siéger au conseil, avec voix consultative, les personnalités qu'il juge nécessaire d'entendre en raison de leur compétence ou de leurs fonctions quant aux questions inscrites à l'ordre du jour, notamment :

Des représentants du ministre de la défense nationale et des forces armées ;

Le directeur des transports aériens ou ses représentants ;

Le directeur de la navigation aérienne ou ses représentants ;

Le chef du service de l'aviation légère et sportive ou ses représentants ;

Des délégués des organisations représentatives des entreprises et du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Le président peut désigner des médecins experts s'il le juge nécessaire.

Art. 6.— Les affaires visées au paragraphe 3° de l'article 2 du présent décret seront rapportées par le représentant de la caisse de retraites du personnel navigant qui pourra être assisté d'un médecin. Les intéressés pourront venir en personne, se faire représenter ou assister devant le conseil par un médecin de leur choix.

Art. 7.— Le conseil médical de l'aéronautique civile dispose d'un secrétariat permanent. Le personnel affecté à ce secrétariat est prélevé sur les effectifs du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (secrétariat général à l'aviation civile et commerciale).

Art. 8.— Les dépenses de fonctionnement du conseil médical de l'aéronautique civile, ainsi que les frais d'expertises médicales effectuées à la demande du président du conseil médical, seront imputés sur les crédits ouverts au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (secrétariat général à l'aviation civile et commerciale).

Art. 9.— Le décret n° 47-107 du 13 janvier 1947 portant création d'un conseil médical au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale ainsi que les dispositions prises pour son application sont abrogées.

Art. 10.— Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le ministre de la santé publique et de la population et le ministre de la défense nationale et des forces armées sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel de la République française*.

Fait à Paris, le 5 octobre 1955.

Edgar FAURE.

Par le président du conseil des ministres :

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme.*

Edouard CORNIGLION-MOLINIER.

Le ministre de la défense nationale et des forces armées.

Pierre KENIG.

*Le ministre de la santé publique
et de la population,*

Bernard LAFAY.

ARRETE MINISTERIEL portant autorisation de vol aux instruments.

(Du 21 novembre 1955)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile,

Arrête :

Article 1er.— Les navigants détenteurs de la licence de pilote privé d'avion et d'une autorisation de vol aux instruments, telle la carte blanche ou la carte verte en cours de validité, délivrée par le ministère de la défense nationale et des forces armées, pourront faire porter sur leur licence de pilote privé une autorisation de vol aux instruments comportant, pour la même période de validité, des privilèges identiques à ceux figurant sur le titre militaire qu'ils détiennent.

L'autorisation de vol aux instruments ainsi délivrée par les services compétents de l'aéronautique civile sera renouvelée soit lorsque la validité du titre militaire aura été elle-même renouvelée, soit dans les conditions fixées par l'article 22, paragraphe C, de l'arrêté du 7 avril 1952, pour le renouvellement de la qualification de vol aux instruments.

Art. 2.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 novembre 1955.

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Henri ZIEGLER.

ARRETE MINISTERIEL portant modification de l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile.

(Du 16 décembre 1955)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne ;

Vu l'arrêté du 10 février 1926 fixant les conditions de délivrance et de validité des brevets et licences du personnel navigant de l'aéronautique ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile,

Arrête :

Article 1er.— Le troisième alinéa de l'article 14 de l'arrêté du 7 avril 1952 est modifié ainsi qu'il suit :

« 3^o Totaliser six heures au moins de vol sur planeur seul à bord et dix heures au moins en double commande et présenter une attestation d'un instructeur qualifié certifiant que cet entraînement en double commande, qui comprendra des séances de vol remorqué, a été effectué de manière satisfaisante. Si l'intéressé est titulaire d'une licence de pilote privé d'avion ou d'hélicoptère, cette expérience pourra être réduite à quatre heures de vol seul à bord et six heures de vol en double commande ».

Art. 2.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 décembre 1955.

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
René LEMAIRE.

ARRETE MINISTERIEL fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence élémentaires de pilote de planeur.

(Du 16 décembre 1955)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile,

Arrête :

Article 1er.— Les candidats au brevet et à la licence élémentaires de pilote de planeur doivent être âgés de seize ans révolus à la date des épreuves et fournir un certificat médical d'aptitude physique datant de moins de douze mois.

Les épreuves théoriques doivent précéder les épreuves pratiques. Elles peuvent être subies, si l'organisation des examens le permet, dès que le candidat a accompli deux heures d'entraînement en vol. L'admissibilité aux épreuves théoriques reste valable douze mois ; toutefois, deux échecs successifs aux épreuves pratiques, au cours de cette période, entraînent la perte du bénéfice de l'admissibilité aux épreuves théoriques.

Art. 2.— Les épreuves théoriques comportent une interrogation orale permettant de vérifier que le candidat connaît les manœuvres fondamentales à effectuer pour assurer la sécurité au sol et en vol. Cette interrogation portera notamment sur l'inspection du planeur avant le vol, la vérification du système de largage du câble de treuilage ou de remorquage, les règles élémentaires de la circulation.

Art. 3.— Les épreuves pratiques en vol comportent :

a) Un vol de contrôle sous la surveillance d'un examinateur titulaire de la qualification d'instructeur. Au cours de ce vol seront exécutées les manœuvres élémentaires normales et exceptionnelles de vol concernant le décollage au treuil ou en remorqué avion, la tenue de ligne de vol, le régime critique et le décrochage, la prise de terrain et l'atterrissage ;

b) Une épreuve en solo, avec barographe à bord, comportant un vol au cours duquel une période de cinq minutes s'écoule sans perte d'altitude. Ce vol doit être suivi d'un atterrissage correct sur le terrain de départ.

Le candidat ne sera admis à exécuter les épreuves définies en b qu'après avoir accompli avec succès le vol de contrôle défini en a.

Art. 4.— Régime des épreuves. — La commission d'examen est composée d'un commissaire de l'Aéro-Club de France et de l'instructeur visé à l'article précédent.

Le commissaire de l'Aéro-Club de France doit s'assurer de la régularité des épreuves, contrôler et viser la feuille de barographe.

Le procès-verbal des épreuves est communiqué à l'Aéro-Club de France qui délivre le brevet et la licence et au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (service de la formation aéronautique et des sports aériens).

Fait à Paris, le 16 décembre 1955.

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
René LEMAIRE.

ARRETE MINISTERIEL fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de planeur.

(Du 16 décembre 1955)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu l'arrêté en date du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile,

Arrête :

Article 1er.— L'examen exigé pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de planeur comporte des épreuves théoriques et des épreuves pratiques en vol.

Les candidats doivent être en possession, au moment de passer lesdites épreuves, de la licence élémentaire de pilote de planeur en cours de validité.

Les épreuves théoriques doivent précéder les épreuves pratiques. Elles peuvent être subies, si l'organisation des examens le permet, dès que le candidat a accompli dix heures de vol en double commande. L'admissibilité aux épreuves théoriques reste valable douze mois ; toutefois, deux échecs successifs aux épreuves pratiques au cours de cette période entraînent la perte du bénéfice de l'admissibilité aux épreuves théoriques.

Art. 2.— Les épreuves théoriques comportent six interrogations simples sur les matières suivantes :

	Coefficients
1 ^{re} interrogation. — Aérodynamique et théorie du vol. — Utilisation des planeurs et règles de sécurité	2
2 ^e interrogation. — Cellule. — Moyen de lancement	1
3 ^e interrogation. — Instruments de bord	1
4 ^e interrogation. — Météorologie	2
5 ^e interrogation. — Navigation	1
6 ^e interrogation. — Réglementation	1
Total	8

Chaque épreuve est notée de 0 à 20. Toute note inférieure à 5 est éliminatoire. La moyenne exigée pour l'admissibilité est de 10.

Les épreuves pratiques ne sont pas notées ; le candidat est déclaré admis ou inapte par décision de la commission prévue à l'article 5 ci-dessous.

Art. 3.— Les programmes des épreuves théoriques comprennent les notions élémentaires se rapportant aux matières suivantes :

I. — *Aérodynamique et théorie du vol. Utilisation des planeurs et règles de sécurité.*

a) *Aérodynamique et théorie du vol.*

Notions générales sur les principaux phénomènes relatifs à : la résistance de l'air, la portance, la traînée.

Variations de ces grandeurs avec l'angle d'incidence.

La polaire : de l'aile, du planeur. Points caractéristiques.

Equilibre des forces appliquées au planeur : en vol rectiligne, en virage.

La polaire des vitesses

Mouvements du planeur : axes d'inertie, références extérieures.

Gouvernes : effets primaires, effets secondaires. Compensation.

Dispositifs hypersustentateurs. Freins aérodynamiques. Effet d'un changement brusque de configuration du planeur. Décrochage.

Influence de l'attaque oblique. Autorotation.

b) *Utilisation des planeurs et règles de sécurité.*

Effets de la position du centre de gravité sur les caractéristiques de vol. Limites de centrage.

Conduite du planeur : au décollage, en montée, en vol, en approche, à l'atterrissage. Manœuvres et consignes en cas d'incidents.

Manœuvres au sol.

Sécurité : évacuation du bord, emploi du parachute.

II. — *Cellule, moyens de lancement.*

a) *Cellule.*

Description et fonctions des différentes parties du planeur : volture, fuselage, empennages, gouvernes et commandes, atterrisseur.

Entretien courant.

Visites périodiques.

Visite avant chaque vol.

b) *Moyens de lancement.*

Treuil et accessoires : description sommaire.

Avion remorqueur : dispositif de remorquage, crochet, câble.

III. — *Instruments de bord.*

Altimètre : utilisation, réglage, causes d'erreurs.

Anémomètre : utilisation, corrections, variation des indications avec l'altitude et la température.

Variomètre : utilisation.

Niveau transversal (bille) : utilisation.

Indication de virage : utilisation.

IV. — *Météorologie.*

La pression atmosphérique : ses variations en un lieu, décroissance avec l'altitude. Baromètres.

La température : ses variations en un lieu, ses variations avec l'altitude. Thermomètres. Psychomètres.

L'atmosphère-type : définition. Utilisation. Altimètre barométrique.

Le vent au sol et en altitude.

Stabilité et instabilité verticales de l'atmosphère d'origine thermique. Utilisation pour le vol à voile.

Les nuages : principes de formation et de classification, notion de systèmes nuageux.

Les masses d'air : classification. Fronts.

Action du relief : a) sur l'écoulement de l'air : effet thermique et dynamique, brises et vents particuliers. Utilisation pour le vol à voile ; b) sur les nuages et les fronts.

Phénomènes dangereux pour l'aviation : brouillard, givrage, orages (foudre et grêle).

Cartes météorologiques : cartes au sol et en altitude, lecture de ces cartes.

Principe de fonctionnement d'une station météorologique de renseignements.

V. — *Navigation.*

Connaissance pratique des différents moyens à la disposition du pilote pour assurer la navigation sur courte distance.

Lecture et utilisation des principales cartes aéronautiques, détermination de la position, échelle et signes conventionnels.

Méthode de navigation : par cheminement, à l'estime.

Définition : vitesse propre, vitesse indiquée, dérive, vitesse sol.

Les Nords : Nord vrai, Nord magnétique, Nord compas.

Déclinaison, déviation, détermination du cap à suivre.

Préparation du voyage.

VI. — *Réglementation.*

Nationalité et immatriculation des aéronefs.

Documents de bord.

Licence d'aptitude du P.N. (pilote de planeur) : condition d'obtention, privilèges, renouvellement.

Jets d'objets.

Dommages causés au sol.

Feux et signaux.

Règles de vol à vue.

Circulation au-dessus et à proximité des aérodromes.

Consignes particulières au vol à voile.

Art. 4.— Les épreuves pratiques en vol comportent :

1^o Trois épreuves de vol, le candidat étant seul à bord avec un barographe :

a) Un vol d'une durée minimum de deux heures terminé par un atterrissage au point de départ ;

b) Un gain d'altitude de 1.000 mètres au-dessus du point le plus bas ;

c) Un vol de distance de 50 kilomètres au moins effectué soit en ligne droite, soit autour d'un circuit triangulaire dont le plus petit côté mesure 15 kilomètres au minimum.

2^o Une épreuve destinée à contrôler l'aptitude du candidat aux fonctions de pilote commandant de bord. Au cours de cette épreuve, le candidat devra, sous le contrôle de l'instructeur visé à l'article 5, montrer son habileté à utiliser un planeur biplace dans les circonstances normales et exceptionnelles de vol.Les épreuves prévues au 1^o sont obligatoirement effectuées avant l'épreuve de contrôle sur planeur biplace.Si l'intéressé est titulaire du certificat de performance « D » (insigne d'argent de la F.A.I.), il sera dispensé de l'épreuve prévue au 2^o.

Le candidat doit, pour être admis à effectuer le vol défini en c, présenter l'attestation d'un instructeur qualifié établissant qu'il a accompli dix heures de vol en double commande.

Art. 5.— La commission d'examen est composée de deux membres :

Un instructeur agréé par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale (service de la formation aéronautique et des sports aériens) ;

Un commissaire de l'Aéro-Club de France.

La commission contrôle, corrige et note éventuellement les épreuves, dresse un procès-verbal et le transmet à l'Aéro-Club de France qui délivre le brevet et la licence de pilote de planeur.

Une copie du procès-verbal est adressée au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (service de la formation aéronautique et des sports aériens).

Art. 6.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale (service de la formation aéronautique et des sports aériens) est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 décembre 1955.

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
René LEMAIRE.**ARRETE fixant le programme et le régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de planeur.**Rectificatif au *Journal officiel* du 6 janvier 1956 : page 255, article 4, paragraphe 2^o, alinéa 3, au lieu de : « Il sera dispensé de l'épreuve prévue au 2^o », lire : « Il sera dispensé des épreuves prévues au 1^o ».**ARRETE INTERMINISTERIEL portant brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile.**

(Du 29 février 1956)

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),

Vu la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne ;

Vu la loi n^o 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er.— L'article 5 de l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 5.— Les candidats aux brevets et licences du personnel navigant ne sont admis à subir les épreuves pratiques en vol qu'après avoir été reçus aux examens théoriques et aux épreuves pratiques au sol lorsqu'elles sont exigées.

« Ils peuvent se présenter aux examens théoriques et aux épreuves pratiques au sol avant d'avoir satisfait aux conditions relatives à l'expérience, notamment en ce qui concerne le nombre d'heures de vol, correspondant à la licence considérée. Ils devront répondre toutefois aux conditions afférentes à l'âge et aux diplômes ou certificats lorsque de telles pièces sont exigées.

« Le délai séparant les épreuves théoriques des épreuves pratiques en vol est inférieur à un an, sauf dérogations particulières accordées notamment sur proposition du président des jurys d'examens.

« Les candidats ne sont admis à subir les épreuves pratiques en vol qu'après avoir accompli le nombre d'heures de vol exigées et obtenu le certificat médical, en état de validité, correspondant à la licence envisagée. Toutefois, ceux qui ont suivi d'une manière satisfaisante et complète un stage homologué peuvent être admis à subir les épreuves pratiques en vol à l'issue du stage homologué, avant d'avoir accompli la totalité des heures de vol prescrites.

« Dans tous les cas, les brevets et licences ne sont délivrés qu'au moment où les candidats remplissent l'ensemble des conditions fixées, pour chacun de ces titres, dans les articles suivants du présent arrêté ».

Art. 2.— Les autres dispositions de l'arrêté du 7 avril 1952 sont maintenues.

Art. 3.— Le secrétaire général à l'aviation civile et com-

merciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 29 février 1956.

*Le secrétaire d'Etat aux travaux publics,
aux transports et au tourisme,*

Auguste PINTON.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),

Henry LAFOREST.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Paul ANXIONNAZ.

ARRETE MINISTERIEL relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien.

(Du 20 août 1956)

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme,

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu le décret n° 51-359 du 23 mars 1951 relatif à la durée du travail du personnel navigant dans les entreprises de transport et de travail aériens ;

Vu le décret n° 53-916 du 26 septembre 1953 relatif à la coordination des transports aériens ;

Vu le décret n° 54-1102 du 12 novembre 1954 et notamment l'article 4, portant application du décret n° 53-916 du 26 septembre 1953 relatif à la coordination des transports aériens ;

Vu le décret du 13 décembre 1928, modifié par le décret n° 54-715 du 9 juillet 1954, fixant les conditions d'installation et d'exploitation des postes radioélectriques installés pour les besoins de l'aéronautique civile ;

Vu les annexes 1 et 6 à la convention de Chicago relative à l'aviation civile et notamment le chapitre 9 de l'annexe 6 ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigateurs de l'aéronautique civile, modifié par l'arrêté du 25 août 1954 ;

Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile entendu,

Arrête :

Article 1er.— Généralités.

Les exploitants de transport aérien sont tenus d'appliquer les prescriptions ci-après concernant l'entraînement et la composition des équipages sur les aéronefs de transport aérien.

La composition des équipages figurera dans le manuel d'exploitation déposé au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale et sera approuvée par le ministre chargé de l'aviation marchande. L'exploitant définira pour tous les membres de l'équipage la répartition type des tâches à bord et établira à l'usage de l'équipage une liste des opérations à effectuer pour chaque type d'aéronef, suivant les conditions d'utilisation. Cette liste comprendra en particulier toutes les manœuvres à effectuer avant la mise en route des moteurs, avant le décollage, avant l'atterrissage, ainsi que les manœuvres de secours.

Article 2.— Composition de l'équipage.

La composition de l'équipage de conduite correspondra au moins à celle que spécifie le manuel d'exploitation déposé au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale. Cette composition sera déterminée notamment à partir des règles

fixées par le présent arrêté et par la réglementation en vigueur relative à la durée du travail du personnel navigant dans les entreprises de transport et de travail aériens.

Pour l'équipage au travail, chacune des fonctions suivantes : *pilottage, navigation, télécommunications* et *mécanique* sera exercée à bord par un membre d'équipage titulaire de cette fonction, étant entendu qu'un membre d'équipage peut être responsable de plusieurs fonctions. Dans les cas où un remplaçant est nécessaire, ce remplaçant, s'il ne possède pas les mêmes brevets et licences que le titulaire, devra être capable d'exercer les tâches essentielles assurées par le titulaire, notamment en cas de défaillance de ce dernier, et d'effectuer les opérations de secours.

La liste des membres de l'équipage et leurs fonctions à bord figureront pour chaque vol sur le carnet de route de l'aéronef ou sur tout autre document de bord agréé.

Pendant les vols en conditions de vol aux instruments, le nombre de navigateurs au travail ne pourra être inférieur à deux.

Un membre d'équipage ne pourra être considéré comme doublé ou secondé, au sens du décret 51-359 du 23 mars 1951, article 5 (§ 2) concernant la limitation des heures consécutives de vol et des heures de vol accomplies au cours des vols consécutifs ; que si le membre d'équipage doublant ou secondant possède la même licence que le titulaire en ce qui concerne cette fonction.

Les aéronefs seront aménagés de telle façon que les membres d'équipage qui ne sont pas au travail à un moment donné puissent prendre un repos réel sans gêner ceux qui sont au travail.

Pour les aéronefs d'un poids maximum de plus de 5.700 kilogrammes, il ne pourra être demandé à un navigant de remplir plus de deux fonctions à titre de titulaire. Il pourra lui être demandé d'exercer deux autres fonctions à titre de remplaçant.

Art. 3.— Compétence du commandant de bord.

A.— *Services réguliers.*— Avant d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord, sur une route donnée pour laquelle il n'a pas encore été reconnu compétent :

a) Le pilote aura effectué sur cette route, en qualité de copilote, deux voyages simples pendant les douze mois précédents, dont un effectué pendant les soixante jours précédents, sous le contrôle d'un pilote instructeur qualifié sur cette route et agréé par le ministre chargé de l'aviation marchande ;

b) L'instructeur devra certifier à l'exploitant que le pilote contrôlé connaît la route, le relief, les conditions météorologiques saisonnières, les installations, services et procédures des télécommunications et de navigation, ainsi que l'emplacement des installations et services de recherches et sauvetages ;

c) Le pilote aura effectué pendant les douze mois précédents ;

1) En vol réel, les types de procédures semblables à celles en vigueur sur chaque aéroport régulier ;

2) En vol réel ou fictif, les types de procédures semblables à celles en vigueur sur chacun des autres aéroports en service qui peuvent être utilisés comme terrains de dégagement ou de secours ;

d) Le pilote aura effectué dans les six mois précédents au moins trois décollages et atterrissages sur des avions de même marque et de même modèle ;

e) Tout pilote reconnu apte et ayant effectué un voyage comme commandant de bord sur une route donnée restera qualifié pendant un an et tout pilote ayant effectué vingt voyages simples sur cette route en qualité de commandant de bord restera qualifié pendant trois ans ;

f) Lorsqu'un service est inauguré sur une nouvelle route, il sera appliqué les dispositions prévues ci-dessous pour les services non réguliers.

B.— *Services non réguliers.*— Avant de pouvoir exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion assurant un service non régulier :

a) Le pilote aura démontré ou prouvé d'une manière satisfaisante à un pilote instructeur désigné par l'exploitant et agréé par le ministre chargé de l'aviation marchande, pendant les douze mois précédents, qu'il connaît les caractéristiques topographiques, les conditions météorologiques saisonnières, les installations, services et procédures de télécommunications et de navigation ainsi que l'emplacement des installations de recherches et de sauvetage, le long de la route sur laquelle le vol doit être effectué ;

b) Le pilote aura effectué dans les six mois précédents en vol réel ou fictif les types de procédures semblables à celles en vigueur sur chaque aérodrome d'escale prévu ainsi que sur chaque aérodrome de décollage ou de secours ;

c) Le pilote aura effectué dans les six mois précédents au moins trois décollages et atterrissages sur des avions de même marque et de même modèle.

C.— *Remarques générales.*— Sur les routes où se présentent, pendant certaines saisons de l'année, des conditions météorologiques particulièrement rigoureuses (moussons, par exemple), aucun pilote n'exercera les fonctions de pilote commandant de bord s'il n'a pas acquis auparavant, comme pilote, l'expérience de ces conditions.

Article 4.— *Pilotage.*

a) Le titulaire de la fonction pilotage sera le premier pilote commandant de bord, il devra posséder la licence de pilote de ligne :

Sur les aéronefs de plus de vingt tonnes transportant exclusivement du fret et de la poste ;

Sur les aéronefs de plus de quatorze tonnes transportant des passagers ;

b) Le nombre de pilotes doit être suffisant pour assurer la sécurité du vol et sera déterminé en tenant compte du type de l'aéronef et de l'exploitation effectuée. Il sera au moins égal à deux pour tout aéronef de transport aérien, sauf dans les cas précisés ci-après :

Sur les aéronefs d'un poids maximum inférieur à quatorze tonnes, un seul pilote pourra être employé à condition que la durée du vol sans escale soit inférieure à quatre heures.

Il pourra en être de même pour les aéronefs bimoteurs n'ayant pas de système de pressurisation et d'un poids maximum compris entre quatorze et vingt-cinq tonnes sur autorisation du ministre chargé de l'aviation marchande.

c) Le remplaçant sera le deuxième pilote ; il figurera en second sur la liste de l'équipage et remplacera le commandant de bord en cas de défaillance de celui-ci.

Il devra au moins être titulaire de la licence de pilote professionnel et, pour les vols exécutés selon les règles de vol aux instruments, de la qualification de vol aux instruments.

d) Le titulaire et le remplaçant devront posséder les qualifications de type correspondant à leur licence pour l'aéronef considéré.

e) Le titulaire et le remplaçant devront occuper tous deux les postes prévus pour les pilotes, au moins pendant les manœuvres de décollage, d'approche et d'atterrissage.

f) *Entraînement des pilotes.*— Chaque exploitant désignera un ou plusieurs instructeurs agréés par le ministre chargé de l'aviation marchande afin de contrôler les pilotes en vol. Cha-

que pilote devra être contrôlé au moins deux fois par an, à des intervalles supérieurs à quatre mois, aussi bien en ce qui concerne le pilotage qu'en ce qui concerne la qualification de type, les manœuvres de secours et la connaissance du manuel d'exploitation.

En particulier, les seconds pilotes devront pouvoir faire la preuve qu'ils sont capables de se substituer pour les manœuvres essentielles touchant la sécurité du vol au premier pilote commandant de bord en cas de défaillance de ce dernier et notamment de pouvoir atterrir l'aéronef. Tout second pilote devra pouvoir justifier avoir exécuté, dans les six mois précédant un contrôle, au moins trois décollages et atterrissages sur des avions de même marque et de même modèle.

Chaque exploitant devra tenir des documents sur lesquels figureront tous les renseignements utiles relatifs à ces contrôles, les relevés d'heures de vol et de simulateur de vol ou de link-trainer de chaque pilote.

Article 5.— *Navigation.*

a) *Définition :*

Parcours non couvert A.— Parcours où la navigation est accomplie en utilisant l'estime contrôlée par points astronomiques, soit comme moyen principal de navigation soit comme moyen complémentaire nécessaire pour le contrôle systématique de la navigation effectuée à l'aide des stations terrestres.

Parcours couvert B.— Parcours où la navigation est possible à l'aide de moyens fournis par des installations au sol avec corrélativement, un équipement en état de fonctionnement à bord de l'aéronef.

Parcours balisé radiélectriquement C.— Parcours où la navigation est possible avec un degré de précision tel que la position soit connue à tout moment à moins de 15 miles nautiques près, à l'aide de moyens fournis par des installations au sol avec, corrélativement, un équipement en état de fonctionnement à bord de l'aéronef et utilisable des sièges pilotes.

Le classement des divers parcours dans l'une des trois catégories A, B, C définies ci-dessus sera opéré par décision du ministre chargé de l'aviation marchande après enquête de l'organisme du contrôle en vol, les exploitants et les organisations professionnelles entendus.

b) Un membre d'équipage, autre que le commandant de bord, titulaire de la licence de navigateur et exerçant la fonction de navigation à l'exclusion de la fonction pilotage, est nécessaire à bord de tout aéronef de transport aérien, effectuant un vol sur un parcours non couvert de la catégorie A.

c) Sur les parcours couverts de la catégorie B, la fonction navigation pourra être exercée par un membre d'équipage déchargé pendant ce temps de la fonction pilotage et titulaire :

Soit de la licence de navigateur ;

Soit de la licence pilote de ligne ;

Soit de la licence pilote professionnel de 1^{re} classe.

d) Sur les parcours de la catégorie C, la fonction de navigation pourra être exercée par un pilote aux commandes.

e) *Entraînement.*— L'exploitant prendra toutes dispositions pour que les membres d'équipage exerçant la fonction de navigation puissent prouver à un navigateur instructeur que dans les douze mois précédents, ils ont acquis une expérience de trente heures de vol dans l'exercice de la fonction navigation et une connaissance correcte de tous les moyens de navigation existants sur la ligne ou les lignes où ils sont affectés.

Article 6.— *Télécommunications.*

a) Le titulaire de la fonction de télécommunications devra posséder :

Soit la licence de radionavigant ;

Soit la qualification générale de radiotéléphonie si le parcours considéré bénéficie d'une couverture complète et permanente en radiotéléphonie ;

Soit la qualification restreinte de radiotéléphonie si le parcours considéré bénéficie d'une couverture permanente aisée en radiotéléphonie et que l'aéronef dispose, sous forme pré-réglée, à l'émission comme à la réception, de la totalité des fréquences appropriées et d'un ensemble de secours de mêmes caractéristiques techniques.

b) Si l'utilisation de la langue anglaise sur le parcours est nécessaire, la qualification de radiotéléphonie restreinte devra comporter la mention « internationale ».

c) En plus du titulaire, un autre membre de l'équipage devra pouvoir mettre en œuvre les appareils de télécommunications en radiotéléphonie à condition qu'il possède au moins la qualification restreinte de radiotéléphonie.

d) Entraînement.— L'exploitant devra prendre toutes dispositions pour que tout membre d'équipage titulaire :

Soit de la licence de radionavigant,

Soit des qualifications de radiotéléphonie, éventuellement avec mention « internationale »,

puisse prouver à un instructeur désigné par l'exploitant et agréé par le ministre chargé de l'aviation marchande, que dans les douze mois qui précèdent, il a accompli vingt-cinq heures dans les fonctions afférentes à ces licences ou qualifications et qu'il connaît d'une manière satisfaisante les moyens de télécommunications propres à la ligne ou aux lignes où il est affecté.

Article 7.— Mécanique.

a) Le titulaire de la fonction mécanique sera un membre d'équipage de conduite possédant la licence de mécanicien navigant et la qualification de type correspondante.

b) lorsque la facilité de mise en œuvre de l'aéronef et l'exploitation effectuée le permettent, et si à chaque escale sont prévus des mécaniciens au sol appropriés, le titulaire de la fonction mécanique pourra être un autre membre d'équipage de conduite ayant reçu une qualification de type valable et contrôlée par un instructeur qualifié. Toutefois, cette possibilité ne sera appliquée qu'après décision du ministre chargé de l'aviation marchande, après enquête de l'organisme du contrôle en vol, les exploitants et les organisations professionnelles entendus.

c) Si l'aéronef est équipé d'un poste spécial de mécanicien, ce poste devra être occupé en permanence par son titulaire.

d) Le remplaçant sera un **second membre d'équipage** capable d'effectuer les manœuvres essentielles et notamment de secours en cas de nécessité. Il sera titulaire de la qualification de type relative à l'aéronef considéré.

Toutefois, sur les aéronefs d'un poids inférieur à 14 tonnes, cette dernière obligation pourra être supprimée.

e) Entraînement des mécaniciens navigants.— Chaque exploitant désignera un ou plusieurs instructeurs, agréés par le ministre chargé de l'aviation marchande, afin de contrôler les mécaniciens navigants en vol.

Chaque titulaire de la fonction mécanique devra être contrôlé deux fois par an à des intervalles supérieurs à quatre mois en ce qui concerne la qualification de type, les manœuvres de secours et la connaissance du manuel d'exploitation. Toutefois, les mécaniciens navigants ayant effectué plus de 2.000 heures de vol en ligne pourront n'être contrôlés qu'une fois par an.

Sur demande de l'exploitant, les contrôles prévus plus haut pourront être effectués, dans certains cas, sur un simulateur de vol agréé.

Article 8.— Personnel complémentaire de bord.

L'équipage de tout aéronef de transport aérien doit comprendre un navigant commercial détenteur du certificat de sécurité et sauvetage si le nombre des passagers est au moins de vingt, deux navigants commerciaux détenteurs dudit certificat si le nombre des passagers est au moins de cinquante, et trois navigants commerciaux détenteurs dudit certificat si le nombre des passagers dépasse cent.

Toutefois, sur proposition des exploitants, les organisations professionnelles entendues, des dérogations pourront être accordées sur des lignes déterminées par le ministre chargé de l'aviation marchande.

Les personnels détenteurs du certificat de sécurité et sauvetage doivent suivre, au moins une fois par an, des stages d'instruction correspondant au programme des épreuves pour l'obtention du certificat, organisés par l'exploitant et destinés à maintenir leur aptitude professionnelle.

Les intéressés doivent, en outre, suivre un entraînement concernant l'emploi de tout matériel de sécurité et sauvetage nouvellement mis en service : ils doivent enfin être parfaitement au courant des installations de sécurité et sauvetage propres aux aéronefs ou ils sont en service.

L'indication des stages effectués et de l'instruction sur matériel nouveau sera portée par l'exploitant sur une fiche que les intéressés conserveront sur eux au cours de leurs vols.

L'entraînement en cours de stage pourra être contrôlé par les représentants qualifiés du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale ; ceux-ci seront également habilités à vérifier l'aptitude des personnels en service à bord et à se faire présenter la fiche visée ci-dessus.

Article 9.— Mesures transitoires.

Les exploitants n'étant pas en mesure de répondre, dès sa parution, à certaines des obligations prévues par le présent arrêté pourront obtenir du ministre chargé de l'aviation marchande, des dérogations exceptionnelles, à condition qu'ils mettent tout en œuvre pour y satisfaire dans les délais les meilleurs et qu'ils fassent la preuve que la sécurité des vols est assurée d'une manière satisfaisante. Cette période de transition ne sera en aucun cas supérieure à cinq années à dater de la publication du présent arrêté.

Article 10.

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 20 août 1956.

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Louis LAGNACE.

ARRETE INTERMINISTERIEL portant création d'un brevet et d'une licence de parachutiste professionnel et d'une qualification d'instructeur.

(Du 3 décembre 1956)

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine), le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme,

Vu la loi du 31 mai 1924, relative à la navigation aérienne ;

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu le décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 13 octobre 1949 portant création d'un brevet de parachutiste à deux degrés et d'une licence de parachutiste du second degré ;

Vu l'arrêté du 13 novembre 1953 fixant les conditions médicales d'aptitude physique et mentale aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique,

Arrêtent :

Chapitre Ier

Généralités.

I. — Terminologie.

Article 1er.— Pour l'application du présent arrêté, les termes ci-dessous sont employés avec les acceptions suivantes :

Brevet. — Titre sanctionnant un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Il est délivré après examen et est définitivement acquis à son titulaire.

Licence. — Titre sanctionnant l'aptitude et le droit pour les titulaires de brevets de remplir les fonctions correspondantes. La licence n'est valable que pour une période limitée ; elle est renouvelable par vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

Qualification. — Mention portée sur une licence ouvrant à son titulaire certaines modalités d'exercice des privilèges afférents à cette licence.

Enseignement homologué. — Cours ou stage d'instruction conforme à un programme déterminé, donné par un personnel qualifié, l'un et l'autre agréés par le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

Examineur habilité. — Personne désignée par le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme pour faire subir aux candidats l'une ou plusieurs des épreuves prévues par le présent arrêté.

Stagiaire. — Détenteur d'une carte de stagiaire inscrit par l'exploitant ou par un instructeur qualifié sur la liste du personnel navigant à l'entraînement.

Nuit. — Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile. Pour l'application pratique et aux latitudes moyennes on adoptera comme critères une demi-heure avant le lever et une demi-heure après le coucher du soleil.

Dispositif d'ouverture automatique. — Dispositif de déclenchement automatique provoquant l'ouverture du parachute.

Dispositif d'ouverture commandée. — Dispositif de déclenchement mis en œuvre par l'utilisateur et provoquant l'ouverture du parachute, à l'exclusion de tout dispositif d'automatisme.

Chute libre. — Trajet parcouru dans l'espace par un parachutiste depuis le moment où il quitte l'aéronef en vol jusqu'au moment où le parachute s'ouvre.

Parachutage. — Action de coordonner et de commander au cours d'un vol des sauts de parachutistes.

Largage. — Action de déterminer, de commander ou éventuellement d'effectuer des manœuvres en cours de vol nécessaires au lâcher d'animaux ou de tout matériel.

Temps de vol. — Activité aérienne décomptée depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens, en vue de gagner l'aire de décollage, jusqu'au moment

où le parachutiste, après avoir quitté l'appareil, s'immobilise au sol.

Saut. — Action de quitter l'aéronef en vol avec l'intention d'effectuer une descente en parachute.

Matériel homologué. — Matériel ayant satisfait aux essais de qualification et dont l'emploi est autorisé pour les sauts en parachutes par le service technique compétent du pays constructeur, à l'exception des matériels de secours ou de sauvetage.

II. — Règles générales.

Art. 2.— La licence et les qualifications ne peuvent être délivrées qu'aux titulaires du brevet.

Nul ne peut pratiquer le parachutisme s'il n'est pas en mesure de justifier qu'il est titulaire de la licence correspondante à la nature du saut envisagé en cours de validité et comportant toutes qualifications nécessaires.

Art. 3.— Une décision du secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme définira le modèle du brevet et de la licence de parachutiste professionnel.

Art. 4.— Les conditions médicales d'aptitude pour la délivrance et pour le renouvellement des brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile ont été définies par l'arrêté du 13 novembre 1953.

Ces conditions médicales ont été groupées en standards d'aptitude suivant les différentes catégories de licences et qualifications.

Pour l'application du présent arrêté, les standards sont les suivants :

	Délivrance initiale.	Renouvellement
Condition d'aptitude générale . . .	1	1
Condition de vision	1	2
Condition de perception des couleurs.	2	2
Condition d'audition	2	3

Art. 5.— Les candidats au brevet et à la licence de parachutiste professionnel pourront se présenter aux épreuves théoriques correspondantes avant d'avoir satisfait aux conditions de saut exigées. Ils ne seront admis à subir les épreuves pratiques qu'après avoir satisfait à ces dernières conditions.

Le délai séparant les épreuves théoriques des épreuves pratiques devra être inférieur à douze mois sauf dérogations particulières accordées notamment sur proposition du président du jury d'examens afin de pouvoir élargir le délai d'un an en cas d'empêchement de force majeure pour le candidat.

Art. 6.— La licence peut être renouvelée conformément aux dispositions visées au paragraphe C de l'article 9 du chapitre III.

La durée de validité d'une licence ne pourra excéder la durée de la validité du certificat d'aptitude physique correspondant sauf exceptions prévues par l'article 5 de l'arrêté du 13 novembre 1953.

Art. 7.— Le titulaire de la licence doit s'abstenir d'exercer les privilèges afférents à sa licence dès qu'il ressent une déficience physique quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit plus les conditions d'aptitude physique.

En cas de maladie, d'intervention chirurgicale ou d'accident entraînant une incapacité de travail de vingt jours au moins, l'intéressé devra subir un nouvel examen médical dans un centre agréé.

Chapitre II

Du stagiaire.

Art. 8.— Nul ne peut entreprendre d'entraînement en vol en vue d'obtenir le brevet et la licence de parachutiste professionnel s'il n'est détenteur d'une carte de stagiaire.

Pour obtenir la carte de stagiaire, le candidat doit :

1° Etre âgé de dix-neuf ans révolus ;

2° Satisfaire aux conditions d'aptitude physique exigées pour l'obtention du brevet.

Le titulaire de la licence ou le détenteur d'une carte de stagiaire peut être inscrit par l'exploitant ou par un instructeur habilité sur la liste des parachutistes à l'entraînement.

Un parachutiste à l'entraînement ne peut effectuer un saut qu'avec l'autorisation et sous le contrôle d'un instructeur qualifié.

La carte de stagiaire est valable vingt-quatre mois au terme desquels elle ne peut être renouvelée qu'une fois pour une période de même durée ; cependant, le stagiaire devra faire renouveler le certificat d'aptitude physique afférent à la licence dans le délai fixé pour son renouvellement.

Les sauts ainsi que les heures de vol correspondant à l'entraînement d'un stagiaire détenteur d'une licence ou d'une carte de stagiaire ne seront pris en compte que s'ils sont certifiés par un instructeur habilité.

Chapitre III

Brevet et licence de parachutiste professionnel.

Art. 9.— A. — Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence :

Pour obtenir le brevet et la licence de parachutiste professionnel, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

1° Etre âgé de vingt et un ans révolus ;

2° Totaliser deux cent cinquante sauts dont au moins deux cents en ayant utilisé uniquement le dispositif d'ouverture commandée et comprenant un minimum de vingt-cinq chutes libres d'une durée égale ou supérieure à trente secondes, ou totaliser deux cents sauts dont cent cinquante en ayant utilisé uniquement le dispositif d'ouverture commandée et comprenant un minimum de vingt-cinq chutes libres d'une durée égale ou supérieure à trente secondes, s'il justifie avoir suivi de manière satisfaisante et complète un enseignement homologué ;

3° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté.

B. — Privilèges du titulaire de la licence :

Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 6 et 7, la licence de parachutiste professionnel permet à son titulaire :

1° D'exercer tous les privilèges du parachutiste privé ;

2° D'exécuter contre rémunération tous types de sauts avec du matériel homologué, sous réserve d'être titulaire des qualifications appropriées.

C. — Renouvellement de la licence :

La licence de parachutiste professionnel est valable six mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physiques prévues à l'article 4 et qu'il justifie de l'accomplissement dans les douze mois précédant la demande de renouvellement de dix sauts en ayant utilisé le dispositif d'ouverture commandée ou de trois sauts dans les six mois précédant la demande de renouvellement.

S'il ne remplit pas les dernières conditions, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence.

Qualification d'instructeur.

Art. 10.— Une qualification d'instructeur est obligatoire pour habilitier le détenteur de la licence de parachutiste professionnel à donner ou à diriger l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention de ladite licence et des qualifications attachées à celle-ci, dont il est également titulaire.

Pour obtenir cette qualification, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

1° Totaliser trois cent cinquante sauts dont trois cents en ayant utilisé uniquement le dispositif d'ouverture commandée et comprenant un minimum de quarante chutes libres d'une durée comprise entre trente et soixante secondes et un minimum de dix chutes libres d'une durée supérieure à soixante secondes ;

2° Avoir suivi un stage homologué d'instructeur parachutiste ;

3° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté ;

4° Avoir été proposé par une commission désignée par le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme et composée comme suit :

Deux représentants du secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme ;

Deux représentants des organismes les plus représentatifs des personnels navigants dont il s'agit ;

Deux représentants des employeurs ou des organismes ayant pour but la formation du personnel navigant.

La qualification d'instructeur est valable deux ans, renouvelable par période de même durée, moyennant nouvel agrément de la commission définie ci-dessus.

Toutefois, un candidat qui n'a pas obtenu la qualification d'instructeur de parachutiste professionnel peut obtenir la qualification d'instructeur de parachutiste privé sur avis de la commission compétente et sous réserve qu'il remplisse les conditions exigées pour la délivrance de cette qualification.

Chapitre IV

Carnet de saut.

Art. 11.— Le titulaire d'une carte de stagiaire ou de la licence définie par le présent arrêté doit être détenteur d'un carnet de sauts dont le modèle est fixé par la décision visée à l'article 3 et sur lequel sont inscrits, classés par catégorie, les sauts et les heures de vol qu'il effectue.

Le carnet de saut doit être communiqué par l'intéressé aux services de contrôle, sur simple demande de ceux-ci, aux fins de vérifications et en tout cas, au moment de la délivrance ou du renouvellement de la licence.

Chapitre V

Régime provisoire et dispositions finales.

Art. 12.— A titre provisoire et exceptionnel, les brevets et les licences qui ont été délivrés conformément aux textes antérieurement en vigueur pourront être, sous réserve de validité, utilisés par leurs titulaires.

Un arrêté fixera les conditions dans lesquelles le brevet, la licence et la qualification définis par le présent arrêté seront attribués, compte tenu des titres détenus antérieurement.

Exceptionnellement, jusqu'à la mise en application des mesures prévues à l'article 12, les parachutistes qui ont reçu l'agrément du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale pourront continuer à exercer à titre professionnel.

Art. 13. — Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 décembre 1956.

Pour le secrétaire d'Etat aux travaux publics,
aux transports et au tourisme et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Louis LAGNACE.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),
Paul ANXIONNAZ.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (air)
et par délégation :

Le conseiller technique,
Edmond ADENOT.

ARRETE INTERMINISTERIEL *modifiant l'article 26 de l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile.*

(Du 5 mars 1957)

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),

Vu la loi n° 53-285 du 24 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (art. 8, 9 et 10) ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er. — L'article 26 de l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile, est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

Brevet et licence de radionavigant

A. — *Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.*

« Art. 26. — Pour obtenir le brevet et la licence de radionavigant le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 4, remplir les conditions suivantes :

« 1° Etre âgé de vingt et un ans révolus ;

« 2° Etre titulaire du certificat d'aptitude professionnelle à l'emploi de radiotélégraphiste de 1re ou de 2e classe à bord des stations mobiles, délivré par l'administration des postes, télégraphes et téléphones ;

« 3° Totaliser deux cents heures de vol en qualité d'opérateur radiotélégraphiste à bord d'un aéronef, notamment en qualité de stagiaire, ou cent heures s'il justifie avoir suivi, de manière satisfaisante et complète, un stage d'instruction homologué ;

« 4° Satisfaire à des épreuves théoriques et pratiques qui seront fixées par arrêté et qui comprendront obligatoirement les épreuves afférentes à la qualification générale de radiotélégraphie définie par l'arrêté du 25 août 1954.

B. — *Privilèges du titulaire de la licence.*

« Sous réserve des conditions spécifiées à l'article 7, le titulaire de la licence de radionavigant et du certificat d'aptitude

professionnelle à l'emploi de radiotélégraphiste de 1re classe susvisé peut exercer les fonctions de radionavigant sur tous aéronefs et sur tous parcours.

« Sous réserve des conditions spécifiées à l'article 7, le titulaire de la licence de radionavigant et du certificat d'aptitude professionnelle à l'emploi de radiotélégraphiste de 2e classe susvisé peut exercer les fonctions de radionavigant sur tous aéronefs et sur tous parcours inférieurs à 1.200 milles marins ; cette dernière restriction sera levée lorsque l'intéressé aura obtenu le certificat d'aptitude professionnelle à l'emploi de radiotélégraphiste de 1re classe.

C. — *Renouvellement de la licence.*

« La licence de radionavigant est valable douze mois.

« Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physique prévues à l'article 6 et qu'il justifie de l'accomplissement d'au moins douze heures de vol en qualité de radionavigant dans les douze mois précédant la demande de renouvellement.

« S'il ne totalise pas le nombre d'heures prescrit il devra satisfaire à un contrôle, devant un instructeur pour la formation des radionavigants, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet ».

Art. 2. — Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 5 mars 1957.

Pour le secrétaire d'Etat aux travaux publics,
aux transports et au tourisme et par délégation :

Le directeur du cabinet,
Louis LAGNACE.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine)
et par délégation :

Le chef de la section administrative,
HILLAIRET.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (air)
et par délégation :

Le directeur du cabinet,
André JACOMET.

ARRETE INTERMINISTERIEL *portant modification des articles 17 et 18 de l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile.*

(Du 16 mai 1957)

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Vu la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne ;

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er. — Les dispositions du paragraphe B de l'article 17 de l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et

qualifications des navigants de l'aéronautique civile sont abrogées et remplacées par les suivantes :

« B. — Privilèges du titulaire de la licence. »

« Sous réserve des conditions spécifiées aux articles 7, 8 et 9, la licence de pilote professionnel permet à son titulaire :

« 1^o D'exercer tous les privilèges du pilote privé d'avion ;

« 2^o D'exercer les fonctions de copilote dans le transport aérien commercial et celles de commandant de bord sur tout avion, à l'exclusion de ceux effectuant une opération de transport aérien commercial ;

« 3^o D'exercer, à partir de vingt et un ans révolus, les fonctions de commandant de bord sur tout avion effectuant une opération de transport aérien commercial dont le poids maximum autorisé ne dépasse pas 5.700 kilogrammes.

« Pour les vols dans les conditions de vol aux instruments, et notamment pour les vols de nuit, il devra être détenteur de la qualification de vol aux instruments, en cours de validité, définie à l'article 22. »

Art. 2.— Les dispositions du paragraphe C de l'article 18 de l'arrêté du 7 avril 1952 sont abrogées et remplacées par les suivantes :

« La licence de pilote professionnel de 1^{re} classe est valable six mois.

« Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que son titulaire remplisse les conditions prévues à l'article 6 et à l'article 22 (§ C) en ce qui concerne le renouvellement de la qualification de vol aux instruments.

« Si l'intéressé répond seulement aux conditions définies à l'article 17 (§ C) pour le renouvellement de la licence de pilote professionnel, sa licence de pilote professionnel de 1^{re} classe est renouvelée mais, dans ce cas, elle n'est pas valable pour le vol aux instruments. »

Art. 3.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 mai 1957.

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme,

Auguste PINTON.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Paul ANXIONNAZ.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),
et par délégation :

Le directeur du cabinet,

André JACOMET.

ARRETE INTERMINISTERIEL relatif à la durée de validité du certificat d'aptitude délivré aux candidats qui satisfont aux épreuves théoriques et aux épreuves pratiques au sol des examens du personnel navigant de l'aéronautique civile.

(Du 18 septembre 1957)

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (air), le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) et le sous-secrétaire d'Etat à l'aviation civile,

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile, modifié

par les arrêtés des 25 août 1954, 29 février 1956, 5 mars 1957 et 16 mai 1957 ;

Vu les arrêtés du 4 août 1953 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention :

Du brevet et de la licence élémentaires de pilote privé d'avion,

Du brevet et de la licence de pilote privé d'avion,

Du brevet et de la licence de pilote privé d'hélicoptère ;

Vu l'arrêté du 11 mars 1953 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne :

Vu les arrêtés du 25 août 1954 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention :

Du brevet et de la licence de pilote professionnel d'avion,

Du brevet et de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère,

De la qualification de vol aux instruments,

Du brevet et de la licence de navigateur,

Du brevet et de la licence de radio navigant ;

Vu l'arrêté du 11 janvier 1955 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant ;

Vu l'arrêté du 8 juillet 1955 relatif au brevet et à la licence de photographe navigant professionnel ;

Vu l'arrêté du 16 décembre 1955 fixant le programme et le régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence élémentaires de pilote de planeur et du brevet et de la licence de pilote de planeur ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er.— La validité du certificat d'aptitude délivré aux candidats qui satisfont aux épreuves théoriques et aux épreuves pratiques au sol des examens pour l'obtention des brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile visés ci-dessus est fixée à deux ans, sauf dérogations particulières accordées notamment sur proposition du président des jurys d'examens.

Art. 2.— Sont abrogées toutes dispositions contraires à celles du présent arrêté.

Art. 3.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 18 septembre 1957.

Le sous-secrétaire d'Etat à l'aviation civile,

Achille AUBAN.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Franck ARNAL.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),

Henry LAFOREST.

ARRETE MINISTERIEL relatif aux conditions météorologiques minima de vol à vue pour les hélicoptères.

(Du 25 septembre 1957)

Le sous-secrétaire d'Etat à l'aviation civile,

Vu le décret n° 57-597 du 13 mai 1957 portant définition des types de circulation aérienne et fixant les conditions d'établissement de leur réglementation ;

Vu le décret n° 57-598 du 13 mai 1957 fixant les règles de l'air, les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne et son annexe 1 (§ 4) ;

Compte tenu de l'avis formulé le 9 novembre 1951 par le conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes,

Arrête :

Article 1er.— Les vols V F R des hélicoptères seront effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles qui sont spécifiées dans le tableau ci-après. Toutefois, l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne peut autoriser des vols V F R à l'intérieur des zones de contrôle dans des conditions autres que celles du tableau.

	1. A l'intérieur d'un espace aérien contrôlé.	A l'extérieur d'un espace aérien contrôlé.
	2. A l'extérieur d'un espace aérien contrôlé à 900 mètres (3.000 pieds) ou plus du sol ou de l'eau.	A moins de 900 mètres (3.000 pieds) du sol ou de l'eau.
Visibilité en vol.....	5 kilomètres.	800 mètres.
Distance par rapport aux nuages.	600 mètres (2.000 pieds) horizontalement.	Hors des nuages.
	150 mètres (500 pieds) verticalement.	

Art. 2.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entrera en vigueur le 1er octobre 1957 et sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 septembre 1957.

Pour le sous-secrétaire d'Etat et par délégation :

Le chef de cabinet,
Jean BARBIER.

ARRETE MINISTERIEL portant définition des procédures en matière de circulation aérienne.

(Du 26 septembre 1957)

Le sous-secrétaire d'Etat à l'aviation civile,

Vu la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ses annexes, notamment le document 4444 RAC/501/6 ;

Vu le décret n° 57-597 du 13 mai 1957 portant définition des types de circulation aérienne et fixant les conditions d'établissement de leur réglementation ;

Vu le décret n° 57-598 du 13 mai 1957 fixant les règles de l'air, les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne,

Arrête :

Article 1er.— Les procédures pour les organismes civils de la circulation aérienne et les procédures de vol pour les aéro-

nefs appartenant à la circulation aérienne générale sont définies en annexe au présent arrêté (*).

Art. 2.— Les textes suivants sont abrogés :

Arrêté du 18 mai 1953 instituant le service consultatif de la circulation aérienne, modifié par les arrêtés des 12 octobre 1953, 7 novembre 1953, 15 janvier 1957 ;

Circulaire n° 2872/DNA/C et 426/SALS/OP 9 et 10 du 19 juin 1953 relative à la réglementation de la circulation aérienne des aéronefs de tourisme ;

Circulaire n° 3176/DNA/C du 8 juillet 1953 relative à la délimitation d'espace aérien contrôlé autour des aérodromes utilisés en IFR ;

Arrêté du 29 août 1953 définissant les signaux de circulation au sol ;

Circulaire n° 4265 du 12 août 1954 relative à la séparation verticale dans les espaces aériens contrôlés ;

Arrêté du 3 août 1955 définissant les règles de vol à l'intérieur des régions de contrôle ;

Décision ministérielle n° 1874/DNA/C du 29 mars 1956 relative à la diffusion des messages d'arrivée.

Art. 3.— Le présent arrêté entre en vigueur le 1er octobre 1957.

Art. 4.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 septembre 1957.

Achille AUBAN.

(* Les procédures faisant l'objet de l'annexe visée à l'article 1er du présent arrêté figurent dans le document intitulé « Réglementation de la circulation aérienne » édité par le service d'information aéronautique, 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15e).

Définition des procédures en matière de circulation aérienne.

Par arrêté du 18 décembre 1957, l'annexe visée à l'article 1er de l'arrêté du 26 septembre 1957 (*Journal officiel* du 19 octobre 1957, p. 9999) portant définition des procédures en matière de circulation aérienne est modifiée.

Définition des procédures en matière de circulation aérienne.

Par arrêté du 28 octobre 1958, l'annexe visée à l'article 1er de l'arrêté du 26 septembre 1957 (*Journal officiel* du 19 octobre 1957) portant définition des procédures en matière de circulation aérienne est modifiée.

Cette annexe a fait l'objet d'un précédent modificatif (arrêté du 18 décembre 1957).

ARRETE INTERMINISTERIEL relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux.

(Du 10 octobre 1957)

Le ministre de l'intérieur et le sous-secrétaire d'Etat à l'aviation civile,

Vu la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et publiée en application du décret n° 47-974 du 31 mai 1947 ;

Vu le décret n° 57-597 du 13 mai 1957 portant définition des types de circulation aérienne et fixant les conditions d'établissement de leur réglementation ;

Vu le décret n° 57-598 du 13 mai 1957 fixant les règles de l'air, les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne et ses annexes, et notamment le paragraphe 3. 1. 2. de l'annexe 1,

Arrêtent :

Aéronefs motopropulsés, à l'exclusion des hélicoptères.

Article 1er.— Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, les aéronefs motopropulsés, à l'exclusion des hélicoptères, doivent se maintenir à une hauteur minima au-dessus du sol définie comme suit :

A. — Pour le survol :

D'usines isolées ;

De toutes autres installations à caractère industriel ;

D'hôpitaux, de centres de repos ou de tout autre établissement ou exploitation portant une marque distinctive ;

Ainsi que pour les vols suivant une direction parallèle à une autoroute et à proximité de celle-ci :

300 mètres pour les aéronefs équipés d'un moteur à pistons ;

1.000 mètres pour les aéronefs équipés de plusieurs moteurs à pistons ou d'une ou plusieurs turbomachines.

Un arrêté précisera les marques distinctives visés ci-dessus (formes, couleurs et dimensions) ainsi que les conditions dans lesquelles elles pourront être apposées.

B. — Pour le survol de toute agglomération dont la largeur moyenne ne dépasse pas 1.200 mètres, ainsi que pour le survol de tout rassemblement de personnes ou d'animaux (plages, stades, réunions publiques, hippodromes, parcs à bestiaux, etc.) :

500 mètres pour les aéronefs équipés d'un moteur à pistons ;

1.000 mètres pour les aéronefs équipés de plusieurs moteurs à pistons ou d'une ou plusieurs turbomachines.

C. — Pour le survol de toute ville dont la largeur moyenne est comprise entre 1.200 et 3.600 mètres, ainsi que pour le survol de tout rassemblement supérieur à 10.000 personnes environ :

1.000 mètres pour tous les aéronefs motopropulsés (sauf les hélicoptères).

D. — Pour le survol de toute ville (Paris excepté) dont la largeur moyenne est supérieure à 3.600 mètres, ainsi que pour le survol de tout rassemblement supérieur à 100.000 personnes environ :

1.500 mètres pour les aéronefs motopropulsés (sauf les hélicoptères).

La largeur moyenne des agglomérations susvisées est celle qui figure sur l'édition la plus récente de la carte au 1/500.000 publiée par l'institut géographique national.

Hélicoptères.

Art. 2.— Un arrêté particulier fixera les conditions de survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux par les hélicoptères.

Aéronefs non motopropulsés.

Art. 3.— Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, les aéronefs non motopropulsés ne voleront pas au-dessus des agglomérations et des rassemblements de personnes en plein air, sauf s'ils restent à une hauteur suffisante pour permettre un atterrissage, sans

que soient indûment mis en danger les personnes et les biens à la surface ; cette hauteur ne sera pas inférieure à 300 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef.

Art. 4.— Les survols de Paris et du département de la Seine restent soumis aux prescriptions des arrêtés suivants :

Arrêté du 20 janvier 1948 relatif au survol de Paris ;

Arrêté du 3 novembre 1948 interdisant le survol du département de la Seine aux aéronefs effectuant certains exercices d'entraînement en vol.

Art. 5.— Des dérogations aux règles de survol fixées par les articles 1er, 2, 3 et 4 peuvent être accordées :

a) Aux aéronefs civils : par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale sur le plan technique. Toutefois, ces dérogations ne seront valables qu'avec l'accord, avant chaque vol ou groupe de vol, du préfet du département intéressé, du préfet de police en ce qui concerne le département de la Seine ;

b) Aux aéronefs militaires : par les états-majors et directions compétentes.

Art. 6.— Le ministre de l'intérieur et le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 10 octobre 1957.

Le ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Jacques MILLOT.

Le sous-secrétaire d'Etat à l'aviation civile,

Pour le sous-secrétaire d'Etat et par délégation :

Le chef de cabinet,

Jean BARBIER.

ARRETE INTERMINISTERIEL modifiant l'article 23 de l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile.

(Du 23 octobre 1957)

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (air), le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine) et le sous-secrétaire d'Etat à l'aviation civile,

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile ;

Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile entendu,

Arrêtent :

Article 1er.— L'article 23 de l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 23. — *Qualifications d'instructeurs.*

« Tout détenteur d'une licence de personnel navigant (hormis les licences élémentaires) appelée ci-après « licence de base », est habilité à donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance de ladite licence et des qualifications qu'elle comporte, lorsqu'il a obtenu la qualification d'instructeur pour la licence de base considérée.

« Tout détenteur d'une licence de personnel navigant (hormis les licences élémentaires), appelée ci-après « licence de base », est habilité à donner l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance de ladite licence et des qualifications qu'elle comporte, sous la responsabilité et la direction d'un navigant titulaire de la qualification d'instructeur visée ci-dessus, lorsqu'il a obtenu la qualification d'instructeur adjoint pour la licence de base considérée.

« Par ailleurs, les détenteurs de la qualification d'instructeur, à l'exception des détenteurs de la qualification d'instructeur adjoint, sont seuls habilités, dans la limite de leurs propres licences et qualifications, à certifier l'aptitude des candidats à une qualification de type d'aéronef ainsi qu'au renouvellement d'une licence de base et éventuellement des qualifications qu'elle comporte, lorsque les intéressés ne remplissent pas les conditions de renouvellement automatique de cette licence et de ses qualifications.

« Les candidats aux fonctions d'instructeur adjoint doivent justifier d'une expérience dans l'exercice de la licence de base au moins égale au double du nombre d'heures de vol exigé pour son obtention.

« Les candidats aux fonctions d'instructeur doivent justifier d'une expérience dans l'exercice de la licence de base au moins égale au triple du nombre d'heures de vol exigé pour son obtention.

« En outre, les candidats aux qualifications d'instructeur ou d'instructeur adjoint pour les licences de pilotes privés d'avions ou de pilotes de planeurs doivent justifier d'au moins 200 heures de vol dans le cas des instructeurs ou instructeurs adjoints de pilotes privés d'avions, ou au moins 100 heures de vol dans le cas des instructeurs ou instructeurs adjoints de pilotes de planeurs et avoir suivi un stage d'instruction homologué terminé par un examen théorique et pratique satisfaisant.

« De tels stages pourront également être exigés en ce qui concerne les autres qualifications d'instructeur par décision du ministre chargé de l'aviation marchande.

« Les qualifications d'instructeur ou d'instructeur adjoint sont délivrées après avis d'une commission désignée, pour chaque licence de base, par le ministre chargé de l'aviation marchande et composée comme suit :

« Deux représentants du ministre chargé de l'aviation marchande, dont le président de la commission ;

« Deux représentants des organismes les plus représentatifs des personnels navigants dont il s'agit ;

« Deux représentants des employeurs ou des organismes ayant pour objet la formation des personnels navigants.

« Dans les mêmes conditions, il peut être délivré à un candidat qui n'aurait pas obtenu la qualification d'instructeur ou d'instructeur adjoint correspondant à sa licence de base, une qualification d'instructeur ou d'instructeur adjoint l'habilitant, selon le cas, à diriger ou à donner l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance d'une licence de degré inférieur.

« Les qualifications d'instructeur et d'instructeur adjoint sont valables deux ans sous réserve de la validité des licences auxquelles elles sont attachées.

« Elles sont renouvelables par période de même durée après consultation de la commission compétente ».

Art. 2.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 23 octobre 1957.

Le sous-secrétaire d'Etat à l'aviation civile,
Achille AUBAN.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),
Franck ARNAL.

Pour le secrétaire d'Etat aux forces armées (air)
et par délégation :

Le directeur du cabinet,
André JACOMET.

ARRETE MINISTERIEL fixant les règles à suivre par les commandants de bord lorsqu'ils constatent des incidents de contrôle ou des risques de collision.

(Du 26 novembre 1957)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu la loi du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 20 mars 1956 relatif à la procédure « AIR-MISS » ;

Vu l'arrêté du 25 mars 1957 fixant les règles à suivre par les commandants de bord lorsqu'ils constatent des incidents de contrôle ;

Vu la recommandation n° 7 de la 4^e réunion spéciale Europe-Méditerranée du comité des règles de l'air et des services de la circulation aérienne de l'O.A.C.I.

Arrête :

Article 1er.— Lorsqu'un commandant de bord constate un incident de contrôle ou un risque de collision, il doit :

1^o *Au moment de l'incident.*

Envoyer un message par la voie AIR/SOL à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il est en communication au moment de l'incident.

Ce message est :

Soit le « message initial AIRMISS », défini à l'article 2, dans le cas d'un risque de collision dans la région EUMED ;

Soit un message exposant brièvement les faits pour tout autre incident de contrôle et pour les risques de collision hors de la région EUMED. Ce message doit préciser qu'une enquête est demandée par le commandant de bord.

2^o *Dès le premier atterrissage qui suit l'incident.*

Envoyer :

Soit un « compte rendu AIRMISS » dans le cas d'un risque de collision dans la région EUMED ;

Soit un compte rendu détaillé pour tout autre incident de contrôle et pour les risques de collision hors de la région EUMED.

Ce compte rendu doit être adressé d'urgence :

a) A l'inspection générale de l'aviation civile (I. G. A. C.), 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15^e) ;

b) A la direction de la navigation aérienne (D. N. A.), 93, boulevard du Montparnasse, Paris (6^e) ;

c) Et à l'organisme de la circulation aérienne auquel a été envoyé le premier message AIR/SOL.

Nota. — Ce compte rendu peut éventuellement être envoyé par les voies du service fixe aéronautique (R. S. F. T. A.). Il est, dans ce cas, considéré comme un message administratif

aéronautique relatif au fonctionnement ou à l'entretien des installations et services nécessaires à la sécurité des vols. Préfixe de priorité JJ (annexe 10 à la convention de Chicago, § 4.1.4.5.).

Dans ce cas, l'adresse télégraphique est la suivante : AVA FFPS.

Exemple :

Adresse : AVA FFPS.

Texte : Attention IGAC - DNA - FFCN...

Dans le cas où les comptes rendus ne peuvent être envoyés dès le premier atterrissage et dans le cas où certains exploitants exigent que ces comptes rendus passent par leur intermédiaire, ils doivent être reçus aux adresses ci-dessus dans un délai maximum de huit jours.

Art. 2.— Le « message initial AIRMISS » comprend les rubriques suivantes :

Mention : AIRMISS.

Position.

Heure de l'incident.

Altitude (en montée, en descente ou en vol horizontal).

Cap.

Conditions météorologiques.

Détails succincts sur l'incident.

Art. 3.— Des formulaires pour les comptes rendus AIRMISS et incidents de contrôle sont disponibles dans tous les centres de circulation aérienne et peuvent être délivrés aux exploitants sur demande au service de l'information aéronautique, 155, rue de la Croix-Nivert, Paris (15^e).

Art. 4.— Les résultats des enquêtes sont portés directement à la connaissance des compagnies exploitantes dès qu'ils sont connus.

Art. 5.— Une instruction du ministre chargé de l'aviation civile précise les procédures d'application du présent arrêté.

Art. 6.— Cet arrêté abroge et remplace :

L'arrêté du 20 mars 1956 relatif à la procédure AIRMISS ;

L'arrêté du 25 mars 1955 fixant les règles à suivre par les commandants de bord lorsqu'ils constatent des incidents de contrôle.

Art. 7.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 novembre 1957.

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
Paul MORONI.

ARRETE MINISTERIEL relatif aux textes définissant les espaces aériens dans lesquels sont assurés les services de la circulation aérienne et désignant les organismes chargés de fournir lesdits services.

(Du 30 janvier 1958)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et ses annexes ;

Vu le décret n° 57-597 du 13 mai 1957 portant définition des types de circulation aérienne et fixant les conditions d'établissement de leur réglementation ;

Vu le décret n° 57-598 du 13 mai 1957 fixant les règles de l'air, les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté du 26 septembre 1957 relatif aux procédures pour les organismes civils de la circulation aérienne et aux procédures de vol pour les aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale,

Arrête :

TITRE Ier

Service du contrôle de la circulation aérienne.

Article 1er.— Les espaces aériens contrôlés comprennent :

a) Les régions de contrôle ;

b) Les zones de contrôle.

La distinction entre régions de contrôle et zones de contrôle est établie au paragraphe 2.6 de l'annexe 2 du décret n° 57-598 du 13 mai 1957 susvisé.

Art. 2.— Les régions de contrôle comprennent :

a) Les voies aériennes ;

b) Les régions de contrôle terminales.

Les voies aériennes sont des régions de contrôle, ou portions de régions de contrôle, présentant la forme d'un corridor et équipées d'aides radio à la navigation.

Les régions de contrôle terminales sont des régions de contrôle ne répondant pas à la définition précédente.

Art. 3.— Les régions de contrôle terminales se divisent en deux catégories :

Catégorie 1 — Les régions de contrôle terminales délimitées de telle sorte qu'elles englobent un espace aérien suffisant pour contenir uniquement des trajectoires d'attente et d'approche aux instruments.

Catégorie 2 — Les régions de contrôle terminales ne répondant pas à la définition précédente.

Art. 4.— La délimitation des voies aériennes et des régions de contrôle terminales de la catégorie 2 et la désignation des organismes chargés de fournir le service du contrôle de la circulation aérienne dans ces régions de contrôle sont effectuées par des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile après accord des départements ministériels intéressés.

Une décision du ministre chargé de l'aviation civile prise après accord des départements ministériels intéressés définit les procédures de vol à l'intérieur de ces régions de contrôle et en particulier :

Les procédures de calage altimétriques ;

Les trajectoires de vol ;

Les points de compte rendu ;

Les fréquences radioélectriques à utiliser ;

Les points de transfert de contrôle s'il y a lieu.

Tous les renseignements nécessaires à l'utilisation du service de contrôle dans ces régions de contrôle sont insérés dans les publications d'information aéronautique (A. I. P.) sous forme de cartes ou de tableaux.

Art. 5.— La délimitation des zones de contrôle et des régions de contrôle terminales de la catégorie 1 et la désignation des organismes chargés de fournir le service du contrôle de la circulation aérienne dans ces espaces aériens contrôlés sont effectuées par des décisions du ministre chargé de l'aviation

civile, conformément aux spécifications annexées au présent arrêté.

Ces décisions définissent en particulier :

- Les limites latérales ;
- Les limites verticales ;
- L'organisme fournissant le service de contrôle ;
- Les procédures de calage altimétrique ;
- Les fréquences radioélectriques à utiliser.

Tous les renseignements nécessaires à l'utilisation du service de contrôle dans ces espaces aériens contrôlés sont insérés dans les publications d'information aéronautique (A. I. P.) sous forme de cartes ou de tableaux.

Art. 6.— Dans le cas où les espaces aériens contrôlés visés à l'article 5 sont associés à un ou plusieurs aérodromes qui n'ont pas tous le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale comme affectataire principal et dans le cas où ces espaces aériens contrôlés interféreraient ou seraient susceptibles d'interférer avec des zones réglementées ou dangereuses ou avec des procédures de circulation relatives à des aérodromes dont le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale n'est pas affectataire principal, les décisions ministérielles visées à l'article 5 seront prises en accord avec les départements ministériels intéressés.

Art. 7.— Les aérodromes pour lesquels le service de contrôle d'aérodrome est assuré sont désignés par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Sur ces aérodromes, le service du contrôle est assuré par la tour de contrôle de l'aérodrome.

Une décision ministérielle définit éventuellement :

- Les consignes particulières d'utilisation ;
- Les fréquences radioélectriques à utiliser.

Les consignes et conditions d'utilisation des aérodromes contrôlés sont insérées dans les publications d'information aéronautique (A. I. P.).

Art. 8.— Les décisions ministérielles visées à l'article 7 et relatives aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique dont le secrétariat général à l'aviation civile n'est pas affectataire principal seront prises en accord avec l'affectataire principal.

TITRE II

Service d'information de vol et d'alerte.

Art. 9.— La délimitation des régions d'information de vol et la désignation des organismes chargés de fournir les services d'information de vol et d'alerte sont effectuées par des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile après accord des départements ministériels intéressés.

Art. 10.— La délimitation des régions et des routes à service consultatif et la désignation des organismes chargés de fournir ce service sont effectuées par des décisions du ministre chargé de l'aviation civile après accord des départements ministériels intéressés.

Ces décisions ministérielles définissent en particulier :

- Les limites verticales ;
- Les limites latérales ;
- L'organisme fournissant le service consultatif ;
- Les trajectoires de vol ;
- Les points de compte rendu ;
- Les fréquences radioélectriques à utiliser ;
- Les procédures de calage altimétrique ;
- Les points de transfert, s'il y a lieu.

TITRE III

Dispositions diverses.

Art. 11.— La délimitation des espaces aériens dans lesquels sont assurés les services de la circulation aérienne, la définition des procédures correspondantes et la désignation des organismes chargés d'assurer lesdits services peuvent être effectuées pour une durée limitée par décision du ministre chargé de l'aviation civile après accord des départements ministériels intéressés dans certaines circonstances particulières (exercices aériens, manifestations aériennes, vols spéciaux, etc.).

Tous les renseignements relatifs à ces espaces aériens, procédures et organismes sont portés à la connaissance des usagers par voie de NOTAM.

Art. 12.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 30 janvier 1958.

Pour le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme et par délégation :
Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
Paul MORONI.

ARRETE MINISTERIEL portant réglementation de la voltige aérienne pour les aéronefs civils.

(Du 10 février 1958)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu le décret n° 57-597 du 13 mai 1957 portant définition des types de circulation aérienne et fixant les conditions d'établissement de leur réglementation ;

Vu le décret n° 57-598 du 13 mai 1957 fixant les règles de l'air, les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne et son annexe 1, et 3.1.5.,

Arrête :

Article 1er.— Le terme de « vols acrobatiques » utilisé à l'annexe 1 du décret n° 57-598 susvisé recouvre deux notions différentes : la voltige et l'acrobatie aériennes.

Par voltige aérienne il faut entendre les changements d'assiette résultant d'évolutions ou manœuvres codifiées et normalisées.

Tous les autres changements d'assiette et notamment les manœuvres où la fantaisie se donne libre cours relèvent de l'acrobatie aérienne.

Le présent arrêté est destiné à réglementer les conditions d'exercice de la voltige aérienne (à l'exclusion de l'acrobatie).

Art. 2.— L'initiation à la voltige aérienne en double commande, dans le cadre du perfectionnement au pilotage, s'adresse exclusivement aux pilotes brevetés ; elle doit être dispensée par des instructeurs qualifiés.

Art. 3.— Les pilotes pouvant justifier avoir subi de manière satisfaisante dans une école homologuée un stage de perfectionnement ayant comporté notamment des exercices de voltige aérienne sont autorisés à effectuer de tels exercices dans le cadre de séances d'entraînement.

Art. 4.— La présentation en public d'exercices de voltige aérienne ne peut être effectuée que par un pilote professionnel qualifié ou par un pilote privé muni d'une autorisation spéciale délivrée par le service de la formation aéronautique et des sports aériens.

Art. 5.— Dans tous les cas d'initiation, entraînement ou exhibition de voltige aérienne prévus aux articles 2, 3 et 4, les pilotes sont tenus de se conformer aux règles de sécurité édictées en cette matière (altitude, zone, appareil).

L'accord préalable de l'autorité aéronautique locale, habilitée en outre à déterminer les secteurs et axes de travail, est nécessaire pour pouvoir se livrer à des exercices de voltige.

Art. 6.— L'exécution d'exercices de prise de terrain spéciale (prise de terrain en « S », moteur réduit et hélice calée, prise de terrain en virages glissés) est soumise à l'autorisation préalable de l'autorité aéronautique locale.

Art. 7.— Des simulacres d'atterrissages forcés pourront être exécutés, avec l'accord des autorités intéressées, dans les zones définies par l'autorité aéronautique locale.

Art. 8.— Une instruction ultérieure fixera en détail les règles de sécurité auxquelles doivent se conformer les pilotes lors de l'exécution d'exercices de voltige aérienne.

Art. 8.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 10 février 1958.

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général,
Paul MORONI.

ARRÊTÉ INTERMINISTÉRIEL abrogeant et remplaçant l'arrêté du 25 août 1954 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de radionavigant.

(Du 19 février 1958)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (art. 8, 9 et 10) ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile, et notamment l'article 26 ;

Vu l'arrêté du 25 août 1954 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de radionavigant ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1^{er}. — Les programmes des épreuves et des connaissances exigées pour l'obtention du brevet et de la licence de radionavigant sont précisés dans l'annexe au présent arrêté (1).

Les examens comportent des épreuves théoriques, des épreuves pratiques au sol et des épreuves pratiques en vol.

Art. 2. — Un jury désigné par le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale arrête les sujets des épreuves prévus à l'article 1^{er} et note les candidats.

Epreuves théoriques et épreuves pratiques au sol.

Art. 3. — Les épreuves théoriques et les épreuves pratiques

(1) Les candidats peuvent obtenir les programmes faisant l'objet de cette annexe en s'adressant à l'école nationale de l'aviation civile, services des examens, boîte postale n° 107, aéroport d'Orly (Seine).

au sol sont obligatoirement subies avant les épreuves pratiques en vol.

Les épreuves théoriques comportent des épreuves écrites éliminatoires ainsi que des épreuves orales qui sont subies en même temps que les épreuves pratiques au sol.

La moyenne exigée est de 10 sur 20 pour les épreuves écrites et de 12 sur 20 pour l'ensemble des épreuves orales et pratiques au sol.

Toute note inférieure à 5 est éliminatoire, sauf en ce qui concerne les épreuves d'exploitation radioaérienne et la radiotéléphonie pour lesquelles est éliminatoire toute note inférieure à 10.

Les candidats titulaires seulement du certificat de radiotélégraphiste de 2^e classe des postes, télégraphes et téléphones ne peuvent toutefois se présenter aux épreuves orales et pratiques au sol qu'à la condition d'avoir satisfait à une épreuve de réception auditive et de transmission.

Art. 4. — Sont dispensés des épreuves écrites les candidats ayant échoué aux épreuves orales et pratiques au sol à la session précédente ou ne s'étant pas présentés à ces dernières épreuves pour un motif reconnu valable par le président du jury des examens.

Cette dispense n'est accordée qu'une seule fois.

Les candidats ayant satisfait à l'ensemble des épreuves écrites et des épreuves orales et pratiques au sol reçoivent du jury un certificat d'aptitude.

Ce certificat a une validité de deux ans au cours desquels doivent être subies les épreuves en vol, sauf dérogations particulières accordées notamment sur proposition du président du jury des examens.

Epreuves pratiques en vol.

Art. 5. — Sont admis à se présenter aux épreuves pratiques en vol les candidats détenteurs du certificat visé à l'article 4 et d'un certificat médical d'aptitude physique aux fonctions de radionavigant datant de moins de douze mois au moment de ces épreuves et qui, par ailleurs, satisfait aux autres conditions prévues à l'article 26 a de l'arrêté du 7 avril 1952.

Les épreuves en vol, dont la date est fixée par le président du jury, sont passées à bord d'appareils et avec du matériel dont le choix est approuvé par le jury ; elles ont lieu en présence d'un examinateur désigné par le président du jury.

A l'issue des épreuves en vol, l'examineur remet au président du jury un rapport écrit relatif à ces épreuves ; après étude du rapport, le candidat est déclaré apte ou inapte par le président du jury.

Les candidats ayant échoué aux épreuves en vol peuvent s'y présenter à nouveau lors de sessions ultérieures dans la période de deux ans visée à l'article 4. Aucune durée minima n'est fixée *a priori* entre deux tentatives, mais le président du jury peut déclarer irrecevable la demande d'un candidat qui, ayant précédemment échoué, ne se serait pas raisonnablement entraîné depuis cet échec.

Art. 6. — Les candidats ayant satisfait aux épreuves en vol reçoivent le brevet et la licence de radionavigant.

Art. 7. — Les sanctions à l'encontre des fraudeurs en cours des examens sont les suivantes :

a) Exclusion de la session d'examens en cours sur décision du président du jury ;

b) Interdiction de se présenter ultérieurement à une ou plusieurs sessions d'examens du personnel navigant, par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, sur proposition du président du jury.

Art. 8. — L'école nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation des examens théoriques et pratiques. A ce titre,

elle reçoit les candidatures, fixe la date des épreuves et assure la convocation des candidats.

Art. 9. — Les dispositions de l'arrêté du 25 août 1954 et de son annexe relatifs au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de radionavigant sont abrogés.

Art. 10. — Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 19 février 1958.

Pour le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme et par délégation :

*Le secrétaire général à l'aviation
civile et commerciale,*

Paul MORONI.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Bernard BECK.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le directeur du cabinet,

André JACOMET.

ARRETE INTERMINISTERIEL modifiant l'arrêté du 11 janvier 1955 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant.

(Du 19 février 1958)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat aux forces armées (air) et le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (art. 8, 9 et 10) ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile, et notamment l'article 25 ;

Vu l'arrêté du 11 janvier 1955 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1^{er}. — Les dispositions des articles 5 et 4 de l'arrêté du 11 janvier 1955 relatif au programme et au régime des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de mécanicien navigant sont abrogées et remplacées par les suivantes :

« Art. 3. — Epreuves théoriques et épreuves pratiques au sol :

« Les épreuves théoriques et les épreuves pratiques au sol sont obligatoirement subies avant les épreuves pratiques en vol.

« Les épreuves théoriques comportent des épreuves écrites éliminatoires ainsi que des épreuves orales qui sont subies en même temps que les épreuves pratiques au sol.

« La moyenne exigée est de 10 sur 20 pour les épreuves écrites et de 12 sur 20 pour l'ensemble des épreuves orales et pratiques au sol.

« Toute note inférieure à 5 est éliminatoire, sauf en ce qui concerne les épreuves de démontage et de dépannage pour lesquelles est éliminatoire toute note inférieure à 10.

« Art. 4. — Sont dispensés des épreuves écrites les candidats ayant échoué aux épreuves orales et pratiques au sol à la session précédente ou ne s'étant pas présentés à ces dernières épreuves pour un motif reconnu valable par le président du jury d'examens.

« Cette dispense n'est accordée qu'une seule fois.

« Les candidats ayant satisfait à l'ensemble des épreuves écrites et des épreuves orales et pratiques au sol reçoivent du jury un certificat d'aptitude.

« Ce certificat a une validité de deux ans, au cours desquels doivent être subies les épreuves en vol, sauf dérogations particulières accordées notamment sur proposition du président du jury d'examens. »

Art. 2. — Les dispositions de l'article 5 de l'arrêté du 11 janvier 1955 sont modifiées comme suit :

La première phrase du 4^e alinéa : « Les candidats ayant échoué aux épreuves en vol peuvent s'y présenter à nouveau lors de sessions ultérieures, dans la période de douze mois visée à l'article 4 » est remplacée par : « Les candidats ayant échoué aux épreuves en vol peuvent s'y présenter à nouveau lors de sessions ultérieures, dans la période de deux ans visée à l'article 4 ».

Art. 3. — Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 19 février 1958.

Pour le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme et par délégation :

*Le secrétaire général à l'aviation
civile et commerciale,*

Paul MORONI.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine),

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Bernard BECK.

Le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le directeur du cabinet,

André JACOMET.

ARRETE MINISTERIEL définissant la nuit pour les besoins de la circulation aérienne.

(Du 22 mai 1958)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu le code de l'aviation civile et commerciale ;

Vu le décret n° 57-597 du 13 mai 1957 portant définition des types de circulation aérienne et fixant les conditions d'établissement de leur réglementation ;

Vu le décret n° 57-598 du 13 mai 1957 fixant les règles de l'air, les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté du 26 septembre 1957 relatif aux procédures pour les organismes civils de la circulation aérienne et aux procédures de vol pour les aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale,

Arrête :

Article 1er. — Pour l'application des règles de l'air et pour les besoins de la circulation aérienne, la nuit répond à la définition suivante :

Nuit. — Période comprise entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile.

Note. — Le crépuscule civil finit lorsque le soleil est à 6° au-dessous de l'horizon.

L'aube civile commence lorsque le soleil est à 6° au-dessous de l'horizon.

Art. 2. — Pour déterminer la nuit, on admet que :

En France et en Algérie le crépuscule civil finit trente minutes après l'heure du coucher du soleil au lieu déterminé et l'aube civile commence trente minutes avant l'heure du lever du soleil au lieu déterminé ;

Dans les départements d'outre-mer, le crépuscule civil finit quinze minutes après l'heure du coucher du soleil au lieu déterminé et l'aube civile commence quinze minutes avant l'heure du lever du soleil au lieu déterminé.

Note. — Les heures du lever et du coucher du soleil en un lieu déterminé se calculent au moyen des éphémérides aéronautiques ou à l'aide du nomogramme annuel diffusé par le service d'information aéronautique.

Art. 3. — Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 22 mai 1958.

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
Paul MORONI.

ARRÊTE MINISTERIEL portant réglementation du survol des régions maritimes par les aéronefs en vol suivant les règles de vol à vue (V.F.R.).

(Du 22 septembre 1958)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 57-597 du 13 mai 1957 portant définition des types de circulation aérienne et fixant les conditions d'établissement de leur réglementation ;

Vu le décret n° 57-598 du 13 mai 1957 fixant les règles de l'air, les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté du 26 septembre 1957 relatif aux procédures pour les organismes civils de la circulation aérienne et aux procédures de vol pour les aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale,

Arrête :

Article 1er. — Les dispositions du présent arrêté s'appliquent aux aéronefs de la circulation aérienne générale qui s'éloignent de la côte à une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :

Distance leur permettant, en cas de panne d'un moteur, d'atteindre la terre ferme ;

Distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

Art. 2. — Les vols V.F.R. effectués au-dessus des étendues maritimes doivent faire l'objet d'un plan de vol.

Art. 3. — Les vols V.F.R. effectués au-dessus des étendues maritimes doivent suivre certains itinéraires définis par la décision visée à l'article 5.

Art. 4. — L'aéronef doit être muni d'un équipement radio-électrique permettant d'établir les contacts, prévus dans la décision visée à l'article 5, avec les organismes intéressés de la circulation aérienne.

Art. 5. — Une décision du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, prise en accord avec les états-majors et directions compétentes, définit les itinéraires prévus à l'article 3 et les procédures à suivre par les commandants de bord sur ces itinéraires.

Tous les renseignements relatifs à l'utilisation de ces itinéraires sont insérés dans les publications d'information aéronautique.

Art. 6. — Dans les vols effectués à l'intérieur des régions d'information de vol exploitées par l'administration française, des dérogations exceptionnelles aux dispositions du présent arrêté, valables pour un vol déterminé, peuvent être accordées, sur demandes justifiées, par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale en ce qui concerne les aéronefs civils et par les états-majors et directions intéressés en ce qui concerne les aéronefs militaires. Ces dérogations seront normalement assujetties, pour les aéronefs civils, de réserves engageant le propriétaire à prendre à sa charge les frais éventuels de recherche et sauvetage.

Art. 7. — Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 22 septembre 1958.

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
Paul MORONI.

ARRÊTE INTERMINISTERIEL relatif aux droits d'examens pour l'obtention des brevets, licences, qualifications et certificat des navigants de l'aéronautique civile (à l'exception des pilotes privés et du personnel des essais et réceptions).

(Du 1er octobre 1958)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et le ministre des finances et des affaires économiques,

Vu l'article 8 de la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948 portant fixation du budget général de l'exercice 1949 ;

Vu le décret n° 49-1205 du 28 août 1949 portant organisation de l'école nationale de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1952 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile, modifié par les arrêtés des 25 août 1954, 16 décembre 1955, 29 février 1956, 7 mars 1957, 16 mai 1957 et 18 septembre 1957 ;

Vu l'arrêté du 19 janvier 1954 portant fixation du montant des frais d'examens pour l'obtention des brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 14 mars 1956 fixant le montant des frais d'examens pour l'obtention de la licence de photographe navigant et du certificat de sécurité et sauvetage ;

Vu l'arrêté du 24 mai 1955 portant réglementation des examens pour l'obtention du certificat de sécurité et sauvetage ;

Vu l'arrêté du 8 juillet 1955 portant réglementation des examens pour l'obtention du brevet et de la licence de photographe navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu l'arrêté du 1^{er} octobre 1958 portant création d'une régie de recettes à l'école nationale de l'aviation civile,

Arrêtent :

Article 1^{er}.— Les dispositions des arrêtés des 19 janvier 1954 et 14 mars 1956 sont abrogées et remplacées par celles du présent arrêté.

Art. 2.— Le montant des droits d'inscription exigibles des candidats se présentant aux épreuves théoriques et pratiques au sol des examens du personnel navigant de l'aéronautique civile est fixé comme suit :

1.500 F pour les candidats aux titres ci-après :
Brevet et licence de pilote professionnel d'avion ;
Brevet et licence de pilote professionnel d'hélicoptère ;
Qualification de vol aux instruments ;
Certificat de sécurité et sauvetage.

1.500 F pour les candidats aux épreuves théoriques du brevet et de la licence de photographe navigant.

5.000 F pour les candidats aux épreuves pratiques au sol du brevet et de la licence de photographe navigant.

2.500 F pour les candidats aux titres ci-après :
Brevet et licence de pilote de ligne ;
Brevet et licence de navigateur ;
Brevet et licence de radionavigant.

12.500 F pour les candidats au brevet et à la licence de mécanicien navigant. Toutefois, cette somme est réduite à 2.500 F lorsque le candidat est éliminé avant d'avoir passé les épreuves pratiques au sol.

Art. 3.— § 1^{er}.— a) Le montant des droits exigibles des candidats aux épreuves pratiques en vol des examens pour l'obtention des brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile est fixé comme suit, lorsque l'avion à bord duquel se déroule l'examen est fourni par l'Etat et lorsque le vol au cours duquel a lieu cet examen est exclusivement consacré à celui-ci :

Brevet et licence de pilote professionnel d'avion	45.000 F.
Brevet et licence de pilote professionnel d'hélicoptère	50.000
Qualification de vol aux instruments	80.000
Brevet et licence de pilote de ligne	165.000
Brevet et licence de navigateur	200.000
Brevet et licence de radionavigant	150.000
Brevet et licence de mécanicien navigant	80.000
Brevet et licence de photographe navigant	57.000

Toutefois, lorsque le candidat au brevet et à la licence de pilote professionnel, ayant précédemment échoué à l'épreuve de navigation (voyage prévu au paragraphe b de l'article 4 de l'annexe à l'arrêté du 25 août 1954), passe à nouveau cette seule épreuve, le montant des droits est fixé à 30.000 F.

b) Dans le cas où le vol au cours duquel se déroule l'examen n'est pas exclusivement consacré à celui-ci, le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale décide des réductions qui peuvent être consenties au candidat.

§ 2.— Lorsque les épreuves en vol visées au présent article sont subies à bord d'un appareil fourni par le candidat, la redevance est ainsi fixée :

Brevet et licence de pilote professionnel d'avion	9.000 F.
Brevet et licence de pilote professionnel d'hélicoptère	3.500
Qualification de vol aux instruments	4.500
Brevet et licence de pilote de ligne	14.000
Brevet et licence de navigateur	12.000
Brevet et licence de radionavigant	12.000

Brevet et licence de mécanicien navigant	4.500
Brevet et licence de photographe navigant	7.000

Toutefois, lorsque les épreuves en vol de la licence de pilote professionnel et de la qualification de vol aux instruments sont subies au cours d'un même examen, la somme due par le candidat est fixée à 9.000 F ;

Et lorsque le candidat au brevet et à la licence de pilote professionnel, ayant précédemment échoué à l'épreuve de navigation (voyage prévu au paragraphe b de l'article 4 de l'annexe à l'arrêté du 25 août 1954), passe à nouveau cette seule épreuve, la redevance est fixée à 6.000 F.

§ 3.— Les droits prévus ci-dessus sont payables avant les épreuves.

Art. 4.— Le montant des frais d'examen prévu aux articles 2 et 3 ci-dessus est recouvré par les comptables directs du Trésor suivant les règles applicables aux créances de l'Etat étrangères à l'impôt ou au domaine.

Les sommes recueillies sont rattachées au budget des travaux publics, des transports et du tourisme (II : Aviation civile et commerciale) selon la procédure prévue en matière de fonds de concours pour dépenses d'intérêt public.

Les titres de perception sont établis par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Art. 5.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, le directeur du budget et le directeur de la comptabilité publique au ministère des finances et des affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 1^{er} octobre 1958.

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,*

Pour le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme et par délégation :

*Le directeur de l'administration générale,
Adrien MAZEROLLES.*

Le ministre des finances et des affaires économiques,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du budget,

Par empêchement du directeur du budget :

*Le sous-directeur,
R. MARTINET.*

ARRETE MINISTERIEL relatif aux enregistreurs de bord.

(Du 15 octobre 1958)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu le code de l'aviation civile et commerciale ;

Vu le décret du 12 novembre 1954 relatif à la coordination des transports aériens ;

Vu l'arrêté du 14 décembre 1948 relatif aux barographes enregistreurs de bord ;

Vu l'arrêté du 15 février 1951 relatif aux conditions d'emploi des aéronefs de transport public,

Arrête :

Article 1^{er}.— L'enregistrement en vol de certaines grandeurs

et de certaines données est rendu obligatoire dans les conditions ci-après.

Art. 2. — Sont soumis aux dispositions du présent arrêté, pour les opérations de transport public, les vols de contrôle, l'entraînement ou la qualification des équipages, tous les aéronefs d'un poids total au décollage égal ou supérieur à 5.700 kg, immatriculés au registre français, nantis d'un certificat de navigabilité pour le transport public, autorisés à voler habituellement au-dessus de l'altitude de 7.500 mètres.

Art. 3. — Les grandeurs ou données dont l'enregistrement en vol est obligatoire au cours des opérations des aéronefs définis à l'article 2 sont :

- a) Le temps ;
- b) L'altitude ;
- c) La vitesse ;
- d) Le cap ;
- e) L'accélération normale ;
- f) Soit les verticales de points radio balisés, soit la vitesse sol et la dérive.

Art. 4. — Des circulaires d'application préciseront les conditions d'installation et la nature exacte des paramètres qui doivent être enregistrés.

Art. 5. — Les appareils enregistreurs utilisés doivent être de types agréés par le ministre chargé de l'aviation marchande. Les installations, détecteurs, relais, canalisations, câblages doivent être approuvés par le même département.

Art. 6. — L'exploitant doit assurer la conservation des enregistrements et des documents annexes pendant une durée de six mois après les avoir identifiés. Enregistrements et documents doivent être tenus, durant cette période, à la disposition des autorités chargées du contrôle technique des transports aériens ; à l'expiration de cette période, ils pourront être remis sur demande à ces autorités en vue d'études statistiques.

Art. 7. — Les dispositions du présent arrêté sont applicables à tous les avions visés à l'article 2 à compter du 1^{er} janvier 1959. Elles annulent et remplacent les dispositions de l'arrêté du 14 décembre 1948.

Art. 8. — Toute contravention aux dispositions qui précèdent fera l'objet d'une enquête dans le but d'établir les responsabilités engagées et de provoquer l'application des mesures appropriées. En particulier, la carence de la compagnie exploitante pourra conduire au retrait du certificat de navigabilité des avions à propos desquels la contravention a été constatée.

Art. 9. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 15 octobre 1958.

Robert BURON.

Circulaire d'application du 15 octobre 1958

La présente circulaire a pour but de définir :

- 1 — Les conditions d'installation des enregistreurs de bord ;
- 2 — Les paramètres enregistrés.

Elle s'applique aux aéronefs visés à l'article 2 de l'arrêté du 15 octobre 1958 sur les enregistreurs de bord.

1. — CONDITIONS D'INSTALLATION DES ENREGISTREURS

1.1. — Emplacement de l'enregistreur

L'enregistreur peut être installé à un emplacement quelconque, sauf dans les zones 1 et 2 définies ci-dessous (avion de forme classique à aile basse).

Zone 1. — Zone comprise sous la structure principale de la portion centrale de l'aile.

Zone 2. — Zone à l'avant et au-dessous du sommet de l'emplanture de l'aile dans le fuselage.

1.1.2. — Position de l'accéléromètre.

a) L'accéléromètre doit être placé dans ou contre le fuselage et à l'intérieur ou aussi près que possible de la zone du centre de gravité de l'aéronef :

b) L'accéléromètre, ou l'instrument dans lequel il est contenu, doit être attaché à une partie rigide de la structure de façon que les forces d'accélération verticales dans cette zone puissent être enregistrées avec un minimum d'erreur.

1.1.3. — Raccordement de l'enregistreur aux instruments de mesure.

Les paramètres vitesse cap et altitude doivent être obtenus à partir soit d'un instrument doublé, soit d'une source indépendante des instruments de vol et de navigation, soit d'une combinaison des deux.

Aucune connection ne doit être faite à l'intérieur du boîtier même des altimètres. Si les paramètres sont obtenus à partir d'une source indépendante, cette source doit fournir les paramètres avec une précision équivalente à celle des instruments correspondants de vol et de navigation.

Il n'y a pas lieu de prévoir une déconnection ou un isolement en vol des prises de raccordement de l'enregistreur lorsque les paramètres sont obtenus à partir de sources indépendantes des instruments de vol et de navigation.

1.1.4. — Alimentation électrique.

L'enregistreur doit être alimenté quelle que soit la source de courant utilisée à bord. Il doit bénéficier de l'alimentation de secours. Son alimentation ne doit pas affecter celle des autres organes de l'aéronef.

1.2. — Interférences radio

L'enregistreur ne doit pas être la cause d'interférences en conditions normales d'utilisation avec une émission ou réception radio de fréquence quelconque utilisée par l'aéronef (interférences produites soit par rayonnement, soit par retour d'alimentation dans l'équipement électronique de bord).

1.3. — Effet magnétique

Le champ magnétique éventuellement créé par l'instrument ne doit pas affecter le fonctionnement des autres instruments installés sur le même aéronef.

1.4. — Facilités d'utilisation

1.4.1. — Durée.

La bande d'enregistrement doit permettre, dans chaque cas, l'enregistrement d'un temps de vol au moins égal à l'autonomie maximum de l'aéronef possible dans le cas considéré.

1.4.2. — Maniabilité.

La bande d'enregistrement ou l'enregistreur doit être facilement remplaçable lorsque l'aéronef est au sol.

1.4.3. — Défaut de fonctionnement.

L'équipage doit pouvoir contrôler à bord l'alimentation électrique de l'enregistreur.

2. — PARAMETRES DEVANT ETRE ENREGISTRES

2.1. — Temps

Un intervalle de temps d'une minute doit être représenté sur la bande d'enregistrement par une longueur d'au moins un millimètre.

2.2. — Altitude. — Pression

L'intervalle de temps entre chaque enregistrement d'altitude pression ne doit pas être supérieur à une seconde.

La zone d'altitudes pression enregistrées s'étend de 500 mètres à 16.000 mètres en atmosphère standard.

2.3. — Vitesse

L'intervalle de temps entre chaque enregistrement de vitesse air indiquée ne doit pas être supérieur à une seconde.

La plage de vitesses indiquées enregistrées doit s'étendre de V 1 à 1,3 V N O.

2.4. — Cap

L'intervalle de temps entre chaque enregistrement de cap ne doit pas être supérieur à une seconde.

2.5. — Accélération normale

L'intervalle de temps entre chaque enregistrement d'accélération normale ne doit pas être supérieur à 1/10 de seconde. La plage d'accélération normale mesurée doit s'étendre de - 2 g à + 4 g.

2.6. — Verticales radio

Les passages à la verticale des radiobalises ayant une fréquence de 75 mégacycles/sec. doivent être enregistrés.

L'enregistrement de l'amplitude du signal reçu n'est pas exigé.

Fait à Paris, le 15 octobre 1958.

Robert BURON.

ARRETE INTERMINISTERIEL portant modification de l'arrêté du 25 août 1954 fixant les modalités d'application du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

(Du 23 octobre 1958)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et le ministre des armées,

Vu la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Vu le décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, modifié par le décret n° 58-1014 du 23 octobre 1958 ;

Vu l'arrêté du 25 août 1954 fixant les modalités d'application du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Article 1er. — Les dispositions des articles 3, 4, 5, 8 et 9 de l'arrêté du 25 août 1954 fixant les modalités d'application du décret n° 54-860 du 25 août 1954 relatif à l'inscription aux registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile sont abrogées et remplacées par les suivantes :

« Art. 3. — Les pièces à joindre à la demande d'inscription et à adresser au service chargé de la tenue des registres sont :

« a) Un certificat de nationalité française ou, à défaut :

« Pour les navigants originaires de la République autonome du Togo et de l'État sous tutelle du Cameroun, une attestation délivrée par le service de la République française compétent certifiant qu'ils sont ressortissants togolais ou camerounais ;

« Pour les navigants ressortissants des États du Cambodge, du Laos et du Viet-Nam, un certificat de citoyen de l'Union française délivré par le ministère des affaires étrangères ;

« b) Le bulletin n° 3 du casier judiciaire datant de moins de deux mois ;

« c) L'indication de la nature, du numéro, de la date de délivrance et de la date de dernière validation des licences (pour les personnels des sections A, B, C), du numéro, de la date de délivrance et de la date de dernière validation du certificat de sécurité et sauvetage (pour le personnel de la section D) ;

« d) Une déclaration de l'intéressé indiquant sa position militaire (réserviste, réformé, dispensé, sursitaire, dégagé de toute obligation ou toute autre position) et, s'il y a lieu, son arme d'appartenance, son grade dans la réserve et, éventuellement, les brevets militaires dont il est titulaire ainsi que le bureau de recrutement et le centre mobilisateur dont il dépend ;

« Cette déclaration devra préciser également si l'intéressé est titulaire d'une pension proportionnelle à titre militaire et la date d'entrée en jouissance de cette pension ;

« e) Pour les militaires de carrière, un certificat de l'autorité militaire attestant que l'intéressé est placé dans une position dont la durée n'est pas prise en compte pour le calcul de la pension militaire et qui ne lui interdit pas une activité principale rémunérée en dehors de l'armée ;

« f) Une déclaration sur l'honneur de non-appartenance à la fonction publique soit comme fonctionnaire, soit comme auxiliaire, soit comme contractuel à un titre autre que celui de navigant ; toutefois, cette déclaration n'est pas exigée des fonctionnaires justifiant soit d'une mise en position « hors cadre », soit d'une mise en disponibilité pour une durée minimum de six mois ;

« g) Pour les personnes travaillant pour le compte d'autrui, une attestation de l'employeur indiquant notamment la date d'engagement de l'intéressé en qualité de navigant ainsi que la section et la catégorie ou, éventuellement, les sections et les catégories auxquelles il est affecté, telles qu'elles sont définies par la loi n° 53-285 du 4 avril 1953.

« Pour les personnes travaillant pour leur propre compte, l'autorisation afférente à l'activité aérienne qu'elles exercent.

« Art. 4. — Les dossiers des navigants qui ne sont pas en mesure de fournir la pièce prévue en g de l'article ci-dessus sont déposés au service chargé de la tenue des registres, qui les conserve en instance pendant deux ans.

« Passé ce délai, les intéressés devront établir un nouveau dossier.

« Art. 5. — Le service chargé de la tenue des registres, en accusant réception du dossier, délivre à l'intéressé :

« Soit un certificat d'inscription indiquant notamment son ou ses numéros d'inscription ;

« Soit une attestation établissant qu'il sera inscrit dès qu'il complètera son dossier dans les deux années suivant la date du dépôt de celui-ci ».

« Art. 8. — Les membres du personnel navigant professionnel doivent faire connaître par lettre recommandée au service chargé de la tenue des registres les changements intervenus depuis leur inscription :

« Soit dans leur situation militaire ;

« Soit dans leur position statutaire (en ce qui concerne les militaires de carrière et les fonctionnaires visés à l'article 3, paragraphes e et f),

et, s'ils sont titulaires depuis leur inscription au registre d'une pension proportionnelle à titre militaire, la date d'entrée en jouissance de cette pension.

« Art. 9.— Les navigants inscrits sur les anciens registres sont inscrits sur les nouveaux registres sous réserve :

« D'être titulaires de l'un des titres prévus à l'article 2 du décret n° 54-860 du 25 août 1954 ;

« De produire les pièces prévues à l'article 3 du présent arrêté, à l'exception de celles visées en *a* et *b* ».

Art. 2.— L'inscription aux registres des militaires et des fonctionnaires visés aux paragraphes *e* et *f* de l'article 3 ci-dessus pourra, sur demande des intéressés, prendre effet à compter de la date de leur entrée en fonctions comme navigant professionnel, sans toutefois pouvoir être antérieure au 5 avril 1953.

Art. 3.— Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 23 octobre 1958.

*Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,*

Robert BURON.

Le ministre des armées,

Pierre GUILLAUMAT.

ARRÊTÉ MINISTERIEL définissant, pour les commandants de bord, les procédures relatives aux plans de vol.

(Du 28 octobre 1958)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Vu le code de l'aviation civile et commerciale ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946 et publiée par décret n° 47-974 du 31 mai 1947 ;

Vu le décret n° 57-597 du 13 mai 1957 portant définition des types de circulation aérienne et fixant les conditions d'établissement de leur réglementation ;

Vu le décret n° 57-598 du 13 mai 1957 fixant les règles de l'air, les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne, et en particulier le paragraphe 3.3. de son annexe 1, modifié par le décret n° 58-831 du 11 septembre 1958 ;

Vu l'arrêté du 26 septembre 1957 relatif aux procédures pour les organismes civils de la circulation aérienne et aux procédures de vol pour les aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale, modifié par l'arrêté du 28 octobre 1958,

Arrête :

Article 1^{er}. — Les procédures relatives au dépôt, à la teneur, à la présentation, à la modification et à la clôture des plans de vol sont les suivantes :

1. — Dépôt du plan de vol

1.1. — Généralités.

Les renseignements préalables relatifs à un vol (ou à une partie de vol) projeté qui doivent être fournis aux organismes de la circulation aérienne, avant le départ ou pendant le vol, sont déposés sous la forme d'un plan de vol.

1.2. — Portée du dépôt du plan de vol.

Le dépôt d'un plan de vol constitue :

a) Une déclaration du commandant de bord certifiant que les membres de l'équipage sont qualifiés et que l'aéronef a l'équipement réglementaire pour entreprendre le vol (ou la partie de vol) pour lequel le plan de vol a été déposé ;

b) Un engagement du commandant de bord d'observer les règles et procédures consécutives au dépôt du plan de vol.

1.3. — Obligation de déposer un plan de vol (1).

1.3.1. — Tout vol I.F.R. doit faire l'objet d'un plan de vol.

1.3.2. — Le dépôt d'un plan de vol est facultatif pour les vols V. F. R. ; il permet à l'aéronef de bénéficier du service d'alerte, assuré par les organismes de la circulation aérienne, qui consiste à prévenir, lorsque les aéronefs ont besoin ou sont présumés avoir besoin des services de recherches et de sauvetage, les organismes chargés de ces services.

Toutefois, le dépôt d'un plan de vol peut être exigé avant tout vol qui doit être effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef doit pénétrer dans des régions désignées, suivre des routes désignées ou franchir des limites désignées.

1.4. — Procédures de dépôt du plan de vol.

1.4.1. — Avant le départ.

1.4.1.1. — Le plan de vol doit être déposé autant que possible avant le départ.

1.4.1.1. — Le plan de vol doit être déposé autant que possible remis directement par le commandant de bord, ou son représentant, ou transmis par un moyen de communication agréé à l'organisme approprié de la circulation aérienne, c'est-à-dire en principe au bureau de piste de l'aérodrome de départ.

S'il n'y a aucun organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome de départ, un plan de vol peut être transmis par tout moyen disponible à l'organisme de la circulation aérienne chargé de desservir l'aérodrome de départ. Dans ce cas, le commandant de bord doit faire connaître à cet organisme son heure réelle de départ immédiatement après le décollage.

1.4.1.3. — Pour les vols I. F. R. devant être effectués dans les espaces aériens contrôlés ou dans les régions ou sur des routes à service consultatif :

Le plan de vol doit être déposé au moins trente minutes avant l'heure estimée de départ ;

Si aucune notification de retard n'a été faite dans les trente minutes qui suivent l'heure estimée de départ (2), le plan de vol sera considéré comme nul par les organismes de la circulation aérienne.

La notification de retard doit comporter :

La nouvelle heure estimée de départ ;

Les autres modifications apportées au plan de vol.

1.4.2. — En vol.

1.4.2.1. — Un plan de vol peut éventuellement être déposé en vol. Dans ce cas, il doit être transmis à l'organisme intéressé de la circulation aérienne par les moyens de communication air-sol utilisés par cet organisme. Si l'aéronef ne peut transmettre directement le plan de vol à l'organisme intéressé, il doit l'adresser à une station de radiocommunication air-sol en demandant la retransmission à l'organisme intéressé de la circulation aérienne.

1.4.2.2. — Si le commandant de bord dépose un plan de vol I. F. R. en vol, il doit le transmettre à l'organisme intéressé de la circulation aérienne :

Dix minutes au moins avant de pénétrer dans un espace

(1) Ce paragraphe ne s'applique pas aux vols locaux qui font l'objet d'une réglementation particulière.

(2) Cette disposition est valable dans le cas d'un retard au départ d'un aérodrome d'escale pour un aéronef ayant déposé un plan de vol pour un vol avec escale.

aérien contrôlé ou une région ou route à service consultatif, s'il peut atteindre l'organisme intéressé immédiatement, et vingt minutes au moins avant de pénétrer dans les mêmes espaces aériens si une retransmission est nécessaire.

Si l'aéronef se trouve dans un espace aérien contrôlé ou dans une région ou sur une route à service consultatif au moment où il dépose son plan de vol, il doit, avant de passer en vol I. F. R. :

S'il se trouve dans un espace aérien contrôlé, attendre l'autorisation de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne ;

S'il se trouve dans une région ou sur une route à service consultatif, attendre l'accusé de réception du dépôt du plan de vol, de l'organisme chargé d'assurer ce service.

1.4.3. — Vols avec escales.

Un plan de vol global peut être déposé pour un vol comprenant plusieurs escales. Cependant un nouveau plan de vol doit être déposé à toute escale dont la durée prévue excède une heure.

2. — Teneur du plan de vol

2.1. — Eléments du plan de vol.

Le plan de vol comprend les éléments suivants :

- A) Indicatif (a) d'appel radio ou identification de l'aéronef ;
- B) Type d'aéronef ;
- C) Aéroport de départ ;
- D) Détails sur le vol :

1. Niveau de croisière	}	pour chaque partie du vol.
2. Durée de vol		
3. Route point de compte rendu.		
- E) Premier aéroport d'atterrissage prévu ;
- F) Heure de départ projetée ;
- G) Vitesse propre ;
- H) Durée prévue du vol ;
 - I) Aéroport de décollage ;
 - J) Fréquences radio qui seront utilisées ;
 - K) Aides de navigation et aides d'approche ;
 - L) Nombre de personnes à bord et nom du pilote ;
 - M) Autonomie ;
 - N) Autres renseignements.

2.2. — Etablissement du plan de vol.

2.2.1. — Vols I. F. R.

Un plan de vol déposé pour un vol I. F. R. ou pour une partie d'un vol devant être effectué en I. F. R. doit comporter les renseignements correspondant à tous les éléments visés au paragraphe 2.1.

2.2.2. — Vols V. F. R.

Un plan de vol déposé pour un vol V. F. R. ou pour une partie d'un vol devant être effectué en V. F. R. doit comporter les renseignements correspondant aux éléments A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, M visés au paragraphe 2.1.

3. — Présentation du plan de vol

3.1. — Formulaire du plan de vol.

3.1.1. — Des formulaires de plan de vol conformes au modèle figurant en annexe de l'arrêté du 26 septembre 1957 sont mis à la disposition des commandants de bord ou de leur représentant sur les aéroports pour l'établissement des plans de vol.

3.1.2. — Les rédacteurs de plans de vol doivent se conformer

aux instructions relatives à l'établissement du plan de vol figurant en annexe de l'arrêté du 26 septembre 1957.

3.2. — Directives sur l'établissement du plan de vol.

Pour l'établissement du plan de vol, les rédacteurs doivent se conformer aux directives suivantes :

3.2.1. — Route à suivre.

3.2.1.1. — Vols I. F. R.

3.2.1.1. — La route à suivre doit être définie avec précision dans le plan de vol, dans le cas d'un vol I. F. R. à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé ou dans des régions ou sur des routes à service consultatif afin de permettre aux organismes de la circulation aérienne de connaître parfaitement le déroulement prévu du vol.

Dans ce cas un nombre suffisant de points de compte rendu désignés (au moins les points de compte rendu situés aux limites de F I R et aux entrées des régions terminales) et, si nécessaire, des points de compte rendu sur demande doivent être spécifiés. Les symboles indicateurs des voies aériennes et des routes à service consultatif peuvent être utilisés en outre, afin de faciliter le travail des organismes de la circulation aérienne.

3.2.1.1. — Lorsque le vol doit être effectué sur une route qui ne suit pas des voies aériennes ou des routes à service consultatif (la route à suivre peut coïncider en partie avec des voies aériennes ou des routes à service consultatif ou les traverser), la route à suivre doit être définie par l'identification de points caractéristiques (repères radioélectriques, limites de F I R, etc.) que doit survoler l'aéronef. Afin de permettre aux organismes de la circulation aérienne de connaître la route avec précision, ces points ne doivent pas être distants de plus de 200 milles marins. Toutefois, les points où la route à suivre traverse les voies aériennes ou les routes à service consultatif doivent être définis sur le plan de vol.

3.2.1.1.3. — Les points de compte rendu et les points caractéristiques visés aux paragraphes 3.2.1.1.1. et 3.2.1.1.2. doivent être définis par leur indicatif, lorsque ce dernier existe.

3.2.1.2. — Vols V. F. R.

3.2.1.2.1. — Dans le cas des vols V. F. R., la route à suivre doit être définie dans le plan de vol en fonction des moyens de navigation utilisés.

Lorsque la navigation doit être effectuée par observation de repères au sol, les points de repère les plus caractéristiques doivent être indiqués dans le plan de vol (agglomérations importantes, aéroports, lacs, etc.).

Si l'aéronef est équipé de moyens de navigation radioélectrique, le commandant de bord peut indiquer dans son plan de vol les aides radioélectriques à la verticale desquelles il a l'intention de passer.

3.2.1.2.2. — Les points caractéristiques destinés à définir la route à suivre indiqués au plan de vol ne doivent pas être distants de plus de 200 kilomètres.

3.2.1.2.3. — Si le commandant de bord ne désire pas prendre la ligne droite sur une partie de son parcours mais suivre une ligne naturelle (rivière, canal, vallée, route, voie ferrée, côte, etc.), il doit préciser cette ligne sur le plan de vol.

4. — Modification au plan de vol

4.1. — Vols V. F. R.

Les modifications importantes (routes, escale ou destination) à un plan de vol V. F. R. doivent être notifiées le plus tôt possible à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.

4.2. — *Dols I. F. R.*

4.2.1. — Hors de l'espace aérien contrôlé.

Toute modification à un plan de vol déposé pour un vol I. F. R., à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé doit être notifiée le plus tôt possible à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.

4.2.2. — Dans l'espace aérien contrôlé.

Toute modification au plan de vol en vigueur doit faire l'objet d'une autorisation de l'organisme intéressé de contrôle de la circulation aérienne. Les écarts involontaires notables au plan de vol en vigueur doivent être signalés à l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne et rectifiés le plus tôt possible.

4.3. — *Poursuites en I. F. R. d'un vol V. F. R.*

Le commandant de bord qui effectue un vol conformément aux règles de vol à vue et qui désire passer à l'application des règles de vol aux instruments doit transmettre à l'organisme intéressé de la circulation aérienne les modifications correspondantes à apporter à son plan de vol ou déposer un nouveau plan de vol ; il doit en outre respecter les dispositions du paragraphe 1.4.2.2.

4.4. — *Poursuites en V.F.R. d'un vol I. F. R.*

Un commandant de bord qui a l'intention de poursuivre son vol en passant de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue doit le notifier à l'organisme intéressé de la circulation aérienne et lui communiquer les modifications correspondantes à apporter à son plan de vol. Cette procédure n'est évidemment pas possible dans les cas où le vol I. F. R. est obligatoire.

4.4.1. — Pour aviser l'organisme intéressé de la circulation aérienne de son intention de poursuivre en V. F. R. un vol I. F. R., l'aéronef doit transmettre un message contenant l'expression : « Annulez vol I. F. R., modifiez plan de vol comme suit... » (« Cancel I. F. R. Flight, Change Flight Plan As Follow... »), cette méthode étant la seule admise par les organismes de la circulation aérienne.

4.4.2. — En principe, le commandant de bord ne doit pas attendre d'autre réponse qu'un accusé de réception de la part des organismes des services de la circulation aérienne, car ces derniers n'ont pas autorité pour accepter ou refuser une telle modification.

5. — Clôture du plan de vol

Un plan de vol doit dans tous les cas être clôturé. La clôture du plan de vol peut intervenir de deux manières différentes : l'annulation du plan de vol ou le compte rendu d'arrivée (sauf si le compte rendu d'arrivée est déposé sur un aérodrome escale dans le cas d'un plan de vol couvrant plusieurs escales).

5.1. — *Annulation du plan de vol.*

Un commandant de bord qui a l'intention d'annuler son plan de vol doit le notifier à l'organisme intéressé de la circulation aérienne. Cette procédure n'est évidemment pas possible dans les cas où le vol doit rester obligatoirement sous plan de vol.

5.1.1. — Pour aviser l'organisme intéressé de la circulation aérienne de son intention d'annuler son plan de vol, le commandant de bord doit transmettre un message contenant l'expression : « Annulez plan de vol... » (Cancel Flight Plan...), cette méthode étant la seule admise par les organismes de la circulation aérienne.

5.1.2. — En principe, le commandant de bord ne doit pas attendre d'autre réponse qu'un accusé de réception de la part des organismes de la circulation aérienne, car ces derniers n'ont pas autorité pour accepter ou refuser une telle annulation.

5.2. — *Compte rendu d'arrivée.*

5.2.1. — Que l'aérodrome d'arrivée soit ou non l'aérodrome de destination prévu au plan de vol, un compte rendu d'arrivée est obligatoire pour tous les vols ayant fait l'objet d'un plan de vol qui n'a pas été annulé. Ce compte rendu doit comporter les modifications au plan de vol qui n'ont pu être notifiées à un autre organisme de la circulation aérienne. (cf. paragraphe 4.1.).

5.2.1.1. — Le compte rendu d'arrivée est en principe remis directement ou transmis par téléphone le plus tôt possible après l'atterrissage au bureau de piste de l'aérodrome d'arrivée.

5.2.1.2. — L'échange, avec la tour de contrôle de l'aérodrome d'arrivée, de communications radiotéléphoniques air-sol (avec l'autorisation d'atterrir) constitue un compte rendu d'arrivée et dispense de la procédure prévue au paragraphe 5.2.1.1. Toutefois, il ne dispense en aucun cas des obligations prévues au paragraphe 4.1.

5.2.1.3. — S'il n'existe aucun organisme des services de la circulation aérienne sur l'aérodrome d'arrivée à qui le commandant de bord puisse remettre le compte rendu d'arrivée, ce dernier sera transmis à l'organisme des services de la circulation aérienne que l'on peut atteindre par les voies les plus rapides.

5.2.1.4. — Lorsque le commandant de bord sait que les moyens de communications sur l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants et qu'il ne disposera pas d'autre moyen d'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il doit transmettre par radio un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne, immédiatement avant l'atterrissage.

5.2.2. — Sur un aérodrome escale. — Un compte rendu d'arrivée doit être effectué sur les aérodromes escales s'il existe sur ces aérodromes un organisme de la circulation aérienne. Ce compte rendu ne clôture pas le plan de vol.

Art. 2. — Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 28 octobre 1958.

Pour le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale,
Paul MORONI.

ACTES MUNICIPAUX

COMMUNE DE PAPEETE

ARRÊTÉ MUNICIPAL n° 23 portant ouverture et clôture des fêtes du 14 juillet 1959.

(Du 1^{er} juillet 1959.)

Le Maire de la commune de Papeete (île Tahiti), Chevalier de la Légion d'Honneur,

Vu les articles 32 et 33 du décret du 8 mars 1879 organisant la commune de Nouméa et rendu applicable à la commune de Papeete par le premier décret du 20 mai 1890 ;

Vu le cahier des charges pour parvenir à la location des emplacements domaniaux et communaux sur lesquels les marchands forains pourront s'établir pendant les fêtes du 14 juillet 1959 ;

Vu le procès-verbal d'adjudication en date du 29 juin 1959 ;
Vu la demande de prolongation d'ouverture des baraques foraines formulée par un certain nombre de marchands forains le 2 juin 1959 ;

Vu la lettre n° 252 du 15 juin 1959 du maire, président de la commission permanente des fêtes de Tahiti, lettre adressée à un certain nombre de marchands forains ;

Vu les décisions prises par la commission permanente des fêtes de Tahiti au cours de sa séance du 3 juin 1959 et par le comité territorial permanent des fêtes publiques de la Polynésie française au cours de sa séance du 27 juin 1959 ;

Vu le programme des fêtes,

ARRÊTE :

Article 1^{er}.— L'ouverture des fêtes officielles du 14 juillet 1959 est fixée au lundi 13 juillet 1959 à 15 heures et leur clôture au dimanche 20 juillet à 3 heures du matin.

Les baraques foraines seront autorisées à demeurer ouvertes jusqu'au lundi 27 juillet 1959 à 3 heures du matin.

Art. 2.— Les clauses et conditions du cahier des charges relatif à la location des emplacements domaniaux et communaux en date du 19 juin 1959 seront strictement appliquées.

Un exemplaire de ce cahier des charges sera affiché dans l'enceinte réservée aux baraques, à un emplacement où il sera aisé pour chacun d'en prendre connaissance.

Art. 3.— En aucun cas, les marchands forains ne pourront s'installer dans les cours, propriétés privées.

Art. 4.— A la clôture des baraques, le 28 juillet 1959, les marchands forains devront évacuer les emplacements sur lesquels ils auront été autorisés à s'établir pendant toute la durée des fêtes ; ces emplacements devront être rendus en parfait état de propreté.

Art. 5.— Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément à la loi.

Art. 6.— Le présent arrêté, après approbation du chef du territoire, sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 1^{er} juillet 1959.

Approuvé :

Pour le gouverneur en mission :

*Le secrétaire général,
suppléant légal,*

G. POULET.

Le Maire,

A. POROI.

EN VENTE A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT

Tarif

des impôts directs et taxes assimilées.

Prix : 30 francs

Calendrier pour l'année 1959

Prix en feuille : 5 fr.

Recueil

de Textes concernant les Contributions directes et taxes assimilées.

Prix non broché : 100 fr.

Textes

relatifs aux prestations et allocations familiales au profit des travailleurs salariés du Territoire.

Prix broché : 20 fr.

Affiche

Loi sur la répression de l'ivresse publique et sur la police des débits de boissons.

Prix : 15 fr.

Table alphabétique et analytique

des lois, décrets, arrêtés, etc. en vigueur dans le Territoire.

(en 2 volumes non reliés)

1.300 fr.

Arrêtés

portant réorganisation des cadres supérieurs et locaux des Etablissements français de l'Océanie.

Prix broché : 20 fr.